Uniwersytet Warszawski

Międzywydziałowe Studia Ochrony Środowiska

Grzegorz Wyszogrodzki
nr albumu 199686

PROBLEMY PRZYRODNICZE I SPOŁECZNE PLANOWANEJ TRASY EKSPRESOWEJ „VIA BALTICA”

Praca magisterska
na kierunku ochrona środowiska

praca napisana pod kierunkiem
dra Witolda Lenarta
Wydział Geografii

Warszawa, grudzień 2005

Oświadczenie kierującego pracą

Oświadczam, że niniejsza praca została przygotowana pod moim kierunkiem i stwierdzam, że spełnia ona warunki do przedstawienia jej w postępowaniu o nadanie tytułu zawodowego.

Data Podpis kierującego pracą

Oświadczenie autora pracy

Świadom odpowiedzialności prawnej oświadczam, że niniejsza praca dyplomowa została napisana przez mnie samodzielnie i nie zawiera treści uzyskanych w sposób niezgodny z obowiązującymi przepisami.

Oświadczam również, że przedstawiona praca nie była wcześniej przedmiotem procedur związanych z uzyskaniem tytułu zawodowego w wyższej uczelni.

Oświadczam ponadto, że niniejsza wersja pracy jest identyczna z załączoną wersją elektroniczną.

Data Podpis autora pracy

Grzegorz Wyszogrodzki

Streszczenie

Via Baltica jest to określenie planowanego I paneuropejskiego korytarza transportowego łączącego kraje nadbałtyckie z centralną i zachodnią Europą. Na obszarze Polski biegnie on od granicy polsko- litewskiej przez Warszawę do Pragi. Największe problemy pojawiły się przy ustaleniu przebiegu drogi ekspresowej położonej w tym korytarzu na obszarze Zielonych Płuc Polski. Istnieją dwa podstawowe warianty: przez Białystok i przez Łomżę. W pracy przedstawiono ogólny zarys uwarunkowań prawnych i proceduralnych, jakie występują przy ustalaniu lokalizacji tego przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem procesu oceny oddziaływania na środowisko. Sporządzono chronologiczny układ przebiegu procesu decyzyjnego i innych zdarzeń z nim związanych odnośnie budowy VB i jej poszczególnych fragmentów. Rozpoznano i przeanalizowano uwarunkowania przyrodnicze i społeczne realizacji tej inwestycji. Szczegółowo przedstawione zostały przypadki budowy obwodnic Augustowa i Sztabina, stanowiących zagrożenia odpowiednio dla cennych przyrodniczo: doliny rzeki Rospudy i Biebrzańskiego Parku Narodowego. Autor skupił swą uwagę na udostępnionych mu raportach, ekspertyzach i innych dokumentach odnoszących się do tej inwestycji, poddając je szczegółowej ocenie pod względem uwarunkowań przyrodniczo- społecznych.

Słowa kluczowe

zarządzanie środowiskiem, ocena oddziaływania na środowisko, korytarz transportowy, trasa ekspresowa, Via Baltica, północno- wschodnia Polska, ochrona środowiska, ochrona przyrody, udział społeczeństwa w procedurze OOS

Dziedzina pracy

07.2 Ochrona środowiska

Spis treści

2. Wstęp.....5
3. Zarys uwarunkowań prawnych.....8
4. Ogólne problemy lokalizacji korytarza transportowego Via Baltica.....22
3.1 Historia trasy.....22
3.2 Aspekty polityczno-społeczne.....40
3.3 Problemy przyrodnicze.....64
4. Studium przypadku- planowana obwodnica Augustowa.....94
4.1 Historia obwodnicy.....94
4.2 Analiza dostępnych dokumentów związanych z procesem realizacji przedsięwzięcia.....104
4.3 Uwarunkowania społeczne.....127
4.4 Uwarunkowania przyrodnicze.....137
5. Wybrane aspekty budowy obwodnicy Sztabina.....161
6. Podsumowanie i wnioski 172
Literatura.....179
Raporty OOS, ekspertyzy i opracowania.....189
Dokumenty, pisma.....191
Spis stron www.....194
Załączniki:
1- Skróty;
2- Słownik pojęć;
3- Lista aktów prawnych;
5-9 - Mapy;
10-16 – Tabele;
17- Fotografie.

1. Wstęp

W niniejszej pracy autor przedstawił zarys ogólnych problemów społeczno- przyrodniczych, jakie wynikają w procesie ustalania lokalizacji korytarza transportowego Via Baltica, jako całości oraz w sposób szczegółowy wybranych jego fragmentów. Określenie Via Baltica oznacza I paneuropejski korytarz transportowy łączący, zgodnie z ustaleniami sieci TINA, Finlandię i kraje nadbałtyckie- Estonię, Łotwę, Litwę z granicą Polski i dalej przez Warszawę, Wrocław biegnący do Pragi. Oprócz koncepcji drogowej trasy ekspresowej istnieją również projekty realizacji w tym samym korytarzu transportowym tzw. Rail Baltica, wykorzystującej istniejącą sieć trakcji kolejowych. Korytarz transportowy obejmuje również wykorzystanie transportu kombinowanego kolejowo- drogowego a także morskiego (wykorzystującego porty w Gdańsku i Gdyni). W niniejszej pracy określenie VB będzie rozumiane jako fragment planowanej drogowej trasy ekspresowej S-8 (kiedyś określanej jako S-19) w obrębie województwa podlaskiego. Z uwagi na brak rozwiązania problemów transportowych wokół aglomeracji warszawskiej, determinujących przez to dalszy przebieg trasy ekspresowej, będzie to odcinek Budzisko- „okolice" Warszawy. W innym przypadku będzie to wyraźnie zaznaczone. Niezależnie od wariantu trasa ta przebiegać będzie przez obszar Zielonych Płuc Polski, czyli fragment kraju, gdzie zachowały się jeszcze, w stosunkowo dużym stopniu, naturalne układy przyrodnicze oraz coraz rzadszy krajobraz przyrodniczo- kulturowy. Istnieją dwa główne warianty przebiegu VB: przez Białystok- wykorzystujący obecną drogę nr 8, bądź przez Łomżę- zgodnie z drogą nr 63. Warianty te różnią się między sobą głównie powiązaniem z istniejącą a także projektowaną siecią dróg i przejść granicznych oraz potencjalnym wpływem na obszary chronione. W pracy został przedstawiony zarys uwarunkowań prawnych, które miały decydujący wpływ na całościowy przebieg procesu lokalizacji i przygotowywania budowy trasy VB. Sporządzono chronologiczny układ przebiegu procesu decyzyjnego związanego z budową VB i jej poszczególnych fragmentów oraz elementów (zdarzeń), które zdaniem autora miały znaczący wpływ na kształt i charakter dalszych etapów procedury. Rozpoznano i opisano najważniejsze uwarunkowania o charakterze społecznym i przyrodniczym w obrębie głównych rozpatrywanych wariantów tego przedsięwzięcia, określając miejsca o najwyższych wartościach przyrodniczych i potencjalnym wpływie najistotniejszych konfliktów. W odniesieniu do planowanej inwestycji, zarówno dla całej VB

jak i poszczególnych jej fragmentów, powstało wiele różnych dokumentów, ekspertyz, opinii i raportów. Na podstawie zgromadzonej wiedzy poddano krytycznej analizie wszelkie udostępnione autorowi opracowania, raporty, opinie i dokumenty dotyczące tematu planowanej trasy ekspresowej VB, w tym zwłaszcza różnych wariantów jej przebiegu. W ocenie szczególnie uwzględniono uwarunkowania przyrodnicze i społeczne oraz potencjalne zagrożenia wywoływane przez budowę VB. W wyniku skonfrontowania danych zawartych w wyżej wymienionych materiałach z danymi zgromadzonymi przez autora, określono najważniejsze błędy i uchybienia jakie w nich wystąpiły, jak również starano się ocenić ich znaczenie dla całego procesu decyzyjnego. Określono również najważniejsze rodzaje zagrożeń dla społeczności lokalnych i walorów przyrodniczych, jakie powoduje budowa trasy ekspresowej. W niniejszej pracy podjęto próbę określenia, w jakim stopniu brane są pod uwagę podczas procesu decyzyjnego czynniki społeczne, a w jakim środowiskowe. W dalszej części pracy zostały szczegółowo przeanalizowane dwa szczególnie trudne przypadki planowanych obwodnic Augustowa i Sztabina, znajdujących się na trasie obecnej drogi krajowej nr 8, dotychczas najczęściej wybieranej na przyszłą trasę VB. Starano się wychwycić różne uchybienia merytoryczne i proceduralne udostępnionych autorowi na ten temat materiałów, w tym raportów oceny oddziaływania na środowisko, jak również często jednocześnie wskazać w jaki sposób, zdaniem autora, dane zagadnienie powinno zostać ujęte bądź opracowane. Przy pisaniu tej pracy zastosowano następujące metody:

- Wizje terenowe i rozmowy z lokalną społecznością Podlasia, w tym głównie Augustowa, Białegostoku i Sztabina;
- Zebranie opinii urzędów i społeczeństwa o VB i budowie obwodnic, zamieszczonych na stronach internetowych wybranych miast i gmin podlasia, jak również w gazetach lokalnych i ogólnopolskich;
- Badania terenowe przeprowadzone w sezonach wegetacyjnych 2004r. (czerwiec) i 2005r. (lipiec) dotyczące występowania rzadkich i chronionych gatunków flory oraz częściowo fauny doliny rzeki Rospudy na fragmentach wybranych wariantów przebiegu obwodnicy;
- Analiza kartograficzna map ze szczególnym uwzględnieniem: rozwiązań istniejącej sieci transportowej i planowanego jej rozwoju, na tle warunków przyrodniczych Podlasia na

trasach poszczególnych wariantów VB oraz wybranych fragmentów: okolic Augustowa, Białegostoku i Puszczy Knyszyńskiej, Sztabina i Biebrzańskiego PN;

- Analiza i krytyczna ocena raportów, projektów i innych opracowań oraz dokumentów dotyczących VB;
- Porównanie danych zawartych w wyżej wymienionych dokumentach z danymi zawartymi w literaturze i obowiązujących normach;.
- Rozmowy z przedstawicielami: MŚ, GDDKiA w Warszawie i Białymstoku oraz samorządów lokalnych w Augustowie i Sztabinie;
- Zebranie opinii różnych ekologicznych organizacji pozarządowych;
- Udział w licznych spotkaniach informacyjnych i konferencjach dotyczących VB;

Celem pracy jest określenie w jaki sposób powinien zostać poprowadzony proces oceny oddziaływania na środowisko w bardzo konfliktowych warunkach społecznych i przyrodniczych zarówno indywidualnych odcinków jak i całego korytarza transportowego. Na przykładzie budowy wybranych obwodnic, szczegółowo przeanalizowano rolę czynników społecznych i przyrodniczych w procesie podejmowania decyzji dotyczących planowanych inwestycji, jak również starano się określić rolę podstawowego czynnika ochrony środowiska, jakim jest procedura oceny oddziaływania na środowisko. Starano się także określić wpływ jakości wykonywanych raportów OOS oraz innych dokumentów związanych z tą procedurą, a także wpływ udziału społecznego na decyzje podejmowane w trakcie realizacji danego przedsięwzięcia.

2. Zarys uwarunkowań prawnych

Proces lokalizacji przebiegu trasy ekspresowej jest bardzo skomplikowany nie tylko pod względem społecznym i przyrodniczym, ale również pod względem prawnym. Historia VB jest w pewnym względzie odzwierciedleniem najnowszej historii Polski od chwili uzyskania niezależności w 1989r. Przez te minione 16 lat wraz z kolejnymi częstymi zmianami na scenie politycznej, w postaci kilku kadencji parlamentu, różnych rządów, zmian w organizacji ministerstw, ministrów i struktur im podległych (w tym instytucji zajmujących się budową dróg), zmianami w organizacji podziału administracyjnego państwa, następowały niezwykle częste zmiany w obowiązującym prawie i koncepcjach politycznych dotyczących rozwoju transportu w kraju. Proces realizacji dużej inwestycji liniowej, jaką jest trasa ekspresowa czy choćby obwodnica, jest procesem długotrwałym i wymagającym zgodnie z obowiązującym prawem szeregu przeprowadzonych analiz, raportów, decyzji, uzgodnień i opinii. Jest to tym trudniejsze, im częściej zmienia się prawo. Inwestor musi się liczyć również z międzynarodowymi normami prawnymi, zwłaszcza w obliczu ciągłego deficytu środków potrzebnych na realizację przedsięwzięcia, a możliwych do uzyskania ze środków zagranicznych (w tym przypadku szczególnie UE). Prawodawstwo związane z realizacją VB przede wszystkim dotyczy ustaw i związanych z nimi rozporządzeń Rady Ministrów, ministrów i wojewodów z zakresu:

- dróg publicznych (w tym także ustalania sieci autostrad i dróg ekspresowych);
- planowania przestrzennego;
- prawa budowlanego;
- ochrony środowiska (w tym również ocen oddziaływania na środowisko);
- ochrony przyrody;
- prawa wodnego;
- prawa geologicznego i górniczego;
- ochrony gruntów rolnych i leśnych;
- ochrony dóbr kultury;
- prawa społeczeństwa do informacji o środowisku oraz udziału w procesie podejmowania decyzji związanych ze środowiskiem;
- prawa leśnego;
- odpadów;

Do tego dochodzą różne ratyfikowane przez Polskę konwencje międzynarodowe i dyrektywy EWG/UE związane z ochroną przyrody, ocenami oddziaływania na środowisko oraz dostępem informacji o środowisku. Dokładniejszy spis aktów prawnych związanych z omawianym tematem został umieszczony w zał. nr 3.

Najistotniejsze zmiany prawne z punktu widzenia niniejszej pracy dotyczą ocen oddziaływania na środowisko. Początkowo system OOS rozumiany był jedynie jako niezbędne opracowanie o charakterze eksperckim, sporządzane przez wyznaczonego przez odpowiedni organ administracji biegłego z listy Ministra OŚZNiL bądź wojewody i dołączane do wniosku o wydanie WZiZT. Udział społeczeństwa przy realizacji inwestycji praktycznie zagwarantowany był jedynie w ramach ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym i rozumiany jako możliwość składania uwag i wniosków do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w terminie przewidzianym w ustawie. Po części udział społeczny zapewniony był w ramach działalności komisji OOS, zarówno na szczeblu centralnym przy MŚ (wówczas MOŚZNiL) jak i wojewódzkim, jeżeli komisje decydowały się zaprosić do udziału w swoich posiedzeniach przedstawicieli NGOs (Karaczun, 1998). Z biegiem lat początkowo bardzo nieprecyzyjne i rozproszone przepisy dotyczące OOS ulegały zmianom i uściśleniu. Przykładowo dokładniej zostały określone w formie listy rodzaje inwestycji podlegające obligatoryjnie OOS oraz takie, dla których sporządzenie raportu OOS jest fakultatywne i może być wymagane. Zostały także bliżej określone zakresy raportów oraz wprowadzono zasadę, że to inwestor wybiera (wcześniej narzucanego) sporządzającego raport. Jednakże pomimo wielu zmian, aż do początku nowego stulecia stan prawny związany z OOS niezgodny był z normami przyjętymi w UE oraz podpisanymi przez Polskę Konwencjami (z Espoo i Aarhus). Niezgodności te wiązały się przede wszystkim z:

1. postrzeganiem OOS jako dokumentu czy opracowania, a nie jako procedury,
2. brakiem zapewnienia szerokiego udziału społeczeństwa przy OOS.

Zasadnicze zmiany zostały wprowadzone pod koniec 2000r. w postaci ustawy o dostępie do informacji o środowisku i jego ochronie oraz ocenach oddziaływania na środowisko, która została pół roku później (27 kwietnia 2001r.) zastąpiona przez najważniejszą obecnie, kompleksową ustawę- Prawo ochrony środowiska. Wprowadziła ona szereg zmian lub też zastąpiła wiele przepisów prawnych związanych z OOS, zwłaszcza zaś obowiązującą do tego czasu ustawę o ochronie środowiska z 1980r. Zmiany wprowadzone przez POŚ miały za zadanie uporządkowanie i

dostosowanie polskiego prawa z zakresu ochrony środowiska do wymogów UE. Najważniejsze zmiany związane z OOS (przejęte w większości z poprzedzającej wyżej wspomnianej ustawy z listopada 2000r.) dotyczyły:

- wprowadzenia procedury w sprawie OOS, której podstawową dokumentacją jest raport oddziaływania na środowisko;
- włączenie do procedury OOS programów, strategii i planów strategicznych;
- zapewnienia szerszego udziału społeczeństwa w procedurze, choć został zlikwidowany funkcjonujący dotąd system powiadamiania organizacji pozarządowych ;
- częściowego uporządkowania stosowanej terminologii z zakresu ochrony środowiska;
- dokładnego określenia zakresu raportu OOS;
- likwidacji instytucji biegłych sporządzających raporty OOS.

Oprócz POŚ w 2001r. uchwalone zostały inne istotne z punktu widzenia OOS akty prawne:

- ustawa Prawo wodne;
- ustawa o dostępie do informacji publicznej (zapewniająca udział społeczeństwa w zakresie nie uregulowanym przez POŚ);
- ustawa o ratyfikowaniu Konwencji z Aarhus.

Dodatkowo zostało wydanych szereg aktów wykonawczych do wyżej wspomnianych ustaw. Procedura OOS dotyczyła określonych przedsięwzięć wymagających wydania między innymi następujących decyzji (ważnych z punktu widzenia niniejszej pracy):

- WZiZT;
- pozwolenia na budowę;
- ustalającej warunki robót mogących zmienić stosunki wodne na terenach szczególnie cennych przyrodniczo;
- dotyczące scalania lub wymiany gruntów i zamianie lasu na użytek rolny;
- ustalania lokalizacji autostrad i dróg ekspresowych, jeśli przepisy o autostradach płatnych mają zastosowanie;
- pozwoleń wodnoprawnych.

Postępowanie OOS stanowi część procedury zmierzającej do wydania decyzji i przeprowadza je organ właściwy do wydania tej decyzji. W analizowanym przypadku inwestycji liniowej w postaci drogi ekspresowej obligatoryjnie podlegającej procedurze OOS, postępowanie rozpoczyna się w

chwili złożenia przez inwestora wniosku o wydanie decyzji o WZiZT. Wnioskodawca ma prawo wcześniej wystąpić do organu wydającego decyzję o określenie zakresu raportu OOS, dołączając jednocześnie informacje o planowanym przedsięwzięciu. Udział społeczeństwa zaczyna się praktycznie wówczas, kiedy wszczynając postępowanie organ administracji umieszcza dane o wniosku w publicznie dostępnym wykazie. Organ właściwy do wydania decyzji, po otrzymaniu raportu musi sprawdzić czy spełnia on wymagania POŚ (w tym szczególnie przegląd różnych wariantów przedsięwzięcia oraz proponowane sposoby łagodzenia środowiskowych i społecznych skutków jego realizacji, zgodnie z zasadą: unikać, ograniczać, naprawiać, kompensować) i czy daje podstawy do wydania wnioskowanej decyzji. Decyzja jest wydawana po zapoznaniu z raportem, wnioskami i uwagami społeczeństwa oraz opinią organów właściwych do uzgadniania (w tym przypadku wojewody). Decyzje wydane bez lub z naruszeniem wymaganego udziału społeczeństwa są nieważne. Bardzo ważną regułą jest to, że organ który wydaje decyzję w przypadku uznania, iż inny wariant od wnioskowanego jest korzystniejszy, powinien za zgodą wnioskodawcy wskazać wariant preferowany, zaś w przypadku braku zgody inwestora- umorzyć postępowanie. Zakres raportu OOS określony w postępowaniu o wydanie decyzji WZiZT uwzględniany jest później w kolejnym postępowaniu OOS o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę. Sporządzony wówczas raport powinien określać dodatkowo stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska zawartych w decyzji o WZiZT oraz innych decyzjach. W raporcie OOS na etapie pozwolenia na budowę wskazane jest określenie sposobu, w jaki społeczeństwo może kontrolować prowadzenie budowy.

Kolejne zmiany w systemie OOS pojawiły się w 2003r. w związku z wejściem w życie dwóch niezmiernie ważnych ustaw:

- nowej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym uchwalonej 27 marca;
- tzw. „spec- ustawy” - o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych uchwalonej 10 kwietnia.

Zasadnicza zmiana, jaką wprowadziła ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, to obowiązek sporządzenia nowych planów zagospodarowania przestrzennego zarówno na szczeblu centralnym, wojewódzkim jak i gminnym, a także obowiązek przeprowadzania procedury OOS do tych planów. Dotychczasowe plany zagospodarowania przestrzennego sporządzone wg starego porządku prawnego straciły ważność. Szczególnie dużo „zamieszania” wprowadziła jednak „spec-

ustawa", mająca w zamierzeniu uchwalających ją posłów przyspieszyć i ułatwić proces lokalizacji i budowy dróg krajowych w Polsce, dla których to ustanowiono szczególne warunki realizacji poprzez skrócenie i uproszczenie procedur. Podstawowe zmiany dotyczyły:

- wykluczenia stosowania przepisów planów zagospodarowania przestrzennego (dopiero co uchwalonej nowej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym);
- ustawy POŚ, w tym przede wszystkim zmian w dostępie do informacji, a także w procedurze OOS, zawężając ją tylko do fazy ustalania lokalizacji wykluczając ją na etapie wydawania decyzji o pozwoleniu na budowę. Raporty OOS nie są przygotowywane w trybie przewidzianym przez POŚ, lecz w ograniczonym zakresie zgodnie ze specjalnymi załącznikami do ustawy;
- ograniczeniu udziału społeczeństwa na etapie pozwolenia na budowę;
- wyłączeniu w stosunku do dróg krajowych, przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych;
- bezpłatnym przekazaniu pod inwestycje drogowe nieruchomości i gruntów (w tym także lasów) będących w posiadaniu Skarbu Państwa oraz wyłączenie ze stosowania przepisów o ochronie przyrody dotyczących usuwania drzew i krzewów;
- zawężeniu udziału MŚ tylko do opiniowania przebiegu inwestycji na terenach objętych ochroną obszarową, przez co praktycznie nie ma możliwości wariantowania, gdyż nierzadko są to bardzo krótkie odcinki (nieraz kilkusetmetrowe)

W rzeczywistości „spec- ustawa" zrobiła więcej złego niż dobrego. Zdaniem autora okazała się nie do końca przemyślanym bublem, wprowadzonym przez posłów pod wpływem chwili, który raczej opóźni niż przyspieszy proces budowy dróg. Zmiany i ograniczenia wprowadzone przez tę ustawę nie spełniają w pełni wymagań w zakresie udziału społeczeństwa, samej procedury OOS, wymogów monitoringu i ochrony przyrody, zawartych w przepisach UE, skąd mają pochodzić znaczne środki na realizację planowanych inwestycji drogowych. Składane wnioski o dofinansowanie będą zatem z powodów czysto formalnych odrzucane. Ponadto nie spełnianie unijnych wymagań „środowiskowych" uzasadnia w sposób oczywisty skargi do instytucji UE rożnych osób oraz organizacji pozarządowych, nie zgadzających się z przebiegiem czy sposobem realizacji inwestycji drogowej, przez co w efekcie Polska może nie tylko nie dostać żadnych środków, ale też płacić dotkliwe kary. Zwłaszcza, że w 2003r. została przyjęta kolejna „pro-

środowiskowa" dyrektywa UE w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska.

W kwietniu 2004r. została uchwalona nowa ustawa o ochronie przyrody, bardzo ważna dla realizacji wszelkich inwestycji liniowych (szczególnie zaś dla VB, która potencjalnie jest wysoce konfliktowa z różnymi obszarowymi formami ochrony przyrody) i systemu OOS. Zasadniczą nowością jaką wprowadziła ta ustawa to implementacja do polskiego prawa zapisów dotyczących sieci obszarów chronionych Natura 2000. Na podstawie tej ustawy została wyznaczona w kraju propozycja obszarów OSO (na podstawie DP) i SOO (na podstawie DS), przy czym lista obszarów specjalnej ochrony ptaków została dość szybko wyznaczona i zatwierdzona w postaci rozporządzenia MŚ jeszcze w lipcu tego samego roku. Odmiennej procedury wymagają jednak specjalne obszary ochrony siedlisk, których rządową propozycję musi zaakceptować KE (do października 2005 jeszcze to nie zostało zrobione, KE ma na to trzy lata od złożenia wniosku) i dopiero wówczas mogą być w postaci rozporządzenia MŚ zatwierdzone. Oprócz rządowej propozycji obszarów N2 została sporządzona przez organizacje pozarządowe i wysłana do KE alternatywna lista, zawierająca nowe propozycje bądź korektę granic zaproponowanych przez MŚ obszarów OSO i SOO- tzw. „Shadow List" (Pawlaczyk i in., 2004). Warto jest w tym miejscu zauważyć, że zgodnie z orzecznictwem ETS (który zastosował fundamentalną w ochronie środowiska zasadę ostrożności), przykładowo Sprawa Nr C-374/98 przeciw Republice Francuskiej (Fisher, Waliczky, 2002; Pawlaczyk i in., 2004) czy Sprawa Nr ETS C-355/90 KE przeciw Hiszpanii, do czasu zaakceptowania (bądź nie) przez KE przedstawionej przez MŚ listy obszarów N2, wszystkie obszary spełniające kryteria OSO lub SOO w procesie inwestycyjnym mają być traktowane tak, jakby były tą ochroną objęte (Bednarska i in., 2005). Jest to istotne szczególnie z tego względu, iż MŚ samo już przyznaje (na swojej oficjalnej stronie internetowej), że lista przesłana KE jest zbyt „okrojona" i najprawdopodobniej zostanie uzupełniona na wniosek KE. Uzupełnienia te będą miały nie tylko charakter ilościowy w postaci nowych obszarów, lecz również jakościowy, poprzez objęcie całych bądź części obszarów OSO również ochroną w postaci SOO i na odwrót. Rządowe propozycje, niezależne od „Shadow List" choć w wielu przypadkach je uwzględniające, co do uzupełnienia sieci N2 w kraju pojawiły już się na oficjalnej stronie MŚ w pierwszej połowie października 2005. Najważniejsze z nich z punktu widzenia niniejszej pracy to objęcie ochroną w postaci SOO całej Puszczy Augustowskiej i Knyszyńskiej, co zresztą było do

przewidzenia, z uwagi na niezwykłą wartość obu tych kompleksów leśnych dla zachowania gatunków i siedlisk wymienionych w DS. Zgodnie z art.33 ust.1 UOP zabronione jest podejmowanie wszelkich działań mogących w istotny sposób pogorszyć stan siedlisk lub negatywnie wpłynąć na gatunki, dla których zostały utworzone obszary N2. Oznacza to, że wszelkie nowe (założeniem sieci N2 jest niepogarszanie obecnego stanu) inwestycje mogące mieć wpływ na obszary N2 muszą przejść procedurę OOS zgodną z POŚ, choć rozwiązanie to nie jest całkiem zgodne z zapisami DS, która wymaga tzw. „oceny habitatowej" dla znacznie szerszych kategorii działań (Jendrośka, 2005; Lenart, 2005c). Jedynie w szczególnych przypadkach nadrzędnego interesu publicznego i braku rozwiązań alternatywnych (art. 34.1 UOP) można zezwolić na realizację planu lub przedsięwzięcia, który może mieć negatywny wpływ na siedliska przyrodnicze lub gatunki roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar N2. Należy przy tym zapewnić realizację kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów N2. Kompensacja przyrodnicza powinna przy tym odnosić się do narażonych czy zniszczonych siedlisk i gatunków w odpowiednio zapewnionych proporcjach, zachowując jednocześnie odniesienie do tego samego regionu biogeograficznego i pełnionych funkcji, podobnych do tych, które stanowiły podstawę wyboru obszaru N2 (Bednarska i in., 2005). Zapewniona powinna być też trwałość podjętych kompensacji poprzez odpowiednie dobranie i jasne sformułowanie jej celów i sposobów zarządzania, zaś sam efekt należy sprawdzać prowadząc okresowy monitoring. W przypadku występowania gatunków lub siedlisk priorytetowych zostały zastosowane szczególne restrykcje w stosunku do wydawania zezwoleń na realizację tego typu planów lub inwestycji. Zgodnie z art. 34 ust.2 wspomnianej wyżej ustawy, zezwolenia takie wydaje się jedynie w celu ochrony życia i zdrowia ludzi, zapewnienia bezpieczeństwa powszechnego, uzyskania korzystnych następstw o pierwszorzędnym znaczeniu dla środowiska przyrodniczego lub wynikających z ogólnie określonych wymogów nadrzędnego interesu publicznego (jednakże tylko po uzyskaniu opinii KE). Sieć obszarów N2 jest o tyle w Polsce istotna, że obejmuje (rozpatrując choćby „okrojoną" rządową wersję) znaczne obszary dotychczas nie objęte żadną obszarową formą ochrony, w tym wiele dolin rzecznych i rozległych kompleksów leśnych, przez co w przypadku większych inwestycji liniowych praktycznie nie ma szans, aby całkowicie je ominąć. Nowa UOP utrzymała rygorystyczne przepisy dotyczące ochrony przyrody w PN i rezerwatach przyrody, nadal (zgodnie z art. 15.1) zakazana jest budowa lub

rozbudowa wszelkich obiektów budowlanych i urządzeń technicznych nie służących ochronie przyrody, poza inwestycjami liniowymi celu publicznego po uzyskaniu zgody MŚ, jedynie w przypadku braku rozwiązań alternatywnych i pod warunkiem podjęcia działań kompensujących (art.15.3). Zróżnicowane reżimy ochronne dotyczą innych obszarowych form ochrony przyrody- PK, OChK czy użytków ekologicznych. W wyniku uchwalenia nowej ustawy o ochronie przyrody MŚ wydał w 2004r. i 2005r. również nowe (znacznie zmienione i wyraźnie poszerzone) rozporządzenia określające listy gatunków grzybów, roślin i zwierząt chronionych wraz ze wskazaniem gatunków, które wymagają ochrony czynnej, wyznaczania stref ochronnych oraz tych, wobec których nie stosuje się określonych w art.7 odstępstw od zakazów a także rozporządzenia dotyczące N2 (zał. 3).

Od 21 lipca 2004r., zgodnie z Dyrektywą Rady 2001/42/WE w sprawie oceny oddziaływania pewnych planów i programów na środowisko, każde państwo UE ma obowiązek przeprowadzić proces tzw. strategicznej OOS w odniesieniu do planów i programów, zwłaszcza dotyczących planów rozwoju sieci infrastruktury transportowej. Dodatkowo należy zawrzeć w tych ocenach potencjalny wpływ na sieć N2, zgodnie z zapisami DS.

Ostatnią zasadniczą zmianę w procedurze OOS w stosunku do drogowych inwestycji liniowych wprowadziła najnowsza (z 18 maja 2005 r. Dz. U. Nr 113, poz. 954) nowelizacja POŚ, która m.in. zniosła wymagane dotąd podwójne postępowanie oceniające inwestycji (na etapie WZiZT oraz pozwolenia na budowę), wykreślając zapis o konieczności przeprowadzania procedury OOS przy wydawaniu decyzji o WZiZT. Zamiast tego wnioskujący o wydanie decyzji WZiZT jest odtąd zobowiązany do dołączenia do wniosku informacji o środowisku, zaś w przypadku obszarów chronionych wydawana decyzja będzie musiała jeszcze zostać uzgodniona z wojewodą. Ponadto procedura OOS nie jest już częścią innych postępowań, lecz ma się toczyć samodzielnie. Efektem przeprowadzonego postępowania OOS będzie wydanie decyzji „o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia" określanej w skrócie „decyzją środowiskową". Decyzję środowiskową należy również uzyskać w przypadku budowy drogi krajowej (przez dwa lata w wyniku „spec- ustawy" nie była przeprowadzana pełna procedura OOS w rozumieniu POŚ, jak w przypadku innych inwestycji obligatoryjnie podlegających procedurze) i to dla całego planowanego przebiegu na terenie województwa, poza modernizacją, kiedy to procedura OOS dotyczy tylko przebudowywanego odcinka. Wydanie decyzji środowiskowej w

stosunku do dróg należy do wojewody, lecz, co jest szczególnie ważne, po uzgodnieniu całości trasy, a nie jak dotąd tylko fragmentów przebiegających przez obszary chronione, z ministrem środowiska oraz dodatkowo z wojewódzkim inspektorem sanitarnym. Ważność decyzji upływa po dwóch latach. W przypadku budowy dróg, kiedy inwestor wnioskuje o wydanie postanowienia ustalającego zakres raportu, postanowienie takie może być wydane jedynie po zasięgnięciu opinii ministra środowiska oraz wojewódzkiego inspektora sanitarnego. W postępowaniu środowiskowym na zasadzie strony mogą brać udział NGOs, jednak tylko wówczas, kiedy uzasadnią to terenem swoich działań, jak również jeśli wcześniej składały uwagi i wnioski w trakcie postępowania administracyjnego. Szczególnie zostały potraktowane obszary N2. Jeżeli przed wejściem w życie omawianej nowelizacji POŚ dla przedsięwzięcia mogąco znacząco oddziaływać na środowisko położonego na obszarze N2, została wydana decyzja wymagająca przeprowadzenia procedury OOS (przykładowo WZiZT) uprawniony podmiot powinien złożyć w przeciągu pół roku wniosek o wydanie decyzji środowiskowej w zakresie oddziaływania na obszar N2. Nowelizacja POŚ wprowadziła dosyć obszerne zmiany również w UOP, między innymi dotyczące zapisów dotyczących postępowania OOS w sprawie N2, wprowadzając wymóg uzyskania decyzji środowiskowej w rozumieniu POŚ w przypadku realizacji inwestycji (w tym przypadku trasy ekspresowej) mogącej istotnie wpłynąć na obszar N2. Poważnym mankamentem najnowszych zmian w POŚ, zdaniem autora, nie jest dokładne określenie czasu postępowania OOS w procedurze realizacji inwestycji. Zatem przeprowadzenie postępowania OOS będzie możliwe zarówno bardzo wcześnie jak i późno. W przypadku inwestycji liniowych (ale nie tylko) najbardziej sensowne i potrzebne jest jak najwcześniejsze przeprowadzenie postępowania OOS, przy stosunkowo niewielkim jeszcze zaangażowaniu czasu i środków przez inwestora. W przypadku przeprowadzania procedury OOS na etapie pozwolenia na budowę przy dużym zaangażowaniu środków przez inwestora, dużo trudniejsze jest realne wpłynięcie na zmianę przyjętego do realizacji wariantu przebiegu inwestycji oraz sprawia, że niezwykle trudno jest już, poza zmianami „kosmetycznymi", wpłynąć na przyjęte rozwiązania projektowe. Ponadto realny (mający nie tylko sens proceduralny) udział społeczeństwa jest w tym przypadku znacznie ograniczony. Przyjęte nowe rozwiązania w POŚ mogą bardzo ograniczyć stosowanie pierwszych z hierarchicznie uporządkowanych zasad OOS (Sas- Bojarska, 2004), w większości wymienionych również w tej ustawie (art. 52 ust.1 pkt.7):

2. Zasady unikania- rozumianej m. in. jako zmiana wariantu przebiegu, skali czy technologii na etapie planowania i projektowania inwestycji;
3. Ograniczania- postrzeganej m. in. jako zastosowanie technologii zmniejszającej negatywny wpływ na środowisko u źródła, stosowanie urządzeń łagodzących wpływ w czasie funkcjonowania inwestycji;
4. Naprawiania- czyli przywrócenia do pożądanego stanu środowiska zniszczonego przez inwestycję;
5. Kompensacji- czyli próby wyrównania strat w środowisku przyrodniczym powstałych wskutek realizacji inwestycji poprzez np. odtwarzanie na wykupionych uprzednio terenach zniszczonych typów siedlisk.

Pierwsze dwie zasady (i jednocześnie najważniejsze) stosowane powinny być na jak najwcześniejszym etapie inwestycyjnym, żeby tanio i przede wszystkim skutecznie mogły odnieść pożądany skutek. Kolejne dwie zasady bowiem mają za zadanie jedynie naprawić lub zrekompensować to, czemu już nie dało się zapobiec. Obecnie, w przypadku kiedy preferowany wariant realizacji inwestycji zostałby w czasie procedury OOS odrzucony, inwestor poniesie w związku z tym dużo wyższe koszty, niż gdyby odbyło się to na wcześniejszym etapie inwestycyjnym. Stąd w praktyce może zmienić się cel przeprowadzania OOS i służyć ona będzie jedynie usprawiedliwianiu podjętych już decyzji.

Istnieje wiele prawnie zagwarantowanych instrumentów i możliwości pozwalających społeczeństwu wpłynąć na ostateczny przebieg oraz charakter drogi ekspresowej (w tym przypadku VB), a także, co jest również niezmiernie ważne, jej bezpośredniego otoczenia. Są to zarówno możliwości podjęcia postępowania w kraju, jak również na arenie międzynarodowej. Z tym, że z reguły im na wcześniejszym etapie całego procesu inwestycyjnego podjęte zostaną jakieś kroki, tym istnieje większe prawdopodobieństwo, że zostaną one pozytywnie uwzględnione. Ważne często jest przy tym oprócz merytorycznych argumentów zapewnienie odpowiedniego poparcia społecznego oraz nierzadko współpracy mediów. Im dalszy etap postępowania inwestycyjnego, a zatem im więcej czasu upłynęło i zostało wydanych środków, tym trudniej jest skutecznie wpłynąć na kształt planowanej inwestycji, a w tym przypadku trasy ekspresowej. W krajowych uwarunkowaniach prawnych pierwszym etapem, na którym możliwe jest wywarcie wpływu na kształt planowanego przedsięwzięcia, jest w ramach planowania i zagospodarowania

przestrzennego- etap sporządzania ogólnych planów i polityk. Obecnie (listopad 2005r.) tego typu strategie podlegają procedurze OOS umożliwiającej udział społeczeństwa. Oczywiście w społeczeństwie obywatelskim najłatwiej i zdaniem autora raczej skuteczniej jest kierować wszelkie uwagi i spostrzeżenia za pośrednictwem lub razem z NGOs, czyli wszelkimi organizacjami, stowarzyszeniami i towarzystwami pozarządowymi, za którymi „stoi" pewne poparcie społeczne, jak również często niezbędna wiedza ekspercka. Kolejnym etapem jest możliwość włączenia się w proces bardziej szczegółowego planowania przestrzennego na niższych szczeblach administracyjnych, zwłaszcza gmin. Związany jest on z ustalaniem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz z wydawaniem decyzji o WZiZT. Jest to etap niezwykle istotny, gdyż na wczesnym szczeblu można łatwiej wywrzeć wpływ nie tylko na sam przebieg trasy, ale również na zawarcie szczegółowych wymagań co do charakteru i funkcji jej samej oraz bezpośredniego otoczenia. Na tym etapie można również dokonać weryfikacji przedłożonych raportów OOS, ekspertyz, opinii i decyzji związanych z inwestycją. Istnieje możliwość włączenia się do przeprowadzanej procedury na zasadzie strony. Jeżeli wnoszone przez nas postulaty nie zostały na którymś z etapów uwzględnione, istnieje możliwość odwołania się do NSA, gdzie można przykładowo zaskarżyć tryb uchwalania MPZP. Do NSA można również odwoływać się od decyzji uzgadniających wydanych przez odpowiednie organy, jak to miało miejsce w przypadku uzgodnienia przez MŚ decyzji o WZiZT planowanej obwodnicy Augustowa. W przypadku niekorzystnego wyroku NSA istnieje możliwość wniesienia o jego kasację do SN. Szczególnie ważne jest przy tym zwrócenie uwagi, czy we właściwy sposób zostało przeprowadzone postępowanie OOS z nieodzownym zapewnieniem udziału społeczeństwa. Jak wskazują doświadczenia VB istnieje również zawsze możliwość skierowania wniosku do Rzecznika Praw Obywatelskich o pomoc w ochronie swoich wolności lub praw naruszonych przez działalność administracji publicznej, jako że RPO dysponuje znacznie większym „potencjałem" i wiedzą ekspercką niż zwykli obywatele czy NGOs. Naturalnie na tym nie kończą się możliwości wpływania na przebieg i charakter planowanej trasy. Polska ratyfikowała wiele konwencji międzynarodowych związanych z ochroną środowiska, przyrody oraz dostępem społeczeństwa do informacji, jak również jest członkiem UE, zatem obowiązują ją także związane z tym tematem przepisy wspólnotowe. W zasadzie na większość nowych inwestycji związanych z infrastrukturą transportową planowane jest pozyskanie środków z funduszy unijnych. Niespełnienie określonych

standardów środowiskowych (zwłaszcza w zakresie OOS) oraz związanych z udziałem społeczeństwa, wiąże się z dużym prawdopodobieństwem odrzucenia wniosków o dofinansowanie inwestycji. Jest to także podstawa do składania skarg do różnych międzynarodowych instytucji: sekretariatów konwencji (jak w przypadku VB Konwencji Berneńskiej), KE czy ETS. Nacisk na arenie międzynarodowej można wywrzeć nawet w przypadku, gdy przy danej inwestycji spełniane są normy krajowe, ale są one sprzeczne z przepisami międzynarodowymi, szczególnie UE (tak jak to jest w przypadku realizacji inwestycji drogowej w trybie przewidzianym przez spec-ustawę). Choć prawo skargi przysługuje każdemu obywatelowi, to w praktyce znacznie skuteczniejsze jest uzyskanie poparcia NGOs, dysponujących często wiedzą ekspercką i szerokimi kontaktami z NGOs w innych krajach, jak również w mediach. W wielu przypadkach możliwe jest w ten sposób nie tylko szersze nagłośnienie problemu, ale także zablokowanie środków na realizację danej inwestycji a nawet spowodowanie nałożenia na kraj kar za niespełnienie wymogów przepisów międzynarodowych (w tym przypadku zwłaszcza dyrektyw UE).

W tym miejscu warto również wspomnieć, że podczas planowania i realizacji przedsięwzięcia często występuje charakterystyczny konflikt interesów pomiędzy inwestorem a przykładowo organizacjami pozarządowymi. Oczywistą strategią inwestora jest dążenie do minimalizacji kosztów, a przez to skłonność do minimalizowania i bagatelizowania spodziewanego wpływu planowanej inwestycji na środowisko. Z kolei NGOs czasem nawet celowo wysuwają w stosunku do inwestora nierealne lub bardzo trudne i kosztowne różne postulaty co do potrzeby zminimalizowania oddziaływań i zastosowania zabezpieczeń przedsięwzięcia lub jego części, czasem nieco wyolbrzymiając spodziewane negatywne skutki, w rzeczywistości jednak mając nadzieję na wywalczenie części z nich i to w zmienionej formie, przez to osiągając w zasadzie zamierzony cel. W tego typu sytuacjach sytuacją najbardziej korzystną dla społeczeństwa i środowiska jest osiągnięcie kompromisu, kiedy każda ze stron idzie na ustępstwa, rezygnując z części wzajemnych oczekiwań. Dochodzi wtedy do realizacji inwestycji, ale już w zmienionym kształcie, zapewniając możliwie mały wpływ na środowisko. Naturalnie sytuacja taka nie ma miejsca w szczególnych przypadkach, kiedy takiego kompromisu z punktu widzenia NGOs być nie może, np. kiedy wariant danej inwestycji ma przebiegać przez jakiś obszar wyjątkowo cenny przyrodniczo (przykładowo planowana obwodnica Augustowa przecinająca dolinę Rospudy) i wg NGOs w grę może wchodzić jedynie zmiana wariantu. Bardzo ważną rolą NGOs jest rola

kontrolna, gdyż niestety często przygotowywane raporty OOS poza licznymi błędami merytorycznymi i nieścisłościami, nie spełniają podstawowych wymogów formalno- prawnych (Lenart, 2005a,b), co zresztą przyznaje samo MŚ wraz z Krajową Komisją ds. OOS. Można tu przytoczyć choćby przykład dwukrotnego rozpatrywania 24 marca i 21 lipca 2004r. przez Krajową Komisję ds. OOS sprawy przebudowy drogi krajowej nr 8 na odcinku Białystok- Sochonie-Katrynka, gdzie przedstawione raporty OOS nie spełniały podstawowych przepisów tzw. spec-ustawy, a później również UOP. Przede wszystkim autorzy raportu nie przeprowadzili analizy różnych wariantów inwestycji, w tym wariantu zerowego, a ponadto nie przeprowadzili pełnej, z wykorzystaniem podstawowych dostępnych materiałów, analizy funkcjonalnej ruchu oraz wpływu na środowisko przyrodnicze (opinia Krajowej Komisji ds. OOS). Warto zauważyć, że w świetle obowiązujących przepisów prawnych w analizowanym przypadku nie można zawęzić zakresu raportu OOS dla inwestycji drogowych, za to nie jest zakazane a wręcz w pewnych przypadkach wskazane byłoby jego rozszerzenie. Problemu jakości raportów OOS nie rozwiąże raczej przywrócenie instytucji biegłego, chyba że wraz z instrumentami wprowadzającymi czynnik kontroli i odpowiedzialność zawodową, gdyż wyżej wspomniane raporty zostały sporządzone przez byłych biegłych z list zarówno ministerialnych jak i wojewódzkich, posiadających tytuły naukowe dr-a zatem teoretycznie osoby przygotowane i niegdyś sprawdzone. Jednak nie potrafiły one nawet we właściwy sposób poprawić pierwszego z przedstawionych Krajowej Komisji ds. OOS raportu, w związku z czym został on ponownie odrzucony na kolejnym posiedzeniu 21 lipca 2004r. Założeniem likwidacji instytucji biegłego w zakresie sporządzania raportów OOS był fakt, że rynek tego typu usług sam powinien wyeliminować firmy i osoby świadczące złej jakości usługi, gdyż inwestorzy nie chcą ryzykować straty czasu, a przez to i pieniędzy przez odrzucenie zleconego przez nich raportu OOS. Zwłaszcza powinno to szybko nastąpić w przypadku takiego inwestora jak GDDKiA, który zleca wykonanie wiele takich i innych opracowań rocznie. Niestety w przypadku wspomnianej firmy tak się nie stało, ponieważ od lat świadczy często swe wątpliwej jakości usługi właśnie GDDKiA w Białymstoku. Jest to o tyle sytuacja patologiczna, że złej jakości raporty OOS, w których aż roi się od błędów i nieścisłości, zostały sporządzone przez tę firmę nie tylko w przypadku wyżej wspomnianym, ale również innych, przykładowo dla projektowanej obwodnicy Augustowa, co zostanie omówione szerzej w dalszej części pracy. Mało tego, firma ta ma tak dużo zleceń, iż można wręcz odnieść wrażenie, że ma w GDDKiA w Białymstoku niemal monopol na

sporządzanie raportów OOS i innych różnych ekspertyz. Naturalnie raporty te nie są sporządzane niezależnie od inwestora, lecz (jak uważają NGOs) niemal pod jego dyktando, zawsze wskazując jako ze wszech miar najlepsze i najbardziej korzystne ze względów środowiskowych rozwiązanie, które zaproponował inwestor, nie rozpatrując szczegółowo innych wariantów inwestycji czy pomijając niewygodne fakty lub potencjalne oddziaływania. Problem pisania raportów „pod" inwestora wynika z prostego faktu: wykonanie niepomyślnej oceny wiąże się z brakiem przyszłych zamówień. W celu zminimalizowania tego zjawiska konieczne wydaje się wprowadzenie prawnych instrumentów uniezależnienia wykonawców raportów OOS od inwestorów.

3. Ogólne problemy lokalizacji korytarza transportowego Via Baltica

3.1 Historia trasy

Określenie Via Baltica należy rozumieć jako planowany korytarz transportowy, mający początek w Helsinkach w Finlandii i biegnący dalej połączeniem promowym do Tallina w Estonii, przez Rygę na Łotwie, Szawle i Kowno na Litwie do granicy Polski i dalej przez Warszawę i Wrocław do Pragi w Czechach. Pierwsze pomysły wybudowania drogi łączące kraje nadbałtyckie pojawiły się pod koniec roku 1989 w czasie wizyty fińskiej delegacji w Polsce. Po 1990r., kiedy Litwa, Łotwa i Estonia ogłosiły niepodległość i w swych, jeszcze wówczas dalekosiężnych planach, wyraziły chęć przystąpienia do EWG (dziś UE), idea powstania trasy VB nabrała nowego polityczno- ekonomicznego wymiaru. Te zależne dotychczas od Moskwy kraje chciały mieć bezpośrednie i dobre połączenie drogowe z resztą Europy Środkowej, Południowej i Zachodniej, omijające Okręg Kaliningradzki i należącą do Federacji Wspólnoty Niepodległych Państw Białoruś (trasą biegnącą przez Grodno). Obecnie, kiedy wyżej wymienione kraje nadbałtyckie należą do UE, na Białorusi panuje reżim Aleksandra Łukaszenki, a Rosja jest nadal krajem mało przewidywalnym politycznie, praktycznie lokalizacja „wejścia" korytarza VB (nie licząc odgałęzień) na teren Polski jest przesądzona i ograniczona do krótkiego odcinka granicy polsko- litewskiej, a w zasadzie do przejścia granicznego w Budzisku. Stąd na początku lat 90-tych ubiegłego stulecia sporządzono wstępne opracowania dotyczące przebiegu całości i poszczególnych odcinków VB na terenie Polski (Transprojekt Warszawa, 1991; Transprojekt Warszawa, 1992; Transprojekt Warszawa, 1993). W efekcie w marcu 1993r. ówczesny Centralny Urząd Planowania podjął decyzję o przebiegu VB przez Wyszków- Ostrów Mazowiecka- Białystok- Augustów- Suwałki- przejście graniczne w Budzisku (wówczas jeszcze w budowie). Projekt przebiegu trasy VB był także rozważany w ramach działalności Konferencji Ministrów Transportu Krajów Bałtyckich. Wnioski jakie ustalono zostały wstępnie przyjęte na początku 1994r. w Kaliningradzie na jednej z wyżej wspomnianych konferencji. Mniej więcej miesiąc później, bo w marcu 1994r., na II Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu na Krecie postanowiono włączyć VB jako część korytarza transportowego nr 1 do głównych europejskich korytarzy transportowych, objętych priorytetem pomocy finansowej UE. W styczniu 1996r., zgodnie z poprawką nr 5 do umowy o Europejskich Drogach Międzynarodowych (AGR), VB została częściowo zakwalifikowana jako droga międzynarodowa E-67. Na kolejnej Konferencji Ministrów Transportu Krajów Nadbałtyckich w Helsinkach w 1997r.

ponownie przyjęto uszczegółowioną już koncepcję VB z Helsinek przez Tallin, Rygę, Kowno do Warszawy (i dalej do Pragi) – korytarz I z odgałęzieniem przebiegającym z Rygi przez Kaliningrad do Gdańska- korytarz IA. Jeszcze wcześniej, bo 9 lutego 1996r., podpisane zostało porozumienie ministrów transportu Finlandii, Estonii, Łotwy, Litwy i Polski o współpracy z UE w zakresie VB. Już 23 lutego 1996r. w Rydze odbyło się posiedzenie Komitetu Nadzorującego realizację tego porozumienia, zaś w następnych latach odbyło się kolejne kilkanaście spotkań. W lipcu 1996r. została wydana [Decyzja Nr 162/96 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (zmieniona później Decyzją Nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004r.). Decyzja ta określiła konieczność stworzenia i rozbudowy transeuropejskiej sieci transportowej m.in. w celu zapewnienia przewozu osób i rzeczy w jak najlepszych warunkach, jednakże z uwzględnieniem aspektów społecznych oraz zachowaniem zasad ochrony środowiska i bezpieczeństwa. Dla włączenia systemu transportowego nowych (wówczas planowanych) państw UE do istniejącej już w „starych" krajach wspólnoty sieci transportowej TEN-T, została sporządzona w 1999 r. ocena potrzeb w zakresie infrastruktury transportowej- TINA, czego efektem jest sieć korytarzy transportowych, z których przez teren Polski przebiega kilka, w tym I i IA, określane jako VB. Należy wyraźnie zaznaczyć, że określenie korytarz transportowy nie oznacza automatycznie na całym swym przebiegu wyłącznie drogi ekspresowej, choć aktualnie w zasadzie tylko do tego się to określenie sprowadza. W przyjętej w Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju z 2000r. definicji międzynarodowego korytarza transportowego wyraźnie jest zaznaczone, że stanowi on co najmniej dwie różne trasy transportowe charakteryzujące się odpowiednimi parametrami technicznymi. Zatem zgodnie z ta definicją oprócz korytarza drogowego równolegle powinien być realizowany korytarz kolejowy, a na szczeblu międzynarodowym (analizując przebieg całej VB) także powinno uwzględnić się możliwości większego wykorzystania transportu morskiego. W zasadzie ustalenie przebiegu tego korytarza spotykało i spotyka nadal największe problemy na terenie Polski, a zwłaszcza województwa podlaskiego. Należy w tym miejscu zauważyć, że wszystkie projekty w Polsce, ze względu na minimalizację kosztów, w jak największym stopniu starały się wykorzystać już istniejące drogi, planując tylko dostosowanie ich do parametrów drogi ekspresowej i wybudowanie niezbędnych obwodnic. Wariant zerowy, z oczywistych względów społeczno-gospodarczo-przyrodniczych naturalnie nie był brany poważnie pod uwagę, lecz jedynie

jako odniesienie do analiz. Przede wszystkim konieczne jest pilne rozwiązanie problemów transportowych, porządkujących i upłynniających ruch w skali regionalnej, krajowej i międzynarodowej w związku z nasilającym się ruchem drogowym, w tym szczególnie przewozów towarowych, których udział na granicy w Budzisku znacznie wzrósł po akcesji do UE, gdyż wcześniej były limitowane odrębnymi umowami międzyministerialnymi. Niezbędne jest również podjecie szybkich kroków związanych z podniesieniem poziomu bezpieczeństwa na drogach w związku ze stale zwiększającą się liczbą wypadków, na którą wpływa także stan infrastruktury transportowej. Obecny stan i przebieg głównych dróg w regionie wykazuje bardzo duże negatywne oddziaływanie na zdrowie, jakość życia i bezpieczeństwo ludzi mieszkających w ich pobliżu, oddziaływanie to wzrasta wraz z nasilającym się ruchem. Nie do przyjęcia jest również brak (nawet na odcinkach przebiegających przez lub w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów chronionych) jakichkolwiek zabezpieczeń i urządzeń służących ochronie środowiska związanych z funkcjonowaniem dróg. Przy obecnym ruchu i ilości wypadków istnieje bardzo duże zagrożenie skażenia dla środowiska glebowo- wodnego, zbiorników i ujęć wody pitnej, jak również dla wielu unikalnych obszarów chronionych (np. dla Biebrzańskiego PN czy PK Puszczy Knyszyńskiej). Ponadto aktualne natężenie i dobowy rozkład ruchu na głównych drogach regionu już stanowi poważną barierę ekologiczną, przy całkowitym braku odpowiednich przejść dla zwierząt.

Szczególny konflikt o podłożu polityczno-społeczno-przyrodniczym wyniknął w zakresie wyboru jednego z dwóch głównych wariantów trasy od Suwałk i Augustowa do Warszawy (zał. 4; Ryc. 5):

- Wariant I- jest to wariant krótszy o długości ok. 307 km. o przebiegu Budzisko- Suwałki- Augustów- Rajgród- Grajewo- Szczuczyn- Stawiska- Łomża- Zambrów- Ostrów Mazowiecka- Wyszków- Warszawa, wykorzystujący głównie ślady dwóch dróg nr 8 i nr 61;
- Wariant II- dłuższy, długość ok. 335 km. o przebiegu: Budzisko- Suwałki- Augustów- Białystok- Zambrów- Ostrów Mazowiecka- Wyszków- Warszawa, wykorzystujący głównie ślad drogi nr 8.

Każdy z powyższych wariantów ma dodatkowo swoje różne wersje, zależnie od stopnia wykorzystania wyżej wspomnianych istniejących dróg oraz przebiegu ewentualnych obwodnic. W przypadku obu wariantów różnie może przebiegać VB na odcinku Suwałki- Augustów:

- Wykorzystując w całości ślad drogi nr 8 w przypadku wariantu „0” obwodnicy Augustowa;
- Częściowo wykorzystując ślad drogi nr 8 oraz częściowo planowaną obwodnicę Augustowa przebiegającą od zachodniej strony miasta zależnie od wariantów w różnych miejscach przez dolinę Rospudy;
- Wykorzystując drogę nr 665 z Suwałk do miejscowości Raczki i stamtąd dalej drogą nr 664 do Augustowa, omijając w całości dolinę Rospudy i nie wykorzystując w tym wariancie śladu drogi nr 8;

Dla wariantu I rozpatrywana może być (zwłaszcza na etapie projektowym) również następująca opcja, omijająca całkowicie Augustów:

- Wykorzystując drogę nr 665 z Suwałk do miejscowości Raczki, dalej drogę nr 661 do miejscowości Kalinowo, stamtąd drogą nr 16 do Ełku a następnie drogą nr 65 do Grajewa;

Dodatkowo wariant I VB na dalszych odcinkach, oprócz opisanego głównego wariantu może przebiegać następująco:

- Budzisko- Suwałki- Augustów- Rajgród- Grajewo- Szczuczyn- Stawiski- Łomża- Ostrów Mazowiecka- Wyszków- Warszawa, jest to wariant omijający Zambrów i wykorzystujący drogę nr 627 z Łomży do Ostrowi Mazowieckiej;
- Budzisko- Suwałki- Augustów- Rajgród- Grajewo- Szczuczyn- Stawiski- Łomża- Ostrołęka- Pułtusk- Warszawa

Wariant II VB, oprócz opisanego wcześniej przebiegu, może biec następująco:

- Omijając Puszczę Knyszyńską i Białystok wykorzystując drogę nr 671: Budzisko- Suwałki- Augustów- Korycin- Knyszyn- Tykocin- Jeżewo- Zambrów- Ostrów Mazowiecka- Wyszków- Warszawa;
- Z ominięciem Puszczy Knyszyńskiej, lecz przebiegając przez Białystok, z wykorzystaniem dróg nr 671 i nr 65: Budzisko- Suwałki- Augustów- Korycin- Knyszyn- węzeł Choroszcz- Zambrów- Ostrów Mazowiecka- Wyszków- Warszawa.

W przypadku rozpatrywania obu wariantów VB istnieje bardzo poważny problem rozwiązań transportowych wokół aglomeracji warszawskiej. Brak obwodnicy powoduje, że obecny ruch odbywający się na obu wariantach dochodzi bezpośrednio do stolicy, i łączy się z bardzo nasilonym ruchem miejscowym i z tranzytowym pochodzącym z innych dróg. Ponieważ VB nie może „rozpływać się” wokół Warszawy bez konkretnego ukierunkowania tranzytu, wszelkie decyzje o jej

przebiegu powinny uwzględniać podjęte wcześniej decyzje w sprawie rozwiązań transportowych wokół stolicy. Ponadto konieczne jest też uwzględnienie celu podróży większości wykorzystujących VB, choć zawsze pozostaje czynnik niepewności, jak w perspektywie lat zmieni się główny kierunek i rodzaj ruchu, a przez to wykorzystywanie poszczególnych szlaków transportowych. Przy ogólnym założeniu, że większość najbardziej uciążliwego ciężkiego ruchu transportowego oraz znaczny udział ruchu osobowego z Budziska i Ogrodników udaje się na zachód Europy (Niemcy, Francja) należałoby skierować go poza aglomerację warszawską. Wówczas wskazane mogłoby okazać się wykorzystanie wariantu przez Łomżę i Ostrołękę w celu wykorzystania przykładowo drogi krajowej nr 60 a dalej do planowanego przebiegu autostrady A2. Jeżeli zaś powstałaby południowa obwodnica Warszawy (wykorzystująca np. dotychczasową nieformalną obwodnicę w postaci drogi nr 50), a ruch na VB rozkładałby się w miarę równomiernie na różne kierunki, realizacja obu wariantów w równym stopniu miałaby swoje uzasadnienie, jeśli wariant I realizowany byłby przez Ostrów Mazowiecką (gdzie droga nr 50 bierze swój początek). Ze względu na powyższe, w dalszej części pracy określenie VB będzie rozumiane jako trasa ekspresowa Budzisko- okolice Warszawy, na odcinku przebiegającym przez województwo podlaskie.

Większość z wariantów analizowana była dotychczas głównie pod kątem techniczno-ekonomiczno- funkcjonalnym na początku lat 90-tych ubiegłego stulecia przez Transprojekt Warszawa na zlecenie GDDP. Wówczas np. odrzucono wersję wariantu I wykorzystującą drogę nr 627 z Łomży do Ostrowi Mazowieckiej i zdecydowano się na realizację wariantu II. Niestety autor nie uzyskał dostępu do tych opracowań, choć jeszcze dwa lata temu zostały one udostępnione autorom ekspertyzy „Uwarunkowania funkcjonalno ruchowe budowy drogi Via Baltica." (Brzeziński, Dybicz, Suchorzewski, 2003). Należy w tym miejscu zauważyć, że budowa VB niezależnie od przyjętego wariantu i tak nie przejmie całości ruchu granicznego z przejść w Budzisku i Ogrodnikach. Część z występującego tam ruchu to docelowy ruch lokalny odbywający się do miejscowości położonych w obrębie dawnego województwa suwalskiego (głównie Suwałk, Ełku, Augustowa, Olecka i Sejn). Część ruchu tranzytowego przejmuje droga nr 16 z Augustowa, przez Ełk na Olsztyn i dalej w kierunku Trójmiasta lub Torunia i Bydgoszczy, całkowicie omijając w ten sposób zatłoczone drogi w centrum kraju.

Ostateczny wybór przebiegu VB jest sprawą strategiczną dla województwa podlaskiego, zwłaszcza, że ma to być jedyna tego typu inwestycja w całej NE części Polski w najbliższych latach. Dodatkowo, niezależnie od wybranego wariantu, VB będzie przebiegać przez obszar ZPP. Jednak, w odróżnieniu od trasy przez Łomżę, w przypadku wariantu II trasa ta będzie przecinać znacznie więcej obszarów chronionych jak: Biebrzański PN, Park Krajobrazowy Puszczy Knyszyńskiej czy obszary N2 bądź przebiegać wzdłuż ich granicy, jak np. Narwiańskiego PN. Oba warianty „zbiegają się" w okolicy Augustowa. Stąd oprócz polityczno- społecznych uwarunkowań, wynikających z faktu, że większość miast regionu chciałby, aby VB przebiegała w ich pobliżu, dochodzą jeszcze uwarunkowania natury przyrodniczej. Jednocześnie należy zauważyć, iż podczas całego procesu ustalania trasy VB wielokrotnie zmieniało się w Polsce prawo, rządy i rządzący, reorganizowały się urzędy, zmienił się podział administracyjny, zostały ustanowione nowe obszary chronione. Zmieniła się również gospodarka (także krajów ościennych), a także w końcu społeczeństwo, które bierze coraz aktywniejszy udział w życiu publicznym, a przez to także w całym procesie inwestycyjnym.

Dotychczas dla większości decydentów, szczególnie w Białymstoku, optymalny był i jest wariant II VB (wersja przez Białystok), docelowo realizowany w opcji z obejściem Puszczy Knyszyńskiej, przechodzący zatem (co powoduje największe kontrowersje) przez jedną z „pereł" polskiej przyrody- Biebrzański PN. Jedną z niezaprzeczalnych zalet funkcjonalnych wariantu II jest bezpośrednie połączenie z planowaną trasą ekspresową S-19 mającą biec głównie po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 19 wzdłuż wschodniej granicy Polski. Ponadto w przypadku dalszej rozbudowy przejść granicznych w Kuźnicy, Bobrownikach i planowanych Chworościanach wariant ten płynnie przejmie zwiększony ruch.

Ogólnie dalsze losy VB wyglądały następująco:

- W czerwcu 1999r. Wojewódzka Komisja Ochrony Przyrody w Białymstoku wyraziła pozytywną opinię w sprawie przebiegu VB w wariancie II;
- W 2000r. zostaje przyjęta przez Radę Ministrów „Polityka transportowa państwa na lata 2001- 2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju"; zgodnie z tym dokumentem VB ma przebiegać wg wariantu II;

- Listopad 2000r.- przyjęcie przez Sejm RP Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, która wskazuje potencjalną trasę VB przebiegającą przez Białystok;
- W pierwszym kwartale 2001r. Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej podejmuje próbę wyłączenia części Biebrzańskiego PN w obrębie miejscowości Sztabin pod budowę VB i rozbudowę linii energetycznych. Ostatecznie w wyniku braku zgody MŚ i wielu protestach próba ta została odrzucona;
- W maju 2001 r. zostaje opublikowany w Wielkiej Brytanii przez RSPB- Królewskie Towarzystwo Ochrony Ptaków (w Polsce w marcu 2002r.) raport „Ocena potencjalnego wpływu sieci TINA na ostoje ptaków w krajach kandydujących do UE" przygotowany przez BirdLife International i Instytut na rzecz Europejskiej Polityki Ekologicznej, przy współpracy z NGOs z krajów objętych raportem. W przypadku VB wskazano na potencjalnie duży konflikt (szczególnie w wariancie II) z wieloma ostojami ptaków. Zalecono m.in. przeprowadzenie strategicznej oceny OOS na całym planowanym przebiegu VB na terenie Polski;
- W lipcu 2001r.- ekspertyza prof. B. Osmulskiej- Mróz wskazuje na celowość przebudowy przejścia przez Biebrzański PN i budowy obwodnicy miejscowości gminnej Sztabin;
- 29 września 2001r.- zostało wydane rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia sieci autostrad, dróg ekspresowych i dróg o znaczeniu obronnym (Dz. U. Nr. 120, poz. 1283), w którym określono przebieg VB jako trasy S-8 według wariantu II;
- W 2001r. wariant ten został przyjęty przez Sejm w „Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju";
- Luty 2002r. - negatywna opinia MŚ co do przebiegu VB w wariancie II;
- Sierpień 2002r.- MŚ wyraża pozytywną opinię co do konieczności przebudowy przejścia przez Biebrzański PN, ale w ramach istniejącej drogi krajowej oraz wyraża opinię o konieczności obejścia Puszczy Knyszyńskiej w przypadku realizowania VB według wariantu II;
- Grudzień 2002r.- Stały Komitet Konwencji Berneńskiej wyraża swoje zaniepokojenie w sprawie przebiegu VB w stanowisku nr 93;

- Styczeń 2003r.- komisarz ds. środowiska UE stwierdza, że Polska musi przestrzegać zapisów DS w sprawie VB;
- Na posiedzeniu z 4 marca 2003r. Krajowa Komisja ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko w sprawie przejście drogi ekspresowej S-8 w obrębie Biebrzańskiego PN wyraża stanowisko, w którym jasno stwierdza konieczność realizacji budowy nowego przejścia przez BPN i obwodnicy Sztabina, lecz w ramach istniejącej drogi krajowej, niezależnie od planów budowy VB. Komisja zwraca uwagę na fakt braku SOOS VB analizującej różne warianty jej przebiegu;
- Kwiecień 2003r.- komisarz ds. rozszerzenia UE wyraża opinię, że dofinansowanie budowy VB na terenie Polski będzie możliwe tylko w razie przeprowadzenia SOOS zgodnie z wymaganiami dyrektyw UE;
- Po zaleceniach Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko i ówczesnego GKP w maju 2003r. Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego sporządza jako załącznik do prognozy oddziaływania na środowisko projektu planu zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego „Ocenę strategiczną wariantów przebiegu krajowej drogi ekspresowej Nr S8 przez obszar województwa podlaskiego na odcinku Zambrów-Augustów", która nie spełnia jednak wymogów ani formalnych POŚ ani merytorycznych;
- Maj 2003r.- wskutek nieuzgodnienia przez MŚ projektu rozporządzenia Rady Ministrów dotyczącego sieci autostrad i dróg ekspresowych został powołany międzyresortowy zespół w celu przeanalizowania przebiegu VB na terenie województwa podlaskiego, w skład którego weszli przedstawiciele MI, MŚ, MSWiA, Komitetu Rady Ministrów, Rządowego Centrum Studiów Strategicznych, Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego. Po dwóch posiedzeniach, które odbyły się pod koniec czerwca i pod koniec lipca, zarekomendowano przebieg VB w wariancie II, ale omijającym Puszczę Knyszyńską biegnącym odcinkiem: Korycin-Knyszyn- Choroszcz;
- 11-12 czerwca i 8 sierpnia 2003r.- odbyły się spotkania o charakterze informacyjnym z inicjatywy GDDKiA, w którym biorą udział także przedstawiciele MI, MŚ, samorządów woj. podlaskiego, społeczności lokalnych, administracji PN i PK, NGOs oraz lokalne media. Sporządzony został protokół zbieżności i rozbieżności, stwierdzono konieczność

przeprowadzenia procedury SOOS dla całego korytarza transportowego VB na terenie Polski;

- 27 czerwca 2003r.- odbywa się posiedzenie Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko- Zespołu Roboczego ds. Inwestycji Liniowych oraz Zespołu Roboczego ds. Ocen Strategicznych, na którym opiniowano projektowaną drogę ekspresową S8 w związku z prowadzoną procedurą OOS na etapie projektu planu zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego;
- 26 sierpnia 2003r. zostaje przyjęte nowe Rozporządzenie Rady Ministrów zmieniające rozporządzenie w sprawie ustalenia sieci autostrad, dróg ekspresowych i dróg o znaczeniu obronnym (Dz.U. Nr 174, poz. 1683)- VB zostaje przyjęta w wariancie przez Białystok- z węzłem Choroszcz (omijając Puszczę Knyszyńską);
- Październik 2003r.- wskutek protestów złożonych przez NGOs do Rady Europy i Biura Konwencji Berneńskiej dochodzi do dwudniowej wizyty dwóch ekspertów: dyrektora Instytutu Ochrony Przyrody z Brukseli prof. Eckharta Kuijkena oraz Pani Francoise Bauer z Sekretariatu Rady Europy. Spotkanie obejmuje wizje lokalne wybranych „punktów zapalnych" oraz spotkania z przedstawicielami GDDKiA, MI, MŚ w tym także ówczesnym GKP, Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego, samorządów, administracji PN i PK, jak również ostatniego dnia wizyty również z NGOs.
- Grudzień 2003r.- Stały Komitet Konwencji Berneńskiej wydaje Rekomendację Nr 108, której najważniejszym punktem jest zalecenie, aby wszelkie decyzje co do przebiegu korytarza transportowego VB na terenie Polski oparte były na przeprowadzonej pełnej procedury SOOS z zapewnionym udziałem społeczeństwa, uwzględniającej wszelkie możliwe warianty zmierzające do jak największego zminimalizowania wpływu VB na obszary cenne przyrodniczo;
- 8 kwietnia 2004r. – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie decyzją nr 27 powołuje komisję przetargową ds. SOOS w zakresie drogowego korytarza transportowego VB; w komisji tej brali udział przedstawiciele NGOs. Pod uwagę brano trzy warianty drogowe: przez Białystok (Warszawa- Zambrów- Choroszcz- Knyszyn- Korycin- Augustów- Budzisko), przez Łomżę (Warszawa- Zambrów- Łomża- Augustów- Budzisko) oraz przez Ostrołękę i Łomżę (Warszawa- Ostrołęka- Łomża- Augustów- Budzisko);

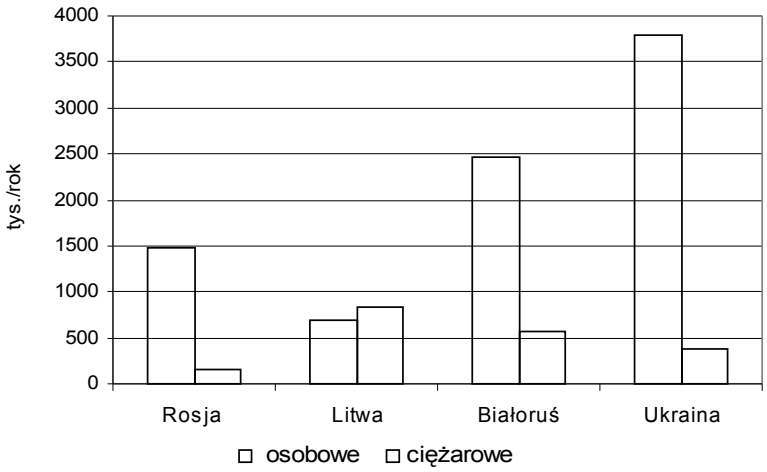
- Maj 2004r.- zostaje wydane rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, w którym zapisano przebieg VB wg wariantu II w wersji: Warszawa- Ostrów Mazowiecka- Zambrów- Choroszcz- Knyszyn- Korycin- Augustów- Budzisko. MI po protestach MŚ i NGOs wydało jednak oświadczenie, że o ostatecznym przebiegu VB zadecyduje SOOS;
- Początek grudnia 2004r.- w Strasburgu na kolejnym posiedzeniu Stałego Komitetu Konwencji Berneńskiej delegaci Polski przedstawili stan realizacji zaleceń Rekomendacji nr 108. W efekcie określono, że Biuro Konwencji ma monitorować sytuację w Polsce w tej sprawie; rząd polski musi przedstawiać raporty z zakresu stopnia realizacji powyższej rekomendacji;
- Koniec grudnia 2004r.- po tym, jak MŚ kwestionuje sposób przeprowadzania przetargu na SOOS dotyczącej VB, zwłaszcza zawężenie jej zakresu tylko do opisanych wyżej wariantów drogowych z pominięciem innych wariantów, a także rozwiązań obejmujących wykorzystanie transportu kolejowego i kombinowanego dla całego korytarza transportowego, GDDKiA przekazało dalsze postępowanie do MI;
- Styczeń 2005r.- Sekretarz Stanu w MI Pan J. Kurylczyk oświadcza publicznie, że przebieg VB przez Białystok został już dawno przesądzony. Opinia ta wywołuje falę protestów NGOs i MŚ; podnoszone są zarzuty, że proces rozpoczęcia procedury strategicznej OOS celowo jest przeciągany, a VB powstanie metodą faktów dokonanych „kawałek po kawałku". MI jest zmuszone potwierdzić, że zalecenia Stałego Komitetu Konwencji Berneńskiej zostaną wypełnione;
- Początek 2005r.- na skutek protestów NGOs zostało wszczęte nieformalne postępowanie wewnątrz KE w sprawie VB o naruszenie postanowień Traktatu. Jest to bardzo ważny etap decydujący o podjęciu przez KE decyzji o wszczęciu oficjalnego postępowania przeciw państwu członkowskiemu i wysunięciu zarzutów formalnych, co w konsekwencji może prowadzić do skierowania przez KE sprawy do ETS;
- 9 sierpnia 2005r.- ogłoszenie przez GDDKiA przetargu na wykonanie „Strategii rozwoju I Pan- Europejskiego korytarza transportowego. Część I: Korytarz drogowy." Integralną częścią tego dokumentu ma być SOOS.

Na stan dzisiejszy (listopad 2005r.) z oficjalnego stanowiska GDDKiA, MI oraz MŚ wynika, że do czasu sporządzenia SOOS żadne decyzje dotyczące VB nie będą podejmowane. Niestety w trakcie rozmów, z przedstawicielami: GDDKiA w Warszawie oraz z oddziału w Białymstoku, jak również władz województwa podlaskiego, przeprowadzanych indywidualnie przez autora bądź na wielu ogólnych spotkaniach organizowanych w sprawie przebiegu VB, wyraźnie odnosi się wrażenie, iż decyzja o przebiegu tego korytarza transportowego na terenie Polski jest już dawno podjęta, a SOOS postrzegana jest nie jako postępowanie na podstawie którego decyzja ma być podjęta, lecz po prostu jako kolejne potrzebne dla wypełnienia wszystkich formalności opracowanie, aby leżało na półce. Przedstawiane są przy tym argumenty natury ekonomicznej, gdyż do tej pory zmodernizowano (najczęściej w zasadzie do parametrów niewiele odbiegających od trasy ekspresowej) i nadal się modernizuje wiele fragmentów trasy przebiegającej wg wariantu II, zatem w ostatecznym rachunku wariant ten okazałby się tańszy. Podnoszone są w związku z tym słuszne obawy organizacji pozarządowych oraz MŚ, że w ten sposób „małymi krokami" przeprowadzane prace w tak istotny sposób zmienią aktualny układ stanu infrastruktury drogowej na Podlasiu (np. w przypadku budowy węzła drogowego Sochonie- Katrynka), tak że sporządzanie SOOS będzie bezcelowe, gdyż trasa już powstanie niejako metodą faktów dokonanych. Należy tu jednak zwrócić uwagę na to, że SOOS nie ma na celu przeanalizowanie wariantu tańszego i bardziej właściwego politycznie, lecz mniej szkodliwego pod względem środowiskowym (zgodnie z art. 41 POŚ), tym bardziej, że po wstąpieniu do UE Polska musi dodatkowo przestrzegać przepisów wspólnotowych, w tym przypadku zwłaszcza dotyczące procedury OOS i wymagań sieci N2. Niewłaściwym argumentem są wyliczenia co do większej liczby (i dłuższych) koniecznych do wybudowania obwodnic (na poddanym wariantowaniu odcinku Augustów- Zambrów) w przypadku wariantu I w stosunku do II, które GDDKiA w Białymstoku często przedstawia na różnych spotkaniach, m. in. przedstawicielowi Stałego Komitetu Konwencji Berneńskiej w osobie pana E. Kuijkena (Kuijken, 2003; zał. 4):

1. Przede wszystkim argument o różnej ilości i długości koniecznych do wybudowania obwodnic jest bezzasadny, ponieważ znakomita większość z wymienianych obwodnic powinna zostać jak najszybciej zrealizowana przy obecnym (listopad 2005r.) ruchu w obrębie dróg krajowych na obu wymienionych trasach niezależnie od procesu lokalizacji i budowy VB.

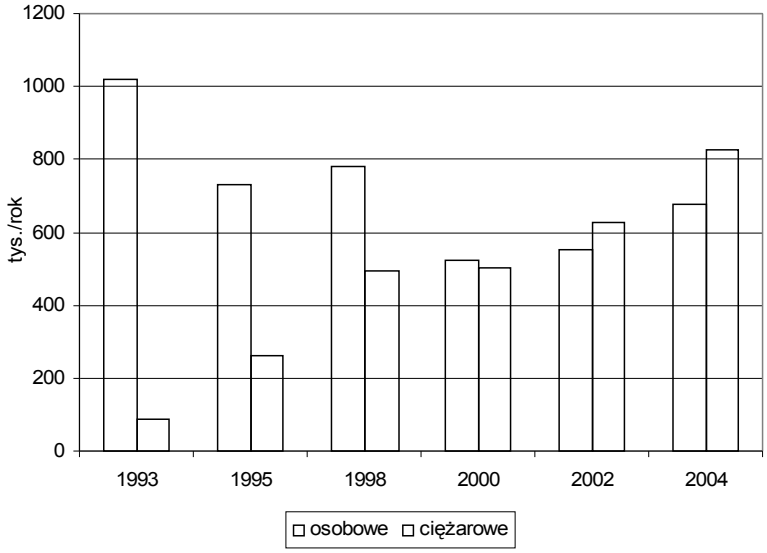
2. Ponadto wyliczenia podawane przez GDDKiA w Białymstoku dla wariantu II (4 obwodnice o długości 25,7 km) nie uwzględniają konieczności budowy dodatkowo dwóch obwodnic dla Korycina i Knyszyna oraz ewentualnie dodatkowo trzeciej dla Tykocina lub budowy węzła Choroszcz, zależnie od realizowanego wariantu obchodzącego Puszczę Knyszyńską (Kuijken, 2003), co sugeruje chęć celowego wprowadzenia w błąd przedstawiciela Stałego Komitetu Konwencji Berneńskiej Pana E. Kuijkena, gdyż w czasie tym obowiązywały już ustalenia co do planowanego przebiegu VB zawarte w Rozporządzeniu Rady Ministrów z 26 sierpnia 2003;
3. W przypadku wariantu I (podawane 6 obwodnic o łącznej długości 34,2 km) realizowanego w wersji omijającej Zambrów (trasa: Budzisko- Suwałki- Augustów- Rajgród- Grajewo- Szczuczyn- Stawiski- Łomża- Ostrów Mazowiecka- Wyszków- Warszawa, wykorzystując drogę nr 627 z Łomży do Ostrowi Mazowieckiej) obwodnica dla tego miasta konieczna byłaby tylko dla wariantu II. Zwiększałoby to liczbę koniecznych obwodnic dla wariantu II z podawanych pierwotnie 4 do 7 (8), nie licząc konieczności poprawy rozwiązań transportowych dla samego Białegostoku, zaś zmniejszyłaby się liczba koniecznych obwodnic dla wariantu I .

Nie znajdują obecnie uzasadnienia również przedstawiane argumenty o większej atrakcyjności szlaku transportowego przez Białystok, ponieważ jest on dłuższy od wariantu I, zaś VB ma być wybudowana głównie dla najbardziej uciążliwego ruchu tranzytowego udającego się z Budziska w kierunku centrum Polski i na zachód lub południe Europy. Białystok, choć w skali Polski jest dużym miastem, to sam nie generuje dużego ruchu docelowego najbardziej uciążliwych samochodów ciężarowych, które wyraźnie dominują obecnie na przejściach granicznych z Litwą (Ryc.1), a właściwie to na przejściu w Budzisku, gdyż na drugim przejściu w Ogrodnikach praktycznie nie ma ciężkiego ruchu ciężarowego (dozwolony do 7,5t). Jak wynika z Ryc.1 tak nasilony ruch samochodów ciężarowych na wschodniej granicy obserwowany jest tylko na jednym przejściu w Budzisku, które obsługuje więcej tirów, niż wszystkie przejścia z Białorusią czy Ukrainą.



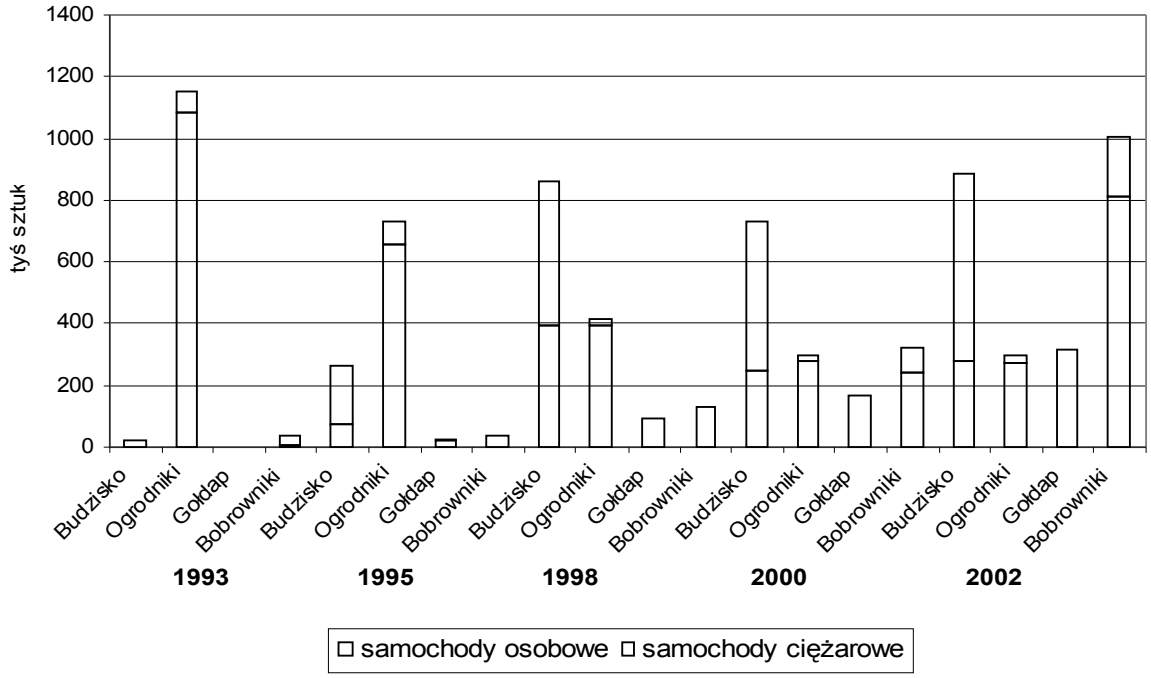
Ryc.1 Struktura ruchu samochodowego na wschodniej granicy Polski w 2004r.

Zjawisko przewagi ruchu towarowego nad osobowym na granicy polsko- litewskiej obserwowane jest od kilku lat i dysproporcja ta nadal wzrasta o ponad 20% rocznie (Ryc.2). Świadczy to o bardzo dużym znaczeniu przejścia w Budzisku dla Litwy, Łotwy, Estonii oraz Finlandii w wymianie handlowej tych krajów.



Ryc.2 Struktura ruchu samochodowego na granicy z Litwą w poszczególnych latach.

W 2004r. większy ruch towarowy zanotowany był tylko na nieporównanie dłuższych granicach z Czechami i Niemcami (dane z oficjalnej strony straży granicznej). W zasadzie dla innych przejść (Gołdap, Ogrodniki, Kuźnica, Bobrowniki oraz planowane Lipszczany i Chworościany) w NE Polsce VB będzie miała mniejsze znaczenie dla ruchu towarowego (Ryc.3).



Ryc.3 Struktura i wielkość ruchu na wybranych przejściach granicznych w poszczególnych latach.

Są to przejścia obsługujące ruch głównie samochodów osobowych i poza Bobrownikami, które w 2002r. obsługiwało również ruch z zamkniętego wówczas w związku z przebudową przejścia w Kuźnicy, o wyraźnie mniejszym natężeniu ruchu. Przejście w Kuźnicy obecnie o małym ruchu ciężarowym (Ryc. 4) obsługuje w większości ruch lokalny między Wilnem i Grodnem a Białymstokiem oraz część ruchu tranzytowego, choć jest to perspektywiczna trasa do Petersburga. Rozbudowa tego przejścia i zwiększenie przepustowości nie zwiększyło znacznie natężenia ruchu i w porównaniu z Budziskiem ma ono nadal małe znaczenie dla tranzytu towarów (Ryc.4). Przejście w Bobrownikach jest pewną alternatywą dla kierowców odbywających podróż trasą E-30 (Berlin- Poznań- Warszawa- Kukuryki/Terespol- Brześć- Mińsk- Moskwa) wykorzystującą drogę krajową nr 65 i później nr 8, zamiast zwykle zatłoczonej drogi nr 2. Należy tu jednak zauważyć, że rozbudowa przejść granicznych w Kuźnicy oraz Bobrownikach wiązać się może ze znacznym zwiększeniem ruchu na drogach krajowych nr 19 i nr 65, które przebiegają przez sam środek Puszczy Knyszyńskiej, objętej ochroną w postaci parku krajobrazowego oraz w ramach sieci N2 jako OSO i najprawdopodobniej również jako SOO. Jak wynika z analizy ruchu przeprowadzonego przez Instytut Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej najważniejsza obecnie jest sprawa podwyższenia parametrów trasy wspólnej dla obu wariantów z Warszawy do Ostrowi Mazowieckiej (miejsca, gdzie ewentualnie zbiegają się oba warianty) do jakości drogi ekspresowej

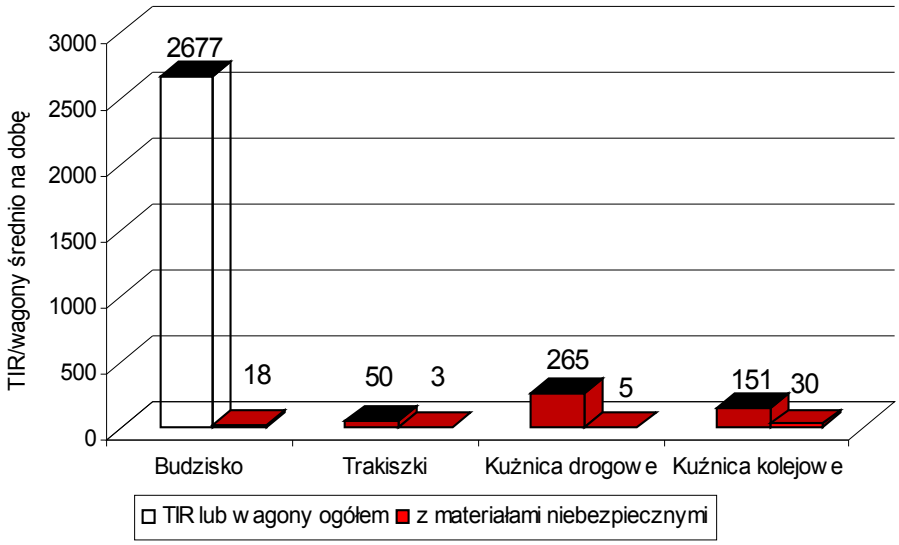
(zał.5, 6, 7; Suchorzewski, Brzeziński, Dybicz, 2003). Ponadto realizacja VB przez Białystok nie przejmie znacznej ilości ruchu tranzytowego z trasy przez Łomżę, która nadal będzie wybierana przez około 30% kierowców kierujących się do przejścia granicznego w Budzisku (zał. 6), zaś przypadku realizacji wariantu przez Łomżę bardzo wyraźnie spada natężenie ruchu na odcinku Białystok- Augustów (zał. 5,7). Wyraźnie również widać, że bardziej atrakcyjna jest zawsze trasa krótsza (zał.7), gdyż w przypadku realizacji wariantu innego niż I z pominięciem Zambrowa, ruch na odcinku Ostrów Mazowiecka- Łomża nadal pozostanie duży (zał. 5,6), choć jakość drogi będzie gorsza. Należy zauważyć również, że pomimo realizacji wariantu I (zał.5,7), nadal pozostaje duży docelowy ruch z Warszawy do Białegostoku. Wynika z tego fakt, iż w przypadku realizacji wariantu I nadal pozostanie nierozwiązany problem obciążenia na odcinku Ostrów Mazowiecka (lub Zambrów) – Białystok. Stąd wniosek, że w tym przypadku należałoby również podnieść standard trasy do samego Białegostoku, ale nie byłoby potrzeby budowy trasy na najbardziej kontrowersyjnym odcinku z Białegostoku do Augustowa. Według autorów wspomnianej wyżej analizy ruchu warianty VB nie będą miały wpływu na wielkość ruchu do pobliskich przejść granicznych w Bobrownikach i Kuźnicy (Suchorzewski, Brzeziński, Dybicz, 2003), na których obciążenie jest znacznie mniejsze niż w przypadku Budziska (dane z oficjalnej strony straży granicznej).

Przy analizowaniu przebiegu korytarza transportowego VB zwykle pomijana lub bardzo niedoceniana jest kwestia większego wykorzystania istniejącej sieci trakcji kolejowych, które po modernizacji mogłyby przejąć znaczną część przewozów towarowych, również na zasadzie transportu kombinowanego. Koncepcja wykorzystania sieci kolejowej w omawianym korytarzu transportowym, jako trasa E-75 określana jest często jako Rail Baltica. Na granicy polsko-litewskiej istnieje jedno przejście kolejowe Trakiszki- Mockawa, którego praktyczne wykorzystanie do sprawnej obsługi ruchu towarowego wiązałoby się jednak z modernizacją jednego z torowisk wg dwóch wariantów:

- trakcji Białystok- Ełk- Olecko- Suwałki- Trakiszki;
- trakcji Białystok- Sokółka- Dąbrowa Białostocka- Augustów- Suwałki- Trakiszki.

Każda opcja ma swoje wady i zalety. Wariant I przecina Biebrzański PN w przewężeniu między tzw. basenem środkowym a dolnym w Osowcu, gdzie dodatkowo istniałaby konieczność budowy drugiego torowiska, ale omija całkowicie Puszczę Knyszyńską i Augustowską, które przecina

wariant II. Wariant II również przechodzi przez BPN, lecz w obrębie tzw. basenu północnego mniej cennego pod względem przyrodniczym. Zaletą wykorzystania wariantu II jest możliwość powiązania go z istniejącym przejściem kolejowym na granicy polsko- białoruskiej w Kuźnicy (linia biegnąca do Grodna i dalej do Wilna i Petersburga). Jednak ze względu na ekonomiczno-techniczne możliwości wykonania trasy oraz powiązanie z innymi większymi miastami regionu jako Rail Baltica w zasadzie rozpatrywana jest tylko wersja I. Modernizacja sieci kolejowej w NE Polsce może i powinna również w znacznym stopniu odciążyć przejścia drogowe na granicy polsko- białoruskiej, gdzie istnieje 5 przejść kolejowych, z których aż trzy (Kuźnica- Grodno przy drodze nr 19, Zubki- Bierestowica przy drodze nr 65, Terespol- Brześć jako trasa kolejowa E-20 przy drodze nr 2) można w większym stopniu realnie wykorzystać do odciążenia biegnących przy nich dróg, jeśli zastosować transport kombinowany. Zwłaszcza, że zwykły pociąg towarowy składa się z minimum 30 wagonów, a każdy z nich o ładowności znacznie przekraczającej jednego TIRa. Jednokrotny przejazd składu pociągu towarowego odpowiada przejazdowi kilkudziesięciu tirów, poruszających się w różnych odstępach czasu od siebie i z różną prędkością, powodując w zasadzie ciągły ruch na trasie. Stąd użycie do przewozu ładunków kolei znacznie zmniejsza ruch na szlaku transportowym i, przy takiej samej ilości przewiezionego towaru, uciążliwość dla życia ludzi i wpływ na środowisko naturalne na kolei jest nieporównanie mniejszy niż w przypadku transportu kołowego na drogach. Mniejszy jest też przez to efekt bariery ekologicznej i zwiększa się bezpieczeństwo ruchu na odciążonych drogach, zwłaszcza że znacznie łatwiej jest w przypadku kolei wprowadzić realne ograniczenie prędkości ruchu na odcinkach przebiegających przez obszary zabudowane czy szczególnie cenne przyrodniczo. Dobrze wykonane torowisko jest też bardziej ciche i trwałe, przez co tańsze niż zwykle „rozjeżdżana" w przeciągu kilku lat nawierzchnia asfaltowa. Mniejsze jest również ryzyko wypadku przy przewozie materiałów niebezpiecznych. Porównując liczbę tirów przekraczających średnio na dobę w pierwszym półroczu 2005r. drogowe przejścia graniczne w Budzisku i Kuźnicy Białostockiej z liczbą wagonów towarowych przekraczających pobliskie przejścia kolejowe w Trakiszkach i Kuźnicy Białostockiej, wyraźnie widać minimalne znaczenie przejścia kolejowego w Trakiszkach dla przewozów towarowych, w tym również materiałów niebezpiecznych, zaś wyraźnie większe znaczenie ma przejście kolejowe w Kuźnicy (Ryc. 4).



Ryc.4 Struktura i wielkość przewozów towarowych na wybranych drogowych i kolejowych przejściach granicznych w pierwszej połowie 2005r. (na podstawie danych z oficjalnej strony straży granicznej).

Dla porównania autor zastosował bardzo ogólne założenie, że ilość towaru przewożonego przez jednego tira odpowiada ilości przewożonej przez jeden wagon towarowy. Jeżeli założyć, że wyraźna większość tirów z Budziska kieruje się obecnie (listopad 2005r.) drogą nr 8 w stronę Białegostoku i dalej do Warszawy, to zastąpienie tego ruchu transportem kolejowym lub kombinowanym zakładając, że jeden pociąg towarowy to ok. 30 wagonów, wymagałoby uruchomienia ponad 50 składów na dobę. Przy obecnym stanie trakcji kolejowej na odcinku Białystok- Trakiszki, braku jakiejkolwiek infrastruktury towarzyszącej, jak również fatalnej organizacji ruchu na kolei, jest to nierealne. Daje to jednak obraz potencjalnych możliwości wykorzystania kolei, zwłaszcza że ruch towarowy na przejściu w Budzisku rośnie o ponad 20% rocznie.

Niejako niezależnie, ale w powiązaniu z lokalizacją przebiegu VB, odbywają się niezwykle skomplikowane ze względów społecznych i przyrodniczych procesy lokalizacji planowanych obwodnic miejscowości położonych na trasie poszczególnych wariantów VB. Szczególnie nasilone konflikty wystąpiły w dwóch przypadkach:

- planowanej obwodnicy Augustowa przecinającej wyjątkowo cenną przyrodniczo, zwłaszcza pod względem florystycznym i ornitologicznym dolinę rzeki Rospudy;
- planowanej obwodnicy miejscowości gminnej Sztabin i przebudowy przeprawy mostowej przez Biebrzę w obrębie Biebrzańskiego PN.

Plany budowy tych obwodnic sięgają początku lat 90-tych ubiegłego stulecia, kiedy po otwarciu granic nastąpił znaczny wzrost ruchu tranzytowego przez wyżej wspomniane miejscowości, przez co drastycznie pogorszyły się warunki bytowe mieszkańców, żyjących dotąd w „spokojnej" i nieco „zapomnianej" części Polski. Temat ten zostanie szerzej omówiony w dalszej części pracy.

3.2 Aspekty polityczno- społeczne

Proces lokalizacji planowanej inwestycji budowy VB wraz z całą infrastrukturą towarzyszącą, na terenie Polski wzbudza bardzo duże zainteresowanie społeczne i polityczne, zarówno na szczeblach lokalnych, wojewódzkich jak i centralnym. Trzeba jednak zauważyć, że inny aspekt ma udział społeczeństwa (w tym NGOs) i różnych organów administracji rozumiany jako udział w procedurze lokalizacji inwestycji (w tym OOS) na zasadach przewidzianych przez aktualnie (listopad 2005r.) obowiązujące przepisy prawne, które, jak wyżej zostało zarysowane, zmieniały się bardzo często, a zupełnie inny aspekt ma cała mniej lub bardziej medialna otoczka polityczno- społeczna związana z reprezentowaniem różnych grup interesu i prawem każdego człowieka wyrażania swoich opinii na dany temat, bez udziału w postępowaniu. Jednak aspekt polityczno- społeczny to nie tylko udział w procedurze OOS ani prawo do wyrażania swoich opinii i uwag każdego obywatela, organizacji czy urzędu. Należy go także rozumieć jako wszelkie zagrożenia, ale również i szanse społeczne i gospodarcze, jakie niesie ze sobą proces lokalizacji, budowy i eksploatacji trasy ekspresowej (lub tylko jej poszczególnych fragmentów, jak choćby obwodnic) w danym wariancie bądź zaniechania realizacji takiej inwestycji.

W procesie ustalania trasy korytarza transportowego VB (postrzeganego prawie wyłącznie jako trasa ekspresowa) poza GDDKiA i projektantami brało udział dotychczas wiele urzędów, instytucji oraz biur projektowych; m.in. MŚ, MI, Podlaski Urząd Wojewódzki, Urzędy Powiatów, Miast i Gmin, Dyrekcje PN i PK, RDLP Białystok, a także instytucje międzynarodowe- KE i Stały Komitet Konwencji Berneńskiej. Udział społeczeństwa w trakcie podejmowania decyzji o lokalizacji zagwarantowany jest wieloma przepisami prawnymi. Z przepisów krajowych najważniejsze to: ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, POŚ, ustawa o dostępie do informacji publicznej. Z obowiązujących Polskę przepisów międzynarodowych należy wymienić przede wszystkim Konwencję z Aarhus, a z norm UE dyrektywy w sprawie OOS i dostępu do informacji o środowisku (dokładny spis aktów prawnych został umieszczony w zał. nr 3). W przypadku tak dużej inwestycji jak VB w zasadzie wszystkie te przepisy mają zastosowanie, gdyż w razie stwierdzenia sprzeczności przepisów krajowych z obowiązującymi Polskę przepisami międzynarodowymi, te drugie mają moc nadrzędną. Na fakt ten często powołują się NGOs przy składaniu wszelkich odwołań od decyzji podjętych w sprawie całości lub fragmentów planowanej trasy VB. Umożliwia to również odwoływanie się do instytucji międzynarodowych, w tym ETS.

Aktualnie w Polsce udział społeczny w podejmowaniu decyzji o lokalizacji inwestycji postrzegany jest jako dopuszczenie możliwości blokowania tychże decyzji przez NGOs. Przy tym określenie NGOs rozumiane jest praktycznie wyłącznie jako organizacje ekologiczne, a przecież pojęcie to obejmuje wszystkie społeczne organizacje pozarządowe, reprezentujące jakąś grupę interesu. Udział społeczeństwa z założenia zapewniać ma optymalizację podejmowanych przez urzędników decyzji, tak aby nie były one podejmowane „ponad głowami" obywateli, jak to było w poprzednim ustroju. Niezwykle ważny jest przy tym szeroki dostęp do informacji, który obecnie teoretycznie zapewniony jest szeregiem wyżej wspomnianych przepisów prawnych. Organ prowadzący postępowanie zobowiązany jest do odpowiedniego poinformowania społeczeństwa oraz stron w danym postępowaniu, w przeciwnym razie całe postępowanie jest nieważne i należy je rozpocząć od nowa. Zapewniona jest przy tym możliwość składania uwag i wniosków prowadzonych w postępowaniu z wymaganym udziałem społeczeństwa (przez okres minimalnie 21 dni). Nie potrzebne jest przy tym jakiekolwiek uzasadnienie i wykazanie się interesem w sprawie. Organizacje ekologiczne, uzasadniając to terenem działania (ze statutu), mogą w takim postępowaniu uczestniczyć na zasadzie strony, a na odmowę włączenia do procesu przysługuje prawo zażalenia. Wszelkie złożone uwagi i wnioski muszą być rozpatrzone. Wbrew pozorom w interesie inwestora jest zapewnienie jak najlepszego poinformowania społeczeństwa o swoich zamiarach i to w jak najwcześniejszym etapie procesu inwestycyjnego. Istotne jest przy tym przedstawienie jasnym (niespecjalistycznym) językiem różnych wariantów planowanego przedsięwzięcia. Niedopuszczalne jest przy tym (a stosowane w praktyce) próbowanie utrudnianie dostępu do informacji, np. jako odmowa wykonywania kopii poprzez powoływanie się na umieszczane w raportach OOS klauzule o tym, że dokumentacja jest chroniona prawem autorskim (jak to ma miejsce na każdej stronie we wszystkich przeanalizowanych przez autora raportów OOS i opracowań wykonanych przez firmę „Areo- zakład ekspertyz środowiskowych"). Zwykłym odruchem społecznym jest niechęć i odrzucenie w stosunku do nieznanego i niezrozumiałego, zwłaszcza jeśli nie ma żadnej alternatywy. Pozytywnie odbierane, jeśli dobrze przeprowadzone, są otwarte spotkania inwestora oraz urzędników ze społecznościami lokalnymi w formie np. rozprawy administracyjnej. W trakcie konsultacji ze społeczeństwem nagminne jest stosowanie przez inwestora i urzędników specjalistycznego języka technicznego, prawno- proceduralnego, jak również (w tym przypadku także ze strony NGOs) akademicko- naukowego. Najczęściej nie

dochodzi wtedy do porozumienia, nawet jeśli inwestora poprą uznane wg niego autorytety naukowe i społeczne. Powód jest prosty- obie strony posługują się rożnym językiem, stąd nie jest możliwa płaszczyzna porozumienia. Teoretycznie, w celu zapewnienia możliwości zrozumienia przedłożonych społeczeństwu materiałów do konsultacji, w prawodawstwie krajowym wymagane jest, aby każdy raport OOS zawierał streszczenie w języku niespecjalistycznym. Jednakże streszczenie takie, nie może ograniczać się do kilku czy kilkunastu zdań (jak to się dosyć często zdarza), ale zwykle od kilku do kilkunastu stron. Zawierać ono powinno wszystkie wyniki i wnioski zawarte w raporcie OOS, opisane z minimalnym zastosowaniem terminów i skrótów technicznych, a te, których użycia nie udało się uniknąć, powinny być wyjaśnione w załączonym słowniczku. Pozostaje jednak nierozwiązany problem, który może wystąpić, jeśli przedstawiony raport został przygotowany nierzetelnie i zawiera błędy lub posiada braki. W takim przypadku również streszczenie tego raportu zawierać będzie te same błędy. Do umożliwienia pełnej oceny przez społeczeństwo, przedkładane do konsultacji np. raporty OOS, powinny być pisane z maksymalnym ograniczeniem użycia terminów specjalistycznych, tak aby umożliwić ich analizę jak najszerszej grupie obywateli. Jest to szczególnie istotne, gdyż ustawowy minimalny (a w praktyce rzeczywisty) czas składania wszelkich uwag i wniosków, wynoszący 21 dni, jest tak naprawdę bardzo ograniczony. Dodatkowo, w celu umożliwienia pełniejszej weryfikacji danych zawartych w tego typu dokumencie, lepiej aby autorzy odwoływali się w tekście do wykorzystanej przez siebie literatury.

W przypadku VB, której wydawałoby się przebieg był już dawno na terenie Polski przesądzony, dopiero ma się rozpocząć procedura OOS, z zagwarantowanym udziałem społeczeństwa. Ponieważ będzie ona dotyczyła strategii rozwoju tego korytarza transportowego (z zakresu części drogowej), określana jest mianem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Wykonana w 2003r. przez Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego „Ocena strategiczna wariantów przebiegu krajowej drogi ekspresowej Nr S8 przez obszar województwa podlaskiego na odcinku Zambrów- Augustów" jako załącznik do prognozy oddziaływania na środowisko projektu planu zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego nie spełnia podstawowych wymogów określonych w POŚ i w zasadzie poza nazwą niewiele ma wspólnego ze SOOS. W 2004r. dokument ten jest już traktowany jedynie jako „opracowanie, w którym przeprowadzono wycinkowe analizy i oceny" (Zatorska- Sadurska, Tyszecki, 2004), pozostawione jednakże bez

koniecznej jednoznacznej, negatywnej niestety, oceny. Trzeba wyraźnie zaznaczyć, że wg autora na podstawie tego opracowania nie powinny być opierane żadne poważne decyzje w sprawie VB, należy je raczej traktować jako wyrażenie stanowiska „strony białostockiej". Poza tym „ocena" ta jest bardzo tendencyjna, wyraźnie preferująca wariant białostocki. Wszędzie, gdzie mogłoby się okazać, że wariant ten jest pod jakimś względem mniej korzystny od łomżyńskiego (np. pod względem wpływu na środowisko przyrodnicze, obszary chronione czy walory turystyczne) autorzy tej „oceny" piszą, że oba rozwiązania są pod tym względem „równoważne" lub nawet wariant VB przez Białystok jest bardziej korzystny (np. przy „ocenie aspektów ekologicznych"). Należy tu zauważyć, że prawdopodobnie wspomniana właściwa SOOS dotycząca całego korytarza transportowego VB na terenie Polski nie zostałaby przeprowadzona, gdyby nie naciski NGOs, które doprowadziły w 2003r. do wizyty przedstawicieli Rady Europy i Biura Konwencji Berneńskiej. Wskutek tego została wydana później rekomendacja Stałego Komitetu Konwencji Berneńskiej, wskazująca na konieczność przeprowadzenia procedury SOOS obejmującej cały korytarz transportowy i dopiero na jej podstawie podejmowanie ostatecznych decyzji. Rząd Polski zgodził się z tą rekomendacją, stąd wszelkie decyzje podjęte wcześniej (bez wymaganego obecnie udziału społeczeństwa) np. Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych w przypadku przebiegu VB są nieważne. Odłożenie formalnej decyzji co do ostatecznego przebiegu i charakteru VB do czasu zakończenia procedury SOOS nie oznacza zakończenia problemów społeczno- politycznych związanych z tym korytarzem transportowym, również związanych z budową obwodnic na poszczególnych wariantach jego przebiegu. Polska zobowiązała się do szybkiego zapewnienia jak najlepszych warunków do przewozu osób i towarów w tym I pan-europejskim korytarzu transportowym, którego drożność jest szczególnie ważna dla Litwy, Łotwy, Estonii, Finlandii jak również Rosji. Przy budowie wszelkiej infrastruktury transportowej w tym korytarzu Polska może liczyć na środki finansowe z funduszy UE. Zdaniem autora, zważywszy na fakt, że w takim czy innym przyjętym do realizacji wariancie trasa ta przebiegać będzie przez wyjątkowo cenne przyrodniczo obszary naszego kraju, większość kosztów budowy, w tym koszty wszystkich technicznych zabezpieczeń zastosowanych dla ochrony środowiska i przyrody (w tym koszty kompensacji przyrodniczych w przypadku przecięcia obszaru N2, chronionych przecież wskutek wymagań dyrektyw UE), powinny być pokryte z funduszy wspólnotowych, ponieważ budowa VB jest sprawą mniej strategiczną z punktu widzenia interesów

Polski, jak wyżej wspomnianych krajów, które z tego korytarza będą głównie korzystać. Absurdalne byłoby dopłacanie z wątłego przecież polskiego budżetu do niszczenia polskich walorów przyrodniczych przez zagraniczne tiry, przejeżdżające przez nasz kraj tranzytem. Zauważyć należy przy tym, że największy wpływ na uciążliwość dróg zarówno dla ludzi jak i przyrody ma nasilony ciężki transport towarowy, który dodatkowo w największym stopniu niszczy samą nawierzchnię dróg. Przy założeniu, że masa jednego tira wynosi ok. 40 ton a samochodu osobowego jedną tonę to jednokrotny przejazd tira wpływa na nawierzchnię jak nawet kilkadziesiąt tysięcy przejazdów samochodów osobowych (za: www.tet.most.org.pl). Polska w znikomym stopniu wykorzystuje swoje strategiczne położenie jako kraj tranzytowy i zamiast wymiernych korzyści z tego faktu ponosi głównie straty, w postaci ogromnych nakładów na naprawę zniszczonych dróg oraz kosztów zewnętrznych (zanieczyszczenie środowiska, zwiększona wypadkowość, koszty pogorszonej jakości życia, utraty zdrowia, zmniejszenie walorów przyrodniczych itp.). Dlatego zdaniem NGOs warto wprowadzić zastosowany przykładowo w Szwajcarii, już w 1998r., model podatku od każdego przejechanego kilometra przez samochód ciężarowy, który uwzględniać będzie wszystkie wspomniane koszty. Wiąże się to co prawda z dużym początkowym nakładem inwestycyjnym i trudnościami logistycznymi. Uzyskane w ten sposób niebagatelne kwoty, wyraźnie większe od stosowanych dotąd tzw. winiet, pozwoliłyby nie tylko na realną poprawę stanu głównych tranzytowych dróg, ale również mogłyby być w części przeznaczone na wsparcie rozwiązań transportowych bardziej sprzyjających ludziom i środowisku, zwłaszcza kolei i transportowi kombinowanemu. Część z takiego podatku w ramach rekompensat powinna trafić do gmin, przez które przebiegają najruchliwsze szlaki. Można również zastosować zakaz ruchu dużych samochodów ciężarowych (tirów) na drogach krajowych w określonych godzinach nocnych (przykładowo między godziną 22 a 6), z wyłączeniem odcinków autostrad i tras ekspresowych, gdzie wykonane są wszelkie niezbędne zabezpieczenia dla ludności i przyrody. Poza zmniejszeniem uciążliwości ruchu dla ludności mieszkającej w pobliżu ruchliwych tras i przyrody. Rozwiązanie takie (stosowane również od lat w Szwajcarii) jest korzystne także dla kierowców tirów wymuszając czas na odpoczynek i przerwę w pracy, przez co zwiększa się bezpieczeństwo ruchu, jednocześnie powstaje bardzo szybko większa liczba MOP, z niezbędną bazą noclegową, gastronomiczną i parkingami zwiększając wydatnie liczbę miejsc pracy na obszarach położonych wzdłuż najbardziej uczęszczanych tras. Wbrew pozorom takie rozwiązanie z uwagi na strategiczne

położenie Polski w centrum Europy, na przecięciu szlaków transportowych E-W, nie wpłynęłoby znacznie na natężenie ruchu na tych szlakach, zaś zmniejszyłoby uciążliwość społeczną i przyrodniczą tychże tras, przynosząc również wymierne korzyści finansowe, pozwalające na lepsze finansowanie wszelkich niezbędnych inwestycji transportowych.

Niezmiernie istotny, jak nie kluczowy jest przy realizacji VB czas, ważny dla różnych grup interesu. Społeczeństwo ogólnie oczekuje szybkiej poprawy jakości obecnej sieci dróg w Polsce, w tym także realnego przyspieszenia budowy autostrad i dróg ekspresowych w obrębie najbardziej uczęszczanych szlaków transportowych. Plany budowy VB czy poszczególnych jej elementów, jak choćby obwodnicy Augustowa, mają ponad 15 lat, to zdecydowanie zbyt długo, a te inwestycje nie zostały jeszcze zrealizowane. Ludzie oczekują skutecznego działania i sprawnego rozwiązywania ich problemów. Jednakże proces lokalizacji, uzgadniania, projektowania i w końcu budowy drogi jest bardzo czasochłonny i skomplikowany. Jest to tym trudniejsze, że w ciągu ostatnich lat niezwykle często zmieniało się prawo i uwarunkowania polityczne, co niejednokrotnie powodowało, że sporządzone dużym nakładem sił, czasu i środków dokumenty i opracowania stawały się nieaktualne. Część opóźnień wynika z błędów popełnionych przez administrację jak też samego inwestora, co związane jest po części z trudnościami z przystosowaniem się urzędników do częstych zmian uwarunkowań prawnych. Na to wszystko nakłada się problem natury ekonomicznej- inwestycje drogowe wraz z zabezpieczeniami są bardzo drogie. Prawdopodobnie po wyremontowaniu drogi krajowej nr 61 będzie większy społeczny nacisk na podjęcie modernizacji drogi nr 8 w celu znacznego poprawienia jej parametrów. Przy ograniczonych środkach budżetowych może nie być społecznie akceptowane dalsze rozbudowywanie drogi nr 61 do parametrów trasy ekspresowej VB, kosztem tempa poprawy warunków na drodze nr 8. Częste jest obarczanie winą za opóźnienia w realizacji inwestycji organizacji ekologicznych, które wg powszechnego mniemania w Polsce z założenia blokują wszelkie inwestycje drogowe i rozwój cywilizacji. Pojawiają się również demagogiczne zarzuty, że to przez działania „ekologów" nadal giną ludzie na drogach podlasia (przykładowo wywiad udzielony przez Dyrektora GDDKiA w Białymstoku dla TVP3 Białystok wyemitowany 1 października 2005 ; „List otwarty" Wójta Gminy Korycin, wrzesień 2005). Jest to oczywiście fałszywy osąd mający na celu zrzucenie z siebie odpowiedzialności za przedłużający się proces budowy dróg przez administrację i inwestora na NGOs, choć nie da się ukryć, iż pewne organizacje używając luk w często zmieniającym się prawie

i skomplikowanych procedurach, mogą wpłynąć na znaczne przedłużenie czasu przygotowania inwestycji. Autor stoi jednak na stanowisku, że w dobie demokracji rola NGOs jest nie do przecenienia z uwagi na pełnioną przez nich ważną funkcję kontrolną wszelkich poczynań administracji, jak również możliwości praktycznego wykorzystania ich wiedzy eksperckiej. Organizacje pozarządowe (nie tylko organizacje ekologiczne, jak to jest powszechnie rozumiane) reprezentują także interesy i punkt widzenia różnych grup społecznych, co może nie być a powinno być brane pod uwagę przy realizowaniu inwestycji. Rzetelnie i zgodnie z prawem przygotowana inwestycja drogowa nie musi się obawiać zablokowania przez działania NGOs, ale źle zrealizowana może mieć katastrofalny i w zasadzie nieodwracalny wpływ na ludzi i szczególnie na środowisko. Nie obserwuje się praktycznie likwidacji dróg i rekultywacji terenu po nich, zatem tego typu inwestycja trwale zmienia zajmowaną przez siebie oraz otaczającą ją przestrzeń.

Czas ważny jest również z punktu widzenia ochrony środowiska. Aktualnie (listopad 2005r.) większość dróg nie posiada żadnych bądź jedynie znikome zabezpieczenia służące ochronie środowiska i przyrody. Wbrew pozorom nie jest to ważne tylko dla organizacji ekologicznych, ale dla całego społeczeństwa. Oddziaływanie zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego jest duże szczególnie na środowisko, a przez nie także na ludzi, w bezpośrednim otoczeniu dróg, gdzie zanieczyszczenia te się kumulują. Zanieczyszczeniu ulega powietrze, gleba oraz wody powierzchniowe, a niekiedy również gruntowe i podziemne (w tym zbiorniki wody pitnej), a przez nie również rośliny i zwierzęta. Zagrożenie dla środowiska przez transport drogowy stanowią przede wszystkim metale ciężkie (chrom, kadm, ołów, wanad), węglowodory w tym wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne, trujące gazy (tlenek węgla, dwutlenek, tlenek i podtlenek azotu, dwutlenek siarki, fenol, ozon) oraz inne substancje toksyczne pochodzące z gazów i pyłów ze spalin, substancji pochodzących ze ścierania opon, okładzin hamulcowych i innych materiałów eksploatacyjnych samochodów, wycieków substancji eksploatacyjnych, zanieczyszczeń pochodzących z niewłaściwego zabezpieczenia przewożonych materiałów, zanieczyszczeń powstałych wskutek wypadków i katastrof drogowych, jak również materiały użyte do budowy i zabezpieczania dróg. Zanieczyszczeniem charakterystycznym dla otoczenia dróg jest również hałas i wibracje. Ogół tych czynników, wskutek braku zwykle jakichkolwiek zabezpieczeń służących ochronie środowiska, wpływa bardzo negatywnie na środowisko naturalne, a poprzez nie oddziałuje na zdrowie i życie ludzi, zwłaszcza grup wysokiego ryzyka, tj. dzieci, chorych na choroby płuc.

Zanieczyszczenie szkodliwymi substancjami jak i hałasem (głównie) oraz wibracjami, obszarów położonych przy drodze powoduje często jeśli nie prawnie (w postaci ustanowionych obszarów ograniczonego użytkowania zgodnie z POŚ) to praktycznie zmiany dotychczasowych i planowanych sposobów ich użytkowania, wynikających z przekonań lokalnych społeczności co do zasięgu szkodliwego oddziaływania drogi (ograniczonego zwykle do działki przyległej drodze). Wyznaczane niegdyś szacunkowo na etapie wskazań lokalizacyjnych, zasięgi ponadnormatywnych poziomów zanieczyszczeń po obu stronach autostrady (które można w pewnym stopniu także odnieść do dróg ekspresowych) poza strefą gęsto zabudowaną, dzielą się na trzy strefy (Zatorska-Sadurska, 1998; Zatorska- Sadurska, Tyszecki, 2002):

- strefa oddziaływań ekstremalnych - do 20m od krawędzi jezdni, ze względu na zanieczyszczenia gleb, powietrza i hałas, przeznaczona do wykupu przez skarb państwa;
- strefa zagrożeń - od 20 do 50m ze względu na hałas i skażenie gleb;
- strefa uciążliwości - od 50 do 150 (lub 200-300m) ze względu na hałas.

Dla każdej z tych stref zostały określone ograniczenia w użytkowaniu terenu, wg których: dla strefy oddziaływań ekstremalnych powinno się zlikwidować wszelkie obiekty z wyjątkiem infrastruktury drogowej oraz urządzeń ochrony środowiska; strefa zagrożeń nie powinna być wykorzystywana dla celów mieszkalnych a produkcja rolna powinna być ukierunkowana na rośliny nasienne, przemysłowe oraz szkółki drzew i krzewów; w strefie uciążliwości powinno się stosować bierne metody ograniczania hałasu dla budynków mieszkalnych. Z zebranych dotychczas w Polsce doświadczeń i przeprowadzonych badań wynika, że wyżej wymienione teoretyczne strefy ponadnormatywnych oddziaływań zwykle nie są zgodne z rzeczywistością (Zatorska- Sadurska, Tyszecki, 2002). Okazuje się, że skażenia gleby metalami ciężkimi i węglowodorami kumulują się w najbliższej strefie przy krawędzi jezdni o szerokości 8-10m. i nie wykraczają poza pas drogowy, przy czym w miarę oddalania się od jezdni stężenia zanieczyszczeń szybko maleją. W przypadku dodatkowego zastosowania 15-20m pasa zieleni izolacyjnej w zasadzie ponadnormatywne stężenia zanieczyszczeń w glebie zostają w jego obrębie zatrzymane. Podobnie jest w przypadku zanieczyszczeń powietrza, których stężenia przekraczające dotychczasowe normy, z reguły (za wyjątkiem tlenków azotu w pewnych uwarunkowaniach terenowych) nie wykraczają poza pas drogowy, obejmujący również pas zieleni izolacyjnej. Sytuacja taka w najbliższych latach nie powinna w znacznym stopniu ulec zmianie, nawet po zaostrzeniu norm i zwiększaniem się

natężenia ruchu, gdyż z biegiem lat obserwowany jest wzrost redukcji zanieczyszczeń komunikacyjnych u źródła jego powstawania, wskutek stosowania sprawniejszych silników i katalizatorów oraz bardziej przyjaznych środowisku paliw. Nieco mniejszy postęp technologiczny w zakresie ochrony środowiska obserwowany jest w przypadku innych materiałów eksploatacyjnych. Najbardziej uciążliwy, najtrudniejszy do zredukowania i o największym zasięgu oddziaływania jest ponadnormatywny hałas. Aktualne normy dotyczące dopuszczalnych poziomów hałasu (listopad 2005r.) dotyczą tylko obszarów z zabudową mieszkalną, terenów uzdrowiskowych, szpitali, szkół oraz miejsc rekreacyjnych. W przypadku stwierdzenia przekroczenia norm dla wyżej wymienionych obszarów powinno się stosować różnego rodzaju rozwiązania organizacyjne i zabezpieczenia akustyczne, zwykle w postaci: miejscowych ograniczeń prędkości, tzw. cichych nawierzchni, wałów ziemnych, ekranów pochłaniających bądź odbijających (zależnie od lokalizacji), niekiedy również wymiany w budynkach stolarki okiennej i wzmocnienia izolacyjności przegród budowanych w budynkach, w skrajnych przypadkach wykupu budynku i likwidacji jego funkcji mieszkalnej (dla obiektów najbliżej położonych drogi). Rodzaje stosowanych zabezpieczeń zależą od ich skuteczności, odległości budynków od drogi oraz związanej z tym wielkości przekroczenia norm.

Dla wielu grup społecznych i to nie tylko dla tzw. „ekologów" ważny jest brak zabezpieczeń i urządzeń technicznych służących ochronie przyrody. W związku ze stale narastającym ruchem w obrębie dróg obu wariantów VB wzrasta znacznie liczba zabitych i potrąconych zwierząt, wpływ ten będzie wzrastał szczególnie na ostatecznie wybranym wariancie, który docelowo ma przejąć największy i najbardziej uciążliwy ruch. Obejmuje to zarówno zwierzynę drobną, jak płazy, gady, ptaki i małe ssaki, jak i większych rozmiarów, w postaci zwierzyny czarnej, płowej oraz takich gatunków jak wilk czy ryś. Poza przyrodnikami (niekoniecznie działającymi w organizacjach ekologicznych) fakt ten jest istotny np. dla leśników czy myśliwych, którym zmniejsza się, często nawet znacznie, bo o kilkanaście i więcej procent rocznie (Jędrzejewski i in., 2004), pogłowie zwierzyny oraz możliwość prowadzenia zaplanowanej kierunkowej selekcji. Wysoka śmiertelność zwierząt na drogach ważna jest również z turystycznego punktu widzenia, gdyż zmniejsza ona prawdopodobieństwo spotkania tychże zwierząt przez turystów. W końcu brak odpowiednich zabezpieczeń oraz właściwych przejść dla dużych zwierząt powoduje dużą liczbę wypadków drogowych stanowiących zagrożenie dla zdrowia i życia użytkowników dróg, jak również wysokie

straty materialne w postaci uszkodzonych samochodów oraz ewentualnych kosztów leczenia. Rośnie również ryzyko katastrofy drogowej i związane z nią nadzwyczajne zagrożenia środowiska. Wzrasta przez to także wysokość składek na ubezpieczenia transportowe. Należy także zwrócić uwagę na fakt szczególnie wysokiej śmiertelności na drogach płazów, które są przecież gatunkami bardzo pożytecznymi dla gospodarki człowieka, choć w zasadzie niemożliwa jest dokładna ocena ich wymiernego wpływu.

Z aspektami przyrodniczo- środowiskowymi nierozerwalnie wiążą się istotne społecznie zagadnienia ekonomiczne. Wariant potencjalnie bardziej konfliktowy przyrodniczo, przecinający więcej obszarów chronionych, terenów leśnych i korytarzy ekologicznych wymagać będzie dużo większych nakładów na zabezpieczenia techniczne związane z ochroną środowiska i przyrody. W przypadku przejść dla dużych zwierząt poniesione nakłady będą często bez większej gwarancji wykorzystywania, pomimo teoretycznie właściwego wykonania (co jest niezwykle rzadkie w polskich warunkach). Dodatkowo zgodnie z wymaganiami UE oraz nowej UOP, jak również POŚ w przypadku realizacji inwestycji przez obszar N2 należy zapewnić wykonanie kompensacji przyrodniczej dla zachowania spójności i właściwego funkcjonowania sieci N2 (art. 34.1 i 34.2 UOP). Kompensacja taka jest kosztowna, gdyż standardem kompensacji (choć nie zapisanym prawnie) jest wykup innych gruntów cennych przyrodniczo a dotychczas nie objętych ochroną. Do tego grunty takie poza wykupem często wymagają dodatkowych i kosztownych zabiegów ochrony czynnej, przykładowo przywrócenia właściwego stanu stosunków wodnych czy wykonania i pielęgnacji zalesień i zadrzewień. Ponadto należy zwrócić uwagę, że celem bezpośrednim ochrony obszarowej w ramach sieci N2 jest utrzymanie lub odtworzenie w odpowiednim stanie tego elementu przyrodniczego, dla którego dana forma została powołana. Sama DS nie narzuca dokładnych metod ochrony pozostawiając ich wybór krajom członkowskim. Wprowadza jednak wymóg, co do efektu końcowego stosowanych zabiegów ochronnych, w postaci konieczności zachowania tzw. właściwego statusu ochrony. Według przepisów zawartych w UOP (art.5.25) w stosunku do chronionych siedlisk właściwy stan ochrony oznacza, że:

- zasięg występowania siedliska oraz jego powierzchnia nie zmniejszają się;
- specyficzne dla danego siedliska struktury i funkcje niezbędne dla jego długotrwałej egzystencji są zachowane i są podstawy żeby sądzić, iż będą zachowane w dającej się przewidzieć przyszłości;

- status ochronny dla gatunków typowych dla danego siedliska jest korzystny.

Zaś w odniesieniu do chronionych gatunków roślin i zwierząt (art.5.24 UOP) oznacza to, że:

- liczebność populacji danego gatunku trwale nie zmniejsza się;
- naturalny zasięg występowania gatunku nie zmniejsza się i brak jest podstaw, by sądzić, iż zmniejszy się w dającej się przewidzieć przyszłości;
- istnieje obecnie i prawdopodobnie będzie istnieć wystarczająco rozległa powierzchnia siedlisk niezbędnych dla zachowania żywotnych populacji gatunku.

Utrzymanie lub odtworzenie właściwego stanu ochrony należy do obowiązku państwa i rozliczane jest przed KE, a za utratę wartości przyrodniczych ustanowionego obszaru N2 ponosi ono odpowiedzialność finansową (naturalnie poza przypadkami losowymi niezależnymi zarządzającego terenem). W przypadku nieskuteczności podjętych środków łagodzących ten właściwy stan ochrony gatunków bądź siedlisk może być niezachowany. W ostatecznym rozrachunku może się więc okazać, że wariant o potencjalnie wyraźnie większym wpływie na obszary cenne przyrodniczo jest nieuzasadniony ekonomicznie, co w sytuacji stałego niedoboru środków finansowych na realizację nowych inwestycji transportowych, jest bardzo źle odbierane przez społeczeństwo. Niezachowanie standardów ochrony środowiska i przyrody przy realizacji inwestycji takiej jak VB nie jest korzystne nie tylko z powodów wymagań UE i grożących z tego powodu sankcji finansowych, ale również (albo przede wszystkim) dlatego, że stanowi to zagrożenie dla obecnych i przyszłych zasobów środowiska, stanowiących dobro ogólnospołeczne, pozostawione jako dziedzictwo „w spadku" przez poprzednie pokolenia. Co prawda wielokrotnie trudno jest wycenić ich aktualną wymierną cenę, ale nie jesteśmy w stanie przewidzieć ich przyszłej wartości, np. jako źródła nowych leków, związków chemicznych używanych w przemyśle kosmetycznym i innych. Porównując zyski i straty powodowane przez realizację przedsięwzięcia wartość części zasobów naturalnych można porównać z pewnymi innymi towarami na rynku, np. z wartością rynku agroturystycznego (wiążącego się także z wartościami kulturalnymi), ekoturystyki, zasobów roślin i zwierząt użytkowych. Z kolei wartość takich zasobów jak: czyste powietrze, czysta woda, cisza, naturalny krajobraz, tereny rekreacyjne z dużą ilością zieleni, częsty kontakt z dzikimi zwierzętami można wycenić na podstawie tego, ile ludzie byliby skłonni zapłacić za korzystanie z nich i zapobiegnięcie ich wyniszczeniu. Podnoszone przy tym argumenty o niższym zużyciu paliwa, a przez to także mniejszym zanieczyszczeniu powietrza z powodu płynniejszej jazdy samochodem, w

porównaniu z jazdą po dotychczasowych drogach przecinających miasta (częste hamowanie, przyspieszanie itp.), nie są do końca prawdziwe. Mniejsza emisja i spalanie paliw występują przy optymalnej prędkości samochodu 60-80 km/h, zaś powyżej 100 km/h (a z taką i większą prędkością jeździ się po drogach ekspresowych) wartości te są już znacznie większe, a dochodzą do tego jeszcze większy hałas i poziom wibracji. Z wartościami przyrodniczymi związane są wartości kulturowe, gdyż jednym z zagrożeń wywołanych także poprzez budowę infrastruktury transportowej są przemiany w społecznościach lokalnych zatracających w procesie unifikacji swoją odrębność kulturową. Odchodzenie społeczności lokalnych od tradycyjnych zachowań, ukształtowanych od pokoleń sposobów prowadzenia gospodarki rolnej (np. ekstensywne użytkowanie łąk i pastwisk) związane jest z utratą nie tylko dziedzictwa kulturowego, ale także związanego z nim przyrodniczego. Należy tu zauważyć, że wraz z kurczeniem się liczby wyżej wspomnianych zasobów oraz wzrostem zamożności społeczeństwa wartość tych zasobów rośnie. Niedopuszczalne z punktu widzenia autora są stwierdzenia wyrażane często przez przedstawicieli GDDKiA (m.in. na spotkaniu z NGOs 11-12.06.2003r. czy 19.11.2004r.), że rozwiązania korzystne dla ochrony środowiska i przyrody są kosztowne i trzeba się zdecydować czy chcemy chronić przyrodę czy człowieka, choć naturalnie nierealne i zwykle nieuzasadnione ekonomicznie jest stosowanie rozwiązań potencjalnie najbardziej korzystnych dla środowiska, które w maksymalnym stopniu redukują wszelkie oddziaływania. Ochrona środowiska i przyrody leży w żywotnym interesie społeczeństwa i jest również sposobem ochrony samego człowieka przed negatywnym oddziaływaniem inwestycji, a nie tylko ochroną dla samej ochrony. Powinny być zatem stosowane takie rozwiązania planistyczne i technologiczne, aby nakłady na środki łagodzące wpływ danego przedsięwzięcia były maksymalnie efektywnie wykorzystane (zgodnie z zasadą osiągania jak największego efektu przy jak najmniejszych zainwestowanych środkach).

Na rozwiązanie problemów transportowych, głównie w postaci niezbędnych obwodnic, czekają najbardziej liczne wsie i miasta położone na trasie obu głównych rozpatrywanych wariantów. Z tym, że niedopuszczalne jest uzależnianie szybkiego powstania obwodnicy dla którejś z miejscowości od tego, czy przebiegać ma przez nią trasa ekspresowa, co między innymi zarzucają NGOs stronie GDDKiA. Naturalnie w wielu przypadkach charakter obwodnicy będzie od tego zależny (np. czy będzie to dwu- czy jednopasmowa), ale bezdyskusyjnie należą się one już przy obecnym ruchu, wszystkim miejscowościom położonym wzdłuż obu wariantów. Lokalna

uciążliwość transportu jest na tyle duża, że niektóre społeczności grożą nawet blokowaniem dróg (przykładowo list Towarzystwa Przyjaciół Ziemi Sztabińskiej do samorządu Sztabina i odpowiedź GDDKiA, 2004), jeśli nie dostaną konkretnych obietnic (z podanymi terminami) wybudowania obwodnicy. Nie ma się co dziwić determinacji ludzi mieszkających przy trasie tranzytowej, która przebiega dosłownie kilka metrów od ich okien. Należy zwrócić uwagę na fakt, że niezmiernie istotne jest dobre i dosyć częste (częstsze niż by to wynikało z obowiązków prawnych) informowanie lokalnej ludności o konkretnych zamiarach inwestycyjnych, a zwłaszcza o postępach w realizacji i planowanych terminach ich wykonania bądź przyczynach zmian w tych planach. Rzetelna informacja i jasno określony horyzont czasowy pokazuje mieszkańcom, że decyzje nie są podejmowane ponad nimi, jak również zmniejsza powszechne odczucie obojętności władzy na ich los. Z rozmów przeprowadzonych przez autora z lokalnymi społecznościami w trakcie wizji terenowych (na przebiegu obecnej drogi krajowej nr 8), a także z licznych ich wypowiedzi dla mediów jasno wynika, że obecny stan rozwiązań transportowych, przy jednoczesnym braku jakichkolwiek zabezpieczeń, jest niedopuszczalny ze względu na jakość życia mieszkańców. Zbyt bliski przebieg drogi od domów mieszkalnych oraz ogromne nasilenie ruchu w ostatnich latach powoduje, że hałas, wibracje i stężenia zanieczyszczeń w powietrzu, wywołane głównie przez ciężki ruch tranzytowy, przekraczają wszelkie normy. Bardzo uciążliwe jest także nocne oddziaływanie silnych świateł samochodów, zwłaszcza źle ustawionych bądź kiedy kierowcy nie przełączają ich w obrębie miejscowości na światła mijania, jak również częste używanie klaksonów i gwałtowne hamowanie przez kierowców. Ludność skarży się na brak snu, ciągłe rozdrażnienie, nerwice, uciążliwe bóle głowy, ciągłe zmęczenie, uszkodzenia słuchu czy nasilone schorzenia układu oddechowego i krążenia. Działanie hałasu kumuluje się w czasie i jego szkodliwość zależy od takich czynników, jak natężenie, częstotliwość, charakter, czas działania w ciągu dnia i całego życia oraz wrażliwości osobniczej, wieku i płci (Kurnatowski, 2001). Uciążliwość hałasu komunikacyjnego jest tym większa, że ogólnie w Polsce niewielką uwagę zwraca się na ten problem i brak jest kontroli stanu technicznego pojazdów ze względu na poziom emitowanego przez nich hałasu. Ponadto wibracje powodują wydatne straty materialne w postaci pęknięć budynków mieszkalnych i gospodarczych. Brak sygnalizacji świetlnej, nadziemnych czy podziemnych przejść dla pieszych i częste nieprzestrzeganie przepisów co do ograniczenia prędkości na terenie zabudowanym powoduje znaczne trudności w przekraczaniu jezdni i

zwiększoną liczbę wypadków drogowych. Zdarzają się również sytuacje, kiedy przemęczeni kierowcy tirów zasypiają za kierownicą bądź znacznie przekraczając dozwoloną prędkość wypadają z zakrętów i wjeżdżają w obręb zabudowań, wpadając w budynki mieszkalne (przykładowo w Suchowoli). Mieszkańcy takich miejscowości, żyją w ciągłym stresie i poczuciu zagrożenia zdrowia i życia. Aktualnie (listopad 2005r.) dotyczy to zwłaszcza Augustowa i Suwałk, przez które niezależnie od przyjętego do realizacji wariantu przechodzić będzie cały tranzyt, a także innych miast i wsi położonych wzdłuż drogi nr 8 (przykładowo Suchowoli, Sztabina), którą w związku z remontem drogi krajowej nr 61 został poprowadzony cały ciężki ruch w obrębie korytarza VB. Z drugiej jednak strony budowa obwodnic wiąże się z przeniesieniem drogi, wraz z całą jej uciążliwością panującego na niej ruchu, na tereny, na których dotychczas takiej drogi nie było. Wywołuje to wiele problemów społecznych i sprzeciwy lokalnych społeczności. Doskonale obrazuje to zjawisko ogólnie wyrażanej akceptacji społeczeństwa dla szybkiej poprawy jakości, rozbudowy i przebudowy sieci dróg w Polsce; każdy chciałby jeździć dobrą i bezpieczną drogą wiodącą do miejsca pracy i wypoczynku, która przebiegałaby w pewnym oddaleniu od miejsca zamieszkania, ale już niekoniecznie w odległości 100-200m, a już na pewno nie w bezpośrednim sąsiedztwie jego domu. Podobnie tak jak każdy opowiada się ogólnie za zachowaniem jak najlepszego stanu przyrody, ale raczej anonimowo, dopóki nie narusza w jakikolwiek sposób jego bezpośrednich interesów. W skali lokalnej mieszkańcy, przez których tereny ma przebiegać nowa trasa, są przywiązani do swojej ziemi, z którą wiąże ich często wielopokoleniowa tradycja, sentymenty i wspomnienia, plany rozwoju i niejednokrotnie duże zainwestowane pieniądze. Do tego dochodzą obawy co do niskich odszkodowań za wykup gruntów, niekorzystnego podziału działek, spodziewanych utrudnień w gospodarowaniu na podzielonych gruntach czy odcięcia i izolacji części społeczności wskutek trudności z przemieszczeniem się w poprzek nowej drogi. Często również wskutek poprowadzenia nowej drogi następuje spadek wartości położonych przy niej niektórych nieruchomości (choć przysługuje z tego tytułu odszkodowanie) związany często z ograniczeniami w ich użytkowaniu, jak nie prawnymi to realnymi, przykładowo wyłączenie z zagospodarowania wypoczynkowo-rekreacyjnego np. agroturystyki. Do tego należy dodać częste nieścisłe, błędne lub niekorzystne zapisy w MPZP uchwalanych w związku z realizacją inwestycji, które utrudniają lokalnej społeczności rozwój. Powstanie nowej drogi powoduje uruchomienie procesu przyciągania innych działalności, przez co może nastąpić znaczna intensyfikacja

zagospodarowania rozległych stref (przykładowo w postaci nowych MOP czy choćby ustawianych wzdłuż drogi szpecących krajobraz reklam) i wraz ze skutkami powodowanymi przez inwestycję rozpoczynającą ten proces, prowadząc do postępujących zmian środowiska na obszarze znacznie większym od obszaru wpływu inwestycji pierwotnej (Tyszecki, 1998), co zwykle nie jest pozytywnie odbierane przez lokalne społeczności przyzwyczajone do stanu obecnego. Nowe drogi przecinają naturalne układy przyrodnicze, przyrodniczo- antropogeniczne i antropogeniczne, które tworzyły się niejednokrotnie przez stulecia trwale je zmieniając, najczęściej w sposób ujemny, powodując negatywne nastawienie lokalnych społeczności, które codziennie z tym krajobrazem obcują, jak też zmniejszając atrakcyjność turystyczną blisko położonych terenów. Szczególnie znaczące skutki w krajobrazie wywołuje nie tylko sama droga, ale towarzysząca jej tzw. mała architektura, przykładowo w postaci często stosowanych na terenach zabudowanych ekranów akustycznych (Sas-Bojarska, 2000). Ekrany stanowią wyraźnie wyeksponowane elementy przestrzenne, tworzące bariery wizualne znacznie ingerujące w przestrzeń. Ich wpływ zależy od wysokości i długości zastosowanych ekranów, materiałów z jakich zostały wykonane (zwłaszcza forma, tekstura, kolor), występowania elementów im towarzyszących (zwłaszcza nasadzeń zieleni ozdobnej) oraz odległości od jezdni czy zabudowań. Odpowiedni dobór wyżej wymienionych czynników, może jednak pozwolić nie tylko na złagodzenie negatywnego oddziaływania zastosowanych zabezpieczeń akustycznych poprzez wkomponowanie ich w krajobraz, ale również osiągnąć w ten sposób pewne aspekty pozytywne, jak np. zmniejszenie monotonii jazdy dzięki stymulowaniu nowych wrażeń u kierowców, wpływając przez to na bezpieczeństwo ruchu (Sas-Bojarska, 2000). Bardzo dobre efekty można uzyskać szczególnie manipulując formą i kolorem ekranów oraz dobierając do nich gatunki roślin o różnym zabarwieniu liści (w tym też różnie przebarwiających się na jesień), pokroju, rozpoczęciu i zakończeniu kwitnienia czy wegetacji. Ogólnie rzecz ujmując przy budowie obwodnic czy w ogóle innych fragmentów trasy ekspresowej następuje przeniesienie z obszarów gęsto zabudowanych na tereny o rzadszej zabudowie praktycznie wszystkich zagrożeń społeczno- przyrodniczych, które tam występowały. Pojawia się więc duży konflikt- z jednej strony konieczność wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miejscowości, z drugiej strony przeniesienie tego ruchu powoduje takie same ujemne skutki społeczne, tylko na mniejszą skalę. Przedstawiane są przy tym bardzo różne rozwiązania tego problemu, związane z propozycjami różnych wariantów realizacji inwestycji, przeważnie

polegające na modyfikacji jej przebiegu. Pojawiają się przy tej okazji różne społeczne akcje jakichś grup interesu zwykle w postaci zbierania podpisów i pozyskiwania poparcia znanych i szanowanych osób na rzecz wsparcia jakiegoś pożądanego przez nich celu, przykładowo realizacji konkretnego wariantu przebiegu obwodnicy (np. w Augustowie czy Białymstoku). Praktycznie niemożliwe jest osiągnięcie takiego stanu, żeby wszystkie strony były do końca zadowolone. Zawsze trzeba wybrać rozwiązanie, które optymalizuje poniesione straty i korzyści wynikające z realizacji danej inwestycji. Najważniejsze jest przy tym, aby podejmowana decyzja poparta była pełnymi, rzetelnymi i obiektywnymi danymi dotyczącymi różnych analizowanych rozwiązań, stąd tak niezwykle istotne jest przeprowadzenie pełnej procedury OOS.

Sprawa ostatecznego przebiegu VB na terenie województwa podlaskiego, widziana jako jedna z ważniejszych inwestycji w najbliższych latach, wzbudza żywe zainteresowanie prawie wszystkich miast w regionie. Trasa ekspresowa postrzegana jest jako szansa na szybszy rozwój gospodarczy wskutek zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej terenów do niej przylegających, jak również jako realna szansa na szybkie rozwiązanie problemów transportowych, zwykle rozumianych jako brak niezbędnych obwodnic. Prawie każde miasto w regionie ma (i przedstawia ją mediom i różnym urzędom) swoją wizję przebiegu tej trasy. Dotychczas najbardziej lansowana wersja przebiegu VB to tzw. wariant II przebiegający przez miasto wojewódzkie Białystok, największe w regionie, bo liczące niecałe 300 tysięcy mieszkańców. Białystok pełni funkcję nie tylko najważniejszego ośrodka administracyjnego, ale również gospodarczego i kulturalno-naukowego. Niezaprzeczalną zaletą wariantu II VB jest powiązanie Białegostoku z dwoma innymi ważnymi przejściami granicznymi z Białorusią w Kuźnicy i Bobrownikach oraz niezbędna poprawa jakości trasy w kierunku Warszawy. Ludność Białegostoku wyraża również obawę (m. in. na łamach gazet lokalnych i różnych forach internetowych), że w przypadku ominięcia ich miasta przez VB, będzie ono izolowane od reszty kraju, zmniejszy się jego prestiż, a przez to także szanse szybszego rozwoju gospodarczego. Trudno zatem oczekiwać akceptacji ze strony władz województwa na przeprowadzenie VB według wariantu omijającego Białystok. Przedstawiane są przy tym różne oficjalne dokumenty administracji rządowej i wojewódzkiej samorządowej, w których zapisano przebieg VB w wariancie II, są to m. in. Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Polityka transportowa państwa na lata 2001- 2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju, Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do 2010r. Jednakże dokumenty te,

jako sporządzone bez właściwej procedury OOS, są nieaktualne. Generalnie również ludność innych miejscowości położonych wzdłuż drogi krajowej nr 8 (poza Suwałkami i Białymstokiem, przez które VB ma przebiegać niezależnie od wybranego wariantu) opowiada się za przebiegiem VB wg wariantu II, licząc jednak przede wszystkim na jak najszybsze wybudowanie niezbędnych obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza zabudowania, przy okazji niejako spodziewając się ogólnie pojętych lepszych szans na rozwój gospodarczy. Warto w tym miejscu zauważyć, że sprawa budowy bądź nie drogi ekspresowej nie powoduje automatycznie większego wzrostu gospodarczego w danym rejonie, gdyż w Polsce brakuje bardziej kapitału potrzebnego na inwestycje i niezbędnego zaplecza naukowo- badawczego niż większego zagęszczenia infrastruktury transportowej (pomijając jej stan techniczny). Podobne nadzieje z budową VB wiążą miejscowości położone wzdłuż drogi krajowej nr 61, szczególnie zaś Łomża i Ostrołęka, byłe miasta wojewódzkie, liczące ok. 60 tys. mieszkańców. Miasta te, podnoszą również kwestię krótszego przebiegu VB wg wariantu I oraz mniejsze zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. W realizacji VB upatrują szansę na aktywizację całego regionu, nie zaś tylko samego Białegostoku i jego okolic, w przeciwieństwie któremu (jako miastu wojewódzkiemu i największemu ośrodkowi miejskiemu w regionie), wg opinii ludności z tych miast, nie grozi marginalizacja. Jednocześnie miasta te położone są na popularnym szlaku wiodącym z aglomeracji warszawskiej na Mazury co usprawniłoby bardzo duży sezonowy ruch turystyczny. Same te miejscowości (poza Rajgrodem) jednak nie są tak bardzo atrakcyjne turystycznie i w zasadzie nie mogą liczyć na turystyczny ruch docelowy, który przynosi realny dochód. Należy tu zauważyć, że ruch tranzytowy, zwłaszcza ciężarowy, dla którego głównie ma być wybudowana VB, bez odpowiednich instrumentów fiskalnych i w odróżnieniu od ruchu docelowego, nie generuje zysków, a straty, tym bardziej w przypadku uwzględnienia kosztów zewnętrznych. Niezależnie od przedstawionych wariantów VB część miast położonych na Mazurach widzi potrzebę jednoczesnej rozbudowy drogi krajowej nr 16 na odcinku od Augustowa, przez Ełk, Mrągowo, Orzysz, Biskupiec do Olsztyna jako odnogę VB w celu aktywizacji regionu i rozłożenia ruchu na większą liczbę dróg. Pojawiają się również postulaty, że nie powinno się budować jednej trasy ekspresowej, ale rozłożyć ruch w całym regionie na drogi nr: 8, 16, 19 i 61 budując stopniowo niezbędne obwodnice. Jest to jednak opcja wysoce kontrowersyjna z ekonomicznego, społecznego i przyrodniczego punktu widzenia. Oznacza ona rozłożenie ciężkiego ruchu tranzytowego na główne drogi w regionie i na każdej z nich

występowałyby te same problemy, tylko że w mniejszym nasileniu. Z tego względu korzystne społecznie i przyrodniczo, jak też i tańsze jest skanalizowanie większości ruchu tranzytowego w obrębie jednego szlaku.

Ponieważ ostateczna decyzja co do przebiegu VB na terenie kraju nie została jeszcze podjęta, różne osoby, instytucje, organizacje i inne grupy interesu próbowały i próbują wpłynąć na jej przebieg i przedstawić swój punkt widzenia. Jednocześnie sprawa przebiegu VB, jak również poszczególnych jej fragmentów, jak choćby obwodnicy Augustowa czy Sztabina, jest bardzo medialna i to nie tylko w NE Polsce, ale w całym kraju. W ciągu ostatnich lat do GDDKiA w Warszawie i Białymstoku, Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku, MI oraz MŚ wpłynęło niezwykle dużo przeróżnych stanowisk, opinii, listów otwartych itp. w sprawie VB oraz poszczególnych jej fragmentów. Swoje zdanie w tej sprawie wypowiedziały prawie wszystkie powiaty, miasta, jak również rady gmin wiejskich w regionie i to nie tylko te leżące bezpośrednio na trasie przebiegu któregoś z wariantów. Naturalnie swoje zdanie wyrażali niejednokrotnie także politycy zarówno szczebla lokalnego, jak też posłowie i senatorowie, nie tylko pochodzący z tego regionu. Przebieg VB był także przedmiotem wielu interpelacji poselskich w ostatnich dwóch kadencjach sejmu. Jak wynika z udostępnionej autorowi obszernej urzędowej korespondencji, politycy wyrażali swoje zainteresowanie tą sprawą także w postaci przeróżnych pism kierowanych do GDDKiA, MI czy MŚ prosząc o udostępnienie materiałów z danego tematu, z zapytaniami o aktualny stan sprawy czy nawet próbując obarczyć winą poszczególne grupy społeczne (organizacje ekologiczne), urzędy a nawet urzędników za opóźnienia w realizacji tej inwestycji. Sprawą konfliktu wokół przebiegu VB czy tylko poszczególnych jej fragmentów interesowali się również GKP, Ministrowie Środowiska jak również (wskutek protestów NGOs) przedstawiciele KE, Biura Konwencji Berneńskiej, europarlamentarzyści. Sprawa przyspieszenia budowy VB na terenie Polski jest też częstym tematem rozmów w czasie spotkań Prezydenta RP czy przedstawicieli różnych resortów (np. MI, MSZ) z reprezentantami strony Litwy, Łotwy i Estonii. Istnieje tutaj wyraźna sprzeczność interesów, często spotykana w przypadku realizacji inwestycji liniowych, i choć wynika ona w dużej mierze z zobowiązań międzynarodowych ma najsilniejsze odzwierciedlenie w warunkach lokalnych. Mianowicie Polska zobowiązana jest zachować na pewnym poziomie swoje walory przyrodnicze w postaci sieci N2 i jednocześnie zapewnić odpowiednie warunki do przewozu towarów i osób w obrębie głównych korytarzy transportowych.

Na rzecz realizacji któregoś z wariantów VB powstały różne społeczne komitety zbierające podpisy z poparciem, przykładowo wspierany przez lokalne media (np. Kurier Poranny w Białymstoku) i polityków (np. Poseł na Sejm RP K. Jurgiel) „Społeczny komitet na rzecz budowy trasy VB przez Białystok" czy budowy którejś z obwodnic (np. Społeczny Komitet Wspierania Obwodnicy Augustowa). Swoje zdanie wypowiadają również różne grupy interesu, np. przedsiębiorcy i pracodawcy czy rektorzy uczelni państwowych i niepaństwowych z Białegostoku w formie listów otwartych wysłanych w 2003r. Swoje (zwykle szeroko uzasadnione, niekiedy nawet w postaci wykonanych przez siebie ekspertyz) stanowisko indywidualnie bądź w formie poparcia NGOs wyrażają różne autorytety, w tym wielu naukowców z całego kraju. Własne opinie, zawierające często propozycje rozwiązań konfliktów, a także protesty, wysyłają listownie bądź za pomocą poczty elektronicznej pojedynczy obywatele z całego kraju. Bardzo szeroki jest udział organizacji ekologicznych, zarówno uczestniczących w procedurze OOS jak i po prostu wyrażających swoje opinie w formie pisemnej, wykorzystując pocztę elektroniczną czy bardziej medialnej- w formie demonstracji, przykładowo akcja rozwieszenia ogromnego transparentu „Nie niszczcie Zielonych Płuc Polski" przez Greenpeace na budynku MI w Warszawie z 8 października 2004r. Wszystkie organizacje ekologiczne, wspierane przez niektórych naukowców oraz środowisko przyrodników, są przeciwne realizacji VB wg wariantu II (białostockiego), ze względu na spodziewany znacznie większy wpływ na sieć najcenniejszych na Podlasiu obszarów chronionych: Puszczy Augustowskiej, Puszczy Knyszyńskiej, Doliny Biebrzy i Doliny Narwi, od innych wariantów. Aspekt ten zostanie opisany szerzej w dalszej części pracy. Swoje stanowiska wyraziły prawie wszystkie organizacje ekologiczne działające na terenie całego kraju bądź w regionie Podlasia, m.in.: CEE Bankwatch Network, Greenpeace, Klub Przyrodników (dawniej Lubuski Klub Przyrodników), Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot, Stowarzyszenie dla Natury Wilk, Stowarzyszenie Inicjatyw Społeczno- Ekologicznych „Ruch na Rzecz Ziemi", WWF Polska. Organizacje te postulują, zgodnie zresztą ze stanowiskiem Stałego Komitetu Konwencji Berneńskiej, że decyzja o przebiegu VB powinna zapaść dopiero na podstawie przeprowadzonej SOOS, jak również w większym stopniu powinno się wykorzystać bardziej przyjazne środowisku inne formy transportu, w tym przypadku kolej. Zgłaszane są postulaty, że równocześnie z budową drogowej części VB powinien powstawać jej kolejowy odpowiednik, w postaci tzw. Rail Baltica, zgodnie zresztą z zasadą zrównoważonego rozwoju i z zapisami II PEP.

Potrzebę równoczesnego rozwoju kolei i systemów transportu kombinowanego jako znacznie mniej szkodliwego dla środowiska naturalnie popierają również PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz z Instytutem Rozwoju i Promocji Kolei oraz rożnymi organizacjami pozarządowymi, m.in. Towarzystwem Ekologicznego Transportu. W zasadzie wszystkie organizacje ekologiczne opowiadają się za budową obwodnic, zdając sobie sprawę z wpływu nasilonego ruchu tranzytowego na jakość życia lokalnych społeczności. Jednakże obwodnice te nie powinny przecinać obszarów najbardziej cennych przyrodniczo, stąd większość z tych organizacji jest również przeciwna budowie obwodnicy Augustowa w obecnym wariancie przechodzącym przez niezwykle cenną przyrodniczo, objętą ochroną w ramach N2 (zarówno jako OSO jak i prawdopodobnie SOO) dolinę Rospudy na ponad pięciusetmetrowym odcinku. Proponują one powrócenie do innych wariantów potencjalnie mniej wpływających na przyrodę doliny, w tym wariantu całkowicie omijającego obszar doliny wykorzystującego drogę z Augustowa do miejscowości Raczki a stamtąd w kierunku Suwałk. Postanowiono nawet połączyć swoje siły i powstała w ten sposób „Koalicja na rzecz ratowania doliny Rospudy". Ostatnio w sprawę przebiegu obwodnicy Augustowa zaangażował się mocno także WWF- Polska. Zostały przy tym wydane przez NGOs różne foldery, ulotki i pocztówki traktujące o całej VB bądź tylko o poszczególnych jej fragmentach. W całą sprawę szeroko zaangażowane są również lokalne i ogólnopolskie media, zarówno prasa, radio jak i telewizja. Tematyka VB jest również poruszana na bardzo wielu stronach internetowych i forach dyskusyjnych, nie tylko przyrodniczych. Na oficjalnej stronie GDDKiA jest także specjalny odnośnik dotyczący VB. Powstało bardzo wiele artykułów (również w prasie specjalistycznej, np. tzw. ekologicznej czy Problemach Ocen Środowiskowych), publikacji naukowych, prac magisterskich, audycji radiowych i reportaży telewizyjnych dotyczących konfliktu w sprawie przebiegu całej VB bądź poszczególnych jej fragmentów (szczególnie dotyczących przejścia przez Biebrzański PN w rejonie Sztabina oraz przekroczenia doliny rzeki Rospudy przez planowaną obwodnicę Augustowa). Powstaje tu problem nie zawsze zachowanej rzetelności i bezstronności dziennikarzy, którzy często ewidentnie reprezentują punkt widzenia jednej bądź drugiej strony. Sytuacja ta jest bardzo jasno widoczna w przypadku prasy lokalnej, prasa białostocka popiera wariant białostocki, prasa łomżyńska- wariant przez Łomżę, prasa ostrołęcka- wariant przez Łomżę i Ostrołękę, nieco bardziej bezstronna jest prasa ogólnopolska. W sprawie VB zostało zorganizowanych wiele spotkań o charakterze informacyjnych jak również konferencji z

udziałem przedstawicieli wielu stron: MŚ wraz z GKP, MI, GDDKiA z Warszawy i Białegostoku, władz wojewódzkich (w tym WKP z Białegostoku), społeczności i samorządów lokalnych, naukowców, organizacji ekologicznych i mediów (m. in. dwukrotnie w ciągu 2003r.). W zasadzie ze spotkań tych niewiele wynikło, poza spisaniem listy co do zbieżności i rozbieżności zdań poszczególnych stron konfliktu wokół VB (po spotkaniu w dniach 11-12 czerwca 2003r. w Białymstoku). Według tego protokołu istnieje zgoda w następujących kwestiach:

- istnieją wartości ważne dla wszystkich stron, choć z różnicą priorytetów: ochrona środowiska przyrodniczego i kulturowego, potrzeba rozwoju gospodarczego regionu, potrzeba poprawy jakości życia lokalnych społeczności;
- należy przeprowadzić strategiczną OOS dla korytarza transportowego VB;
- istnieje potrzeba wymiany informacji;
- modernizację przejścia drogi krajowej nr 8 przez Biebrzański PN wraz z obwodnicą miejscowości Sztabin należy przeprowadzić niezależnie od decyzji w sprawie VB;
- przebieg i budowa obwodnic innych miejscowości powinna być również prowadzona niezależnie od VB, po wykonaniu OOS;
- przebieg VB ma znaczenie regionalne i krajowe;
- istnieje potrzeba kontynuacji rozmów.

Istnieją zasadnicze rozbieżności co do:

- przebiegu drogi na terenie województwa podlaskiego;
- wielkości i rodzaju działań minimalizujących i kompensujących straty środowiskowe.

Ponadto organizacje pozarządowe uważają, że istnieją istotne rozbieżności w sposobie realizacji zapisów prawa UE z zakresu OOS, dostępu do informacji oraz ochrony przyrody (zgodnie z DP i DS). NGOs uważają także, że istotą zrównoważonego rozwoju jest równorzędne traktowanie sfer ochrony środowiska i rozwoju gospodarczego, zatem przy ekonomicznej ocenie realizacji inwestycji drogowej powinny być brane pod uwagę także tzw. koszty zewnętrzne wpływu transportu na środowisko, a nie tylko bezpośrednio ponoszone koszty inwestycyjne. Organizacje ekologiczne używają przy tym często porównania dziedzictwa przyrodniczego (będącego dziedzictwem i bogactwem narodowym zgodnie z art. 4 UOP) do dziedzictwa kulturowego- przecież nikt w kraju nie zezwoliłby na realizację przedsięwzięcia, gdyby wykazano, że może mieć ono bardzo negatywny wpływ np. na Wawel, starówkę krakowską czy warszawską. Pomimo

deklaracji potrzeby wymiany informacji oraz konieczności wykonania SOOS dla całego korytarza VB na terenie Polski, różni przedstawiciele administracji wprowadzają swoimi wypowiedziami zamieszanie, co jest odbierane jako dezinformacja społeczeństwa. Dla przykładu można tu przytoczyć następujące przypadki:

- 15 lipca 2004r. pojawił się komunikat na oficjalnej stronie internetowej MI (http://www.mi.gov.pl/moduły/aktualności_sg/informacja.php?id_informacji=1548&opcja=pokaz) o planowanym na przyszły rok rozpoczęciu modernizacji drogi krajowej nr 8 do parametrów odpowiednich dla VB;
- 19 lipca 2004r. w Gazecie Wyborczej w dodatku Białostockim ukazała się wypowiedź Pana T. Topczewskiego dyrektora GDDKiA w Białymstoku o tym, że modernizacja drogi krajowej nr 8 rozpocznie się bez względu na decyzję GDDKiA w Warszawie odnośnie ogłoszenia przetargu na sporządzenie SOOS VB na podlaskie środowisko;
- 19 listopad 2004r. – na spotkaniu w MŚ z organizacjami pozarządowymi w sprawie VB przedstawiciel GDDKiA w Warszawie Pan M. Rolla wbrew wcześniejszym zapowiedziom dyr. T. Topczewskiego z GDDKiA w Białymstoku oświadcza, że po zakończeniu modernizacji drogi krajowej nr 61 zostanie skierowany na nią ruch TIR-ów (dotychczas była ona zamknięta dla tranzytu);
- Styczeń 2005r.- podczas wizyty w Białymstoku Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury; Pełnomocnik Rządu ds. Budowy Dróg Krajowych i Autostrad Pan J. Kurylczyk informuje, że przebieg VB przez Białystok jest już nieodwołalny.

Naturalnie po fali protestów NGOs i żądań udzielenia wyjaśnień przez MŚ zawsze wycofywano się z tych stwierdzeń, potwierdzając oficjalną wersję, że przebieg VB zostanie dopiero ustalony na podstawie SOOS. Pozostaje jednak wrażenie, że SOOS traktowana jest tylko jako kolejny niezbędny dokument potrzebny do potwierdzenia dawno już wybranego rozwiązania. NGOs zarzucają GDDKiA oraz MI, że co innego mówi się podczas rozmów z organizacjami ekologicznymi i przedstawicielami organów ochrony środowiska, a co innego w trakcie spotkań z lokalnymi społecznościami, zwłaszcza w Augustowie i Białymstoku. Organizacje ekologiczne zarzucają zatem, że ich dotychczasowe spotkania z przedstawicielami GDDKiA oraz przedstawicielami władz samorządowych, wojewódzkich i centralnych były tylko pozorem konsultacji społecznych, ponieważ nie może być mowy o takich konsultacjach, jeśli rolę NGOs

ogranicza się jedynie do wynegocjowania rodzajów i zakresu zabezpieczeń służących ochronie środowiska i przyrody, kiedy wariant realizacji inwestycji został już dawno wybrany. Przykładem takich rozmów bez udziału NGOs, a kluczowych z punktu widzenia ochrony przyrody, było spotkanie dotyczące kwestii wyłączenia fragmentu Biebrzańskiego PN w okolicy Sztabina pod VB, które rozpoczęło się 4 września 2001r. w siedzibie Powiatowego Zarządu Dróg w Augustowie. W spotkaniu tym uczestniczyli m.in. wojewoda podlaski, GKP i WKP, przedstawiciele GDDKiA oraz część przyrodników z WROP. Po wtargnięciu na salę niezaproszonych do udziału w obradach przedstawicieli NGOs, żądających dopuszczenia do rozmów, posiedzenie pod pozorem zerwania zostało przeniesione do Suchowoli. Podobne próby jak w przypadku Biebrzańskiego PN zostały podjęte w 2003r. i 2004r. w stosunku do planowanych obszarów N2 na terenie województwa podlaskiego, gdzie z obawy przed utrudnieniami realizacji inwestycji liniowych postulowano wyłączenie z sieci N2 odpowiednio szerokich pasów w rejonie istniejących i planowanych dróg. Podejście takie potwierdza poniekąd także niezwykle przeciągający się proces powoływania przetargu na wykonanie SOOS, o potrzebie której mówi się już od początku 2003r., wymaganej zaś od grudnia tego samego roku, wskutek rekomendacji Stałego Komitetu Konwencji Berneńskiej. Na początku kwietnia 2004r., czyli dopiero po czterech miesiącach, została powołana komisja przetargowa ds. SOOS dla VB, której „intensywne" prace przebiegały przez kolejne prawie półtora roku aż do początku sierpnia 2005r., kiedy wreszcie ogłoszono przetarg. Tak przedłużający się proces wywołuje uzasadnione podejrzenia NGOs, że VB powstanie metodą faktów dokonanych, wskutek zmian w układzie infrastruktury drogowej na Podlasiu wywołanych przeprowadzonymi remontami dróg (głównie drogi krajowej nr 8). Podnoszone są przy tym zarzuty, że przeprowadzane modernizacje dróg ograniczają się do poszerzenia pasa drogowego i naprawy nawierzchni, a nie są (choć być powinny) przy tym budowane zabezpieczenia służące ochronie środowiska i przyrody, przykładowo nad- i podziemne przejścia dla zwierząt, zieleń izolacyjna, separatory czy oczyszczalniki (np. w przypadku odcinka Kolnica- Sztabin).

Warto również wspomnieć, że problem przebiegu VB wykorzystywany jest również w ramach edukacji ekologicznej formalnej (jako jeden ze „szkolnych" przykładów konfliktu ekologicznego) jak i nieformalnej (wykorzystywany w różnych artykułach czy nawet serialach, przykładowo w słuchowisku radiowym „Matysiakowie" w lipcu 2003r.). Naturalnie działalność NGOs w postaci sporządzania różnych folderów, ulotek, plakatów, pocztówek, tematycznych stron

internetowych czy nawet protestów i manifestacji w sprawie VB jest formą edukacji ekologicznej. Jako rodzaj edukacji ekologicznej traktować należy całą pozostałą związaną z VB otoczkę społeczno- polityczno- medialną (protesty, interpelacje), a także sam udział w procesie OOS wszystkich stron, w tym zwłaszcza społeczności lokalnych (Lenart, 2004), które stają się przez to bardziej świadome zagrożeń związanych z realizacją tego typu inwestycji oraz swoich praw związanych z możliwością ochrony środowiska i prawem dostępu do informacji.

3.3 Problemy przyrodnicze.

Budowa VB wywołuje bardzo silny konflikt o podłożu przyrodniczym. Niezależnie od wariantu przejdzie ona przez obszar ZPP w sposób mniej (wariant I) lub bardziej (wariant II) kolidujący z obszarami chronionymi. Obszar NE Polski z uwagi na słabo rozwinięty przemysł, pewne uwarunkowania historyczne oraz mniej korzystne w stosunku do innych części kraju przyrodnicze warunki prowadzenia gospodarki rolnej, charakteryzuje się stosunkowo wysoką jakością środowiska naturalnego. Stan ten postrzegany jest z jednej strony jako ogromna szansa, zaś z drugiej jako bariera w rozwoju regionu (Horodeński red., Sadowska- Snarska, 2003). Jako swego rodzaju bioindykatory, świadczące o stanie zachowania, jak też znaczeniu zasobów przyrodniczych tego regionu dla całego kraju świadczyć może nagromadzenie występowania bardzo wielu rzadkich gatunków grzybów, roślin i zwierząt, występowanie rzadkich zbiorowisk roślinnych jak również obszarowych form ochrony przyrody, w tym także obszarów N2. O stanie czystości powietrza świadczy bardzo bogaty gatunkowo świat porostów, z których wiele stanowi relikty puszczańskie, wyjątkowo rzadkie w innych częściach kraju. Do najcenniejszych rodzajów obiektów przyrodniczych, na które potencjalnie VB wywrze wpływ na obszarze woj. podlaskiego (niezależnie od wariantu) należą m.in.: obszary podmokłe (w skład których wchodzą: torfowiska, doliny rzeczne, lasy i bory bagienne), wody śródlądowe, obszary zwartych kompleksów leśnych (puszcz) o dużym stopniu naturalności. Wiele z tych obiektów zaklasyfikowanych jest jako typy siedlisk przyrodniczych wymagających ochrony w ramach sieci N2 zgodnie z zapisami DS oraz Rozporządzenia MŚ z dnia 16 maja 2005r. w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierzat wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000. Wykaz typów siedlisk przyrodniczych z Zał. I DS zagrożonych przez budowę VB znajduje się w zał. 10. Budowa VB potencjalnie może wpłynąć na min. 13 rodzajów siedlisk przyrodniczych wymienionych w Zał. I DS, z czego 3 to siedliska priorytetowe: żywe torfowiska wysokie, bory i lasy bagienne, lasy łęgowe i nadrzeczne zarośla wierzbowe, za których zachowanie UE ponosi szczególną odpowiedzialność i które, jak wcześniej zostało zaznaczone, w związku z tym są szczególnie traktowane pod względem prawnym. Każde z tych rodzajów siedlisk przyrodniczych obejmuje wiele rodzajów zbiorowisk roślinnych, przykładowo w kategorii lasy i bory bagienne znajdują się m.in.: brzezina bagienna *Vaccinio uliginosi – Betuletum pubescentis*, sosnowy bór bagienny *Vaccinio uliginosi- Pinetum*, borealna świerczyna na torfie *Sphagno girgensohnii-*

Piceetum czy występujące w NE Polsce brzozowo- sosnowe lasy bagienne, o nieustalonej przynależności syntaksonomicznej, opisywane czasem jako *Betula pubescentis – Thelypteris palustris* (Matuszkiewicz J. M., 2002), jak również formy pośrednie i nie do końca „modelowo" wykształcone. Wymienione na samym początku rodzaje obiektów przyrodniczych należą nie tylko do najcenniejszych, ale również do najbardziej wrażliwych na wszelkie zmiany. Największym zagrożeniem dla śródlądowych zbiorników wodnych jest ich zanieczyszczenie połączone zwykle ze zmianą trofizmu, jak również zmiany charakteru strefy brzegowej (kształt, pokrycie roślinnością) i nadmierna presja turystyczna. Obszary zwartych kompleksów leśnych puszcz NE Polski, w skład których wchodzą również zbiorniki wodne oraz obszary podmokłe zagrożone są przede wszystkim przez fragmentację, niewłaściwą gospodarkę leśną, zmianę stosunków wodnych oraz nadmierną penetrację. Dodatkowo w przypadku obszarów podmokłych ważnym zagrożeniem jest zmiana formy użytkowania terenu, jak ma to miejsce np. w Biebrzańskim i Narwiańskim PN. Jednocześnie na obszarach tych, również w wyniku swojej niedostępności, swoje ostoje mają rzadkie gatunki roślin i zwierząt, z których wiele zostało umieszczonych w czerwonych księgach lub listach, jak również część z nich wymaga ochrony w postaci ustanowienia obszarów N2, na podstawie DP lub DS. Wykaz potencjalnie zagrożonych gat. ptaków oraz innych zwierząt kręgowych znajduje się zał. 11 oraz zał. 12. Budowa VB prawdopodobnie może wpłynąć (bezpośrednio i pośrednio) na populacje co najmniej 75 rzadkich gatunków ptaków (zał. 12), z których 55 wymienionych jest w zał. II DP. Ponadto 39 z tych gatunków znalazło się w PCKZ (Głowaciński red., 2001), z czego 7 jako krytycznie zagrożone wyginięciem a 6 jest silnie zagrożonych (gatunki bardzo wysokiego ryzyka); 6 gatunków zostało umieszczonych w Światowej Czerwonej Księdze Zwierząt IUCN, z czego tylko jeden- derkacz, nie jest w Polsce zagrożony. Na liście umieszczonej w załączniku II Konwencji Berneńskiej znajduje się 35 gatunków ptaków potencjalnie zagrożonych przez VB, 23 z zał. II Konwencji Bońskiej, zaś 3 gatunki chronione są także w ramach Konwencji Ramsar. Spośród wymienionych gatunków ptaków aż 15 wymaga utworzenia stref ochronnych wokół gniazd i/lub miejsc tokowisk. Należy jednak wspomnieć, że w przypadku części z wymienionych w zał. 11 gatunków status zagrożenia wynika z faktu, iż występują one w Polsce na skraju zasięgu, jak np. orlik grubodzioby. Z pozostałych kręgowców budowa VB prawdopodobnie wpłynie na populacje 18 rzadkich gatunków (zał. 12), z czego 13 znalazło się w PCKZ, 4 na czerwonej liście IUCN, zaś 9 zostało umieszczonych w zał. II DS, w tym jeden gatunek priorytetowy- wilk, którego miejsce

rozrodu wymaga dodatkowo utworzenia strefy ochronnej. Ogólnie można stwierdzić, że budowa VB stanowi potencjalne zagrożenie dla najcenniejszych obszarów NE Polski, w tym zwłaszcza obszarów podmokłych. Potwierdzenie znaczenia obszarów podmokłych w zachowaniu różnorodności awifauny może potwierdzić ocena zagrożenia ptaków w Polsce wg zajmowanego przez nie typu siedliska (Tomiałojć, Stawarczyk, 2003). Na niżu najsilniej zagrożone są gatunki związane z mokradłami, gdyż aż ~55% taksonów jest zagrożonych wyginięciem (jeden gatunek wyginął, 7 jest na granicy wyginięcia, kolejnych 7 jest silnie zagrożonych). Przyczyną takiego stanu są coraz rozleglejsze melioracje torfowisk i obszarów podmokłych, obniżanie się poziomu wód gruntowych i wywoływane przez to zmiany siedliskowe, jak również zmiany bądź zaprzestanie użytkowania tradycyjnie jednokośnych podmokłych łąk. Z tego najwięcej zagrożonych gatunków związanych jest z terenami mokradeł o charakterze otwartym (Tomiałojć red., 1993), zaś największą różnorodność gatunkową i często także zagęszczenie reprezentują lasy łęgowe, szczególnie jeśli tworzą one mozaikę wraz z otwartymi torfowiskami i łąkami. Jak wyżej wspomniano jednym z głównych zagrożeń dla obszarów podmokłych, w tym również torfowisk, jest zaburzenie stosunków wodnych, a przeważnie obniżenie zwierciadła wód gruntowych i osuszenie. Lokalne osuszanie złóż torfu mogą mieć miejsce przy przekraczaniu przez VB szerokich dolin rzecznych, np. przy budowie obwodnicy Augustowa. W stosunku do złóż torfu zabiegi takie mają katastrofalne skutki. Obniżenie poziomu wody rozpoczyna proces rozkładu nagromadzonych szczątków organicznych. Proces ten, zwany murszeniem, prowadzi do wytworzenia się struktury ziarnistej torfu, zaniku podsiąku kapilarnego a przez to naturalnej zdolności retencyjnej. Średnie tempo zaniku odwodnionego złoża torfowego wynosi 1-3 cm rocznie (Nyc, 1995). Przekształcenia torfowisk mają również swoje odbicie w stanie flory i roślinności. Już w 1977r. alarmowano (Jasnowska, Jasnowski, 1977), że prawie połowa naturalnej flory torfowisk jest zagrożona wyginięciem, głównie na skutek melioracji i innego typu przekształceń. Zaburzenia takie mają szczególnie długotrwale efekty, bowiem nawet po zaprzestaniu osuszania zbiorowiska roślinne nie wracają do stanu pierwotnego, lecz wykształcają się wtórne fitocenozy, szuwarowe, turzycowiskowe i zaroślowe o ograniczonych już najczęściej zdolnościach torfotwórczych. Pojawiają się też zbiorowiska neofitów (gatunków obcych, ale już zadomowionych), głównie tataraku. Skrajnym, lecz wcale nieodosobnionym przykładem dewastacji torfowiska, jest osuszenie Bagna Wizna, gdzie po kilkunastu latach pojawiło się zagrożenie pożarowe (Jasnowska, 1995) i

wyginęła większość z unikalnej flory, w tym stanowisko miodokwiatu krzyżowego *Herminium monorchis* czy gnidosza królewskiego *Pedicularis sceptrum- carolinum*, dla których notabene powołano dwa rezerwaty (Kołos, 2004). Obszary torfowisk są ostoją jednych z najrzadszych w kraju gatunków roślin, z których wiele to relikty, dla przykładu można tu podać nie tylko dolinę Biebrzy czy Narwi, ale także unikalne torfowiska położone w dolinie rzeki Rospudy w Puszczy Augustowskiej, których walory florystyczne zostaną omówione w dalszej części pracy. Zdaniem autora można zauważyć, iż przy realizacji inwestycji liniowych kwestie zagrożeń i wprowadzania często nieodwracalnych zmian powodowanych przez dane przedsięwzięcie drogowe na terenach cennych przyrodniczo, w tym szczególnie terenach podmokłych są bagatelizowane. Przy obecnych technologiach nie stanowią już problemu techniczne bariery przekraczania szerokich i zatorfionych dolin rzecznych, a jedynym ograniczeniem wydają się być dostępne fundusze. Łagodzenie wpływu na przyrodę traktowane jest najczęściej jako wykonanie niezbędnych wymaganych prawem i uzgodnionych z odpowiednimi organami administracji zabezpieczeń. Niestety w świadomości wielu ludzi lasy i bory bagienne, torfowiska oraz inne obszary podmokłe jako tereny z reguły niedostępne traktowane są jako nieużytki, które należy, zgodnie z zasadą „nie szanuje się tego, czego się nie zna", w jakiś sposób wykorzystać, czyli zgodnie z dawną nomenklaturą- „uproduktywnić". Tymczasem najważniejszym instrumentem łagodzącym powinno być zapobieganie, czyli przygotowanie różnych wariantów danej inwestycji już w fazie projektowej. Jawi się tutaj ogromna rola edukacji ekologicznej oraz wymagań prawnych, aby proces OOS (może nie w pełnym zakresie) został przesunięty na jak najwcześniejszy etap. Po realizacji inwestycji takiej jak droga ekspresowa należy, zwłaszcza na obszarach najcenniejszych przyrodniczo, przez pewien czas prowadzić monitoring, aby na jego podstawie móc określić jaki jest efekt działania środków łagodzących oraz jakie ewentualnie dodatkowe środki należałoby podjąć w celu ochrony walorów przyrodniczych. Nie do końca właściwie rozumiana jest rola kompensacji przyrodniczych, wymagana w przypadku przeprowadzania inwestycji przez obszar N2. Wiadome jest, że celem inwestora jest zrealizowanie inwestycji jak najmniejszym kosztem, lecz należy dążyć, aby wydawane środki były maksymalnie właściwie wykorzystywane. Niedopuszczalne jest jako metodę kompensacji stosować zlecenia inwentaryzacji przyrodniczej jakiegoś obszaru czy też jego monitoringu. Wątpliwej jakości kompensacją jest również propozycja wykupu gruntu i użytkowanie go w określony sposób (np. jednorazowe koszenie) przez kilka lat. Założeniem tego

instrumentu łagodzącego jest w miarę trwałe wyrównanie strat przyrodniczych spowodowanych realizacją przedsięwzięcia o równie trwałym charakterze. Kompensacja powinna zatem polegać na wykupie jakiegoś konkretnego, najczęściej cennego przyrodniczo obszaru, w odpowiednio wybranym miejscu i objęcie go ochroną w zamian za teren zdegradowany przez inwestycję. Zagadnienie to szerzej zostanie omówione w dalszej części pracy.

Budowa trasy ekspresowej, a już szczególnie na obszarach bardzo cennych przyrodniczo jak to jest w przypadku VB, niesie ze sobą szereg zagrożeń natury przyrodniczo- środowiskowej. Rozpoczęcie budowy nowej drogi wiąże się z zajęciem całkiem nowej przestrzeni i z całkowitym przekształceniem gruntów rolnych i leśnych (połączone z wycinką drzew), co prawda na wąskim pasie terenu, ale za to ciągnącym się dziesiątki i setki kilometrów. Część gruntów leżąca bezpośrednio w pasie inwestycji zostaje całkowicie przekształcona i zajęta przez drogę, jednak wpływ drogi nie ogranicza się tylko do tego pasa. Tereny przyległe znajdują się pod bezpośrednim i pośrednim wpływem nowej inwestycji i wywołują długotrwały proces przemian, dla których często nie sposób wyróżnić jednego konkretnego czynnika sprawczego. Ponadto występuje tu zjawisko synergizmu, czyli współdziałania poszczególnych czynników, przez co osiągnięty efekt jest większy od prostej sumy oddziaływań. Budowa trasy ekspresowej zarówno na całkiem nowym terenie jak i wykorzystując ślad istniejących już dróg, wiąże się ze znacznymi zaburzeniami w środowisku naturalnym. Poza zajęciem nowych terenów i wyłączeniem ich z produkcji, tego typu inwestycja związana jest z koniecznością zmian w ukształtowaniu powierzchni terenu (wykonywanie nasypów bądź wykopów) czy wymiany gruntów słabonośnych na bardziej przydatne, przez co przemieszczane są ogromne ilości mas ziemnych, obcych w stosunku do gruntów rodzimych. Elementy te w połączeniu z lokalną regulacją stosunków wodnych, wykonywaną najczęściej jako proste odwodnienie, a także zanieczyszczeniem bezpośredniego otoczenia dróg powodują daleko idące zmiany siedliskowe. Dodatkowo na terenach leśnych wybudowanie lub poszerzenie istniejącego pasa drogowego wiąże się z odsłonięciem nieuodpornionej na działanie czynników zewnętrznych ściany lasu, będącej dotąd wewnątrz drzewostanu. Dodatkowo ze względu na słabą wymianę powietrza z otoczeniem, stężenia zanieczyszczeń na terenie leśnym w obrębie drogi i wnikające w drzewostan lasu są znacznie wyższe niż na terenach otwartych i dłużej zalegają, przez co również ich oddziaływanie jest większe. Niezmiernie ważne są także przemiany wywołane przez zmiany charakteru użytkowania

terenu na obszarach położonych w pewnej odległości od planowanej inwestycji (ale związanych z nią), które mogą w znaczy sposób wpłynąć przez to na stan funkcjonowania układów przyrodniczych na tych terenach. Dotyczy to np. awifauny, która często miejsce gniazdowania znajduje w drzewostanie, ale żerowiska ma na pobliskich terenach użytkowanych rolniczo, dla których istnieje duże ryzyko zmiany użytkowania w dłuższej perspektywie czasu, m.in. wskutek realizacji nowego przedsięwzięcia drogowego. Zaobserwowano różne efekty tego typu zaburzeń w środowisku przyrodniczym, przy czym największe zmiany zachodzą na obszarach o największej wrażliwości przyrodniczej i jednocześnie najcenniejszych. Najszybciej na zmiany reagują organizmy o wąskich zakresach tolerancji ekologicznej (często relikty) na poszczególne czynniki, pełniące rolę bioindykatorów wysokiej jakości środowiska. Do organizmów takich zaliczyć można porosty, wrażliwe na wzrost zanieczyszczenia powietrza oraz zmianę jego wilgotności oraz związane z nimi organizmy (np. krytycznie zagrożony owad przylepek brodacznik *Alcis jubata* związany z porostami z rodzaju *Usnea*), niektóre gatunki storczyków czy wreszcie gatunki zwierząt, zwłaszcza ptaków i ssaków wrażliwych zwłaszcza na zwiększoną obecność i działalność człowieka- penetrację, hałas, zmiany krajobrazowe (np. głuszec, rycyk, orlik grubodzioby, orlik krzykliwy). Po szybkim wycofaniu się najbardziej wrażliwych gatunków rozpoczyna się dłuższy proces zmian w środowisku. Typowym przykładem jest tutaj proces synantropizacji flory, a następnie roślinności. Na rozprzestrzenianie się gatunków synantropijnych (tzw. żywych śmieci) wpływ ma wiele czynników, a jednym z głównych jest transport. Czynnikami sprzyjającymi procesowi synatropizacji podczas budowy oraz eksploatacji drogi ekspresowej są m. in. przemieszczanie dużej ilości mas ziemnych o odmiennych od gruntu rodzimego właściwościach i zawierających często diaspory różnych gatunków roślin, odsłonięcie gruntu na pasie budowy (zwykle szerszym niż pierwotnie zakładano), natężenie, rodzaj i pochodzenie ruchu, emitowane zanieczyszczenia, zmiany troficzne i wilgotnościowe, zwiększona penetracja, wzrost zaśmiecenia otoczenia dróg. W przypadku lasów odsłonięcie całkiem nowej ściany lasu i wprowadzenie do wnętrza dotychczas izolowanego drzewostanu zanieczyszczeń powoduje jego osłabienie i zwiększa podatność na działanie czynników patogenicznych. Czynniki te umożliwiają przedostawanie się diaspor całkiem nowych gatunków, dotychczas nie występujących na danym terenie. Należy w tym miejscu zauważyć, że gatunkiem obcym w takim przypadku nie jest tylko gatunek obcy florze całego kraju, ale także gatunek, który normalnie w Polsce występuje, ale nie jest typowym

składnikiem danego zbiorowiska roślinnego i jego pojawienie się jest wynikiem zaburzeń siedliskowych wywołanych przez człowieka. Cenne jest nie tylko występowanie bądź nie poszczególnych gatunków, ale także specyficzny dla danego siedliska skład florystyczny i układ roślinności. Pojawiające się gatunki mogą zachowywać się w różny sposób. Część z nich utrzymuje się na nowym stanowisku tylko przez krótki okres, a później zanikają bądź w wyniku przegrania konkurencji z innymi gatunkami bądź wskutek postępujących zmian siedliskowych i nieprzystosowania do ciągłych zaburzeń. Inne gatunki stają się stałym składnikiem flory danego obszaru, ale ich występowanie ograniczone jest tylko do wąskiego pasa obszaru o największym stopniu zaburzenia warunków siedliskowych. Stosunkowo mała, ale chyba najgroźniejsze część gatunków nie ogranicza się tylko do występowania na obszarach najsilniej zmienionych, ale wkracza także na obszary mniej zmienione. Są to gatunki o dużej sile konkurencyjnej, zwykle eurytopowe, które są w stanie „przełamać" naturalny opór środowiska, do którego wkraczają (Kornaś, Medwecka-Kornaś, 2002), przy czym bardzo trudno ustępują z terenów, na które udało im się wniknąć (Żarska, 2003). Skutkiem synantropizacji jest wypieranie elementów swojskich przez elementy obce, kosmopolityczne, a elementów swoistych i stenotopowych, przez wszędobylskie eurytopowe (Faliński, 1966 za: Podbielkowski, 1995). O skali i znaczeniu tego procesu świadczy fakt, że ok. 30% obecnej flory Polski, to elementy obce (Podbielkowski, 1995). Efektem synantropizacji jest nie tylko ubożenie swoistego składu flor, ale także proces tzw. „rozmywania się" gatunków, czyli krzyżowania się (hybrydyzacji, kojarzenia niekrewniaczego) gatunków bardzo rzadkich z pospolitymi, przez co po pewnym czasie brak jest „czystych" form gatunków rzadkich a pozostają mieszańce. Dla przykładu można tu podać tworzenie mieszańców wśród różnych gatunków brzóz, np. pospolitej brzozy omszonej i rzadkiej brzozy niskiej, bądź wierzb: pospolitych kilku gatunków z wierzbą borówkolistną czy wierzbą lapońską. Nawet jeśli nie dochodzi do całkowitego zaniku gatunku, to w znacznym stopniu zubożana jest pula genowa danej populacji. Efektem synantropizacji może być tzw. trywializacja flory, czyli takie zubożenie i uproszczenie naturalnego składu flory, że składa się ona w większości z gatunków synantropijnych. Synatropizacja flory w dłuższym horyzoncie czasu prowadzi do przemian roślinności, czyli całych zbiorowisk roślinnych. Powoduje to zagrożenie szczególnie w przypadku budowy całkiem nowych dróg, przykładowo obwodnic, które przebiegają często przez obszary o dużym stopniu zachowania przez roślinność cech naturalnych, tj. stosunkowo małym stopniu przekształcenia. Wprowadzenie

zaburzenia w postaci budowy nowego obiektu umożliwia proces synantropizacji na tych obszarach, które w naturalnych warunkach dosyć dobrze bronią się przed wnikaniem obcych gatunków (Kornaś, Medwecka- Kornaś, 1968 za: Żarska, 2003). Cechami takimi odznaczają się m. in obszary doliny Biebrzy, Puszczy Augustowskiej, Puszczy Knyszyńskiej oraz górny i środkowy odcinek doliny Narwi. Jeżeli zwrócić uwagę, że obszary, w których roślinność mniej więcej naturalna odgrywa rolę w krajobrazie, stanowią tylko ok. 8,5% (Matuszkiewicz, 1999), jawi się rzeczywiste zagrożenie jakie stanowi synantropizacja. Warto tu zauważyć, że proces ten nie dotyka tylko roślin, ale również inne grupy organizmów, jak grzyby, które pojawiają się wraz z nowymi gatunkami, a których obecność stwierdza się zwykle wówczas, kiedy okazuje się, że przynoszą one duże szkody- np. grzyby pasożytnicze (Podbielkowski, 1995). Przemiany w szacie roślinnej mają swoje bezpośrednie odbicie także w świecie zwierząt. Podobnie jak u roślin wycofują się najpierw gatunki najbardziej wrażliwe, następnie wraz z zachodzącymi zmianami flory i roślinności przemianie ulega skład gatunkowy i liczebność różnych gatunków zwierząt. Zanikają gatunki związane z pierwotnym stanem szaty roślinnej a pojawiają się zwykle eurytopowe pospolite gatunki związane z synantropijnymi układami szaty roślinnej.

Innym długotrwałym procesem występującym wzdłuż dróg jest postępujące zanieczyszczenie gleby, powietrza i wód najpierw bezpośredniego otoczenia drogi, a w miarę upływu lat postępujące coraz dalej od osi jezdni. Zanieczyszczenia te obejmują również rośliny i zwierzęta, przy czym występuje tu zjawisko tzw. biomagnifikacji, czyli wzrostu stężeń toksycznych substancji wraz z dalszymi ogniwami łańcucha pokarmowego. Najbardziej przez to zagrożone są szczytowe drapieżniki. Substancje te mogą powodować powstawanie zaburzeń hormonalnych, zaburzeń genetycznych czy nawet śmierć poszczególnych osobników. W przypadku licznych populacji efektem tego może być selekcja kierunkowa i wzrost udziału form bardziej odpornych, jednakże dla gatunków skrajnie nielicznych stanowi to realne zagrożenie dla ich istnienia w ogóle.

Wydaje się jednak, że najpoważniejszym zagrożeniem jakie niesie ze sobą budowa trasy ekspresowej, jest efekt bariery, powodujący trwałe rozdzielenie, czyli fragmentację siedlisk. Za izolację rozdzielonych przez drogę populacji roślin i zwierząt odpowiada m. in.:

- zniszczenie przez inwestycję pewnego fragmentu terenu o stosunkowo małej szerokości, ale o dużej długości;
- całodobowy ruch o dużym natężeniu;

- ogrodzenie siatką bądź innym rodzajem ogrodzenia, zwłaszcza na terenach leśnych oraz mozaiki lasów i obszarów rolnych;
- hałas, oświetlenie i zanieczyszczenia;
- zmiany siedliskowe w bezpośrednim otoczeniu drogi (w tym zmiany krajobrazu, synantropizacja i efekt brzeżny);
- zwiększona penetracja, m.in. zrywanie czy wydeptywanie roślin, płoszenie (zwłaszcza w czasie godów / toków czy rozrodu), zaśmiecanie;
- nieskuteczność technicznych środków łagodzących.

Bezpośrednim efektem bariery ekologicznej jest trwałe rozcięcie dotychczasowych układów ekologicznych i uniemożliwienie (lub znaczne utrudnienie) przemieszczania się roślin i zwierząt w poprzek drogi. W przypadku zwierząt budowa drogi ekspresowej wpływa na zmiany etologiczne zwierząt, unikających drogi i jej otoczenia, przez co zmieniają się ich dotychczasowe szlaki migracyjne wewnątrz areałów osobniczych i terytoriów, przykładowo saren z miejsc dziennego schronienia w lasach do miejsc żerowania na ich obrzeżach, bądź całkowicie wycofują się z obszaru objętego oddziaływaniem drogi (np. gatunki bardzo wrażliwe na hałas, m.in. rycyk). Bardzo istotny z przyrodniczego punktu widzenia, a często bagatelizowany, jest problem zwiększonej antropopresji, niekiedy wcześniej niedostępnego terenu. Jest to szczególnie ważne w miejscach występowania rzadkich gatunków roślin i zwierząt. Tym pierwszym grozi wydeptywanie, bezpośrednie zrywanie czy nasilenie procesu synantropizacji. W przypadku zwierząt wrażliwych na obecność człowieka, może to prowadzić do zaburzeń w tokach (np. cietrzew, głuszec) czy wychowywaniu młodych, np. wilk (Bereszyński, Jędrzejewski, 2005). Ponadto budowa nowej drogi (lub przebudowa do wyższych parametrów) powoduje znaczny wzrost śmiertelności, przy czym efekt ten rośnie wraz z natężeniem ruchu. W szczególności dotyczy to małych naziemnych kręgowców (płazy, gady, małe ssaki), ale również większych ssaków (kopytne, drapieżne), które naturalnie migrują na dalsze odległości bądź nie przystosowały się do zmian wywołanych przez nową inwestycję, kiedy przecina ona ich areały. Wbrew utartym opiniom bardzo często na drogach giną także ptaki, zwłaszcza młode oraz gatunki charakteryzujące się niskim koszącym lotem (np. siewkowe), czy wykorzystujące okolice drogi jako żerowiska, jak puszczyk, myszołów, pustułka, płomykówka (Jędrzejewski i in., 2004). Śmiertelność ptaków dochodzi do kilkudziesięciu osobników na kilometr drogi na rok (Chylarecki inf. ustna, 2004), zaś w przypadku niektórych

gatunków ssaków śmiertelność populacji położonych przy drogach zbliżona jest do śmiertelności naturalnej (Jędrzejewski i in., 2004). Zwierzęta masowo giną na drogach, zwłaszcza na nowo wybudowanych i przecinających obszary najcenniejsze przyrodniczo (tereny leśne, doliny rzeczne), pomimo zastosowania technicznych środków łagodzących, w postaci nad- i podziemnych przejść dla zwierząt i ogrodzenia siatką drogi (Nowaczyk, Bojarski, 2005). Niestety stosowane w Polsce rozwiązania z przyrodniczego punktu widzenia są niewłaściwe, pomijając już fakt często złego ich wykonania technicznego. Do podstawowych błędów popełnianych przy realizacji zabezpieczeń służących zmniejszeniu oddziaływania drogi na faunę należą (Jędrzejewski i in., 2004) :

- użyta zła siatka grodząca (zbyt niska, o zbyt dużych okach) oraz złe zabezpieczenia przed zwierzętami kopiącymi w ziemi;
- nieszczelność ogrodzeń;
- zła lokalizacja i typ przejść, m.in. budowa zbyt wyniesionych przejść na obszarach równinnych;
- złe parametry i zagęszczenie przejść dla zwierząt;
- niewłaściwe zagospodarowanie samych przejść oraz ich bezpośredniego otoczenia;
- brak zróżnicowania typów przejść dla różnych gatunków zwierząt;
- udostępnienie przejść dla lokalnej ludności- tworzenie tzw. przejść łączonych przez co nie są one wykorzystywane przez zwierzęta;
- brak lub niewłaściwie wykonane naprowadzenia zwierzyny do przejść.

Popełniane błędy sprawiają, że droga ekspresowa staję się w jeszcze większym stopniu barierą nie do przebycia dla większości gatunków zwierząt. Często boją się one skorzystać z przygotowanych dla nich przejść, gdyż są zbyt wąskie, zbyt strome i w dodatku często pozbawione odpowiedniej roślinności. Jednym z głównych biologicznych następstw fragmentacji siedlisk zgodnie z teorią biogeografii wysp, jest obawa, że nawet objecie jakiegoś obszaru ochroną, ale pozostawienie go izolowanego, to w dłuższej perspektywie czasu nie zachowa on swoich walorów a cel ochrony może przestać istnieć (Krebs, 1997). Część zwierząt, zwłaszcza dużych ssaków o dużych areałach osobniczych (jeleń, łoś, ryś, wilk) żyje w wielu miejscach w Polsce tworząc tzw. metapopulację, gdyż obszar jednego czy dwóch dużych kompleksów lesnych jest zbyt mały na utrzymanie stabilnej populacji danego gatunku, a odpowiednie siedlisko jest podzielone na płaty połączone korytarzami ekologicznymi umożliwiającymi wymianę osobników pomiędzy nimi. Obszary leśne i leśno-

bagienne północno-wschodniej Polski dla wielu populacji gatunków (zwłaszcza dla dużych drapieżnych ssaków) są prawdopodobnie tylko lokalnymi płatami jednej dużej populacji żyjącej w obrębie bardzo rozległego kompleksu leśno-bagiennego rozciągającego się od Polski, przez Litwę, Białoruś po Rosję i Ukrainę, w mniejszym stopniu kontaktującą się z populacją karpacką. Ponadto przy fragmentacji należy się liczyć z tzw. efektem krawędzi, czyli efektem brzeżnym (Żarska, 2003; Pullin, 2004). Wynika on ze wzrostu udziału krawędzi i strefy buforowej w stosunku do całej powierzchni płatu i zmiany odległości każdego punktu w jego obrębie do krawędzi (średnio są bliżej). Zmieniają się przez to warunki klimatyczne i mikroklimatyczne w porównaniu z centrum płatu (nasłonecznienie, ruch powietrza, wilgoć, temperatura), co pociąga za sobą zmiany gatunkowe flory i fauny, a wraz z nimi kolejne zmiany (występowanie pewnych gatunków umożliwia występowanie innych) i nasilanie konkurencji z generalistami. Większy udział granicy w stosunku do powierzchni generuje wzrost częstości występowania lokalnych katastrof naturalnych spowodowanych np. przez silne wiatry, ogień a przez to dalsze zmniejszanie rozmiaru płatu. Ponadto dochodzi do zwiększonej penetracji drapieżników (szczególnie oportunistycznych), konkurentów (o pokarm, schronienie i inne zasoby środowiska) oraz penetracji ludzkiej. Występuje również wzrost prawdopodobieństwa biernej emigracji z siedliska np. gatunków będących cały czas w ruchu czy diaspor (nasion) i ich eliminacji. Za fragmentacją siedlisk postępuje rozczłonkowanie populacji. Mniejsze populacje są narażone na większe ryzyko wyginięcia z powodu podwyższonej zmienności tempa rozrodu i śmiertelności, losowej utraty zmienności genetycznej i kojarzenia wsobnego czy występowania naturalnych kataklizmów. Przy czym, nawet gdy powyższe czynniki nie doprowadzą do zaniku populacji, mogą doprowadzić do małej jej liczebności i utrudnić lub wręcz uniemożliwić powrót do stanu poprzedniego. Przy małej wielkości populacji zdolność poszczególnych osobników do przeżycia i rozmnażania jest zmniejszona z uwagi na możliwość wystąpienia następujących mechanizmów (Pullin, 2004) :

- trudności w znalezieniu partnera do rozrodu (zwłaszcza duże drapieżniki);
- zmniejszonej zdolności grupowej obrony przed drapieżnikami (np. ptaki wodnobłotne-czajka);
- obniżona zdolność żerowania grupowego;
- załamanie się więzi socjalnych w grupach (ważne zwłaszcza wśród wilków);

- przypadkowe odchylenia od równego stosunku płci mogą oznaczać, że niektóre osobniki zostaną wyłączone z rozrodu.

Mechanizmy te, potrafią być tak silne, że zwłaszcza w przypadku ciągłego wzrostu izolacji poszczególnych płatów środowiskowych (jak to ma miejsce przy stale nasilającym się ruchu drogowym), może doprowadzić do ujemnego przyrostu populacji w konsekwencji jej wymarcie. Skutki izolacji objawiają się również na poziomie genetycznym. W przypadku braku migracji allele tego samego genu mogą powstawać jedynie na drodze mutacji, a jest to bardzo powolny proces. Równocześnie z pojawianiem się allele są tracone w wyniku doboru naturalnego i dryfu genetycznego (losowej zmiany częstości występowania genów w populacji z pokolenia na pokolenie). Efekt dryfu genetycznego w dużych populacjach nie ma znaczenia, ale w małych i izolowanych działa silnie powodując zmniejszenie się różnorodności genetycznej oraz, co się z tym wiąże, zmniejszając pewien wachlarz możliwości przystosowawczych do zmiennych warunków środowiska. Zatem w celu utrzymania się w populacji dużego zasobu puli genowej istotna jest jej wysoka liczebność, jak również proces migracji osobników pomiędzy populacjami niwelujący efekt dryfu (Pullin, 2004). Należy przy tym zwrócić uwagę na fakt, że sama próba migracji młodych osobników może prowadzić do zubożenia puli genetycznej. Zjawisko takie może wystąpić w przypadku, kiedy przy dużym tempie migracji osobników ich śmiertelność w czasie tego procesu jest bardzo wysoka, np. przy próbie przekraczania ruchliwych dróg. W rezultacie tempo efektywnej migracji (kiedy osobnikowi uda się dotrzeć do nowej populacji) nie pokrywa zaistniałych strat. W małych, izolowanych populacjach może również dojść do zjawiska kojarzenia wsobnego (tzw. inbred), którego konsekwencją jest zmniejszenie zmienności puli genowej oraz znaczne zwiększenie częstości występowania osobników z wadami genetycznymi.

Co prawda VB niezależnie od wybranego jednego z dwóch głównych wariantów przebiegać będzie przez obszar, stanowiący cześć ZPP wyróżniających się w skali całego kraju niezwykle dobrze zachowaną przyrodą i na terenie których, zgodnie z deklaracją Zielonych Płuc Polski przyjętą przez Sejm RP w 1994r. szczególnie powinno zwracać się uwagę na stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju, ale pod względem potencjalnego wpływu na stan zachowania przyrody w NE Polsce warianty te zasadniczo się różnią. Na terenie rozpatrywanego województwa podlaskiego znajdują się jedne z najlepiej zachowanych terenów przyrodniczych w Polsce. Wiele zakątków tego regionu stanowi niezwykle cenne ostoje najrzadszych gatunków flory i fauny w

kraju, umieszczonych często w czerwonych księgach. Należy w tym miejscu zauważyć, że ewentualne rozwiązania transportowe na odcinku Budzisko- Suwałki- Augustów w zasadzie dla obu podstawowych wariantów będą wspólne. Na fragmencie tym największy konflikt o charakterze przyrodniczym stanowi planowana obwodnica Augustowa przecinająca dolinę rzeki Rospudy w Puszczy Augustowskiej, od blisko 20 lat planowanej do objęcia ochroną rezerwatową, a obecnie (listopad 2005r.) objętej ochroną w ramach N2 jako OSO i od niedawna także jako SOO. Aspekt ten zostanie omówiony szerzej w dalszej części pracy. Zasadnicze przyrodnicze różnice obu wariantów VB polegają na potencjalnych konfliktach w związku z przebiegiem przez lub w sąsiedztwie istniejących bądź planowanych obszarów chronionych na odcinku Augustów-Warszawa, a w zasadzie na odcinku Augustów– Zambrów (lub Ostrów Mazowiecka), gdyż oba warianty w swych podstawowych wersjach na wcześniejszym i dalszym odcinku łączą się.

Jak wynika z Tab.1 oraz Ryc. 5 na analizowanym odcinku potencjalnie znacznie mniej konfliktowy pod względem przyrodniczym jest wariant I „łomżyński". Jego ewentualny duży bezpośredni wpływ na obszary chronione ograniczy się w zasadzie do wybudowania obwodnicy Łomży (w przypadku budowy obwodnicy po najbardziej prawdopodobnej E stronie miasta) przez obecny Łomżyński Park Krajobrazowy Doliny Narwi (oraz położony na jego obszarze rezerwat florystyczno- leśny Kalinowo), obecnie objętego również ochroną w ramach N2, na odcinku ok. 1,5-2km (nie licząc otuliny). Łomżyński PK Doliny Narwi został utworzony w 1994r. w celu ochrony malowniczej doliny Narwi szerokiej na ok. 1,5-2km. oraz otaczających ją wyniesionych na 40-50m. ponad poziom rzeki wzgórz morenowych (Rąkowski i in., 2002). Dolina ta ma charakter bagienny, okresowo zalewany, Narew na tym odcinku ma nieuregulowane koryto i formuje liczne meandry oraz starorzecza. Większość powierzchni PK stanowią użytki rolne (głównie ekstensywnie użytkowane łąki) oraz lasy. Bardzo bogata jest flora, zwłaszcza roślin związanych z terenami podmokłymi, m.in. jedyne potwierdzone w Polsce, ostatnio odnalezione,
stanowisko Storczyka cuchnącego- *Orchis coriophora*, który został uznany za wymarłego na obszarze kraju (Kaźmierczakowa, Zarzycki red., 2001). Niemniej cenna jest również fauna tego obszaru- występuje tu np. żółw błotny czy bardzo liczna awifauna lęgowa, m.in. występują tu: batalion, bąk, bielik, derkacz, dubelt, kraska, kszyk, orlik krzykliwy i sowa błotna. Walory przyrodnicze istniejącego na terenie parku florystyczno-leśnego rezerwatu przyrody Kalinowo mogą być zagrożone w przypadku bliskiego przejścia planowanej obwodnicy Łomży. Obszar parku

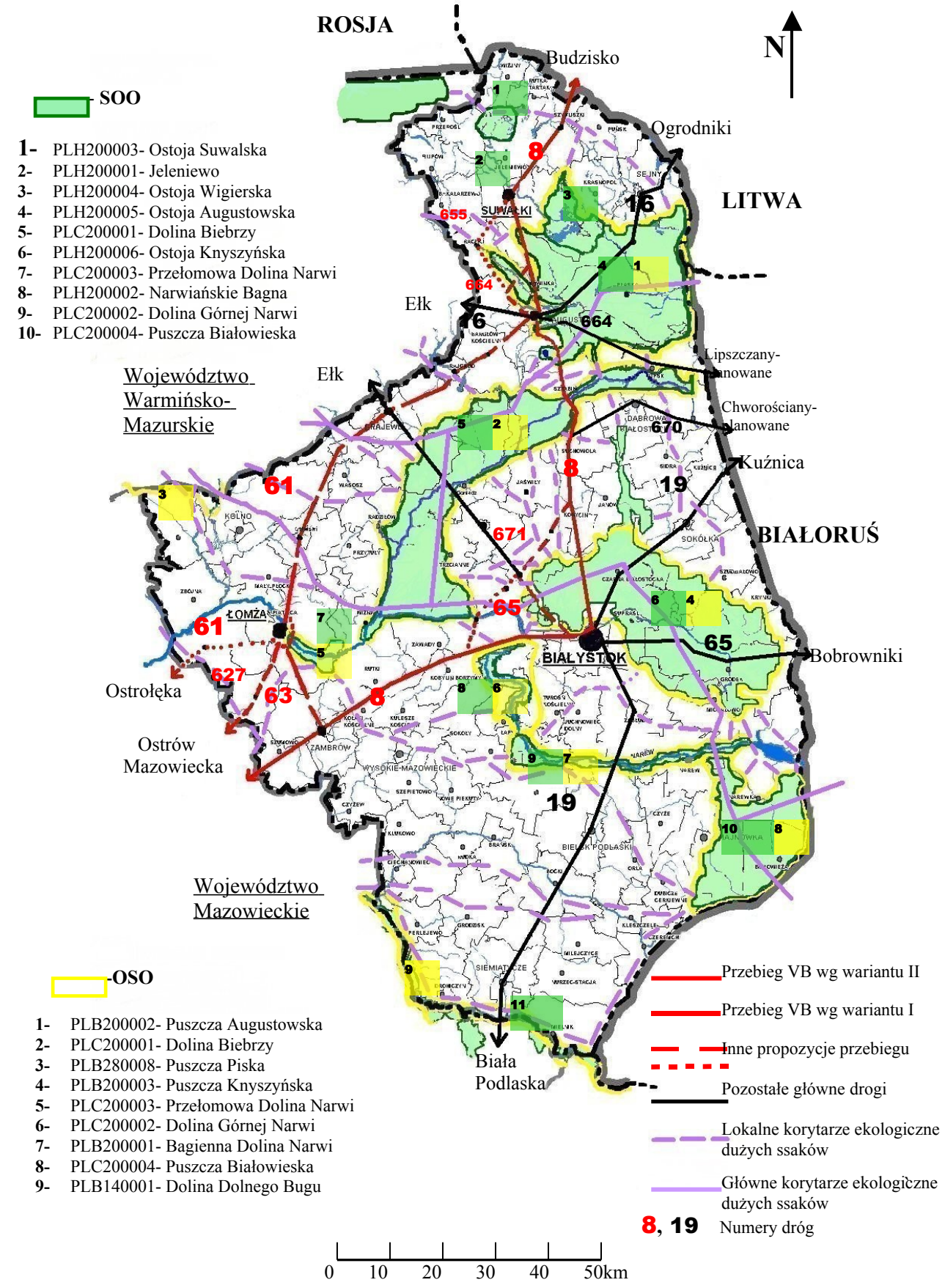
jest funkcjonalnie bardzo silnie połączony poprzez dolinę Narwi z pobliskim Biebrzańskim PN oraz Bagnem Wizna. Należy tu zwrócić uwagę na fakt, że przejście przez ten teren zostałoby wybudowane w dolnym odcinku biegu rzeki na obszarze PK (i N2), zatem skutki ewentualnych NZŚ spowodowanych wypadkami komunikacyjnymi, choć potencjalnie bardzo szkodliwe, nie objęłyby całej części obszaru objętego ochroną (Ryc.5). Ponadto dwa inne obiekty przyrodnicze, znajdujące się na trasie wariantu I- rzeki Jerzgnia i Ełk- nie prowadzą swoich wód bezpośrednio do Biebrzy, lecz za pośrednictwem kanałów, które przez system śluz mogą chronić ten najcenniejszy w regionie obszar bagienny. Ełk zanim wpada do Biebrzy oddaje większość swych wód do Kanału Rudzkiego, zaś Jerzgnia od drogi nr 61 wpada najpierw do Jez. Dręstwo a następnie przez Kanał Woźnawiejski do Ełku i dalej do Biebrzy. Autor nie dotarł do dokładniejszych danych związanych z rozpoznaniem walorów przyrodniczych tych obiektów na analizowanym odcinku. Pozostałe zagrożone realizacją wariantu I obiekty chronione to:

- położony niedaleko Rajgrodu rezerwat faunistyczny Czapliniec Bełda, ustanowiony dla ochrony kolonii lęgowej czapli siwej, obecnie z uwagi na znaczny wzrost liczebności tego gatunku, cel ochrony stracił na znaczeniu;
- OChK Jeziora Rajgrodzkie- realizacja wariantu I wywrze mały wpływ na ten obszar, planowana trasa przechodzi tylko niewielkim fragmentem przez ten obszar wykorzystując ślad istniejącej drogi;
- OChK Pojezierze Rajgrodzkie- przewidywany wpływ na walory krajobrazowe tego obszaru będzie większy z uwagi budowę obwodnicy Rajgrodu i konieczność zajęcia przez to terenu pod budowę nowego dla tego obszaru obiektu;
- OChK Równina Kurpiowska i Dolina Dolnej Narwi- z uwagi na to, że planowana trasa przetnie ten obiekt tylko na małym fragmencie, przewidywany wpływ będzie mały.

Z powyższych OChK największy problem stanowiłoby poprowadzenie obwodnicy Rajgrodu, bowiem musiałaby ona przejść przez obszar o podłożu torfowym, jednakże wartość przyrodnicza tego obszaru nie jest wysoka. Dodatkową zaletą wariantu I w przypadku wyboru wersji przez Ostrołękę jest potencjalnie mniejszy wpływ na tereny Czerwonego Boru oraz położonej już w województwie mazowieckim Puszczy Białej (objętej również ochroną w ramach N2 jako OSO).

Wariant II – białostocki jest potencjalnie znacznie bardziej konfliktowy przyrodniczo. Począwszy od Augustowa przecina on w dwóch miejscach skraj Puszczy Augustowskiej, objętej także ochroną w ramach N2 zarówno jako obszar ochrony ptaków jak i siedlisk, przy miejscowości Białobrzegi oraz Kolnica, biegnąc w bliskim sąsiedztwie rezerwatu faunistycznego Jezioro Kolno.

Ryc. 5 Przebieg różnych wariantów VB a sieć Natura 2000 i przebieg ważniejszych korytarzy ekologicznych dużych ssaków (za: Jędrzejewski i in., 2004) w Województwie Podlaskim (opracowanie własne na podstawie podkładu mapy administracyjnej woj. podlaskiego)



Puszcza Augustowska jest jednym z największych kompleksów leśnych w kraju. Pomimo starań nie została objęta ochroną w postaci PK, ale na jej obszarze od blisko 20 lat, zgodnie z Decyzją Ministra Rolnictwa, Leśnictwa i Gospodarki Żywnościowej z dnia 9 lipca 1986r. (Zatorska-Sadurska, Tyszecki, 2004) obowiązują specjalne zasady prowadzenia gospodarki leśnej, w ramach której podstawowym celem jest dążenie do zachowania lasu w stanie zbliżonym do naturalnego, przy zapewnieniu wielofunkcyjności lasu (w tym funkcji ochronnej dla charakterystycznych dla puszczy ekosystemów). Obszar puszczy stanowi ostoję ptasią o randze europejskiej E 24 (dane ze standartowego formularza danych dla OSO Puszcza Augustowska), której teren zasiedla co najmniej 1% populacji krajowej takich gatunków ptaków jak: cietrzew, dzięcioł białogrzbiety, gadożer, głuszec, kraska, orlik krzykliwy, puchacz..

Z innych gatunków zwierząt jest to ważna ostoja bobra, rysia, wilka i wydry. Dominującym typem lasów są lasy iglaste ze znacznym udziałem bardzo dobrze zachowanych borów i lasów bagiennych, często pokrytych starodrzewem. Charakterystyczne dla tego obszaru jest również częste występowanie torfowisk przejściowych i wysokich wraz z jeziorkami humotroficznymi. Puszcza stanowi ważną ostoję bardzo wielu rzadkich gatunków flory, m.in. aldrowandy pęcherzykowatej, brzozy niskiej, chamedafne północnej, lipiennika Loesela, obuwika pospolitego, pełnika europejskiego czy skalnicy torfowiskowej. Na analizowanym odcinku, na którym VB wg wariantu II przecina fragmenty Puszczy Augustowskiej, z uwagi na występujące tam typy siedlisk, trasa ta nie stanowi praktycznie zagrożenia dla cennych gatunków flory. Nieco większe zagrożenia stanowi dla fauny, zwłaszcza jako przecięcie korytarzy ekologicznych oraz zniszczenie żerowisk. Na obszarze tym istnieje również faunistyczny rezerwat przyrody Jezioro Kolno, jednakże ze względu na odległość od drogi budowa VB stanowiłaby niewielkie zagrożenie, nawet w przypadku nadzwyczajnych zagrożeń środowiska (Tab. 1). W Białobrzegach trasa ta przebiega przez Kanał Augustowski- zabytek kultury klasy I, dla którego czynione są starania, aby został wpisany na listę światowego dziedzictwa ludzkości UNESCO. Budowa VB w niewielkim stopniu zmieniłaby walory tego obiektu, ze względu na wykorzystaniu śladu już istniejącej drogi nr 8. Na dalszym odcinku przebiegu wariant II VB przecina na odcinku ok. 500m. oraz biegnie wzdłuż granicy na odcinku ok. 750m obszaru Biebrzańskiego PN w pobliżu miejscowości Sztabin. Miejsce to znajduje się na obszarze naturalnego zwężenia doliny Biebrzy pomiędzy basenem północnym a środkowym. Cały obszar doliny Biebrzy (znacznie większy od PN), jako jednej z najważniejszych w Polsce (a

niewątpliwie najważniejszej na Podlasiu) ostoi rzadkiej flory i fauny związanej z terenami podmokłymi, został objęty ochroną w ramach N2 jako SOO i OSO oraz w ramach Konwencji Ramsar. Najpoważniejsze zagrożenia dla przyrody tego obszaru, jakie związane są z przejściem VB, to zanieczyszczenia komunikacyjne (w tym potencjalnie największy wpływ nadzwyczajnych zagrożeń środowiska) mogące dostać się stąd bezpośrednio do Biebrzy i dalej na najcenniejsze tereny basenu środkowego i południowego, jak również wytworzenie bariery ekologicznej, odcinającej ten obszar od pobliskiej Puszczy Augustowskiej i Puszczy Knyszyńskiej. Aspekt ten zostanie omówiony szerzej w dalszej części pracy. Kolejne potencjalne zagrożenie dla obszarów chronionych stanowi przecięcie na odcinku ok. 15km obszaru Puszczy Knyszyńskiej, objętej ochroną w postaci PK oraz w ramach sieci N2 jako OSO i SOO. Choć w toku dotychczasowych ustaleń, docelowo ten kompleks leśny ma być ominięty przejściem przez Korycin- Knyszyn- Choroszcz, jednakże przez dokładnie nieokreśloną liczbę lat VB ma przebiegać przez obszar puszczy. Ponadto w wersji dotychczas proponowanej, obejście to ma być dłuższe od możliwego- trasa Korycin- Knyszyn- Tykocin- i dochodzić niemal do samego Białegostoku (węzeł Choroszcz), przez co zwiększy się bariera ekologiczna pomiędzy Puszczą Knyszyńską a Narwiańskim PN (Ryc. 5). Poza tym na odcinku Knyszyn- Choroszcz trasa ta przecinać będzie fragmenty SOO i OSO. Park Krajobrazowy Puszczy Knyszyńskiej im. Prof. Witolda Sławińskiego został utworzony w 1988r. i obejmuje prawie całą Puszczę Knyszyńską. Celem utworzenia parku była ochrona zbiorowisk roślinnych, leśnych i torfowiskowych o charakterze naturalnym, dolin rzecznych z licznymi źródliskami, różnych polodowcowych form rzeźby terenu charakterystycznych dla krajobrazu tego obszaru oraz stanowisk bardzo rzadkich gatunków fauny i flory (Rąkowski i in., 2002), z których wiele znalazło się w PCKZ czy PCKR. Puszcza jest ostoją dla koszatki, orzesznicy, rysia, wilka, wydry, żubra oraz ponad 150 gatunków ptaków lęgowych, m.in. błotniaka łąkowego, błotniaka zbożowego, bociana czarnego, cietrzewia, dubelta, gadożera, orlika krzykliwego, puchacza (Sokólska, Leniec, 1996). Bogata flora tego obszaru jest reprezentowana m.in. przez arnikę górską, brzozę niską, chamedafne północną, gnidosza królewskiego, lipiennik Loesela, niebielistkę trwałą, obuwika pospolitego, pióropusznik strusi, skalnicę torfowiskową, turzycę strunową czy turzycę życicową. Bardzo bogaty jest takżeświat porostów, na blisko 300 stwierdzonych gatunków ok. 40 to relikty puszczańskie, a ponad 100 to gatunki zagrożone (Cieśliński, 1995 w: Czerwiński red., 1995). Na odcinku, na którym obecna droga krajowa nr 8 przecina puszczę, stanowi ona bardzo

Tab.1 Potencjalna konfliktowość wariantów I i II VB na odcinku Augustów- granica województwa podlaskiego z obszarowymi formami ochrony przyrody oraz innymi obiektami cennymi przyrodniczo bądź kulturowo.

Forma ochrony	Wariant I przez Łomżę („podstawowy”)	Wariant II przez Białystok („podstawowy”)	Ocena wpływu trasy na :						Wpływ w przypadku wystąpienia NZŚ	
			Florę		Faunę		Krajobraz			
			I	II	I	II	I	II	I	II
Parki Narodowe	-	Biebrzański- przecina na odcinku ok. 500m, bezpośrednio przylega do granicy na odcinku ok. 750m.	-	1	-	1-2	-	1	-	3
		Narwiański- przecina otulinę, na odcinku ok. 5km biegnie w odległości od. 0,5 do 2km od północnej granicy		1		1-2		1		2
Parki Krajobrazowe	Łomżyński Park Krajobrazowy Doliny	Park Krajobrazowy Puszczy Knyszyńskiej-	1 / 2*	2-3 / 1**	1 / 2-3*	3 / 1-2**	1 / 3*	1-2/ 1-2**	1 / 2-3*	3 / 1**

	Narwi- biegnie wzdłuż granicy na odcinku ok. 1,5 km.	przecina na odcinku ok. 15 km								

Obszary Natura 2000 - OSO	PLC 200003 Przełomowa Dolina Narwi- pokrywa się z granicami PK, biegnie wzdłuż N granicy na odcinku ok. 1,5 km	PLB 200002 Puszcza Augustowska- przecina południowy skraj koło miejscowości Białobrzegi (ok. 1km) oraz Kolnica (ok. 2,5km)	-	-	1 / 2-3*	1-2	1 / 3*	1	1 / 2-3*	1-2
		PLC 200001 Dolina Biebrzy- przecina na odcinku ok. 2km, biegnie wzdłuż granicy na odcinku ok. 8km	-	-	-	1-2	-	1	-	3
		PLB 200003 Puszcza Knyszyńska- przecina na odcinku ok. 15 km.	-	-	-	3 / 2**	-	1-2 / 2**	-	3 / 1-2**
		PLC 200002- Dolina Górnej Narwi na odcinku ok. 17 km biegnie wzdłuż N granicy	-	-	-	2	-	1	-	2

Obszary Natura 2000 - SOO	Przełomowa Dolina Narwi - jak OSO (ich obszary pokrywają się)	PLH 200005- Ostoja Augustowska przecina południowy skraj koło miejscowości Białobrzegi (ok. 0,7km) oraz Kolnica (ok. 2,5km)	1 / 2*	1	1/ 2-3*	1-2	1 / 3*	1	1 / 2-3*	1-2
	-	Dolina Biebrzy - jak OSO (ich obszary pokrywają się)	-	1	-	1-2	-	1	-	3
				2-3 / 1**		3 / 2**		1-2 / 2**		3 / 1-2**
		PLH 200005 Ostoja Knyszyńska- przecina na odcinku ok. 15km				1-2				
		PLH 20002 Narwiańskie Bagna- obszar całkowicie pokrywa się z Narwiańskim PN		1				1		2

Obszary Chronionego Krajobrazu	OChK Jeziora Rajgrodzkie	OChK Puszcza i Jeziora Augustowskie	-	-	-	-	1	1	1	1
	OChK Pojezierze Rajgrodzkie	OChK Dolina Biebrzy	-	-	-	-	2	1	2	2
	OChK Równina Kurpiowska i Dolina Dolnej Narwi	OChK Dolina Narwi	-	-	-	-	1	1	1	1-2

	Czapliniec Bełda-faunistyczny	Jezioro Kolno-faunistyczny	-	-	1-2	1	-	-	1-2	1
	Kalinowo-florystyczno-leśny	Karczmisko- leśny	- / 2*	2-3 / -**	- / 1-2*	2 / -**	-	-	- / 2*	3 / -**
		Krzemianka-florystyczno-leśny	-	3 / -**	-	2-3/ -**	-	-	-	3 / -**
Rezerwaty		Czarna Rzeczka (proj.)-florystyczno-leśny		1 / -**		1 / -**		-		1 / -**
				1-2 / -**		1-2 / -**		-		1-2 / -**
	-	Antoniuk- leśny						-		
		Kulikówka-florystyczny**	-	- / 1**	-	-	-	- / 2**	-	- / 1-2**
		Dobrzyniewo (proj.) - krajobrazowy**		-		-				- / 2**

Inne	Dolina rzeki Jerzgnia- poprzez Jez. Dręstwo, Kanał Woźnawiejski i rzekę Ełk powiązana z Biebrzą	Kanał Augustowski wraz z Obszarem Ochrony; zabytek kultury; połączony z rzeką Biebrzą	1	-	1-2	-	1	1	1	1
	Dolina rzeki Ełk- dopływ Biebrzy, w znacznej części zasila wodami Kanał Rudzki	Dolina rzek Brzozówka i Kumiałka- dopływ Biebrzy	1-2	1	1-2	1	1	1	1-2	1
	Dolina rzeki Wissy- dopływ Biebrzy	Dolina rzeki Supraśl (dopływ Narwi) ze zbiornikiem wód podziemnych nr 218 „Pradolina rzeki Supraśl”	1	2 / 1-2**	1	2 / 1-2**	1	1-2 / 1-2**	1-2	2-3 / 2**
	-	Dolina rzeki Ślina- dopływ Narwi	-	1	-	1	-	1	-	1-2

I, II- warianty VB

NZŚ- Nadzwyczajne Zagrożenia Środowiska

*- w przypadku budowy E obwodnicy Łomży

**- w przypadku obejścia przez Knyszyn-Choroszcz

1- wpływ mały

2- wpływ średni

3- wpływ duży

1-2, 2-3- wpływ pośredni

Stopnie oceny wpływu na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego zostały przydzielone wg oceny autora opartej na danych dotyczących występowania i wrażliwości poszczególnych siedlisk i gatunków, występowania korytarzy ekologicznych, przebiegu drogi w stosunku do położenia obszaru chronionego (promień 500m wpływ bezpośredni, 1km na terenach leśnych i 1,5km na bagiennych wpływ pośredni), przewidywany kierunek przemieszczania się oraz możliwość zatrzymania zanieczyszczeń np. w razie NZŚ oraz własnej wiedzy autora z zakresu ochrony przyrody. Poszczególne obiekty zostały ocenione pod względem celu ich ochrony (przykładowo OChK nie zostały ocenione pod względem ochrony fauny i flory), za wyjątkiem oceny wpływu na krajobraz dla OSO i SOO, gdzie zmiana krajobrazu może wpłynąć na cel ochrony.

istotne zagrożenie dla zarówno dla fauny jak i flory tego obszaru. Zagrożenie to jest tym większe, że brak jest praktycznie jakichkolwiek zabezpieczeń służących ochronie środowiska i przyrody, zwłaszcza w przypadku wystąpienia NZŚ. W obecnym kształcie (wykorzystując drogę nr 8) trasa ta przebiega przez, lub w pobliżu trzech istniejących oraz jednego projektowanego rezerwatu przyrody znajdujących się na terenie PK:

- Karczmisko- rezerwat leśny chroniący starodrzew sosnowo- świerkowy, przylega bezpośrednio do istniejącej drogi nr 8, potencjalnie średnie i duże zagrożenie (zwłaszcza w przypadku wystąpienia NZŚ) dla walorów przyrodniczych (Tab.1), w tym także dla spodziewanych gatunków fauny związanej ze starodrzewami, choć nie jest to cel ochrony rezerwatu;
- Krzemianka- przecięty w połowie przez istniejącą drogę nr 8 rezerwat florystyczno leśny, powołany w celu ochrony łęgów olszowo-jesionowych i grądów ze świerkiem z licznymi źródliskami oraz stanowisk rzadkich gatunków roślin, m.in. arniki górskiej, podkolana białego i zielonawego. Znajdują się tu również pozostałości dawnej kopalni krzemienia. Budowa VB wg wariantu II prawdopodobnie wywrze duży wpływ na walory przyrodnicze tego rezerwatu, szczególnie w przypadku wystąpienia NZŚ (Tab.1);
- Czarna Rzeczka- projektowany rezerwat florystyczno- leśny z dobrze zachowanym lasem łęgowym, licznymi źródliskami oraz ekstensywnie użytkowanymi łąkami ze stanowiskami rzadkich gatunków roślin. Potencjalny wpływ z uwagi na pewne oddalenie od drogi oraz kierunek płynięcia wód Czarnej Rzeczki jest mały (Tab.1);
- Antoniuk –leśny rezerwat położony poza granicami PK chroniący starodrzew sosnowo-świerkowy ze źródliskami, na niewielkim odcinku graniczy z drogą nr 8; potencjalny wpływ VB mały do średniego (Tab.1).

W przypadku obejścia puszczy w wersji z węzłem Choroszcz trasa ta ominie obszar PK, ale w dalszym ciągu przebiegać będzie, choć na wyraźnie krótszym i mniej cennym przyrodniczo odcinku, przez obszar objęty ochroną w ramach sieci N2 (Ryc. 5). Prawdopodobnie dużo mniejszy będzie wpływ na gatunki chronione w ramach DS (zwłaszcza florę), ale prawdopodobnie nadal duży wpływ trasa ta będzie miała na gatunki chronione na tym obszarze z DP. Obejście przez Knyszyn- Choroszcz nadal będzie przecinać korytarze ekologiczne dużych ssaków, choć w innym miejscu (Ryc. 5), a poza tym wywrze prawdopodobnie znaczący wpływ na tereny żerowisk ptaków

(zwłaszcza drapieżnych, jak orlik krzykliwy) położone na obrzeżach puszczy. Poza tym wariant ten przebiegać będzie przy granicy rezerwatu florystycznego Kulikówka (duże stanowisko pióropusznika strusiego), wywierając jednak prawdopodobnie mały wpływ na główny cel ochrony (Tab.1), a także przez środek projektowanego rezerwatu krajobrazowego Dobrzyniewo (malownicza sucha dolina pomiędzy wzgórzami kemowymi) obniżając, lecz zdaniem autora nie degradując jego walorów wizualnych (Tab.1). Inne bardzo cenne obiekty przyrodnicze znajdujące się na trasie planowanego obejścia Puszczy Knyszyńskiej to położone w odległości kilkuset metrów od dróg nr 671 i nr 65 w okolicy Knyszyna sztuczne zbiorniki wodne (Jezioro Zygmunta Augusta, Stawy Gryczyska oraz Stawy Popielewo), wykorzystywane jako stawy hodowlane, a będące jednocześnie ważną ostoją ptactwa wodno-błotnego. Obiektem cennym przyrodniczo, na który potencjalnie mogą znacznie wpłynąć obydwa warianty przejścia VB w obrębie Puszczy Knyszyńskiej jest dolina rzeki Supraśl ze zbiornikiem wód podziemnych, ważnym jako źródło wody pitnej dla Białegostoku. Rzeka Supraśl płynie szeroką podmokłą doliną i wpada bezpośrednio do Narwi nieco poniżej Narwiańskiego PN. Mniejszy, choć nadal duży (Tab.1), wpływ prawdopodobnie będzie miał wariant przez Knyszyn- Choroszcz, ze względu na przecięcie doliny w miejscu położonym bardziej w dolnym biegu rzeki. Kolejnym bardzo cennym obiektem przyrodniczym z którym koliduje przebieg wariantu II VB jest dolina Narwi wraz z Narwiańskim PN, objętym w całości SOO, a razem z otuliną w ramach OSO. Planowana trasa VB na omawianym odcinku przebiegać będzie głównie po śladzie istniejącej drogi nr 8, zatem na odcinku kilku kilometrów będzie biec w odległości ok. 0,5-2km. od północnej granicy parku i SOO oraz na nieco dłuższym odcinku przylegać będzie bezpośredni do granicy OSO, którego obszar odpowiada granicom otuliny parku. Narwiański PN został utworzony w 1996r. w celu ochrony unikalnego fragmentu biegu Narwi, która na tym odcinku będąc całkowicie nieuregulowana tworzy wiele koryt i starorzeczy, tworząc tzw. system anastomozujący. Cały obszar doliny jest terenem podmokłym od setek lat ekstensywnie użytkowanym rolniczo. W ten sposób wytworzył się półnaturalny ekosystem z niezwykle cenną ornitofauną. Gniazduje tu m.in. bardzo licznie (co najmniej 1% populacji krajowej) bączek, bąk, błotniak stawowy, dubelt, kraska, krwawodziób, kszyk, podróżniczek, rybitwa czarna, wodniczka (dane ze standartowego formularza danych N2). Roślinność tego obszaru reprezentują głównie zbiorowiska szuwarowe (turzycowiska, trzcinowiska), niewielki jest udział lasów. We florze niewiele jest gatunków bardzo rzadkich, swoje stanowiska mają tu m.in.

goryczka wąskolistna, goździk pyszny, kosaciec syberyjski, mieczyk dachówkowaty, wielosił błękitny (Bielonko, Laskowska, 2002). Potencjalny wpływ VB, z uwagi na przebieg trasy poza PN, przecinając Narew w jej dolnym biegu (Ryc. 5), wykorzystanie śladu istniejącej drogi oraz wyraźnie mniejsze od faunistycznych walory florystyczne tego obszaru, będzie mały w stosunku do flory i krajobrazu i średni w stosunku do fauny (zwłaszcza ptaków) i w przypadku wystąpienia NZŚ (Tab.1). Obszary chronionego krajobrazu występujące na trasie wariantu II w większości pokrywają się z ustanowionymi obszarami N2, a wpływ VB na ich walory będzie mały, z uwagi na fakt wykorzystywania głównie śladu już istniejącej drogi nr 8. Na inne obiekty przyrodnicze wymienione w Tab.1 planowany przebieg VB wywrze prawdopodobnie mały wpływ. Warto tu zauważyć, że wariant II VB na dalszym odcinku przechodzi przez środek Puszczy Białej i w przeciwieństwie do wariantu I nie ma większej alternatywy, aby ominąć ten kompleks leśny.

Analizując przebieg głównych, czyli o znaczeniu ponadregionalnym, i lokalnych, o znaczeniu regionalnym, korytarzy ekologicznych dużych ssaków (jeleń, lis, łoś, ryś, wilk, żubr) w województwie podlaskim widać, że wszystkie analizowane warianty VB przecinają wiele z nich (Ryc. 5). Szerokość zaznaczonych korytarzy nie odpowiada skali mapy i należy je traktować jako szeroki na kilka kilometrów pas (mniej lub bardziej zależny od lokalnych warunków) terenu obejmujący obszary pomiędzy zwartymi dużymi kompleksami leśnymi lub leśno-bagiennymi. Zaznaczone na Ryc.5 obszary N2 należy w całości traktować jako obszar korytarzy ekologicznych, stąd korytarze o znaczeniu lokalnym zawierają się wyłącznie pomiędzy tymi obszarami. Przebieg głównych korytarzy ekologicznych został zaznaczony również na obszarze obszarów N2 z uwagi na podkreślenie ich przebiegu w skali ponadregionalnej, stąd obszary te nadal należy traktować w całości jako korytarze ekologiczne. Wariant I VB na analizowanym odcinku Augustów- Zambrów (Ostrów Mazowiecka) koliduje z 7- 8 (zależnie od dalszego przebiegu w rejonie Łomży) korytarzami ekologicznymi dużych ssaków w tym 2 o znaczeniu ponadregionalnym (łączących dolinę Biebrzy z obszarem lasów mazurskich) oraz jednym korytarzem w obrębie obszaru chronionego- Łomżyńskiego PK Doliny Narwi (Ryc. 5). Wariant II koliduje z 8-12 (zależnie od formy przejścia w rejonie Puszczy Knyszyńskiej) korytarzami ekologicznymi, w tym 2 o znaczeniu ponadregionalnym oraz 3 o charakterze obszarowym na terenach chronionych- Puszczy Augustowskiej, Biebrzańskiego PN i Puszczy Knyszyńskiej. Wbrew pozorom nie jest łatwo porównać powyższe dane liczbowe, ponieważ poszczególne korytarze ekologiczne nie do końca

odpowiadają sobie znaczeniem. Pewna różnica pomiędzy wariantami VB polega między innymi na tym, że wariant II na analizowanym odcinku na dłuższym odcinku przecina korytarze ekologiczne o charakterze obszarowym w obrębie obszarów chronionych (Ryc. 5). Sytuacja taka ma szczególnie miejsce na odcinku Augustów- rejon Sztabina, gdzie przebiega korytarz ekologiczny łączący Puszczę Augustowską z doliną Biebrzy oraz na odcinku Korycin- Choroszcz (niezależnie od przyjętego rozwiązania przejścia przez Puszczę Knyszyńską), gdzie przebiega korytarz ekologiczny pomiędzy Ostoją Knyszyńską a doliną Biebrzy i Narwi. Na tak rozległym obszarze nierealne jest dokładne wyznaczenie miejsc, gdzie należy zastosować odpowiednie środki łagodzące, rozumiane przeważnie jako przejścia dla zwierząt. Nieco łatwiejsza sytuacja występuje na trasie przebiegu wariantu I, gdzie przecięcia drogi z korytarzami ekologicznymi z większym prawdopodobieństwem da się określić, choć na odcinku Stawiski- Kisielnica wydaje się to równie trudne. Zasadnicza różnica pomiędzy wariantami VB jest widoczna, kiedy dostrzeże się szerszy obraz znaczenia korytarzy ekologicznych dla utrzymania populacji najbardziej zagrożonych dużych gatunków ssaków- wilka i rysia. Gatunki te charakteryzują się bardzo rozległymi areałami osobniczymi, rzędu 100-300km^2 (Jędrzejewska, Jędrzejewski, 2001), stąd obszar jednego czy kilku kompleksów leśnych jest dla nich zbyt mały dla utrzymania stabilnej populacji. Zarówno ryś jak i wilk tworzą w Polsce NE tzw. metapopulację, czyli jedną dużą populację złożoną z wielu mniejszych populacji rozproszonych na znacznym obszarze w obrębie wielu kompleksów leśnych. Najważniejszym warunkiem ich przetrwania jest zapewnienie drożności korytarzy ekologicznych umożliwiających migracje osobników pomiędzy lokalnymi populacjami (Jędrzejewski i in., 2002). Budowa trasy ekspresowej, najczęściej ogrodzonej, z nieprzerwanym ruchem i prowizorycznymi środkami łagodzącymi stanowi dla większości gatunków barierę nie do przebycia przerywając korytarze ekologiczne i izolując przez to lokalne populacje ze wszystkimi opisanymi wcześniej negatywnymi skutkami. Występujące w Polsce NE puszcze i tereny bagienne są fragmentami znacznie większych kompleksów, obejmujących obszary leśno- bagienne Litwy, Białorusi, Rosji i Ukrainy i w tym kontekście należy je również rozpatrywać. Zarówno w I jak i II wariancie VB zostaną przecięte główne korytarze ekologiczne, izolując przez to obszary leśne położone na Mazurach (Puszcza Piska, lasy Napiwodzko- Ramuckie). Jednak wariant II odcina dodatkowo węzłowy obszar Bagien Biebrzańskich od Puszczy Augustowskiej oraz Puszczy Knyszyńskiej silnie powiązanej z Puszczą Białowieską, a przez to izoluje również od całego wyżej wspomnianego międzynarodowego

kompleksu lasów i obszarów podmokłych.

Mając na uwadze powyższe, nie można stwierdzić, że oba warianty są równorzędne pod względem „ekologicznym”, jak zostało to określone w „Ocenie strategicznej wariantów przebiegu krajowej drogi ekspresowej nr S-8 przez obszar województwa podlaskiego na odcinku Zambrów-Augustów” wykonanej w 2003r. przez Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego w Białymstoku. Stwierdzenie to zostało powtórzone w 2004r. (Zatorska- Sadurska, Tyszecki,. 2004) i niestety pozostawione bez właściwego komentarza. Niedopuszczalne jest wg autora również stwierdzenie zawarte we wspomnianym opracowaniu (punkt 3.5 strona 11), że „przebieg drogi w wariancie I (białostockim- przyp. autora) przez Park Krajobrazowy Puszczy Knyszyńskiej oraz Biebrzański PN (...) jest równoważony w wariancie II (łomżyńskim- przyp. autora) przez przejście drogi przez doliny rzek: Jerzgni, Ełku, Wissy i Narwi i konieczność budowy w tych dolinach obwodnic miast: Rajgrodu, Grajewa, Szczuczyna i Łomży. Wydaje się to być nawet większą ingerencją i zagrożeniem środowiska niż w przypadku wariantu I”, tym bardziej, iż nie zostało ono podparte żadną rzeczową analizą. Autorzy tego opracowania wysuwają nawet przypuszczenie, że wariant łomżyński, przez konieczność budowy wielu obwodnic, będzie mniej korzystny pod względem skutków środowiskowych niż białostocki, „zapominając” jednak o fakcie, że obwodnice należy wybudować także w przypadku realizacji wariantu przez Białystok. Poza tym, jak już wspomniano wcześniej, budowa obwodnic w większości przypadków powinna być kwestią niezależną od realizacji wariantów VB. Z przeprowadzonej przez autora ogólnej analizy potencjalnych skutków przyrodniczych realizacji VB na obszarze województwa podlaskiego (Ryc.6, Tab. 1) wynika, że wyraźnie mniej konfliktowy przyrodniczo jest wariant łomżyński. Ponadto przejście przez Puszczę Knyszyńską będzie miało potencjalnie duży wpływ na walory przyrodnicze tego obszaru. Obejście tego kompleksu leśnego przez Knyszyn i Choroszcz pozwoli na zmniejszenie tego wpływu, ale w wielu przypadkach nadal będzie on duży, szczególnie w stosunku do fauny, dla której zostaną przecięte korytarze ekologiczne. Niedopuszczalne jest, z punktu widzenia autora, uzasadnianie wyboru wariantu II tym, że w planie ochrony PK Puszczy Knyszyńskiej zostały umieszczone zapisy o planowanej modernizacji drogi krajowej nr 8 i docelowym przystosowaniu jej do parametrów trasy ekspresowej. Przecież wprowadzenie takiego zapisu do planu PK, zatwierdzanego skądinąd przez żywo zainteresowanego realizacją wariantem II VB wojewodę podlaskiego, nie powoduje, że znika problem wpływu takiego rozwiązania na środowisko przyrodnicze. Podobnie

odbierane są przez autora niedawne próby wyłączenia z sieci N2 pasów wokół istniejących i planowanych dróg. Przestrzenny zasięg oddziaływania dużej inwestycji liniowej na przestrzeni wielu lat w stosunku do środowiska przyrodniczego, choć dokładnie niezwykle trudny do oceny, ale z pewnością jest znacznie większy od pasa drogowego wraz ze strefą kilkudziesięciu metrów, jak to się próbuje przedstawiać. Stąd próby te w rzeczywistości pozbawione były sensu, gdyż wyłączenie jakiegoś fragmentu obiektu przeznaczonego do ochrony w ramach N2 celem realizacji inwestycji drogowej, musiałoby być znacznie większe niż proponowane, a i tak w przypadku pewnych gatunków, jeśli dany obszar został powołany w celu ich ochrony (np. wilka czy rysia), wpływ inwestycji nadal byłby duży.

Rozpatrując funkcjonalne połączenia transportowe VB z innymi drogami oraz istniejącymi i planowanymi przejściami granicznymi w regionie ze względu na potencjalny wpływ na środowisko przyrodnicze należy zauważyć, że największy potencjalny wpływ mogą mieć drogi nr 16, 19, 65 oraz 664 na odcinku od granicy państwa do drogi nr 8, a w przypadku drogi nr 65 do połączenia z drogą nr 61 (Ryc.5), ze względu przecinanie obszarów chronionych na znacznych odcinakach. Wyjątkowo negatywny wpływ drogi nr 16 został złagodzony na początku lat 90-tych ubiegłego stulecia poprzez budowę przejścia granicznego w Budzisku, które przejęło większość ruchu, w tym praktycznie cały ciężarowy. Szczególne znaczenie mają tu drogi nr 19 i 65 obsługujące ruch z przejść granicznych w Kuźnicy i Bobrownikach, o potencjalnie dużej przepustowości, choć obecnie małym ruchu towarowym. Obie drogi przebiegają przez środek Puszczy Knyszyńskiej na jeszcze dłuższym odcinku niż obecnie droga nr 8. Z przyrodniczego punktu widzenia znaczny wzrost natężenia ruchu na tych drogach może znacznie wpłynąć na stan zasobów przyrodniczych tego obszaru, zatem powinny one pozostać raczej jako drogi przeznaczone do obsługi ruchu lokalnego z wyłączeniem ciężkiego ruchu tranzytowego. Niedopuszczalna jest rozbudowa tych dróg do parametrów trasy ekspresowej ze względu na znaczne przekształcenia i fragmentację środowiska leśnego na ich trasie jak również przecięcie głównych korytarzy ekologicznych dużych ssaków (Ryc. 5). Na tak dużym odcinku nierealne jest wyznaczenie wąskich szlaków migracyjnych w celu budowy przejść dla zwierząt, pomijając już fakt niewielkiego ich wykorzystywania (Jędrzejewski i in., 2004). Przejście w Bobrownikach w zasadzie nie ma żadnej alternatywy, poza rozbudową pobliskiej linii kolejowej. Ruch tranzytowy tirów z tego przejścia powinien być skierowany na przejście w Terespolu. Jakimś rozwiązaniem ze względów przyrodniczych byłoby przejęcie

znacznej części ruchu z Kuźnicy poprzez budowę przejścia granicznego w Chworościanach i przebudowę drogi nr 670 do połączenia z drogą nr 8 (Ryc. 5), ale tylko wówczas, kiedy zostałoby zrealizowane obejście przez Knyszyn. Ewentualnie teoretycznie możliwe byłoby wykorzystanie przejścia w Kuźnicy, jeśli dalsze skierowanie ruchu odbyłoby się z wykorzystaniem drogi nr 671. Również w większym stopniu powinien być wykorzystywany potencjał transportowy towarzyszącej drodze linii kolejowej, która pozwoliłaby przejąć część ruchu z drogi. Planowane przejście graniczne w Lipszczanach kierujące ruch na drogę nr 664, z uwagi na jej przebieg na długim odcinku przez Puszczę Augustowską, powinno być przeznaczone wyłącznie do obsługi ruchu lokalnego o niewielkim natężeniu, wówczas wpływ tej trasy na środowisko przyrodnicze pozostałby niewielki.

4. Studium przypadku- planowana obwodnica Augustowa

4.1 Historia obwodnicy

Potrzeba budowy obwodnicy dla Augustowa pojawiła się niemal równocześnie z planami VB. Przemiany polityczno- społeczno- gospodarcze na początku lat 90-tych ubiegłego wieku zaowocowały otwarciem granic i nagłym wzrostem natężenia ruchu na mało dotychczas uczęszczanych szlakach transportowych, zwłaszcza w NE części kraju. Dla Augustowa szczególne znaczenie miało otworzenie przejść granicznych w Ogrodnikach, a następnie w Budzisku, obsługującym cały ciężki ruch ciężarowy. Dla ruchu tranzytowego przechodzącego przez te przejścia graniczne nie ma dotychczas innej alternatywy, niż przejście przez Augustów. Należy tu jednak zauważyć, że obwodnica Augustowa nie będzie miała znaczenia dla obsługi ruchu odbywającego się drogą nr 16, lecz nie jest on tak uciążliwy, gdyż przejście graniczne w Ogrodnikach przekraczają tylko samochody do 7,5t. Bardzo duże i ciągle wzrastające natężenie ruchu, w tym w znacznym udziale ciężarowego, powoduje dużą uciążliwość społeczną istniejącej trasy, co zawsze zgodnie podkreślano opisując wariant zerowy. Aktualne natężenie ruchu na odcinku Suwałki- Augustów na drodze nr 8 wynosi 6,5-9 tys. pojazdów na dobę, z czego znaczną część stanowią samochody ciężarowe. Ruch tranzytowy przez miasto odbywa się przez główne ulice: Wojska Polskiego, Chreptowicza, Brzostowskiego i 29-go Listopada, w większości z mieszkalną zabudową wielokondygnacyjną. W związku z powyższym na początku lat 90-tych podjęto decyzję o konieczności budowy obwodnicy Augustowa. Niezależnie od przyjętego wariantu realizacji planowanej drogi ekspresowej VB Augustów znajdzie się na trasie jej przebiegu. Należy w tym miejscu zauważyć, że ze względu na otaczające Augustów od wschodu jeziora i kompleks leśny Puszczy Augustowskiej już na samym wstępie odrzucono możliwość realizacji obwodnicy po tej stronie miasta. Budowę obwodnicy od zachodniej strony Augustowa rozpatrywano pod względem dwóch możliwych rozwiązań:

- Budowy drogi w kierunku z Augustowa do Raczek (tak jak biegnie droga krajowa nr 664), a dalej w kierunku Suwałk (jak droga nr 655) i ominięcia w ten sposób fragmentu Puszczy Augustowskiej z zatorfioną doliną rzeki Rospudy;
- Przejścia przez Puszczę Augustowska i dolinę Rospudy i wykorzystania dalej istniejącego śladu drogi nr 8 (wówczas nr19).

Już we wstępnej analizie odrzucono pierwsze z powyższych rozwiązań i zdecydowano o konieczności przejścia przez Puszczę Augustowską w tym dolinę Rospudy. Wybór ten jest jednak bardzo kontrowersyjny z przyrodniczego punktu widzenia, ponieważ przecinany obszar doliny

charakteryzuje się unikalnymi walorami florystycznymi, których wartość została odkryta pod koniec lat 80-tych ubiegłego stulecia przez prof. A. W. Sokołowskiego, który też zaproponował utworzenie dla ich ochrony rezerwatu przyrody (Sokołowski, 1988). Ogólnie historia budowy planowanej obwodnicy przebiegała następująco:

- 1985-87r. badania nad florą i roślinnością obszaru doliny rzeki Rospudy oraz przylegającego do niej fragmentu Puszczy Augustowskiej ujawniają istnienie niezwykle cennego kompleksu torfowiskowo- bagiennego, ze stanowiskami bardzo rzadkich gatunków roślin, w tym jedynym w kraju stanowiskiem storczyka miodokwiatu krzyżowego *Herminium monorchis*;
- 1988r.- Propozycja utworzenia rezerwatu przyrody na odcinku od miejscowości Chodorki k. Dowspudy do ujścia rzeki Rospuda;
- 1989r. - ustanowienie Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina Rospudy;
- 1991r. – zgodnie z rozporządzeniem wojewody suwalskiego obszar doliny został objęty strefą ciszy;
- 1992r.- na zlecenie GDDP w Warszawie powstaje Studium techniczno- ekonomiczne węzła dróg krajowych w Augustowie. Wykluczenie możliwości przebiegu obwodnicy po wschodniej stronie miasta;
- 1993r.- w związku z bardzo nasilonym ruchem tranzytowym przebiegającym przez miasto po otwarciu przejścia granicznego w Ogrodnikach Przewodniczący Rady Miejskiej w Augustowie występuje do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej o budowę obwodnicy;
- 3 listopada 1993r. - Augustów uzyskuje status uzdrowiska;
- 1995r. pełne otwarcie nowego przejścia granicznego z Litwą w Budzisku;
- 1994-1995r. następuje wymiana pism dotyczących planowanej obwodnicy pomiędzy ówczesnym Wojewodą Suwalskim a MOŚZNiL. W latach tych zaproponowano podstawowe cztery warianty przebiegu (zał. 8):
    - Wariant I – zgodny ze starymi planami zagospodarowania przestrzennego gminy Augustów. Trasa obwodnicy przecinałaby dolinę Rospudy między ujściem Blizny a Jeziorem Rospuda Augustowska. Planowana długość: 12,7km, w tym przez dolinę Rospudy ok. 300-350m;

- Wariant II- od wariantu I jest odsunięty nieco w kierunku NW, przecinający dolinę Rospudy powyżej ujścia Blizny na odcinku ok. 1050m., całkowita długość ok. 12,7km;
- Wariant III- przebieg ten został zaproponowany przez Nadleśnictwo Szczebra, przecina dolinę Rospudy na odcinku ok. 200m. nieco poniżej ostatniego mostu na tej rzece (okolice uroczyska Młyńsko) w miejscu wyraźnego przewężenia doliny, całkowita długość ok. 13,5km;
- Wariant IV- przebiega mniej więcej w połowie doliny Rospudy, pomiędzy wariantem II i III. Długość trasy ok. 12,5km, z czego na dolinę przypada ok. 500m.;

o 1996-1997r. zlecenie opracowania Koncepcji Programowej Obwodnicy Augustowa. Wykonawcą zostało wybrane „Biuro Projektowe Transprojekt" w Gdańsku. Z nieznanej dla autora przyczyny rozpatrywano już tylko dwa warianty (oznaczone w zał. nr 8 jako I i IVL), poza wariantem zerowym:

- Wariant I- o możliwie najmniejszej długości, przebiegający przy Jeziorze Necko oraz kilkaset metrów od ujścia Rospudy do Jeziora Rospuda, przecinający dolinę na odcinku ok. 200-300m oraz miejsce planowanego osiedla domków jednorodzinnych;
- Wariant IV – przedstawiony w kilku wersjach różniących się długością przebiegu przez grunty orne i leśne, oznaczonych: w wersji podstawowej- IV, na dłuższym odcinku przebiegającym przez tereny rolnicze- IVR, wykorzystujący bardziej tereny leśne- IVL oraz dodatkowy, po uzgodnieniach –IVL- kompromisowy.

o W tych samych latach dokonywane są niezbędne konsultacje i uzgodnienia dotyczące szczegółowego przebiegu planowanej trasy obwodnicy. Wynikają pierwsze konflikty z lokalnymi społecznościami co do ustalenia ostatecznego przebiegu drogi, szczególnie ze społecznością wsi Mazurki;

o Dla potrzeb Koncepcji Programowej Obwodnicy Augustowa w kwietniu 1997r. powstaje pierwsza „Ocena oddziaływania na środowisko obwodnicy Augustowa" wykonana przez firmę „Areo" z Białegostoku, ocenie zostały poddane warianty I i IV oraz wariant zerowy;

- Lipiec 1997r. zatwierdzenie przez Dyrektora Generalnego Dróg Publicznych w Warszawie do realizacji wariantu IVL- kompromisowego (określanego dalej jako IVL);
- Wariant IVL uzyskuje akceptację MOŚZNiL decyzją nr DSOŚ/RZ – 861/97;
- Lata 1997-1998- Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Suwałkach opracowuje zmiany do MPZP dla gmin Augustów i Nowinka oraz miasta Augustów;
- 1998r.- powstaje „Ocena oddziaływania na środowisko obwodnicy Augustowa w zakresie szczególnej ochrony przyrody i krajobrazu" wykonana przez „Transprojekt Warszawa" (autorowi, pomimo prób, nie udało się uzyskać tego opracowania i nie jest w stanie ocenić informacji w nim zawartych);
- Grudzień 1998r.- udostępnienie do wglądu projektu MPZP dotyczącego obwodnicy Augustowa. Rozpoczyna się szeroko zakrojona kampania NGOs wsparta przez niezależnych naukowców i dziennikarzy przeciwko wybranemu wariantowi inwestycji;
- 1999r.- zawiązuje się Koalicja na Rzecz Ratowania Doliny Rospudy, w skład której wchodzi kilka NGOs;
- 10 czerwca 1999r. powstaje wątpliwej jakości ekspertyza byłego WKP w Suwałkach rzeczoznawcy z zakresu ochrony przyrody mgr W. Jankowskiego „Ocena pod względem ekologicznym koncepcji obwodnicy Augustowa". Analizowane są cztery warianty, z wyraźnym naciskiem na wariant III i IVL;
- 15 czerwca 1999r. Wojewódzka Rada Ochrony Przyrody wydaje pozytywną opinię przebiegu obwodnicy Augustowa wg proponowanego wariantu IVL pod warunkiem zastosowania takich rozwiązań technicznych, które nie naruszałyby w sposób trwały warunków hydrologicznych w dolinie;
- 26 czerwca 1999r. zatwierdzenie MPZP w gminie Nowinka obejmującego planowany przebieg obwodnicy;
- 18 listopada 1999r. jeden z pierwszych „głośnych" protestów NGOs- PNRWI oraz Stowarzyszenia Inicjatyw Społeczno-Ekologicznych „Ruch na Rzecz Ziemi" w Suwałkach;
- 30 grudnia 1999r. po wyroku NSA zatwierdzenie MPZP na terenie miasta Augustów obejmującego planowany przebieg obwodnicy;

- Maj 2000r. Burmistrz Augustowa w związku ze stanowiskiem Rady Miejskiej w Augustowie występuje do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej o podjęcie działań w związku z opóźnianiem się budowy obwodnicy;
- 30 czerwca 2000r. zatwierdzenie MPZP w gminie Augustów obejmującego planowany przebieg obwodnicy po wyrokach NSA w Białymstoku. Część skarg lokalnych społeczności zostało uwzględnionych, pozostałe odrzucone;
- Luty 2001r.- Burmistrz Augustowa ponownie występuje do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej o podjęcie działań w związku z opóźnianiem się budowy obwodnicy;
- Lata 2001-2002- „Transprojekt Warszawa" opracowuje szczegółową koncepcję obwodnicy Augustowa. Analizowano różne warianty rozwiązań mostowych przekroczenia doliny Rospudy, przy czym wariantem wyraźnie preferowanym przez projektantów był wariant IIIa:
    - Wariant I- nasyp ziemny o długości ok. 460m. wraz z mostem łukowym o rozpiętości przęsła ok. 60m.;
    - Wariant II- nasyp ziemny ok. 450m. oraz trzyprzęsłowy most belkowy o długości ok. 80m.;
    - Wariant III- Estakada dziesięcioprzęsłowa o długości 516m. na całej szerokości doliny;
    - Wariant IIIa- estakada o długości 256m. (5 przęseł) łącząca się z nasypem ziemnym po wschodniej części doliny o długości ok. 270m.;
    - Wariant IV- przejście tunelowe pod doliną o długości ok. 1000m.
- Lipiec (wrzesień) 2001r.- powstaje zlecony niezgodnie z POŚ „Przegląd ekologiczny wariantów koncepcji projektowanej budowy mostu przez rzekę Rospudę w ciągu obwodnicy Augustowa" wykonany przez „Areo";
- Grudzień 2001r. powstaje opinia prof. W. Mioduszewskiego dotycząca wpływu obwodnicy Augustowa na stosunki wodne doliny Rospudy. Dopuszczenie, jako jedynie możliwych wariantów przekroczenia doliny, budowy estakady na całej szerokości bądź w części nasypem z szerokimi przejściami dla zwierząt i ok. 250m. estakadą;
- Styczeń 2002r. - Instytut Dróg i Mostów z Warszawy sporządza „Opinię dotyczącą Koncepcji techniczno-prawnej na budowę obwodnicy Augustowa" wytykając liczne błędy

koncepcyjne i projektowe. Jednym z wniosków wypływających z tej opinii jest fakt, że budowa estakady przez całą długość doliny jest w rzeczywistości jedynym praktycznym rozwiązaniem pod względem technicznym i finansowym;

- 4 kwietnia 2002r.- ostateczne przyjęcie do realizacji wariantu III przejścia przez dolinę Rospudy- 10 przęsłowa estakada długości 516m;
- Kwiecień 2002r. wykonano „Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie Obwodnicy Augustowa w ciągu drogi krajowej nr 8 granica państwa- Wrocław- Warszawa- Białystok- Suwałki- granica państwa w granicach gmin: Nowinka, Augustów, miasto Augustów" wykonany przez „Areo" celem uzyskania decyzji WZiZT, zawierający niestety liczne uchybienia i braki, częściowo poprawiane i uzupełniane w kolejnych aneksach. Poza wariantem zerowym opisany został tylko wariant przyjęty do realizacji- IVL;
- Grudzień 2002r.- zostaje złożony przez GDDKiA w Białymstoku wniosek do Burmistrza Augustowa o wydanie decyzji WZiZT dla obwodnicy wraz z wyżej wspomnianym raportem OOS; uwagi i wnioski do wniosku o wydanie tej decyzji wniosło szereg osób prywatnych (głównie właściciele działek, przez które ma przechodzić obwodnica) oraz sześć organizacji pozarządowych;
- Styczeń 2003r.- Transprojekt Warszawa opracowuje dokładne założenia technologiczne budowy estakady przez dolinę rzeki Rospudy;
- 24 stycznia 2003r.- MŚ wydaje Postanowienie nr DPE-OA-H-32/2055/02/03/MW uzgadniającą WZiZT dla obwodnicy Augustowa;
- 6 marca 2003r.- Burmistrz Augustowa wydaje Decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu dla obwodnicy Augustowa;
- Odwołanie od tej decyzji do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Suwałkach składają:
    - Zieloni Rzeczypospolitej Polski Zarząd Regionu Mazowsze;
    - Stowarzyszenie Kulturalno- Ekologiczne „Zielone Mazowsze";
- 17 czerwca 2003r.- Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Suwałkach oddala powyższe odwołania i utrzymuje decyzję o WZiZT wobec czego Stowarzyszenie Kulturalno-Ekologiczne „Zielone Mazowsze" odwołuje się dalej do NSA;

- Grudzień 2003r.- powstaje raport przedstawiciela Stałego Komitetu Konwencji Berneńskiej prof. E. Kuijkena oraz Rekomendacja nr 108 Stałego Komitetu dotyczące VB w Polsce; jednym z zaleceń jest ponownie rozważyć planowane warianty obwodnicy Augustowa, w celu uniknięcia przecięcia doliny Rospudy planowanej do włączenia do N2;
- 2004r.- toczą się postępowania wywłaszczeniowe w stosunku do rolników sprzeciwiających się sprzedaży ziemi pod budowę planowanej obwodnicy;
- 16 kwietnia 2004r. – zostaje uchwalona nowa Ustawa o ochronie przyrody będącą podstawą do ustanawiania obszarów N2 w Polsce;
- 27 maja 2004r.- Stanowisko Państwowej Rady Ochrony Przyrody, Komisji ds. ochrony Mokradeł, Obszarów Słodkowodnych i Morskich w sprawie drogi transeuropejskiej VB wskazuje na uzasadnioną konieczność ponownego rozważenia przebiegu obwodnicy Augustowa tak, aby w jak najmniejszym stopniu wpływała ona na unikalne wartości przyrodnicze doliny Rospudy, niezależnie od już poniesionych kosztów;
- 9 lipca 2004r.- zostaje wydane wyraźnie zmienione w stosunku do poprzedniego Rozporządzenie MŚ w sprawie gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną, wchodzące w życie 14 sierpnia 2004r. Rozporządzenie to wprowadza wymóg ustanowienia strefy ochronnej wokół stanowiska miodokwiatu krzyżowego *Herminium monorchis*, wielkość strefy jest określona jako całe torfowisko, na którym storczyk ten występuje;
- 7 października 2004r.- WSA w Warszawie oddala skargę Stowarzyszenia Kulturalno-Ekologicznego „Zielone Mazowsze" na postanowienie MŚ uzgadniającego WZiZT;
- 24 listopada 2004r.- CMOK oraz PNRWI Oddział Podlaski składają do WKP w Białymstoku szeroko udokumentowany wniosek o ustanowienie strefy ochronnej miodokwiatu krzyżowego *Herminium monorchis* wraz z granicami proponowanej strefy;
- 20 grudnia 2004r.- WKP przychyla się do wniosku NGOs w sprawie ustalenia strefy ochronnej dla miodokwiatu krzyżowego, jednakże w kolejnym piśmie z dnia 5 lutego 2005r. wskazuje na potrzebę przeprowadzenia dodatkowych prac terenowych (m.in. określenie kondycji poszczególnych stanowisk gatunku i wyznaczenia metod ochrony czynnej) w celu prawidłowego wyznaczenia strefy ochronnej;

- Kwiecień 2005r.- na zlecenie GDDKiA w Białymstoku Transprojekt Warszawa przygotował „Opracowanie Analizy porównawczej wykonalności budowy drogi ekspresowej S-8 na odcinku Suwałki- Augustów. Rozpatrywane są cztery warianty:
    - Wariant I – przejście przez Raczki i dalej zachodnią obwodnicą Suwałk;
    - Wariant II- przejście przez dolinę Rospudy dotychczas realizowaną obwodnicą Augustowa i dalej wschodnią obwodnicą Suwałk;
    - Wariant III- przejście przez Raczki i dalej wschodnią obwodnicą Suwałk;
    - Wariant IV- przejście przez dolinę Rospudy jak w wariancie II i dalej zachodnią obwodnicą Suwałk;

  Sugerowany jako najtańszy do realizacji wariant II;
- Od kwietnia do początku czerwca 2005r.- na zlecenie GDDKiA w Białymstoku dwaj ornitolodzy: Pugacewicz E. oraz Tumiel T. prowadzą badania terenowe nad awifauną lęgową zagrożoną przez budowę obwodnicy. W przyjętej 750m. strefie oddziaływań po obu stronach planowanej drogi stwierdzone zostaje występowanie m.in. głuszca, orlika krzykliwego oraz bielika;
- Czerwiec- lipiec 2005r.- GDDKiA zleca przeprowadzenie uzupełniających badań terenowych awifauny lęgowej na obszarze przebiegu planowanej inwestycji;
- Kwiecień- sierpień 2005r.- NGOs prowadzą niezależne badania nad waloryzacją przyrodniczą doliny Rospudy celem weryfikacji wyników uzyskanych na zlecenie GDDKiA w Białymstoku;
- 7 lipca 2005r.- w Urzędzie Wojewódzkim w Białymstoku zostaje złożony wniosek GDDKiA w Białymstoku w sprawie wydania zezwolenia na realizacje przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Augustowa, zlokalizowanej na terenie obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Puszcza Augustowska” (kod PLB 200002), w tym projektowanego specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 „Ostoja Augustowska” wraz z aneksem (Aneks ... Kwiatkowski i in., 2005) do raportu OOS wykonanego wcześniej (Raport OOS obwodnicy Augustowa... Areo, 2004);
- 28 lipca 2005r.- wchodzi w życie nowelizacja UOP związana ze zmianami w POŚ;

- 28 lipca 2005r.- PNRWI Oddział Podlaski w związku z przedłużającą się procedurą składa do WKP Wniosek o podjęcie czynności w sprawie wyznaczenia strefy ochronnej dla miodokwiatu krzyżowego w dolinie Rospudy;
- 16 sierpnia 2005r.- w Urzędzie Wojewódzkim w Białymstoku został udostępniony raport OOS wraz z wnioskiem GDDKiA w Białymstoku w sprawie wydania zezwolenia na realizację przedsięwzięcia, polegającego na budowie obwodnicy Augustowa, położonego na terenie Natura 2000 „Puszcza Augustowska";
- 31 sierpnia 2005r.- odbywa się sesja WROP w Białymstoku z udziałem Ministra Środowiska oraz NGOs dotycząca obwodnicy Augustowa; po burzliwej naradzie inwestycja ta została zaopiniowana pozytywnie;
- 12 września 2005r.- Wojewoda Podlaski wydaje zgodę na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Augustowa na terenie obszaru N2;
- Wrzesień 2005r.- NGOs za pośrednictwem wojewody podlaskiego składają odwołania od powyższej decyzji do MŚ;
- Październik 2005r.- GDDKiA Białystok pomimo braku pozwolenia na budowę ogłasza przetarg na wycinkę drzew wraz z karczowaniem pni na obszarze planowanej obwodnicy, zaplanowane są dwa terminy wykonania: zima 2005/2006r. lub zima 2006/2007.

Historia budowy obwodnicy Augustowa nie może być rozpatrywana w oderwaniu od budowy VB, ponieważ w głównej mierze obsługiwać będzie ona ruch z tej trasy, choć oficjalnie obecnie (listopad 2005r.) przedsięwzięcie to jest traktowane niezależnie. Jednakże przez szereg lat od początku procesu planowania aż pierwszych lat nowego stulecia obwodnica ta występowała jako fragment przyszłej trasy ekspresowej. Nawet w uzasadnieniu wyroków NSA w Białymstoku w związku ze skargami na ustalenia MPZP znajdują się zapisy o tym, że planowana obwodnica jest niezbędną inwestycją jako część przyszłej trasy ekspresowej, która posiada duże znaczenia w układzie tras komunikacyjnych w kraju. Dopiero wskutek zainteresowania Stałego Komitetu Konwencji Berneńskiej, Rady Europy oraz KE przebiegiem VB w Polsce oficjalnie obwodnica Augustowa rozpatrywana jest jako niezależna inwestycja, choć jej projekt jest przewidziany jako część trasy ekspresowej. Budowa obwodnicy ma przebiegać w dwóch etapach: najpierw zostanie wybudowany tylko jedna (wschodnia) jezdnia a dopiero później druga, za wyjątkiem przeprawy przez dolinę Rospudy, gdzie ze względu na znaczne koszty wkraczania na teren torfowiska

(związanych m.in. z budową i rozbiórką mostów technologicznych) oraz kwestie ochrony przyrody od razu zostaną zrealizowane dwie. Realizacja tej inwestycji w zasadzie przesądza przebieg VB na odcinku Suwałki –Augustów, jak również w znacznym stopniu wpływa na zasadność wyboru budowy obwodnicy Suwałk po stronie wschodniej, preferowanej dotąd przez GDDKiA, odmiennie od proponowanej przez planistów Urzędu Miasta w Suwałkach, którzy zaproponowali przejście zachodnie. W związku z planami rozpoczęcia budowy w przyszłym roku (tj. 2006) obwodnicy i rozpoczęciu wycinki drzew NGOs wystosowali protest do KE, gdyż uważają, że realizacja tego przedsięwzięcia powinna być wstrzymana do czasu zakończenia procedury SOOS dla całego korytarza VB. W odpowiedzi KE zobowiązała się zbadać sprawę, choć nie oznacza to automatycznie wszczęcia postępowania przeciw Polsce. Jednocześnie niektóre NGOs wraz z kilkoma rolnikami zapowiadają czynne blokowanie budowy obwodnicy, taj jak to miało miejsce w przypadku budowy autostrady przez Park Krajobrazowy Góry Świętej Anny pod koniec lat 90-tych ubiegłego wieku. Należy zauważyć, że od samego początku konfliktu (a więc mniej więcej od 1998r.) postulaty NGOs nie zmieniły się. Żądają one ponownego rzetelnego przeprowadzenia analizy wyboru wariantu przejścia przez dolinę Rospudy, biorąc pod uwagę zarówno możliwość całkowitego ominięcia doliny przejściem przez Raczki jak i zmianę wariantu na III, zaproponowany niegdyś przez Nadleśnictwo Szczebra. Wariant III przecina dolinę Rospudy w miejscu o szerokości ok. 200m.(Ryc. 9; zał. 8), o mniejszych walorach florystycznych i dużo mniejszym potencjalnym zagrożeniu dla najrzadszych gatunków, takich jak miodokwiat krzyżowy *Herminium monorchis*, skalnica torfowiskowa *Saxifraga hirculus*, wełnianka delikatna *Eriophorum gracile*, brzoza niska *Betula humilis* czy lipiennik Loesela *Liparis loeselli* w porównaniu do wariantu IV.

4.2 Analiza dostępnych dokumentów związanych z procesem realizacji przedsięwzięcia

Autor nie dotarł do materiałów, które w jednoznaczny sposób stwierdzałyby poparte szczegółową analizą przyczyny odrzucenia wariantów innych niż wariant IVL obwodnicy Augustowa. Etap ten został przeprowadzony ok. 10 lat temu na wstępnym etapie ustalania MPZP (choć zostały one zatwierdzone dopiero w 1999r. i 2000r.) i obecnie autor napotkał na znaczne utrudnienia w dostępie do tych informacji, spowodowane m.in. reorganizacją urzędów. Autor domyśla się technicznych (pomijając oczywiste przyrodnicze) przyczyn odrzucenia wariantu II, który przecina dolinę Rospudy w jednym z najszerszych miejsc- ponad kilometr (zał. 8), gdzie miąższość utworów organicznych przekracza nawet kilkanaście metrów. Jednakże poza dużymi deniwelacjami wzgórz otaczających dolinę (ok.20-23m.) w miejscu przekraczania oraz nieco większą długością trasy, autor nie zna przyczyn całkowitego odrzucenia już na tak wczesnym etapie analizowania wariantu III, zwłaszcza, że mógłby być on podobnie jak IV przedstawiany w różnych wersjach. W wariancie tym można było przykładowo ograniczyć liczbę zajętych gruntów rolnych poprzez poprowadzenie drogi przy ścianie lasu bądź wewnątrz drzewostanu wykorzystując istniejące drogi oddziałowe (Ryc. 7, 8). Większe wykorzystanie drzewostanu, który nie jest tak cenny przyrodniczo jak dolina Rospudy, nie jest wg NGOs tak konfliktowe. W wariancie I oraz IV różnice poziomów pomiędzy dnem doliny a otaczającymi wzgórzami także są znaczne i wynoszą od ok. 15m do 18- 20m, zatem ta przeszkoda techniczna w opinii autora nie mogła być decydująca. W Koncepcji programowej obwodnicy Augustowa sporządzonej przez Transprojekt Gdański w 1997r. rozpatrywano już tylko dwa warianty: I i IV (w różnych wersjach), z wyraźnym naciskiem na wariant IV. Przedstawiono jednocześnie koncepcję przekroczenia samej doliny Rospudy: dla wariantu I sporządzone zostały dwie propozycje mostowe o długości ok. 400m., zaś dla wariantu IV trzy propozycje, z tym że każda wiązała się z koniecznością budowy nasypów, a różniły się jedynie konstrukcją i nieznacznie długością mostów. Wariant I w większym stopniu przecina drzewostany, z których znaczna część jest uznana za ochronne. Ponadto nie jest on korzystny dla mieszkańców miejscowości Szczebra i Nowinka (choć zgodny z korytarzem zarezerwowanym niegdyś w tym celu na terenie gminy Augustów), w odróżnieniu od wariantu IV, który wymienione miejscowości omija. Do omawianej Koncepcji programowej obwodnicy Augustowa został sporządzony na początku 1997r. raport OOS wykonany przez firmę „Areo” z Białegostoku. Raport ten niestety posiada szereg uchybień i błędów, stąd nie powinien być jakąkolwiek podstawą do wnioskowania o

dalszym przebiegu Obwodnicy Augustowa. We wstępnych założeniach raportu znalazło się stwierdzenie, że analizie porównawczej te same komponenty środowiska poddano dwa główne warianty: I i IV, poza dodatkowym opisem wariantu zerowego. Ponieważ ocena ta powstała na zlecenie Transprojektu Gdańskiego, a autor nie zna dokładnej treści zlecenia, założenie to może wynikać z zawartej umowy. Mimo wszystko wydaje się, że na tak wczesnym etapie szczegółowej analizie środowiskowej powinny zostać poddane wszystkie warianty, również wariant omijający całkowicie dolinę Rospudy (przejściem przez Raczki) z uwagi na fakt, że obwodnica ta od początku była planowana jako część drogi ekspresowej (wówczas S-19). Jednakże w trakcie oceny wyraźnie faworyzowany przy analizie był wariant IV. Omawiając klimat akustyczny, jakość powietrza, wytyczenie trasy na obszarze zagospodarowanym, niezbędne wylesienia czy szacując utratę potencjału produkcyjnego gruntów zajętych przez inwestycję, zupełnie pominięty został wariant I. W rozdziale 7.2 na str. 40 omawiając potencjalne kolizje wariantów z istniejącym zagospodarowaniem terenu dla wariantu IV została wymieniona tylko dolina Rospudy (bez doliny Szczeberki), podczas gdy dla wariantu I zostały wymienione trzy punkty: dolina Rospudy, Blizny i Zelwianki. Dodatkowo autorzy używają niejasnego stwierdzenia, że „występowanie kolizji w wariancie IV jest bardziej zrównoważone niż w wariancie I", nie podając dalej uzasadnienia takiego wniosku. Część danych nie jest przypisana żadnemu z wariantów, przykładowo opis głównych typów biocenoz występujących na trasie obwodnicy. Wyjątkowo wybiórczo i niejednokrotnie błędnie potraktowane zostały walory przyrodnicze tego obszaru, pomimo istnienia dosyć dokładnych informacji (zwłaszcza florystycznych) na ten temat. Zagadnienie to zostanie omówione szerzej w dalszej części pracy, choć można tutaj wspomnieć, że np. szerzej zostały potraktowane tereny rolnicze niż najbardziej cenne ekosystemy torfowiskowe. Należy w tym miejscu zauważyć, że z punktu widzenia autora niedopuszczalne jest stosowanie w opisie fauny, flory i roślinności występującej na opisywanym terenie wyłącznie nazw łacińskich, co sprawia wrażenia chęci zamaskowania licznych błędów i niedociągnięć. Kłóci się to z używaniem w tego typu opracowaniach języka prostego, a w możliwie małym stopniu specjalistycznego. Rozumiejąc doskonale, że w taksonomii nazwa łacińska jest nadrzędna i powszechnie stosowana i rozumiana, nie można się zgodzić na wyłączne jej stosowanie w przypadku raportu OOS, o ile oczywiście istnieje polski odpowiednik. Wymagane dla osób mających weryfikować zawarte informacje i podjąć decyzję w przedmiotowej sprawie, którzy nie muszą posiadać wykształcenia z zakresu

botaniki czy zoologii, powinno być stosowanie równolegle obu nazw- polskiej i łacińskiej, lub powszechnie znanej i jednoznacznej (w przypadku istnienia wielu nazw) tylko polskiej. Poza tym raport OOS powinien być zrozumiały w jak największym stopniu dla szerokiej części społeczeństwa, nie zaś tylko zawarte w nim streszczenie w języku niespecjalistycznym. Niestety problem ten powtarza się w kolejnych opracowaniach i raportach OOS sporządzanych przez tę firmę, dotyczących analizowanego tematu. W przypadku wniosków w zakresie ochrony krajobrazu, przytoczone propozycje nie są wnioskami tylko powtórzonymi stwierdzeniami z poprzednich części raportu, przykładowo „oba warianty nie są położone blisko wiodących punktów krajobrazowych i posiadają niską wartość". Autor pozostawi bez komentarza zwrot „niska wartość". We wnioskach ogólnych, zawartych pod koniec raportu, nie wiadomo z jakiej przyczyny autorzy piszą, że zalecają przeprowadzenie OOS na etapie pozwolenia na budowę, skoro wymóg ten dla tego typu inwestycji jest (i był) obligatoryjny. Na podstawie wniosków zawartych w Koncepcji programowej obwodnicy Augustowa oraz sporządzonego do niej raportu OOS w 1997r. MOŚZNiL oraz GDDKiA (wówczas GDDP) zatwierdziły wariant IVL do realizacji.

W 1999r., kiedy wydawałoby się, że decyzja o ostatecznym przebiegu obwodnicy Augustowa wg wariantu IVL została dawno podjęta, zostaje sporządzona bardzo wątpliwej jakości ekspertyza „Ocena pod względem ekologicznym koncepcji obwodnicy Augustowa" sporządzona przez byłego suwalskiego WKP. Przyczyną powstania tej „Oceny...", wg informacji uzyskanych od GDDKiA w Białymstoku, były silne protesty NGOs oraz (ku pewnemu zaskoczeniu GDDKiA oraz władz Augustowa) bardzo licznych naukowców, głównie nauk przyrodniczych. Teoretycznie poddane analizie są już cztery warianty przebiegu obwodnicy, z wyraźnym jednak ukierunkowaniem na wariant III i IV (Ryc. 7, 8). Opracowanie to zostało sporządzone na zlecenie GDDKiA w Białymstoku tuż przed posiedzeniem Wojewódzkiej Rady Ochrony Przyrody, dla którego potrzeby miało również służyć. Ekspertyza ta oparta jest na próbie waloryzacji środowiska przyrodniczego na trasie przebiegu omawianych wariantów ze szczególnym uwzględnieniem wpływu planowanej inwestycji na walory florystyczne, na podstawie danych zawartych w publikacji prof. A.W. Sokołowskiego „Flora roślin naczyniowych rezerwatu Rospuda w Puszczy Augustowskiej" (Sokołowski, 1988). Analizując „Ocenę..." wyraźnie można dostrzec faworyzowanie wybranego przez inwestora wariantu IVL. Przede wszystkim współczynniki przy ocenie wartości przyrodniczej oraz ocenie „nieopłacalności inwestycji", które to były podstawą do

wysuwania wniosków co do oceny poszczególnych wariantów, zostały dobrane w wyjątkowo nieprecyzyjny sposób, przez co odnosi się wrażenie, że zostały tak dobrane, aby najmniej korzystny wyłonił się wariant III. Przykładowo dla tabeli „nieopłacalności inwestycji" ujemne punkty zostają przyznane za każdy konieczny do wybudowania obiekt z kategorii: most, wiadukt, skrzyżowanie, jak również za przecięcie jednego z obiektu w kategorii „obszary przyrodniczo cenne –las, torfowisko", przy czym brakuje zróżnicowania skali oceny ze względu na wielkość, charakter czy lokalizację tychże obiektów. W podobny sposób została dokonana ocena w kategorii „sąsiedztwo lub obecność obiektu chronionego: gatunki chronione i obiekt przyrodniczo cenny", gdzie brakuje sprecyzowania co oznacza „sąsiedztwo" i „obiekt przyrodniczo cenny". Znaczący wpływ na ostateczną punktację zawartą w tej ocenie miała obecność gatunków chronionych i rzadkich na trasie poszczególnych wariantów. Niestety w punkcie tym, pomijając fakt jakiegokolwiek zróżnicowania stopnia rzadkości gatunków i liczebności danego stanowiska, wyraźnie widoczne jest faworyzowanie wariantu IV, gdyż na jego trasie nie znalazło się wiele gatunków rzadkich i chronionych w ogóle lub tylko poszczególnych stanowisk, a które wykazał Sokołowski (jak również potwierdził autor niniejszej pracy). Jednocześnie w przypadku wariantu III można odnieść wrażenie, że może on przeciąć niemal najcenniejszy i najbogatszy w gatunki fragment doliny Rospudy. Kolejne punkty na niekorzyść wariantu III zostały przyznane za przebieg w pobliżu strefy ochronnej gniazda. Przyjęcie tego kryterium wobec braku wówczas szczegółowego rozpoznania ornitologicznego analizowanego obszaru, jest pozbawione sensu. Jak wykazały ostatnio przeprowadzone badania (Pugaczewski, Tumiel, 2005; Osojca inf. ustna 2005), na trasie przebiegu wariantu IV swoje gniazda posiada wiele gatunków ptaków, które powinny mieć ustanowione takie strefy. Zagadnienie to zostanie omówione szerzej w dalszej części pracy. Nie wiadomo również dlaczego dla wariantu III została podana szerokość doliny znacznie większa (600m) niż dla IV (460m.). Uzasadniając odrzucenie wariantu III i przyjęcie do realizacji wariantu IV autor nie podaje odpowiadających sobie danych, przez co nie można dokładnie porównać obu rozwiązań. Po prawidłowym przeprowadzeniu analizy mogłoby okazać się, że wariant III jest bardziej korzystny od IV. Jako proponowana najbardziej „ekologiczna" alternatywa dla istniejących wariantów podawana jest możliwość przejścia tunelowego pod doliną o długości ok. kilometra, co pomijając już zupełnie nierealnie wysokie koszty inwestycyjne, wcale nie jest w tym przypadku rozwiązaniem najbardziej „ekologicznym". Według autora niniejszej pracy, jakiekolwiek decyzje dotyczące

przebiegu obwodnicy Augustowa nie powinny być w żadnym razie opierane na powyższym opracowaniu.

Po zatwierdzeniu w MPZP ostatecznego przebiegu obwodnicy Augustowa przystąpiono do sporządzenia szczegółowej koncepcji obwodnicy. Zadanie to zostało powierzone firmie Transprojekt Warszawa. Najważniejszym obiektem w całym przedsięwzięciu, jak również najbardziej konfliktowym było zaprojektowanie przeprawy przez dolinę Rospudy. Sporządzono pięć wariantów przekroczenia doliny: cztery wykorzystujące nasypy ziemne oraz różnej długości mosty oraz jeden zakładający budowę estakady przez całą szerokość doliny (jak wcześniej zostało opisane). W lipcu 2001r. powstał „Przegląd ekologiczny wariantów koncepcji projektowanej budowy mostu przez rzekę Rospudę w ciągu obwodnicy Augustowa" wykonany przez „Areo". Należy tu zauważyć, że forma ta jest niezgodna z obowiązującym już wówczas POŚ (na które zresztą autorzy przeglądu się powołują), gdyż zgodnie z art. 237 POŚ, przegląd ekologiczny sporządza się dla obiektów już istniejących, na co również zwracają uwagę autorzy „Opinii dotyczącej Koncepcji techniczno-prawnej na budowę obwodnicy Augustowa" z Instytutu Dróg i Mostów, sporządzonej w styczniu 2002r. Sam „przegląd" posiada wiele błędów, nieścisłości i nic nie wnoszących frazesów, przykładowo już na stronie 4 w założeniach ogólnych znalazło się stwierdzenie, że „roboty prowadzone w okresie wegetacyjnym nie mogą naruszać środowiska naturalnego". Autor niniejszej pracy nie potrafi sobie wyobrazić takiej sytuacji, kiedy prowadzone prace drogowe przy realizacji mostu nie wywrą wpływu na środowisko. Dowcipem jest chyba zdanie zawarte na stronie 29: „Dlatego szczególnie istotne jest takie zaprojektowanie przejścia mostowego, aby nie zniszczyć istniejącego ekosystemu, ale go wzmocnić." Autor nie wie w jaki sposób całkowicie nowa inwestycja może „wzmocnić" tak dobrze zachowany ekosystem. Na stronach 8-9 znalazło się stwierdzenie, że dolinę w miejscu planowanej przeprawy zajmuje bezleśne torfowisko, podczas gdy fragmenty bezleśne w miejscu planowanego przekroczenia doliny położone są tylko w części centralnej położonej blisko koryta Rospudy, a znaczny obszar zajmują za to zbiorowiska leśno-torfowiskowe o charakterze przejściowym, jak również leśne zbiorowiska bagienne. Na stronie 16 omawianego „przeglądu" autorzy piszą, że dla wariantu I przeprawy przez dolinę nastąpi „zmiana bioróżnorodności i zasobów żywych" nie precyzując jednak jakiego rodzaju miałaby być to zmiana. Podobnie w rozdziale 7.3.3 znajdują się stwierdzenia, że „budowa spowoduje znaczne zajęcie terenu" czy będzie „wymagać wylesień", nie precyzując jednak na jak

dużej powierzchni, a dane takie na tym etapie powinny być podane. Bardzo wybiórczo i niekiedy z błędami został potraktowany opis stanu oraz zagrożeń dla flory i fauny. Autorzy pomijają występowanie wielu gatunków, mających swoje stanowiska na planowanej trasie obwodnicy, a podają gatunki(str. 8-9), na które planowana inwestycja nie będzie miała wpływu (np. storczyk męski *Orchis mascula*); nie różnicują zasięgu wpływu poszczególnych rozwiązań przeprawy na różne gatunki, choć oczywiste jest, że rozwiązania te zasadniczo się od siebie różnią i przykładowo wykonanie nasypu na całej bądź większości szerokości doliny będzie miało potencjalnie znacznie większy i o dużym zasięgu wpływ na warunki ekologiczne panujące w dolinie, obejmując swoim wpływem przez to wyraźnie większą liczbę taksonów, niż wykonanie estakady o podobnej długości. Dziwi za to nadmiernie, zdaniem autora, rozbudowana analiza sporządzona dla każdego wariantu klimatu akustycznego, z której jedynym wnioskiem jest to, że dla terenów doliny nie ma określonych prawem wymogów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu, a zastosowanie ewentualnych zabezpieczeń akustycznych wiązałoby się zdaniem autorów „przeglądu" z „konfliktem z wymaganiami krajobrazu" (nie sprecyzowanym już bliżej), choć jak wspomniane jest na samym początku tegoż opracowania, „obszar doliny jest wybitnie wrażliwy na hałas". Przez całe opracowanie przewija się (np. str. 10-11, 29, 38, 77) przepisany całkowicie z publikacji prof. Sokołowskiego „Zbiorowiska roślinne projektowanego rezerwatu Rospuda w Puszczy Augustowskiej" (Sokołowski, 1996) następujący fragment: „Istniejący układ hydrologiczny decyduje o trwałości występujących tu licznych torfowiskowych zbiorowisk roślinnych z wieloma rzadkimi i prawnie chronionymi gatunkami. Wynika to z jego rozległości i naturalnego, zupełnie nienaruszonego układu stosunków wodnych. Każde naruszenie istniejącego naturalnego układu stosunków wodnych w jakiejkolwiek części doliny, szczególnie w dolnej części rzeki, spowoduje daleko idące zmiany warunków ekologicznych i zanik na dużym obszarze torfowiska zbiorowisk torfowiskowych, odznaczających się dużą wrażliwością na wszelkie zmiany stosunków wodnych. Dlatego swoją wysoką wartość przyrodniczą dolina Rospudy może zachować wyłącznie pod warunkiem objęcia ochroną całego torfowiskowego systemu doliny aż po jezioro Rospuda. Jedynie w takich granicach możliwe jest trwałe utrzymanie naturalnego układu warunków hydrologicznych." Fragment ten często nie jest opatrzony jakimkolwiek komentarzem odnoszącym zawarte w nim stwierdzenia do analizowanej przez autorów sytuacji. Dodatkowo na stronie 10 „przeglądu" została umieszczona mapka sytuacyjna do której nie ma żadnego opisu ani odniesienia

w tekście, również całkowicie skopiowana z wyżej wymienionej publikacji prof. Sokołowskiego, jednakże pozbawiona oryginalnego opisu (Ryc.1 Położenie rezerwatu Rospuda). Brakuje przy tym jakiejkolwiek wzmianki, skąd wyżej wymieniony tekst i mapka pochodzą, nawet w umieszczonym na końcu opracowania spisie wykorzystanej literatury. Paradoksalnie na każdej stronie (stopka) omawianego „przeglądu ekologicznego" wykonanego przez firmę Areo znajduje się następująca klauzula: „Dokumentacja chroniona prawem autorskim Dz.U. Nr 24 poz.83 z dnia 23.02.1994r. Wszelkie udostępnianie osobom trzecim zabronione." Nie dziwi autora sprzeczna z POŚ (Dział IV Informacje o środowisku Rozdział 1 Dostęp do informacji Art. 19.2 ust. 14) wspomniana klauzula, ponieważ w przypadku, kiedy autorzy sami popełnili plagiat odnosząc z jego tytułu bardzo wymierne korzyści, próbują ten fakt ukryć. Jako wariant najkorzystniejszy dla środowiska autorzy podają podwieszony most linowy bądź tunel wykonany metodą przewiertu (rozdz. 12 str. 69), ale warianty te poza tym stwierdzeniem nie zostały poddane analizie, stąd nie wiadomo na jakiej podstawie wysuwane są tego typu wnioski. Chyba raczej przypadkowo słusznym, gdyż zdaniem autora niewystarczająco uzasadnionym, wnioskiem wypływającym z powyższego „przeglądu" jest wskazanie, jako najbardziej „ekologicznego" z analizowanych wariantów przejścia doliny estakadą 10- cio przęsłową o długości 516m (wariant III). Brakuje jednak zdaniem autora możliwych wariantów samej konstrukcji estakady 10- cio przęsłowej. Mogłyby być one sporządzone w podobny sposób, jak zostało to wykonane dla przejścia przez Biebrzański PN w okolicy Sztabina (Studium architektoniczno- krajobrazowe..., 2003), gdzie analizie poddany byłby np. wpływ na krajobraz czy rozmiar zacienienia podłoża przez dany wariant estakady, co jest szczególnie istotne dla światłożądnych z reguły gatunków torfowiskowych.

Do Koncepcji obwodnicy Augustowa zostały sporządzone dwie dodatkowe ekspertyzy: opinia prof. W. Mioduszewskiego dotycząca wpływu obwodnicy Augustowa na stosunki wodne doliny Rospudy oraz sporządzona przez Instytut Dróg i Mostów w Warszawie „Opinia dotycząca Koncepcji techniczno-prawnej na budowę obwodnicy Augustowa". Zasadniczym wnioskiem wypływającym z pierwszej z tych opinii, jest dopuszczenie możliwości realizacji praktycznie jedynie wariantu III przeprawy przez dolinę Rospudy (estakada na całej szerokości), który w najmniejszym stopniu zmieniłby stosunki wodne w dolinie. Pewną alternatywą dla tego rozwiązania mógłby być wariant IIIa, jednakże tylko po wykonaniu odpowiednio dużych przejść dla zwierząt. Bardzo rzeczowa jest druga z wymienionych ekspertyz, która skupia się przede

wszystkim na analizie części techniczno- ekonomicznej Koncepcji obwodnicy Augustowa. Poddano szerokiej krytyce przedstawione do oceny założenia techniczno-technologiczne wariantów przekroczenia doliny. Autorzy tej ekspertyzy zarzucają przede wszystkim, że przedstawiona im Koncepcja... nie odnosi się do szczegółowych warunków geotechnicznych występujących w dolinie Rospudy, a mianowicie występowania znacznych pokładów torfu o wyjątkowo niskiej nośności (odbiegającej od typowych torfów). W związku z tym pewne rozwiązania techniczne nie mają w danej sytuacji uzasadnienia, np. stosowanie tzw. nasypów pływających, które będą osiadały nierównomiernie przez długi czas. Złym rozwiązaniem z technicznego punktu widzenia są również proponowane nasypy z krótkimi odcinkami mostowymi, gdyż wypierane przez nasyp pokłady torfu mogą poważnie uszkodzić pale mostu. Ponadto zdaniem autorów budowa estakady wcale nie musi być droższa, gdyż istnieją metody obniżania kosztów jej budowy. W ocenianej koncepcji autorzy wychwycili również wiele błędów, m.in. absurdalne propozycje wykonania pali i przyczółków w dolinie w okresie zimowym wykorzystując możliwość dojazdu po zmarzlinie czy propozycje wykonania w nasypach przejść dla zwierząt o wymiarach 2x2m. Szeroko skrytykowana została również końcowa wycena kosztów poszczególnych wariantów, która wg autorów omawianej opinii wyraźnie preferuje wariant IIIa. Skorygowana ocena finansowa prawdopodobnie uzasadniałaby wybór niskiej estakady stalowej przekraczającej całą dolinę. Przedstawione koszty poszczególnych wariantów nie mogą służyć za podstawę przy wyborze ostatecznego rozwiązania. Końcowym wnioskiem z tej ekspertyzy jest konieczność sporządzenia poprawionej koncepcji, uwzględniającej wszystkie zawarte uwagi. W szczególnych warunkach doliny Rospudy przekroczenie jej na całej szerokości estakadą nie jest zatem „ukłonem" w stronę ochrony środowiska, lecz wynika z uwarunkowań technicznych i ekonomicznych. Ostatecznie po skorygowaniu założeń koncepcji dotyczących przekroczenia doliny Rospudy w ciągu obwodnicy Augustowa wariant III- estakada 10-cio przęsłowa została zatwierdzona i przyjęta do realizacji.

W 2003r. po uzyskaniu niezbędnych uzgodnień na podstawie wniosku GDDKiA w Białymstoku z załączonym raportem OOS została wydana decyzja o WZiZT dla planowanej obwodnicy. Wątpliwości autora budzi rzetelność wykonania jednej z głównych podstaw do wydania decyzji o WZiZT, mianowicie raport OOS sporządzony przez firmę „Areo" z Białegostoku (Raport OOS obwodnicy Augustowa... Areo, 2002). Posiada on, zupełnie zresztą jak i poprzednie dokumenty wykonane przez tę firmę, szereg błędów, nieścisłości, zdań i zwrotów nie wnoszących

żadnej treści. Najpoważniejszym z nich jest przeanalizowanie tylko jednego wariantu- proponowanego przez inwestora i zgodnego z MPZP Miasta Augustów oraz gmin Augustów i Nowinka. Ustawa POŚ, zgodnie z którą raport ten miał zostać wykonany, dokładnie określa zakres raportów i zgodnie z Art.52.1 pkt.3 należy sporządzić „opis analizowanych wariantów, w tym: wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia oraz wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru". Wariant zerowy został szeroko scharakteryzowany, choć nie posiada opisu elementów przyrodniczych i wpływu na nie obecnie istniejącej trasy. Całkowicie zabrakło już wymaganego opisu wariantu „najkorzystniejszego dla środowiska" z jakimkolwiek uzasadnieniem jego wyboru. Na stronie 29 raportu znajduje się tylko tytuł podrozdziału: „Opis wariantu najkorzystniejszego dla środowiska" pod którym znajduje się lakoniczne zdanie: „Wariantem przebiegu trasy obwodnicy Augustowa najkorzystniejszym dla środowiska byłby jej przebieg omijający obszary cenne przyrodniczo jakim jest dolina rzeki Rospudy." Dalsza część tego podrozdziału jest jedynie uzasadnieniem wyboru wariantu proponowanego do realizacji, który jak piszą autorzy tego raportu „jest najkorzystniejszy dla środowiska spośród przedstawionych zespołowi oceniającemu." Jest to oczywiste zaprzeczenie wcześniejszego stwierdzenia. Ponadto na następnej stronie w tym samym podrozdziale, jak i wielu innych miejscach raportu, autorzy piszą, że trasa przebiegu obwodnicy Augustowa dla której wykonuje się raport przecina dolinę Rospudy w najwęższym z możliwych miejsc, co jest oczywistą bzdurą. Szerokość doliny była mniejsza zarówno w wariancie I jak i III, pomijając już fakt, że są miejsca nie objęte wariantowaniem, gdzie jej szerokość wynosi tylko 100-150m. Ponadto czytając dalej można się dowiedzieć, że planowana estakada 10- cio przęsłowa „nie naruszy warstw gleb organicznych (torfów)" (a więc chyba musiałaby być wisząca, gdyż w każdy inny sposób będzie musiała być posadowiona na filarach przebijających pokłady torfu) oraz że „zachowa dotychczasowy stan flory i nie będzie powodowała naruszania ich zasobów", co prawdopodobnie mogłoby mieć miejsce tylko w przypadku realizacji mostu wiszącego nad całym obszarem doliny, ponieważ w innym przypadku realizacja estakady, choć w dużo mniejszym stopniu niż wykonanie nasypu, ale również wpłynie na stan flory w dolinie, szczególnie w jej najbliższym otoczeniu. Autorzy analizując jedynie wariant proponowany do realizacji powołują się przy tym również na zapisy zawarte w MPZP, które ich zdaniem ograniczają możliwość analizy innych wariantów, co nie jest prawdą, gdyż warianty analizowane w raporcie OOS na etapie WZiZT nie muszą być

zgodne z MPZP. Bardzo często nadmiernie rozbudowana jest część opisowa, dla której nie ma później żadnej analizy i wniosków. Wyjątkowo źle i wybiórczo został sporządzony opis elementów przyrodniczych środowiska, w tym szczególnie fauny i flory. Opis ten zresztą niczym nie różni się od zawartego we wcześniejszym raporcie OOS wykonanym przez tę firmę w 1997r. (opisanego wcześniej) dla potrzeb Koncepcji programowej obwodnicy Augustowa i został wykonany klasyczną metodą „kopiuj- wklej", przez co zawiera te same uchybienia, na które wskazano wcześniej i które szczegółowo zostaną omówione w dalszej części pracy. Autorzy nie wysilili się zatem przez 5 lat na poprawienie i uszczegółowienie raportu w tym zakresie, choć etap ubiegania się o WZiZT wymaga już większej szczegółowości, niż ocena wstępnej koncepcji. Rażące są również rzucające się w oczy fotografie zamieszczone w omawianym raporcie, przykładowo na stronie 81 zamieszczono fotografię podpisaną jako miodokwiat krzyżowy *Herminium monorchis*, jednak z całą pewnością nie przedstawia ona tego gatunku, a najprawdopodobniej innego storczyka-kukułkę krwistą *Dactylorhiza incarnata* bądź kukułkę plamistą *Dactylorhiza maculata*. Podobnie zamieszczone na stronach 98 i 99 fotografie pokazujące przykłady przejść dla zwierząt są wg autora wzorami, jak takich przejść nie należy robić. Dla przykładu zdjęcie nr 9 ze strony 99 przedstawiające górne samodzielne przejście dla zwierząt nad autostradą jest zbyt wąskie i zupełnie pozbawione drzew i krzewów, a jedyną pokrywę roślinną stanowi trawa. W rozdziale dotyczącym potencjalnych konfliktów społecznych na str. 90 pisząc o organizacjach ekologicznych autorzy ani słowem nie wspomnieli o podstawowej przyczynie wynikłego konfliktu, czyli o ryzyku wystąpienia poważnych strat walorów przyrodniczych, w tym uszczuplenia jedynej w kraju populacji miodokwiatu krzyżowego *Herminium monorchis*, pisząc jedynie, że organizacje te są przeciwne rozwojowi dróg w kraju w ogóle i niedocenianiu innych form transportu.

Na całym etapie planowania inwestycji zauważalne jest niedocenianie przez autorów innych występujących na trasie planowanej inwestycji obiektów cennych przyrodniczo, jak dolina rzeki Zelwianka, Bagno Kamienicze, Siemianowe Bagno czy dolina rzeki Szczeberka. Na obszarach tych występują grunty organiczne (głównie pokłady torfu) o miąższości średnio 1-2m, (do 4-5m w zagłębieniach bezodpływowych) które inwestor planuje przekraczać nasypami ziemnymi. Samo przekroczenie rzek Zelwianki i Szczeberki ma się odbyć za pomocą betonowych mostów o szerokości 13,2m. Obszary dolin tych rzek stanowią lokalne korytarze ekologiczne, wykorzystywane m.in. przez drobne ssaki, bobry, sarny czy ptaki. Tereny Bagna Kamienicze i

Siemianowego Bagna pokrywają lasy o charakterze bagiennym (bory bagienne, olsy, świerczyny na torfie) z miejscami o charakterze torfowisk wysokich i przejściowych, na których planowane było utworzenie użytków ekologicznych. Lasy te jako tereny podmokłe, niechętnie odwiedzane przez ludzi, a w niektórych porach roku praktycznie zupełnie niedostępne, są ostojami bardzo rzadkich gatunków fauny, w tym szczególnie awifauny. Swoje gniazda zakładają tu m. in. trzmielojad, bielik, orlik krzykliwy czy gatunki bardziej pospolite, jak myszołów. Spotkać tu można również tokujące głuszce (Osojca inf. ustna lipiec 2005). Autorzy raportu piszą wprawdzie, że wskutek budowy nasypu wystąpią zakłócenia warunków wodnych (lokalne podtopienia czy nadmierne przesuszenia gruntu) przez co może zostać znacznie zdegradowana flora i roślinność tych terenów, przerwane zostaną lokalne korytarze ekologiczne, zostaną porzucone gniazda ptaków w otoczeniu obwodnicy, to jednak nie ma ani słowa o tym, jak skutecznie zminimalizować te negatywne skutki. Dziwi również, że dla Rospudy, choć jest to najważniejszy obiekt przyrodniczo cenny na trasie obwodnicy, zostało przeprowadzone szereg analiz i różnych wariantów przekroczenia, zaś dla Szczeberki i Zelwianki nie. Bezkrytycznie zgodzono się na proponowane warunki przekroczenia dolin tych rzek, choć oceniono, że wywrą one bardzo negatywny wpływ na dotychczasowe funkcjonowanie ekosystemów. Zupełnie również zostały pominięte inne niż rośliny naczyniowe i kręgowce grupy organizmów, np. mszaki, porosty, grzyby, bezkręgowce. Brakuje nawet wzmianek o tym, że autorzy nie dotarli do odpowiednich materiałów na ten temat.

Po wydaniu decyzji WZiZT, zaskarżonej przez dwie organizacje ekologiczne, przystąpiono do dalszego etapu przygotowywania inwestycji. Raport OOS celem uzyskania pozwolenia na budowę został sporządzony w kwietniu 2004r. przez firmę „Areo" w Białymstoku, choć brak dotąd (listopad 2005r.) samego wniosku o pozwolenie na budowę i decyzji w tej sprawie. Dokument ten posiada szereg uchybień, podobnie jak przedłożony na etapie WZiZT. Nie został on sporządzony w trybie tzw. specustawy, zatem zgodnie POŚ również powinien posiadać opis wariantów wraz z uzasadnieniem wyboru wariantu wybranego do realizacji, czego w omawianym raporcie zupełnie nie ma. Szczególnie źle, podobnie jak w poprzednich raportach OOS wykonanych przez tę firmę (Raport OOS obwodnicy Augustowa ... Areo, 1997, 2002) została sporządzona część dotycząca walorów przyrodniczych, będąca bardzo niespójna i zawierająca wiele błędów, ogólników i zdań bez żadnego sensu, co obrazuje dobitnie, że sporządzający ten i poprzednie raporty nie wykazują (bądź nie chcą) wiedzy o faunie i florze. Znaczna jej część nie różni się niczym od zawartych w

wyżej wspomnianych raportach. Dla przykładu warto podać choćby tabelę nr 6 ze strony 26 zatytułowaną „Cenne gatunki flory na obszarze przebiegu i oddziaływania trasy”. Pomijając już fakt, że nadal pominięto występowanie szeregu gatunków a dla wszystkich wymienionych zostały podane wyłącznie nazwy łacińskie, to sposób ich zakwalifikowania do poszczególnych kategorii (wymagające międzynarodowej ochrony, zagrożone w Polsce, rzadkie w Polsce, inne ważne) jest raczej przypadkowe, choć już w 2001r. została wydana nowa PCKR (Kaźmierczakowa, Zarzycki red., 2001). Przykładowo nie wiadomo dlaczego w kategorii „wymagające ochrony międzynarodowej” znalazł się wyblin jednolistny *Malaxis monophyllos*, który takiej ochrony nie wymaga, a nie znalazła się tam (umieszczona w nic nie mówiącej kategorii „inne ważne”) skalnica torfowiskowa *Saxifraga hirculus*, chroniona przez Konwencję Berneńską i DS. Niewłaściwie została także zaklasyfikowana lilia złotogłów *Lilium martagon* i kruszczyk błotny *Epipactis palustris* (umieszczone nie wiedzieć czemu w kategorii „zagrożone w Polsce”), jak również bardzo rzadka w kraju turzyca życicowa *Carex loliacea*, będąca gatunkiem „innym ważnym” zamiast zagrożonym. Podane informacje są sprzeczne z informacjami zawartymi we wnioskach (str. 108) oraz streszczeniu, że nie stwierdzono na trasie bezpośredniego przebiegu obwodnicy egzemplarzy roślin objętych ochroną gatunkową zatem nie trzeba będzie ich przesadzać, zgodnie z zapisami WZiZT. Nowym, w porównaniu do poprzednich raportów, ale całkowicie źle napisanym elementem jest krótki wstęp do opisu flory i roślinności ze strony 24 (rozdz. 3.3) znajdującej się na obszarze przebiegu obwodnicy. Wymienione gatunki roślin nijak mają się do umieszczonych dalej w tabeli 6, jak również wiele z nich nie występuje bezpośrednio na trasie ani w strefie spodziewanego oddziaływania obwodnicy, jak np. wierzba borówkolistna *Salix myrtylloides*, pióropusznik strusi *Matteucia struthiopteris* czy cis *Taxus baccata*. Zupełnie bez sensu jest zawarte stwierdzenie, że występują tu „storczyki i kruszczyki”, bowiem wszystkie kruszczyki są storczykami (choć nie należą do rodzaju storczyk *Orchis*). W tabeli zawierającej typy zbiorowisk roślinnych zupełnie pominięte zostały zbiorowiska torfowiskowe z klasy *Scheuchzerio- Caricetea nigrae* (Matuszkiewicz W., 2002), a zostały włączone do szuwaru trzcinowego *Phragmitetum communis*, który należy jednak do całkowicie innej klasy- *Phragmitetea*. Absurdalne jest pisanie, że strefa oddziaływania obwodnicy ograniczy się tylko do miejsc posadowienia filarów estakady i pomostu roboczego wraz z pomocniczym. Zupełnie został pominięty wpływ na najwrażliwsze (a więc praktycznie wszystkie torfowiskowe gatunki roślin) zacienienia spowodowanego przez

estakadę, ewentualnych zmian siedliskowych spowodowanych tym faktem oraz w połączeniu z lokalnym odwodnienie w czasie budowy. Nie została przyjęta żadna potencjalna strefa oddziaływania, ograniczone się tylko do stwierdzenia, że estakada nie spowoduje znaczących zmian hydrologicznych w obrębie całej doliny. Równie fatalnie zostały sporządzone i umieszczone w raporcie chyba tylko w ramach żartu, tabele nr 7 i 8, wymieniające gatunki fauny występujące w obrębie oddziaływania obwodnicy. Tabela 7, odmiennie od tab.8, jest nowym elementem w porównaniu z poprzednimi raportami OOS (Raport OOS... Areo, 1997, 2002) i nazwy umieszczonych tam gatunków są już podane również po polsku. Niemniej jednak zastanawia wybiórczość doboru gatunków, jaką zastosowali autorzy raportu. Przykładowo obwodnica oddziaływać będzie zgodnie z tab. 7 zaledwie na cztery gatunki owadów, m.in. turkucia podjadka *Gryllotalpa gryllotalpa*. Przy zastosowaniu tego typu klasyfikacji autor niniejszej pracy nie rozumie tylko, dlaczego nie zostały umieszczone inne gatunki owadów, których obecność w strefie oddziaływania planowanej inwestycji sam doświadczył, np. komarów i gzów, które można by umieścić w tej tabeli używając tylko nazw łacińskich, tak aby nikt nie wiedział o co chodzi. Równie dowcipnie zostały wpisane gatunki w pozostałych grupach systematycznych, choć poza gatunkami bardzo pospolitymi, które zdaniem autora zapewne zostały umieszczone w tabeli z wykorzystaniem pierwszego lepszego przewodnika do rozpoznawania zwierząt na wycieczce, zostały umieszczone gatunki bardzo rzadkie: jak np. cietrzew *Tetrao tetrix* czy żółw błotny *Emys orbikularis*, które na danym obszarze zgodnie z wiedzą autora nie występują. Znajdująca się zaraz poniżej tab. 7 tabela 8, jest prawie dokładną kopią z poprzednich raportów. Zmieniono tylko bezsensowny tytuł, z: „Rzadsze i interesujące gatunki fauny" (interesujący jest każdy gatunek, zależnie od punktu widzenia) na: „Zagrożone gatunki fauny". Taksony umieszczone w tej tabeli nie zawierają się w tabeli poprzedniej, a powinny, na co wskazują tytuły obu tabel. Zupełnie jak w przypadku flory, gatunki tu zamieszczone zostały pogrupowane wg klucza znanego (a niestety nie podanego) tylko autorom raportu. Autor niniejszej pracy podejrzewa, że podobnie jak w przypadku tabeli poprzedniej, wybór gatunków jak też ich klasyfikacja do poszczególnych kategorii oraz zagrożeń i ochrony opierała się głównie na przypadku, co próbowano ukryć stosując wyłącznie nazwy łacińskie gatunków. Przykładowo w kategorii wymierające i silnie zagrożone znalazła się kraska *Coracias garullus*, która od co najmniej kilkudziesięciu lat nie została stwierdzona w tej części Puszczy Augustowskiej (Głowaciński red., 2001; Tomiałojć, Stawarczyk, 2003). Za kosmetyczną

zmianę można uznać dodanie niewykazanych w poprzednich raportach OOS wilka *Canis lupus* i rysia *Lynx lynx*. W nijakiej kategorii „inne" obok gatunków rzadkich jak dzięcioł białogrzbiety *Dendrocopos leucotos* znalazła się pospolita wiewiórka *Sciurus vulgaris*. Wiele użytych nazw gatunkowych zawiera błędy (powtarzające się, zatem nie można stwierdzić, że to tylko pojedyncza „literówka"), stąd można się dowiedzieć, że trasie oddziaływania inwestycji występuje (zachowano oryginalną pisownię) np.: Canis lapus, Dendrocops leucotos, Hippophag rhamnoides czy wawrzynek wilcze łyko. Tabele dotyczące zarówno fauny jak i flory pozbawione są jakiegokolwiek, mniej lub bardziej sensownego, komentarza, co jest niedopuszczalne. Na podobnej zasadzie, czyli zupełnej przypadkowości przy wypisywaniu z podręcznego przewodnika, zostały określone gatunki proponowane do nasadzeń dogęszczających (a więc sadzonych w lesie pod okapem istniejącego drzewostanu) zawarte w tab. 11 na str. 43. Wbrew zapisom WZiZT, które zabraniają używania gatunków, na których chętnie żerują ptaki (berberys, głóg, jarząb pospolity i inne owocowe), wszystkie te gatunki pojawiły się w tej tabeli. Również wbrew zapisom WZiZT, jak również licznym stwierdzeniom zawartym w raporcie (np. str. 43, 75) nie zaprojektowano gatunków, które naturalnie występują w okolicznych lasach z uwzględnieniem wymagań siedliskowych i roli jaką mają pełnić. Niezgodność siedliskowa i zasięgów naturalnego występowania proponowanych gatunków jest ogromna. Przykładowo na wszystkie siedliska (wydzielono tylko trzy: borowe, grądowe i olsowe) proponuje się chronionego i występującego naturalnie tylko na wybrzeżu rokitnika zwyczajnego *Hippophaë rhamnoides*, który jest silnie światłożądny. Inną równie bezsensowną propozycją wykorzystania na zieleń dogęszczającą w grądzie jest ściśle chroniona wisienka karłowata (stepowa) *Cerasus fruticosa*, silnie światłożądna, występująca głównie w południowo- wschodniej części kraju i narażona na wyginięcie (Kaźmierczakowa, Zarzycki, 2001), czy raczej o rachitycznym pokroju wawrzynek wilczełyko *Daphne mezereum*, nota bene również chroniony. Autor jest przekonany, że po próbie wykonania nasadzeń wg propozycji zawartej w raporcie OOS zostałyby wydane tylko pieniądze, bez żadnego efektu. Autorzy raportu na str. 32 nie wiadomo dlaczego wypisują listę (skopiowaną zapewne ze standardowego formularza danych N2 umieszczonego na stronie internetowej MŚ) gatunków ptaków występujących na terenie OSO Puszcza Augustowska, pozbawioną jakiegokolwiek komentarza w odniesieniu do planowanej inwestycji. Dodatkowo umieszczają w tytule do tej listy, że poza wyliczeniem znajduje się też ocena znaczenia obszaru dla tych gatunków, czego w

rzeczywistości jednak zabrakło. Opisując na str. 34 faunę Puszczy Augustowskiej sporządzający raport piszą, że występują tu takie gatunki jak: „orlik, sowa, jaskółka, traszka" jak również „liczne gatunki owadów, chrząszczy, motyli i muchówek" (bez komentarza). Opisując oddziaływanie na faunę, zupełnym nieporozumieniem jest pisanie, że obwodnica nie wpłynie znacząco na gatunki szybko poruszające się przez jezdnię, jak np. lis. Tym bardziej jest to niepotrzebne, że cała trasa na odcinku leśnym i w bezpośrednim sąsiedztwie lasu będzie obustronnie ogrodzona. Na stronach 28-29 raportu znajduje się skopiowany ze strony internetowej http://www.bagna.pl tekst dotyczący walorów florystycznych i roślinności doliny Rospudy, (pozbawiony jedynie odwołań do źródeł). Nie zostało podane w wykorzystanych materiałach źródło pochodzenia tych danych, co należy uznać za plagiat. Ogólnie cały dokument, szczególnie z zakresu informacji przyrodniczych jest niespójny, posiada wiele błędów, sprzecznych ze sobą stwierdzeń, zdań (czy nawet podrozdziałów) nic nie wnoszących, nie popartych żadną treścią bądź nie związanych z tematem, czego można by podać jeszcze wiele przykładów. Wyraźnie zbagatelizowano także rolę wpływu wykonywania wykopów i nasypów ziemnych. Wymiana gruntów organicznych do głębokości nawet 2-2,5m. ma się odbyć na odcinku ponad 4km, co spowoduje znaczne zmiany stosunków wodnych, a przez to i siedlisk na przylegającym obszarze, zwłaszcza na odcinkach przebiegających przez Bagno Kamienicze, Siemianowe Bagno czy dolinę Szczeberki i Kamiennego Brodu (Zelwianki). Poza estakadą zaprojektowane zostało tylko jedno samodzielne górne przejście dla dużych ssaków, pozostałe są to przejścia łączone z przejazdami dla dróg lokalnych i leśnych. Skuteczność przejść łączonych jest prawie żadna (Jędrzejewski i in., 2004). Stwierdzenie, że estakada zapewni całkowitą łączność dla dużych ssaków w obrębie doliny, nie może odnosić się do wszystkich gatunków, jak np. rysia *Lynx lynx*, który wyraźnie unika terenów podmokłych (Jędrzejewska, Jędrzejewski, 2001), jak również małych ssaków nadrzewnych, dla których obwodnica będzie barierą praktycznie nie do pokonania. Ponadto jak wynika z samego już raportu OOS, nie zostały spełnione niektóre zapisy WZiZT: przykładowo brak informacji w projektach o wyznaczeniu miejsc przeznaczonych na bazy transportowe i place budowlane poza dolinami rzek i strefą ochronną Jez. Necko czy o stopniu spełnienia zapisu o sporządzeniu planu organizacji robót uwzględniającego okres wegetacyjny i okres lęgowy ptaków. Zdaniem autora w takiej postaci raport ten nie powinien być przyjęty jako podstawa do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę ani żadnej innej decyzji w sprawie obwodnicy.

W międzyczasie jednak zmieniły się uwarunkowania prawne, szczególnie w zakresie ochrony przyrody. Mianowicie w kwietniu 2004r. została uchwalona nowa UOP, która wprowadziła nową obszarową formę ochrony przyrody- obszary N2. Autorowi wydaje się, że ustanowienie N2 zaskoczyło GDDKiA w Białymstoku, które nie było szczególnie przygotowane do ograniczeń wprowadzanych przez UOP. Dolina Rospudy, dotychczas nie objęta żadną rygorystyczną formą ochrony (obszar chronionego krajobrazu jak i strefa ciszy są formami o słabym reżimie ochronnym) została włączona do sieci N2 jako część OSO Puszcza Augustowska, a ostatnio również jako fragment SOO Ostoja Augustowska. Jak zostało wcześniej opisane, ustanowienie obszaru N2 wiąże się ze znacznymi ograniczeniami w stosunku do nowych inwestycji mogących wpłynąć na ten obszar, a do takich niewątpliwie należy planowana obwodnica Augustowa. Przeprowadzenie obwodnicy w obecnym kształcie wpłynie na gatunki chronione w ramach DP i DS, w tym również na siedliska priorytetowe. Wzrósł też przez to całkowity koszt inwestycji, ponieważ dotychczas nie uwzględniano w nim kosztów kompensacji przyrodniczej, niezbędnej przy realizacji tego typu przedsięwzięcia przez obszar N2. Innym problemem, który wyniknął wskutek uchwalenia nowej UOP było wydanie nowego rozporządzenia w sprawie gatunków roślin objętych ochroną gatunkową. Poza poszerzeniem listy chronionych gatunków torfowiskowych, wprowadzono ochronę strefową wybranych gatunków. Jednym z nich jest miodokwiat krzyżowy *Herminium monorchis*, dla którego wielkość strefy ochronnej określono jako „całe torfowisko, na którym występuje". Sformułowanie to jest nieprecyzyjne, stąd jeśli interpretować je dosłownie, należałoby objąć ochroną cały kompleks torfowiskowy doliny Rospudy (ok. 600-700ha) mniej więcej od Świętego Miejsca lub jak proponują CMOK i PNRWI od ostatniego mostu na Rospudzie (okolice uroczyska Młyńsko) do ujścia Rospudy, gdyż tworzy on jednolitą całość (Ryc.7; zał. 8). W ten sposób planowana inwestycja kolidowałaby z kolejną formą ochrony przyrody, jaką jest strefa ochronna. Według autora niniejszej pracy, nawet w przypadku utworzenia strefy ochronnej o znacznie mniejszym zasięgu, powinna ona objąć strefę o promieniu co najmniej 500-750m. od granic stanowiska tego gatunku, zatem w „okrojonej" wersji strefa ochronna i tak kolidować będzie z planowaną inwestycją. W listopadzie 2004r. wyżej wymienione organizacje złożyły do WKP w Białymstoku wniosek o utworzenie takiej strefy ochronnej, który poparli również niezależni naukowcy (Czerwiński, Adamowski, Wołkowycki, 2005) stwierdzając poprawność wyznaczonej strefy (Ryc. 7), jednakże dotychczas nie została ona utworzona. Latem

2005r. na zlecenie WKP w Białymstoku prof. A. W. Sokołowski dokonał inwentaryzacji populacji tego gatunku, na podstawie której WKP ma wyznaczyć wspomnianą strefę, jak również określić niezbędne zabiegi ochrony czynnej, która jednak wg autora nie jest potrzebna. Jednocześnie WKP przyznaje, że populacja tego gatunku może być zagrożona poprzez realizację obwodnicy Augustowa i w związku z tym zezwolił na zastosowania ochrony ex-situ, polegającej na przeniesieniu części osobników na inne stanowiska położone na terenie Wigierskiego PN (Krzysztofiak, Romański, 2005).

Realizacja obwodnicy Augustowa w przyjętym wariancie w zasadzie przesądza przebieg VB na odcinku Suwałki –Augustów, jak również w znacznym stopniu wpływa na zasadność wyboru budowy obwodnicy Suwałk po stronie wschodniej, preferowanej dotąd przez GDDKiA. W najnowszym dostępnym autorowi dokumencie na ten temat, tj. wykonanym przez Transprojekt Warszawa „Opracowaniu analizy porównawczej wykonalności budowy drogi ekspresowej S-8 na odcinku Suwałki- Augustów", wyraźnie najtańszy jest wariant II wykorzystujący obecnie (listopad 2005r.) przyjętą do realizacji obwodnicę Augustowa oraz wschodnią obwodnicę Suwałk. Wariant I wykorzystujący przejście przez Raczki i zachodnią obwodnicę Suwałk jest potencjalnie droższy od poprzedniego o 13% (ok. 135 mln. zł). Jednakże w przypadku wyboru zachodniej obwodnicy Suwałk przejście przez dolinę Rospudy wg dotychczasowej koncepcji obwodnicy Augustowa jest ekonomicznie porównywalne, gdyż wariant ten (IV) jest nieco droższy od wariantu przez Raczki, tj. różnica ta wynosi tylko ~12mln. zł (1,3%), a zatem w granicach błędu statystycznego. Duża różnica pomiędzy wariantem I a II wynika w głównej mierze z różnicy długości trasy: wariant II jest wyraźnie krótszy (36km w stosunku do 44,25km dla wariantu I). Wszystkie warianty niewiele się różnią pod względem przewidywanego natężenia ruchu, jak i rozprzestrzenianiem się hałasu i wibracji. Zasadnicze różnice pomiędzy dwoma głównymi wariantami: I i II, polegają na potencjalnych konfliktach z lokalnymi społecznościami na trasie ich przebiegu oraz z obszarami chronionymi. Wariant I przebiega w większości przez tereny leśne Puszczy Augustowskiej, a na pozostałym odcinku znajduje się mało zabudowy i działek rolniczych. Wariant ten w znacznym stopniu wykorzystuje istniejący ślad drogi krajowej nr 8. Pod względem przyrodniczym jest jednak potencjalnie bardzo konfliktowy: przecina ze wszystkimi tego konsekwencjami (opisanymi ogólnie wcześniej) obszar Puszczy Augustowskiej objętej ochroną w ramach sieci N2, w tym unikalne torfowiska w dolinie Rospudy oraz przebiega w bliskiej odległości od Wigierskiego PN. Do

wycięcia zostałby przeznaczony także znaczny odcinek drzewostanu. Wariant I (przez Raczki z zachodnią obwodnica Suwałk) omija wymienione wyżej fragmenty Puszczy Augustowskiej, ale jest znacznie dłuższy i bardziej konfliktowy pod względem społecznym, ponieważ nie mogąc wykorzystać z przyczyn technicznych istniejących dróg nr 664 i 655 należałoby wybudować całkowicie nową drogę na terenach użytkowanych rolniczo. Wiązałoby się to z przecięciem bardzo dużej liczby działek (ok. 850 wg danych z omawianego opracowania) i związanymi z tym ogromnymi problemami związanymi z dokładnym ustaleniem przebiegu trasy i wykupem, jak również ze znacznie większą uciążliwością akustyczną (szacowany odcinek trasy z niezbędną długością ekranów akustycznych to ok. 10km, dla porównania dla wariantu II ~5,5km). Niestety autorzy nie sporządzili już takiego oszacowania dla wariantu II i IV. To nie jedyne braki i uchybienia, których dopuścili się autorzy tego opracowania. Choć autor niniejszej pracy nie jest kompetentny, aby oceniać jego całość, a w szczególności aspekt ekonomiczno-techniczny, to jednak rzucają się w oczy pewne niedociągnięcia we fragmentach dotyczących kwestii przyrodniczo- społecznych, na które autor zwraca szczególną uwagę. W omawianej analizie porównawczej przy ocenie ekonomicznej poszczególnych wariantów z kosztów środowiskowych wzięto pod uwagę jedynie mniejsze zużycie paliw, a przez to i emisje zanieczyszczeń. Brak jest informacji o ewentualnych innych kosztach środowiskowych, w tym niezbędnej przy wpływie na obszary N2 kosztów kompensacji przyrodniczej, nie wspominając już o zwiększonej śmiertelności zwierząt (a przez to także wypadków), konieczności wygrodzenia drogi na obszarach leśnych i bezpośrednio z nimi sąsiadujących, większej liczby przejść dla zwierzyny, zmniejszeniu walorów krajobrazowych czy rekreacyjnych. Koszty wypadków drogowych oszacowane zostały jedynie na podstawie strat materialnych i liczby rannych i ofiar śmiertelnych, brak najmniejszej wzmianki o kosztach likwidacji potencjalnych NZŚ. Błędy występują zresztą na samym początku, gdyż przy wyróżnianiu poszczególnych wariantów, taki sam opis zastosowano dla wariantu II i IV, co każe szukać właściwej intencji autorów w tekście. Niedopuszczalne z punktu widzenia autora są częste „pomyłki" spotykane w opisie terenu objętego zakresem opracowania. Spotyka się zatem (zachowano oryginalną pisownię): Puszczę Romnicką (powinna być Romincka), Wzgórza Szewskie (zamiast Szeskie) czy obuwnika pospolitego (powinien być obuwik pospolity). Można się także dowiedzieć (opracowanie to zostało sporządzone w kwietniu 2005r.), że „Suwałki są siedzibą władz województwa sięgającego na zachód poza Wielkie Jeziora Mazurskie w dawnych Prusach

Wschodnich". Tego typu stwierdzenia machinalnie przepisane ze starego wydania „Geografii regionalnej Polski" J. Kondrackiego bez niezbędnej aktualizacji sprawiają, że czytając takie opracowanie nie sposób powątpiewać w rzetelność pozostałych danych, choć mogą być one prawdziwe. Poza tym powstanie tego typu opracowania dopiero w 2005r., a więc kiedy przygotowania do realizacji obwodnicy Augustowa są w zasadzie w fazie końcowej, jest raczej tylko utwierdzaniem już podjętych wcześniej decyzji, niż rzeczywistą podstawą do ich ewentualnej zmiany.

W lipcu 2005r. białostocki oddział GDDKiA złożył do Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku wniosek o wydanie zezwolenia na realizację przedsięwzięcia, polegającego na budowie obwodnicy Augustowa przechodzącej przez obszar N2 zarówno OSO jak i SOO. Przedłożył do tego wykonany „Aneks do raportu oddziaływania na środowisko z tytułu realizacji inwestycji Obwodnica Augustowa na obszarze N2 Puszcza Augustowska." do wyżej omawianego raportu OOS z 2004r. wykonanego przez Areo. Aneks ten, będący aż blisko 150 stronicowym dokumentem, z założenia miał być wzorcową częścią raportu OOS, jako że wykonany był przez kilku pracowników Politechniki Białostockiej. W ocenie autora posiada on jednak szereg wad. Przede wszystkim jako aneks do już istniejącego raportu zupełnie niepotrzebne jest przepisywanie szeregu danych w nim zawartych niekiedy zmieniając tylko układ, zwłaszcza że w wielu przypadkach ewentualne uzupełnienia miały charakter kosmetyczny, merytorycznie zaś nie wnosiły niczego istotnego. Zwiększa to tylko niepotrzebnie objętość samego dokumentu. Zostały przy tym niejednokrotnie powielone zawarte w materiałach źródłowych błędy i niedociągnięcia. Przykładowo nie skorygowano wyboru gatunków użytych do nasadzeń dogęszczających pisząc przy tym, że gatunki te zostały dobrane właściwie i występują naturalnie w okolicznych lasach. Poza tym wiele zawartych treści stanowi tylko bezsensowne wypełnienie, np. opis roślinności jest charakterystyką zbiorowisk ogólnie występujących w Polsce i (poza fotografiami) bez odniesień do warunków miejscowych. Brakuje natomiast odniesienia do gatunków i siedlisk DS, w tym priorytetowych. Błędnie podaje się, że na obszarze doliny, choć nie w strefie oddziaływania występują gatunki priorytetowe roślin. Wymienione gatunki roślin (lipiennik Loesela, obuwik pospolity, skalnica torfowiskowa) nie są gatunkami priorytetowymi. Wiele jest także zdań i zwrotów niejasnych bądź błędnych (np. określenie „ścieżki faunistyczne" czy opis sposobu

wytworzenia się torfowiska w dolinie Rospudy) czy nic nie wnoszących do zakresu raportu. Jedynymi istotnymi elementami zawartymi w aneksie, a których nie było w raporcie OOS, są:

- opracowanie z zakresu awifauny lęgowej, oparte w głównej mierze na opracowaniu wykonanym przez E. Pugacewicza i T. Tumiela;
- stwierdzenie, że w pasie budowy obwodnicy występują gatunki chronione;
- propozycje kompensacji przyrodniczych w związku z realizacją inwestycji na obszarze N2;

Opis dotyczący awifauny lęgowej od opracowania E. Pugacewicza i T. Tumiela (Pugacewicz, Tumiel, 2005) różni się zasadniczo tylko w zakresie wniosków. Autorzy aneksu w przeciwieństwie do autorów wykorzystanego materiału źródłowego wyrażają opinię, że skutki realizacji inwestycji dla najrzadszych gatunków ptaków będą na tyle małe, że będzie można ją zrealizować. Powołują się przy tym na fakt, że istniejące stanowiska najcenniejszych gatunków ptaków są fragmentami większej populacji występującej na całym obszarze OSO Puszcza Augustowska. Mitem jest mniejszy wpływ na ptaki, które przeniosą się w inne miejsce, ponieważ takich miejsc często już nie ma, bowiem największym czynnikiem zagrażającym gatunkom w Polsce jest utrata siedlisk. Podobnie tylko prowizorycznym zaleceniem jest prowadzenie robót poza okresem lęgowym. Oszczędzi to tylko utratę już założonych lęgów, a siedliska zostaną przekształcone na stałe. Pojawiła się tu znacząca rozbieżność między stanowiskami poszczególnych NGOs (a nawet wewnątrz niektórych z nich), które dotychczas były zgodnie przeciwne realizacji tej inwestycji. Budowę obwodnicy poparło Podlaskie Towarzystwo Ochrony Ptaków oraz prof. Gromadzki, choć przedstawiciel OTOP na spotkaniu Wojewódzkiej Rady Ochrony Przyrody był temu przeciwny. Autorzy aneksu, odmiennie od informacji zawartych w raporcie OOS, piszą, że w toku badań terenowych stwierdzili występowanie w pasie budowy chronionych gatunków roślin, ale wymieniają tylko trzy z nich: kukułka krwista *Dactylorhiza incarnata,* kukułka krwista w odmianie żółtawej *Dactylorhiza incarnata subsp. ochroleuca*, kruszczyk błotny *Epipactis palustris*. Na załączonych mapach dodatkowo są już m.in. narażony na wyginięcie- kategoria VU wg PCKR (Kaźmierczakowa, Zarzycki, 2001) wielosił błękitny *Polemonium coeruleum* oraz zagrożony wyginięciem- kategoria EN wg PCKR (Kaźmierczakowa, Zarzycki, 2001), nie stwierdzony dotąd w dolinie i bardzo rzadki w NE Polsce buławnik czerwony *Cephalanthera rubra*. Dziwi również przyjęta strefa oddziaływań: dla flory i roślinności ma się ona zamknąć tylko w pasie inwestycji,

podczas gdy dla awifauny w promieniu 750m (a nawet więcej, jak to ma miejsce w przypadku bielika). Absurdalne są wyliczenia powierzchni zmian, jakie spowoduje budowa estakady, ograniczone tylko do powierzchni zajmowanej przez podpory estakady i pomostu roboczego. Wg autora strefa bezpośrednich oddziaływań (dla której powinien zostać sporządzony opis i ocena wpływu) na florę i roślinność powinna wynosić minimum 200-250m.od granicy pasa objętego pracami budowlanymi (szczególnie w dolinie Rospudy), zaś dla oddziaływań pośrednich minimum 500m. Przy czym przy sporządzaniu oceny porealizacyjnej badaniami należałoby objąć już pas o promieniu dużo powyżej 500m. do ok. 1km. (w uzasadnionych przypadkach nawet więcej). W literaturze fachowej spotyka się różne propozycje przyjmowania stref oddziaływania, wynoszące jednak zwykle w obie strony od granicy drogi od 500m. dla tzw. strefy wewnętrznej do 1km. dla zewnętrznej (Zatorska- Sadurska i in., 2005), choć również nawet do 3-5km (Bednarska i in., 2005). Wielkość stref powinna zależeć przede wszystkim od celu ochrony na danym obszarze N2 (naturalnie musi być inna dla ptaków czy siedlisk) jak i jego wagi w obrębie danej ostoi jak i całej sieci obszarów N2. Pomimo tego, że zawsze należy indywidualnie podejść do każdego przypadku i zależnie od lokalnych uwarunkowań określać potencjalne strefy oddziaływań, to zdaniem autora nie można przekroczyć pewnych ram, zarówno zbytnio je ograniczając jak i rozszerzając. Podobnie jak w raporcie OOS tak i w omawianym aneksie brak jakiejkolwiek wzmianki o wpływie zacienienia spowodowanego przez estakadę. Propozycje kompensacji przyrodniczej zawarte w aneksie są obrazem braku zrozumienia istoty kompensacji dla obszaru N2. Należy tu zwrócić uwagę, że zupełnie pominięte zostały przy tym gatunki i siedliska, w tym również priorytetowe, wymienione w DS (choć sporządzono dla nich mapy), a propozycje kompensacji odnoszą się wyłącznie do wybranych gatunków ptaków. Nie można się zgodzić na proponowane przez autorów aneksu środki typu: wykonanie waloryzacji przyrodniczej, inwentaryzacja poszczególnych zagrożonych gatunków na terenie całego OSO Puszcza Augustowska i sporządzenie propozycji stworzenia stref ochronnych wokół gniazd niektórych z nich, rozwieszenie budek lęgowych czy monitoring zagrożonych przez realizację inwestycji gniazd. Już kompletnym nieporozumieniem jest propozycja posadzenia szpaleru 30 letnich drzew lipy, klonu czy dęba, jak również nasadzeń 1-20 letnich „sadzonek" bzu i głogu. Autorzy aneksu piszą również, że kompensacje dla ornitofauny muszą być uzgadniane z WKP i z Podlaskim Towarzystwem Ochrony Ptaków. Autor rozumie potrzebę uzgodnień z WKP, ale niewiadomo dlaczego autorzy użyli słowa „muszą" zamiast np. „zalecają" w

przypadku PTOP i dlaczego akurat tej, a nie innej organizacji pozarządowej. O ile pierwsze wymienione propozycje, zdaniem autora, nie są żadną formą kompensacji i wyrażają tylko propozycje chęci zarobienia na inwestycji przez ornitologów, o tyle sugestie sadzenia szpaleru wieloletnich drzew są obrazem jedynie niewiedzy i braku wyobraźni przyrodniczej. Ponadto inne przedstawiane propozycje znacznie ingerują w dotychczasową gospodarkę leśną okolicznych nadleśnictw (przykładowo tworzenie rezerwatów czy czasowe wyłączenie z produkcji) i za bardzo nie wiadomo jak do tych pomysłów odnoszą się Lasy Państwowe. Końcowe „wskazania dotyczące ochrony przyrody" w przytłaczającej większości nie są żadnymi wskazaniami, a tylko powtórzeniami informacji zawartych w aneksie. Kontrowersyjnym (zwłaszcza na tak zaawansowanym etapie) wskazaniem jest „rozważenie(...) możliwości zastosowania bardziej ażurowych konstrukcji nasypów" (które tak naprawdę nic nie wnosi kiedy istnieje już projekt budowlany) czy służącym ochronie ptaków wymóg zastosowania oświetlenia estakady w ciągu nocy.

Dnia 12 września 2005r. Wojewoda Podlaski wydał decyzję zezwalającą na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Augustowa na terenie obszaru N2 w Puszczy Augustowskiej, powołując się przy tym na wyżej omówiony raport OOS i aneks do tego raportu. W uzasadnieniu tej decyzji organ powołuje się (miejscami błędnie, jak np. w przypadku Oceny... W. Jankowskiego 1999r.) na całą wieloletnią procedurę przygotowawczą do budowy tej obwodnicy, dla której zostało wykonane szereg raportów OOS, opinii i ekspertyz, m.in. omówione przez autora niniejszej pracy. Decyzja ta zawiera kilka błędnych sformułowań, niekiedy sprzecznych ze wcześniejszymi zapisami WZiZT. Propozycje kompensacji przyrodniczej zostały nieznacznie zmodyfikowane i nadal w wielu miejscach budzą duże wątpliwości autora co do zasadności ich realizacji w ustalonym kształcie. W wielu miejscach są one nieprecyzyjne, przez co np. nie wiadomo na jaki czas zostały zaplanowane. Ustosunkowując się do zarzutów stawianych przez NGOs, zdaniem tychże organizacji jak również zdaniem autora, organ popełnił nadinterpretację przepisu UOP, dotyczącego braku konieczności powiadamiania KE w przypadku wpływu inwestycji na siedliska priorytetowe (art.34.2), jeśli inwestycja jest realizowana w celu ochrony zdrowia i życia ludności oraz zapewnienia bezpieczeństwa powszechnego. Jak słusznie podnoszą NGOs, zastosowanie tego przepisu w odniesieniu do przedmiotowej inwestycji uzasadniałoby budowę każdej drogi na terenach chronionych, zmniejszając zanieczyszczenie powietrza oraz

prawdopodobnie liczbę wypadków na obszarach skupisk ludności. Odnosząc się do zarzutów NGOs dotyczących niespełnienia warunków POŚ w zakresie opisu wariantów, organ wydający decyzję (Wojewoda Podlaski) pisze, że „raport oddziaływania na środowisko potraktowano jako zbiór dokumentów wykonanych na przestrzeni kilkunastu lat i zamieszczonych do akt sprawy". Zgodnie z wiedzą autora dokumenty wymienione przez organ wydający decyzję nie zostały jednak udostępnione do konsultacji społecznych razem z wnioskiem GDDKiA, raportem OOS oraz aneksem do tego raportu. Stąd niedopełnienie wymogu udziału społeczeństwa w procedurze OOS powinno skutkować unieważnieniem wydanej decyzji przez organ odwoławczy. Autor niniejszej pracy pomija już przy tym fakt, że wymieniane przez Wojewodę Podlaskiego dokumenty są często tak źle wykonane (jak np. Ocena.... Jankowski, 1999r.), że nie mogą być żadną podstawą do podejmowania decyzji w przedmiotowej sprawie. Ponadto część z nich nie została wykonana zgodnie z POŚ, stąd również z tego powodu nie mogą być wykorzystane do konsultacji społecznych przy aktualnym stanie prawnym. Organizacje pozarządowe poddają w wątpliwość także podstawę prawną wydania decyzji, ponieważ w międzyczasie została znowelizowana UOP oraz POŚ, przez co zdaniem NGOs dla inwestycji tej powinno zostać przeprowadzone postępowanie celem wydania decyzji środowiskowej, zgodnie z nowymi przepisami. Zdaniem autora niespełnienie wymogów POŚ jak i błędy merytoryczne zawarte dokumentach, na których opierał się Wojewoda Podlaski, nie dają rzetelnej podstawy do podjęcia decyzji w sprawie obwodnicy.

4.3 Uwarunkowania społeczne

Planowana obwodnica Augustowa wiąże się z dużymi problemami społecznymi. Z jednej strony występują mieszkańcy Augustowa silnie odczuwający duże natężenie ciężkiego ruchu tranzytowego oraz kierowcy, którzy muszą przejeżdżać przez miasto, zaś z drugiej mieszkańcy małych okolicznych wsi, przez które ma przejść obwodnica oraz organizacje pozarządowe i naukowcy, mający na uwadze unikalne wartości przyrodnicze doliny Rospudy. Jak wcześniej wspomniano problemy transportowe Augustowa zaczęły się po przemianach politycznych na początku lat 90-tych ubiegłego stulecia, kiedy to zostały otwarte przejścia graniczne z Litwą. Brak alternatywnych rozwiązań spowodował, że cały ruch tranzytowy z tych przejść, a szczególnie przejścia w Budzisku obsługującego samochody ciężarowe, musi przechodzić przez Augustów. Jest to miasto ok. 30 tys., położone nad kilkoma jeziorami na skraju Puszczy Augustowskiej, jednego z największych kompleksów leśnych w kraju. Obecnie jest siedzibą powiatu. Augustów pełni rolę uzdrowiska oraz ważnego ośrodka turystycznego, co stanowi jedno z głównych źródeł dochodu lokalnej ludności. Ważniejszymi obiektami zainteresowania turystycznego są: jeziora położone w rejonie Augustowa, połączony z nimi oraz Biebrzą zabytkowy Kanał Augustowski, lasy Puszczy Augustowskiej oraz rzeka Rospuda, będąca jednym z najbardziej popularnych szlaków spływów kajakowych w kraju. Przyjeżdża tu nie tylko tzw. turystyka masowa związana z wypoczynkiem w okresie wakacyjnym, ale również wędkarze, myśliwi, przyrodnicy, fotografowie przyrody, żeglarze, grzybiarze. Mimo planów związanych z budową VB zgodnie z przeprowadzonymi badaniami marketingowymi Augustów nie będzie celem weekendowych odwiedzin mieszkańców Warszawy, z uwagi na zbyt dużą odległość jaka dzieli oba miasta (zastępca burmistrza Augustowa inf. ustna, 2003). Wokół Augustowa rozwinęła się także agroturystyka. Augustów jest też bardzo dobrą bazą wypadową na inne blisko położone atrakcyjne turystycznie obszary, m.in. Suwalszczyznę, Wigierski PN, Biebrzański PN czy na Litwę i Białoruś. Głównym problemem tego miasta jest obecnie potrzeba budowy obwodnicy. Konieczność przejazdu przez miasto kilku tysięcy tirów, w tym ponad 40% z przyczepami (Opracowanie analiza porównawcza wykonalności... Transprojekt Warszawa, 2005) dziennie oraz dodatkowo kilku tysięcy aut osobowych powoduje znaczną uciążliwość społeczną. Tranzyt odbywa się głównymi ulicami miasta: Wojska Polskiego, Chreptowicza, Brzostowskiego i 29-go Listopada (Ryc. 6; zał. 8), przy których często znajduje się zabudowa mieszkalna. Najbardziej negatywnie odbierany jest hałas, zanieczyszczenie powietrza i

wibracje. W powszechnej świadomości mieszkańców Augustowa obecne jest również zwiększone zagrożenie zdrowia i życia wywołane przez wyżej wymienione czynniki oraz zwiększoną wypadkowość. Poziom hałasu już w 1996r. przekraczał dopuszczalne normy dla

Ryc. 6. Ulica 29-listopada w Augustowie (fot. autor. czerwiec 2003r.).

obszaru Augustowa, szczególnie zaś w nocy (Raport OOS obwodnicy Augustowa... Areo, 1997). Przy czym z rozmów przeprowadzonych z mieszkańcami wynika, że uciążliwy jest nie tylko sam ruch ciężarowy, ale także samochodów osobowych, które mają niesprawne silniki bądź celowo przerobione układy wydechowe, przez co auta wydają wzmocnione niskie dźwięki. Zjawisko to szczególnie jest podnoszone w trakcie sezonu turystycznego przy wzmożonym ruchu. Jawi się przy tym zupełny brak w odczuciu społecznym kontroli stanu technicznego pojazdów ze względu na poziom emitowanego hałasu. Bardzo duży udział ruchu ciężarowego połączony ze złym stanem technicznym samochodów i nawierzchni, powoduje powstawanie wibracji, których uciążliwość odbierana jest tylko przez mieszkańców domów położonych najbliżej jezdni. Niemniej jednak czynnik ten może powodować uszkodzenia budynków. Kolejnym równie mocno podkreślanym przez mieszkańców Augustowa negatywnym czynnikiem związanym z brakiem obwodnicy jest zwiększone zanieczyszczenie powietrza zarówno gazowe jak i pyłowe. Podkreślana jest przy tym rola Augustowa jako uzdrowiska i obawa utraty tego statusu przez zbyt wysokie stężenia zanieczyszczeń w powietrzu. Z wymienionymi wyżej czynnikami mieszkańcy wiążą także szereg objawów złego samopoczucia, nerwowości czy wzmożenia różnych (bliżej nieokreślonych) chorób. Przy tak natężonym ruchu przez miasto zwiększa się ryzyko wystąpienia NZŚ, pomimo ze na terenie zabudowanym obowiązuje ograniczenie prędkości. Brak odpowiednich urządzeń służących

ochronie środowiska towarzyszących głównym drogom w mieście zwiększa dodatkowo potencjalne skutki wystąpienia tego typu zdarzeń. Kolejną obawą mieszkańców Augustowa jest spadek atrakcyjności turystycznej miasta przez wyjątkowo duże natężenie ruchu w okresie wakacyjnym i występujące przez to trudności z przemieszczaniem się w obrębie miasta. Jednym z argumentów mieszkańców i władz Augustowa przemawiających za budowa obwodnicy jest fakt, że obecna trasa przebiega przez Kanał Augustowski. Jednakże nawet po wybudowaniu obwodnicy obiekt ten nadal będzie przecięty przez dalej biegnącą drogę nr 8, choć już poza granicami miasta. Obecnie istniejące rozwiązania transportowe powodują także znaczne zagrożenie dla środowiska: droga nr 8 przebiega w niewielkiej odległości od jezior Necko, Rospuda i Białe. Należy również zauważyć, że w planowanym przebiegu, obwodnica Augustowa ma wyprowadzić ciężki ruch nie tylko z samego miasta (jak to było w pierwotnych planach), lecz także z miejscowości Szczebra i Nowinka. Bardzo ważnym elementem przy procesie budowy tego przedsięwzięcia jest czas. Plany budowy obwodnicy mają kilkanaście lat. Główne konsultacje związane z wyborem wariantu przyjętego do realizacji odbyły się już w latach 1995- 1997, a więc blisko 10 lat temu. O ile wówczas mieszkańcy Augustowa, jak również okolicznych miejscowości skłonni byli do zmian przyjętego wariantu, w celu potencjalnie mniejszej ingerencji w środowisko przyrodnicze (na co wskazują liczne artykuły zawarte w ówczesnej prasie lokalnej, dokumenty związane z obwodnicą czy listy i petycje mieszkańców), o tyle dziś w zasadzie jedynym ich oczekiwaniem jest jak najszybsze zrealizowanie tej inwestycji, niezależnie od uwarunkowań środowiskowych. W zasadzie stroną najczęściej oskarżaną o przeciągający się proces realizacji przedsięwzięcia są NGOs. Organizacje ekologiczne oskarżane są o celowe blokowanie inwestycji przy wykorzystaniu wszelkich dostępnych środków i stawianie ochrony przyrody ponad ochronę zdrowia i życia lokalnych społeczności. Faktem jest jednak, że tak długi proces realizacji obwodnicy Augustowa nie jest związany tylko z protestami samych NGOs. Jednym z najważniejszych czynników były i są bardzo częste zmiany w prawie, jak to zostało zarysowane wcześniej. Ponadto niezaprzeczalnym faktem jest, że w obecnie (listopad 2005r.) przyjętym do realizacji wariancie obwodnica ma przeciąć jeden z najcenniejszych i najlepiej zachowanych kompleksów torfowiskowych w kraju, charakteryzujących się unikalnymi wartościami florystycznymi. Wymaga to zastosowania specjalnych rozwiązań technicznych i technologicznych, popartych wieloma badaniami i ekspertyzami. Budowa obwodnicy oznacza również przeniesienie tych samych zagrożeń, choć na mniejszą skalę, dla lokalnych społeczności

podmiejskich wsi. Planowana inwestycja w wariancie IVL omija większość skupisk siedzib ludności i tylko czasem zbliża się do pojedynczych zabudowań. Należy zauważyć, że w pierwotnie planowanym wariancie (początek lat 90- tych ubiegłego stulecia) obwodnica miała przebiegać wg wariantu I, a więc nie obejmowała miejscowości Szczebra i Nowinka. Mimo wszystko dla części mieszkańców małych wsi stanowić ona będzie inwestycję niepożądaną, szczególnie zaś dla mieszkańców wsi Mazurki położonej między drogą 664 a Puszczą Augustowską. Przede wszystkim długotrwały jest proces wykupu gruntów od właścicieli, którzy nie chcą ich sprzedać. Dla części osób proponowana cena była zbyt niska, choć podstawowym założeniem ustalania jej wysokości była możliwość zakupienia za uzyskane z odszkodowania pieniądze innych gruntów położonych w sąsiedztwie, tak aby umożliwić normalne gospodarowanie. Niektórzy mieszkańcy powołują się także na wartości pozamaterialne, związane z długoletnią tradycją i przywiązaniem do ziemi. W sprawie wykupu gruntów toczyły się długie negocjacje i w wielu przypadkach zakończyły się rozpoczęciem procedury wywłaszczeniowej. Ponadto część mieszkańców domów położonych najbliżej planowanej obwodnicy skarży się na znaczne utrudnienia w gospodarowaniu, związanych przede wszystkim z niekorzystnym podziałem gruntów, utrudnieniami dojazdu do pól. Część obawia się wyłączenia części gruntów z pewnych kategorii użytkowania, jeśli nie w sposób prawny, w postaci obszarów ograniczonego użytkowania (kiedy przysługuje odszkodowanie), to w sposób praktyczny, gdyż jak twierdzą mieszkańcy „nikt nie kupi od nich mleka od krowy, która pasła się przy autostradzie". Niektórzy mieszkańcy (np. miejscowości Mazurki), czerpią dochody z agroturystyki i obawiają się utraty znacznej liczby przyjeżdżających turystów, którzy nie będą chcieli wypoczywać w pobliżu obwodnicy. Poza tym mieszkańcy niechętnie podchodzą do konieczności zwracania się do urzędów o ewentualne odszkodowania z tytułu zmniejszenia wartości gruntów położonych przy obwodnicy, woleliby, aby załatwił to za nich ktoś z administracji. Nie da się ukryć, że przy wykupie gruntów i ustalaniu wysokości odszkodowań właściciele działek chcą uzyskać za nie jak najwyższą cenę, podczas gdy inwestor chce zapłacić jak najniższą, przez co nie ma praktycznie możliwości uzyskania takiego stanu, kiedy obie strony byłyby zadowolone. Część osób oczekuje nawet dożywotnich odszkodowań za utrudnienia w gospodarowaniu i konieczność życia w pobliżu uciążliwej obwodnicy, co było podnoszone zarówno na etapie konsultacji społecznych jak również w toczących się sprawach sądowych. Ważną kwestią są projektowane zabezpieczenia akustyczne wzdłuż planowanego przebiegu

obwodnicy. Mieszkańcy nie wierzą w wyniki przeprowadzonych symulacji komputerowych i prognoz, z których wynika że większość z ich domów nie znajdzie się w strefie oddziaływania ponadnormatywnego poziomu hałasu. Ponadto uważają, iż ustalane normy nie odzwierciedlają rzeczywistych uciążliwości hałasu dla ludzi, szczególnie w nocy. Domagają się przez to budowy jak najlepszych ekranów akustycznych, o wysokości przekraczającej 2m, wymiany okien i drzwi na bardziej dźwiękoszczelne, jak również zastosowania szerokiego pasa zieleni izolacyjnej. W niektórych przypadkach (we wsi Mazurki i Topiłówka) odsunięcia planowanego przebiegu obwodnicy w głąb lasu, który miałby pełnić naturalnego ekranu akustycznego. Na wczesnym etapie uzgadniania przebiegu obwodnicy, tj. w latach 1995- 1997 uwzględnione zostały w większości postulaty mieszkańców dotyczące zmian przebiegu w celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania hałasu oraz niekorzystnego podziału gruntów, przez co kosztem pogorszenia płynności trasy przesunięto obwodnicę w głąb lasu. Powstał na tym tle konflikt mieszkańców i leśników, którzy nie godzili się na taki przebieg powodujący konieczność wycięcia dużej powierzchni drzewostanu oraz znaczne utrudnienia w prowadzeniu gospodarki leśnej. W efekcie ustalono wariant kompromisowy, starający się uwzględnić zarówno racje jednej jak i drugiej strony. Do tego dochodzą jeszcze propozycje przedstawiane przez NGOs, które nie zgadzają się z przyjętym przebiegiem przecinającym dolinę Rospudy i proponują zmianę wariantu na III, przebiegający w pobliżu ostatniego istniejącego mostu na tej rzece w okolicach uroczyska Młyńsko bądź całkowite ominięcie doliny i poprowadzenie nowej drogi tzw. wariantem przez Raczki. Bardzo licznie swoje stanowiska na ten temat wypowiadali także zwykli obywatele przesyłając listy do różnych urzędów i instytucji, m.in. MŚ, MI, GDDKiA czy Urzędu Gminy i Miasta w Augustowie.

Sprawa konfliktu wokół przebiegu obwodnicy Augustowa jest bardzo medialna. W ciągu ostatnich kilkunastu lat powstało wiele artykułów w lokalnej i ogólnopolskiej prasie, zarówno przeciwnych jak i popierających realizację tego przedsięwzięcia. Zaangażowały się naturalnie także inne media- telewizja regionalna TVP3 Białystok jak i lokalne rozgłośnie radiowe, gdzie powstało wiele reportaży na ten temat. Sprawa ta jest także szeroko komentowana na różnych stronach internetowych, zarówno organizacji ekologicznych, ogólno- przyrodniczych oraz miasta Augustowa i związanych z nim stron. Zostało wydanych przez NGOs także wiele ulotek, pocztówek i innych folderów związanych z tą tematyką. W związku z konfliktem pomiędzy NGOs

a władzami Augustowa powstał z inicjatywy władz tego miasta Społeczny Komitet Wspierania Obwodnicy Augustowa, jako wyrażenie realnego poparcia dla działań administracji. Organizacje pozarządowe również postanowiły połączyć swoje siły i powstała w ten sposób Koalicja Na Rzecz Ratowania Doliny Rospudy, w skład której wchodzą obecnie: CMOK, Greenpeace, H&G Dowspuda, PNRWI. Ostatnio w sprawę budowy obwodnicy Augustowa zaangażował się bardzo także WWF Polska. Swoje stanowiska wyraziło także kilka organizacji międzynarodowych, m. in. International Mire Conservation Group. Zdanie NGOs podziela również wójt gminy Raczki (niekoniecznie reprezentujący stanowisko wszystkich mieszkańców), który chciałby przebiegu VB przez teren swojej gminy, co wykluczyłoby konieczność budowy obwodnicy Augustowa przez dolinę Rospudy. Wariant przez Raczki jest o tyle kontrowersyjny, że musiały powstać całkiem nowa droga przebiegająca głównie terenami rolniczymi, co wiązałoby się prawdopodobnie z ogromnymi problemami (większymi zapewne niż w przypadku dotychczas realizowanego wariantu) z dokładnym ustaleniem przebiegu trasy a później wykupem gruntów, choć zaletą tego rozwiązania byłoby całkowite ominięcie doliny Rospudy. Powstała również strona internetowa poświęcona dolinie Rospudy i zagrażającej jej planowanej obwodnicy Augustowa (http//:www.rospuda.most.org.pl), na której zostało zamieszczone stanowisko organizacji ekologicznych oraz historia konfliktu związanego z planowaną inwestycją. Postulaty tejże koalicji popierają różne instytucje, m.in. Państwowa Rada Ochrony Przyrody. Poza tym swoje opinie na temat przebiegu trasy przez dolinę Rospudy i potencjalnych skutków realizowania te inwestycji wyraziło wielu naukowców z całej Polski. Sprawa przebiegu obwodnicy Augustowa była również przedmiotem interpelacji poselskiej w 1999r. (Poseł RP P. Gadzinowski). Koalicja ta, uważa również, że decyzja o budowie tej obwodnicy, jako niewątpliwej części planowanej VB, powinna być odłożona do czasu sporządzenia SOOS dla całego korytarza. NGOs podnoszą także sprawę większego wykorzystania innych środków transportu, mniej uciążliwych dla środowiska- kolei i transportu kombinowanego. Uważają, że takie same nakłady, jakie są ponoszone na rozwój i konserwację dróg powinny być przeznaczone na rozwój innych form transportu. Niektórzy aktywiści z bardziej radykalnych organizacji ekologicznych oraz niektórzy miejscowi rolnicy wyrażają opinię, że budowę obwodnicy w obecnym kształcie będą próbować powstrzymywać za wszelką cenę. Nie zgadzają się z twierdzeniem, że minęło już tyle czasu i zostało wydanych już tyle pieniędzy, że nie można zmienić wariantu realizacji tej inwestycji, tak by przecinała dolinę

Rospudy w innym miejscu. Stoją oni na stanowisku, że są wartości dla których ochrony nie można mówić o kompromisie. Nie są oni do końca przekonani, że zgodnie z twierdzeniami administracji, inwestora i twórców raportu budowa obwodnicy nie spowoduje degradacji walorów przyrodniczych doliny Rospudy. Istotną kwestią poruszaną przez NGOs, jest zmiana krajobrazu i wprowadzenie hałasu na nowych obszarach, zwłaszcza na terenie doliny Rospudy. Naturalnie kwestia oceny atrakcyjności krajobrazu zależna jest od indywidualnego postrzegania, jednak wprowadzenie półkilometrowej estakady traktowane jest przez NGOs jak „domalowanie Mona Lisie wąsów". Zmiana teoretycznie niewielka, gdyż większość pozostaje nienaruszona, ale zupełnie zmienia całościowy odbiór. Jednocześnie NGOs postulują utworzenie rezerwatu przyrody na obszarze całej doliny Rospudy, jak to zostało zaproponowane już w 1988r. (Sokołowski, 1988). Jest to jednak trudnym zadaniem, ponieważ w znacznej mierze tereny położone w dolinie są własnością prywatną rolników z okolicznych wsi, przez co w ewidencji gruntów istnieje ok. 800 działek. Często trudno ustalić ich granice i właścicieli, gdyż w większości są od lat nieużytkowane.

Udział społeczeństwa w procedurze ustalania przebiegu inwestycji zapewniony był już podczas ustalania przebiegu obwodnicy w połowie lat 90- tych ubiegłego stulecia. W tym czasie zorganizowano liczne spotkania z mieszkańcami miejscowości, przez które miała przechodzić planowana obwodnica z władzami samorządowymi gmin Nowinka i Augustów, władzami ówczesnego województwa suwalskiego, inwestorem oraz projektantami. W uzgodnieniach brali również udział przedstawiciele Lasów Państwowych. W latach tych ujawniły się również pierwsze konflikty związane z planowaną obwodnicą. Swój sprzeciw wyrażali przede wszystkim przedstawiciele społeczności wsi Mazurki. Ostatecznie przyjęto do realizacji potencjalnie najmniej konfliktowy społecznie, określony jako kompromisowy wariant obwodnicy IVL. Podstawą przyjęcia przebiegu tego wariantu były stanowiska głównie następujących stron: przedstawicieli samorządu miasta i gminy Augustowa, gminy Nowinka, przedstawiciele Lasów Państwowych oraz społeczności wsi Mazurki, Topiłówka, Szczebra. Zdaniem autora, wbrew temu, co się obecnie przedstawia, nie były wówczas szczegółowo analizowane uwarunkowania przyrodnicze, a w szczególności walory doliny Rospudy. W czasie ustalania przebiegu obwodnicy nie konsultowano się z organizacjami ekologicznymi, a główny problem lokalizacji polegał na konflikcie interesów pomiędzy mieszkańcami (przeważnie rolnikami) z wymienionych wyżej wsi, którzy nie chcieli aby obwodnica biegła przez ich grunty blisko domów mieszkalnych, a Lasami Państwowymi nie

zgadzającymi się na przebieg, który powoduje większą wycinkę drzewostanów. Głównymi analizowanymi wówczas wariantami były I i IV. Wariant II odrzucono na samym początku prawdopodobnie z przyczyn technicznych. Autor nie dotarł jednak do materiałów, które jednoznacznie wskazywałyby przyczynę odrzucenia wariantu III, poza dłuższym przebiegiem i większym niż w wariancie IV zaangażowaniem terenów leśnych. W zasadzie przy każdym wariancie przekroczenia doliny Rospudy ze względu na spodziewane koszty (choć nie poparte szerszymi analizami) nie brano pod uwagę możliwości przekroczenia jej w całości estakadą, lecz w postaci nasypu i mostu o długości powyżej 50m, co potwierdzają również zapisy zawarte w „Ocenie pod względem ekologicznym..." wykonanej w połowie 1999r. przez W. Jankowskiego. Nie liczono się zatem z potencjalnymi konsekwencjami przyrodniczymi wykonania nasypu przez obszar doliny Rospudy, zaś dalsze postępowania OOS były tylko usprawiedliwianiem już podjętej decyzji. Pierwsze protesty NGOs wg wiedzy autora wystąpiły dopiero w roku 1998r., a więc już po ustaleniu przebiegu obwodnicy. Udział społeczny był również bardzo szeroki na etapie ustalania MPZP. Zgłoszone zostało wiele uwag, opinii i wniosków, zarówno od indywidualnych przedstawicieli społeczności lokalnych jak i NGOs. W wielu przypadkach sprawy zakończyły się w NSA. Skargi te dotyczyły m.in. zbyt bliskiej lokalizacji inwestycji w stosunku do budynków mieszkalnych, przebiegu przez tereny atrakcyjne turystycznie i rolniczo, wartości sentymentalnych gruntów przez które ma przebiegać obwodnica czy braku uwzględniania opinii sołectwa wsi Mazurki. W większości zostały odrzucone jako bezzasadne, choć np. uwzględniono skargę na źle określone w MPZP tereny pod rozbudowę Zakładu Przetwórstwa Zbożowego „Młynex". Wnioski NGOs dotyczyły głównie propozycji zmiany wariantu na potencjalnie mniej szkodliwy dla torfowisk doliny Rospudy, z powodu zbyt bliskiego przebiegu inwestycji w stosunku do najrzadszych gatunków flory, przebiegu przez obszar chronionego krajobrazu, który ulegnie zeszpeceniu przez realizację inwestycji, jak również wprowadzenia hałasu w obszar objęty strefą ciszy. Udział społeczny zapewniony był również na etapie ustalania i wydawania decyzji WZiZT. Wpłynęło w sumie 9 wniosków od osób indywidualnych, z czego 3 po otrzymaniu dodatkowych wyjaśnień zostały wycofane przez ich autorów. Pozostałe wnioski dotyczyły m.in. jednorazowego odszkodowania za zajęty pod obwodnicę grunt i stawy rybne, dożywotniego odszkodowania za hałas, zanieczyszczenia powietrza, utrudnienia w gospodarowaniu i niewygodę do końca życia, odsunięcia przebiegu obwodnicy w głąb lasu. Wysunięto również zarzuty co do nieścisłości w

przedłożonym raporcie OOS. Wszystkie te wnioski, po rozpatrzeniu, odrzucono jako bezzasadne. Wpłynęły także wnioski i uwagi od szeregu NGOs. Stanowiska zajęło w sumie 7 organizacji biorących udział w postępowaniu na zasadach strony. Wszystkie organizacje wnioskowały o nie wydawanie decyzji o WZiZT z powodu szeregu uchybień zawartych w raporcie OOS, zarówno merytorycznych jak i formalnych. Uchybienia te dotyczyły przede wszystkim: braku analizy różnych wariantów, faworyzowania jednego wariantu, pobieżnym potraktowaniu walorów przyrodniczych doliny Rospudy, jak też potencjalnego wpływu inwestycji na ten obszar, nieścisłości zawartych w raporcie. Wysuwane były także żądania przeprowadzenia niezależnej analizy i wydania opinii w tej sprawie przez rzeczoznawcę. Podnoszone były również kwestie rozpatrywania obwodnicy Augustowa w szerszym kontekście odnośnie przebiegu VB, jak również problem szerszego wykorzystania kolei, jako alternatywnego środka transportowego mającego zmniejszyć lokalną uciążliwość obecnej trasy. Wnioski te niekiedy zawierały również ogólne sformułowania dotyczące konieczności zachowania zasobów przyrodniczych w jak najlepszym stanie dla przyszłych pokoleń. Wszystkie te wnioski także zostały odrzucone jako bezzasadne. Od decyzji tej odwołało się do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Suwałkach kilka NGOs, jednak ich odwołania zostały odrzucone. Jedna z organizacji złożyła do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na postanowienie MŚ uzgadniającego decyzję o WZiZT. Skarga ta została jednak oddalona. Kolejnym etapem realizacji tej inwestycji, w którym był szeroki udział społeczny, było w związku z wprowadzeniem sieci N2, wydanie decyzji przez Wojewodę Podlaskiego zezwalającej na realizacje przedsięwzięcia na obszarze N2 Puszcza Augustowska. Szereg wniosków złożonych przez organizacje ekologiczne, m.in. OTOP, PNRWI, CMOK, WWF czy Klub Przyrodników, dotyczyło głównie uwag co do błędów merytorycznych i proceduralnych w prowadzonym postępowaniu. Uwagi te dotyczyły przykładowo: niewłaściwej podstawy prawnej wydania decyzji w związku ze zmianami w POŚ i UOP, braku rozstrzygnięć opartych o SOOS dla VB, której częścią ma być przedmiotowa inwestycja, braku konsultacji z KE w związku z przecięciem siedlisk priorytetowych, uchybieniami samego raportu OOS wraz z aneksem. Główne zarzuty stawiane raportowi OOS i aneksowi do niego polegały na braku wariantowania inwestycji, błędnych i niejasnych zapisach czy niespójnościach i sprzecznościach zawartych w tych dokumentach. Skrytykowano również propozycje działań kompensujących. Większość tych zarzutów została odrzucona, jedynie uwzględniono część uwag dotyczących sposobu kompensacji

przyrodniczej dla obszaru N2, zmieniając w pewnych miejscach ich zakres i rodzaj. Należy zauważyć, że w znacznej mierze, określone w decyzji wojewody podlaskiego, warunki kompensacji przyrodniczej będą ingerować w dotychczasową gospodarkę leśną okolicznych nadleśnictw, stąd (zgodnie z wiedzą autora) wobec braku stanowiska Lasów Państwowych nie wiadomo, które z tych propozycji w rzeczywistości zostaną zrealizowane. Obecnie (początek grudnia 2005r.) nadal trwa procedura odwoławcza w MŚ od wydanej przez wojewodę decyzji.

4.4 Uwarunkowania przyrodnicze

Planowana obwodnica Augustowa przecina zachodni fragment Puszczy Augustowskiej (Ryc. 5), na którego obszarze znajduje się unikalny w skali kraju kompleks torfowiskowy, złożony zarówno z torfowisk niskich, przejściowych, wysokich jak też lasów i borów bagiennych. Dolina Rospudy zajmuje szeroką rynnę wciętą ok. 10-15 (20)m. w otaczający sandr, który porastają głównie bory sosnowe, oraz miejscami w morenę denną z bogatszymi typami zbiorowisk (grądy, olsy). Obszar ten objęty jest ochroną w ramach sieci N2 jako OSO oraz planowany jako SOO. Jest to niewątpliwie najcenniejszy obiekt przyrodniczy znajdujący się na trasie planowanej obwodnicy, z tego względu autor opisując uwarunkowania przyrodnicze skupi swą uwagę głównie na nim. Już w 1988r. postulowano, aby dolina rzeki Rospudy w obrębie Puszczy Augustowskiej (mniej więcej od drogi łączącej wieś Kurianki I z miejscowością Sucha Wieś do ujścia do Jez. Rospuda) została objęta ochroną w formie ścisłego rezerwatu (Ryc.7) z uwagi na niepowtarzalne wartości florystyczne oraz charakterystyczny układ zbiorowisk roślinnych, powstały w warunkach właściwie niezaburzonych stosunków wodnych, tworzący swoisty i ginący już typ krajobrazu (Sokołowski, 1990).

Na obszarze całej doliny Rospudy obejmującej obszar planowanego rezerwatu (Ryc. 7) występują 44 zespoły roślinne należące do 10 klas (Sokołowski, 1996), co zostało potwierdzone również we wstępnych badaniach przeprowadzonych przez CMOK (dane ze strony internetowej http://www.bagna.pl) w latach 2002- 2003. Na równinie sandrowej otaczającej dolinę dominują bory sosnowe i sosnowo- świerkowe, w tym także o charakterze bagiennym. W miejscach występowania moreny dennej występują zbiorowiska o charakterze grądowym, zaś w miejscach bezodpływowych o charakterze olsów. Na stromych zboczach wyniesień otaczających dolinę, poza zbiorowiskami leśnymi spotyka się również zbiorowiska o charakterze murawowym. Podnóża wyniesień zajmują leśne zbiorowiska o charakterze typowo bagiennym na podłożu torfowym i mineralno- torfowym, z licznie spotykanymi źródliskami i towarzyszącymi im charakterystycznymi zbiorowiskami. Są to olsy, świerczyny na torfie, torfowcowe lasy i bory mieszane, jak również zarośla sosnowo- brzozowe. Zasięg tych zbiorowisk ograniczony jest miąższością torfów oraz poziomem wody, na rozciągających się dalej w kierunku koryta Rospudy, otwartych torfowiskach. Leśne zbiorowiska są spotykane także w centralnej części doliny, na tzw. wyspach mineralnych. Centralną część torfowiska, zwłaszcza w południowej części doliny, zajmują otwarte i półotwarte

torfowiska niskie i przejściowe z miejscami o charakterze inicjalnego torfowiska wysokiego. Zwykle w strefie położonej najbliżej koryta Rospudy, jezior i starorzeczy występują zbiorowiska szuwarowe, choć spotykane są miejsca, gdzie zajmują one dużą powierzchnię w obrębie całej doliny. W samej rzece, starorzeczach, jak również w kilku większych zbiornikach wodnych występują zbiorowiska wodne. Wymienione zbiorowiska w obrębie doliny (choć nie całej) tworzą charakterystyczny, dobrze wykształcony strefowy (w poprzek doliny) układ, powstały dzięki praktycznie całkowicie nienaruszonym stosunkom wodnym. Część zbiorowisk występuje płatowo (np inicjalne stadia torfowisk wysokich), zatem nie wchodzi w skład wspomnianej strefowości. W obrębie doliny występują siedliska chronione w ramach DS (Jabłońska, 2003), są to: starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne; nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosienniczników; źródliska niewapienne; naturalne dystroficzne zbiorniki wodne; torfowiska przejściowe i trzęsawiska; obniżenia na podłożu torfowym z roślinnością ze związku *Rhynchosporion*; niżowe torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk; grąd subkontynentalny; łęgi olszowo-jesionowe; oraz priorytetowe: bory i lasy bagienne oraz brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne; torfowiska wysokie (w górnej części doliny oraz w środkowej części miejscami w fazie inicjalnej). Najrzadsze gatunki spotykane w dolinie Rospudy związane są przede wszystkim z otwartymi i półotwartymi torfowiskami niskimi i przejściowymi oraz lasami i zaroślami bagiennymi. Występują one głównie mniej więcej od miejsca ostatniego mostu na Rospudzie (Ryc. 7, 8). Zdaniem autora, ze względów florystycznych (ponieważ nie ma jak dotąd pełnego rozpoznania faunistycznego), ochroną w postaci rezerwatu przyrody powinien zostać objęty odcinek doliny położony mniej więcej od Świętego Miejsca do ujścia do Jez. Rospuda, obejmując w ten sposób najcenniejszy fragment (Ryc. 7, 8). Fragment doliny położony powyżej Świętego Miejsca jest mniej cenny florystycznie i zupełnie wystarczy, jeśli zostanie objęty ochroną tylko w ramach SOO, choć pierwotne propozycje Sokołowskiego (Sokołowski, 1988, 1996) również go obejmowały (Ryc.7, 8). Pewne fragmenty (np. śródleśne małe torfowiska wysokie i przejściowe) mogą też być objęte ochroną w formie użytków ekologicznych. Obszar utworzonego rezerwatu nie powinien być udostępniony, ze względu na zaobserwowane szkody powstałe przez wydeptywanie rzadkich gatunków roślin przez wędkarzy, myśliwych, przyrodników amatorów i fotografów (Adamowski, Keczyński, 1998; Czerwiński, Adamowski, Wołkowycki, 2004; dane własne 2004-2005). Jednocześnie powinna być dopuszczona ochrona czynna, gdyż miejscami

obserwuje się coraz śmielsze wkraczanie brzozy i olszy na otwarte i półotwarte tereny torfowisk (Ryc.10). Być może związane jest to z zaniechaniem użytkowania tych fragmentów doliny, które jeszcze w latach 50- tych i 60- tych ubiegłego stulecia były ekstensywnie koszone (Dokumentacja złóż torfu...., 1960).

Według badań Sokołowskiego przeprowadzonych w latach 1986- 87, aż 33 gatunki roślin naczyniowych, stwierdzonych na tym obszarze, podlegało ochronie ścisłej (stan prawny na 1988r.). Wyjątkowo bogato reprezentowana okazała się flora storczyków, gdyż stwierdzono tam występowanie aż 19 gatunków, z około 50 występujących w Polsce (Szlachetko, Skakuj, 1996). Okazało się również, że jedyne stanowisko w Polsce posiada tu miodokwiat krzyżowy *Herminium monorchis*. W toku dalszych badań (Sokołowski, 1996; Adamowski, Keczyński, 1998; Jabłońska, 2003.; dane własne 2004- 2005), postępującej degradacji i dewastacji obszarów torfowiskowych w kraju i na świecie (Jasnowska, Jasnowski, Markowski, 1968; Jasnowska, Jasnowski, 1977; Jasnowska, 1995; Kaźmierczakowa, Zarzycki, 2001; Ilnicki, 2002) i zmian w prawie obszar ten okazał się obecnie (listopad 2005r.) niejako jeszcze bardziej cenny, niż 17 lat temu. Jest wysoce prawdopodobne, iż w ciągu najbliższych lat wskutek dokładniejszego przebadania całego obszaru doliny mogą zostać stwierdzone jeszcze inne rzadkie i chronione gatunki, niestwierdzone dotąd w samej dolinie Rospudy, lecz występujące w bliskim jej sąsiedztwie i mające tu potencjalnie korzystne siedliska. O ile nie zostanie zniszczony w miarę naturalny charakter doliny, spodziewać się można odnalezienia też kolejnych gatunków storczyków, z których niektóre gatunki charakteryzują się m.in. ogromną zmiennością liczby kwitnących i pojawiających się w ogóle osobników (Szlachetko, Skakuj, 1996). Przykładem może tu być wątlik błotny *Hammarbya paludos*a, bardzo rzadki i niepozorny storczyk torfowisk wysokich i przejściowych, wyjątkowo trudny do odnalezienia, czy spotykany również w innych częściach Puszczy Augustowskiej bardzo rzadki storzan bezlistny *Epipogium aphyllum* - storczyk pojawiający się raz na kilka lub nawet kilkadziesiąt lat przez zaledwie kilka dni (Szlachetko, Skakuj, 1996; Piękoś- Mirkowa, Mirek, 2003). Stąd część gatunków, jak storczyk męski *Orchis mascula* czy gnieźnik leśny *Neottia nidus-avis*, odnalezionych w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku nie została potwierdzona w trakcie wstępnych badań w latach 2002- 2005, zaś inne, jak podkolan biały *Platanthera bifolia* (zał. 17, fot. 10), zostały na danym terenie stwierdzone po raz pierwszy. Nie można też wykluczyć, że może zostać stwierdzone występowanie np. kukuczki kapturkowatej *Neottianthe cuculata*, buławnika

czerwonego *Cephalathera rubra* (podanego, lecz nie potwierdzonego, w Aneksie do raportu OOS... Kwiatkowski i in., 2005), czy również spotykanej w Puszczy Augustowskiej, ale tworzącej często mieszańce z innymi gatunkami, kukułki ruthego *Dactylorhiza ruthei*. Również prawdopodobne jest odnalezienie rosiczki pośredniej *Drosera intermedia*, gatunku silnie zagrożonego wymarciem, będącego mieszańcem między występującymi na tym obszarze rosiczką okrągłolistną *Drosera rotundifolia* (zał. 17, fot. 11) i rosiczką długolistną *Drosera anglica*, a mającego potencjalnie korzystne siedliska w pewnych fragmentach doliny. W toku prowadzonych badań naukowych, poza nowymi gatunkami, stwierdzane są i najprawdopodobniej nadal będą także nowe stanowiska gatunków, których występowanie w obrębie doliny zostało już wcześniej potwierdzone.

Aktualna (zgodnie z wiedzą autora na listopad 2005r.) liczba roślin naczyniowych rzadkich i chronionych wynosi 91 gatunków (zał. 13), z czego ściśle chronionych jest 50 taksonów (oraz jeden jako dwa podgatunki) zaś 10 gatunków objętych jest ochroną częściową. Jest to wielokrotnie więcej niż w np. Narwiańskim PN, gdzie stwierdzono dotychczas występowanie zaledwie kilkunastu gatunków chronionych (Wołkowycki, Dziejma, Szewczyk, 2003). W stosunku do ochrony aż 5 najcenniejszych taksonów nie można stosować żadnych odstępstw dotyczących niszczenia, zrywania, uszkadzania, niszczenia lub przekształcania siedlisk, stosowania środków chemicznych itp. w ramach prowadzenia tzw. racjonalnej gospodarki leśnej, rolnej czy rybackiej. Dodatkowo 13 gatunków potencjalnie wymaga specjalnych zabiegów w ramach ochrony czynnej (zgodnie z aktualnym Rozporządzeniem MŚ). W PCKR znajduje się 16 gatunków rosnących w dolinie rzeki Rospudy, z czego 3 są krytycznie zagrożone (w tym miodokwiat krzyżowy *Herminium monorchis* mający tu jedyne stanowisko w Polsce), 4 zagrożone są wyginięciem, 5 jest narażonych na wyginiecie, zaś pozostałe określone są mianem gatunków niższego ryzyka. Według najnowszego dostępnego opracowania stopnia zagrożenia poszczególnych gatunków w Polsce (Zarzycki i in., 2002), z taksonów mających swe stanowiska na rozpatrywanym odcinku doliny Rospudy- 7 jest szczególnie zagrożonych wyginięciem, 21 narażonych jest na wyginięcie oraz izolowane populacje 4 gatunków są narażone na wyginięcie. Ponad połowa gatunków roślin naczyniowych (w sumie 48) wymienionych w zał. 13 w ostatnich dziesięcioleciach wykazuje negatywną tendencję dynamiczną, rozumianą jako duży spadek liczby stanowisk i/lub wyraźny ubytek osobników na stanowiskach. Jednocześnie 16 taksonów odznacza się bardzo małą lub małą liczbą stanowisk w kraju, zaś 33 wykazują jeszcze dużą liczbę stanowisk, lecz głównie w jednym regionie. Wyraźnie większa liczba

gatunków wykazujących ujemną tendencję dynamiczną od liczby gatunków umieszczonych w PCKR lub PCLR wskazuje, iż prawdopodobnie część tych pierwszych w najbliższej przyszłości może zostać zaklasyfikowana jako narażona na wyginięcie, bliska narażeniu, bądź jako gatunek niższego ryzyka. Objętych DS zał. II oraz Konwencją Berneńską są 4 gatunki, 7 gatunków mających ostoje w obrębie doliny Rospudy, jest zagrożonych wyginięciem w województwie podlaskim (Czerwiński, Adamowski, Wołkowycki, 2004). Wspomniany wcześniej jeden ze storczyków, miodokwiat krzyżowy *Herminium monorchis*, jest dodatkowo chroniony w myśl najnowszego rozporządzenia o ochronie gatunkowej roślin poprzez wymóg ustanowienia strefy ochronnej stanowiska występowania (określonego jako całe torfowisko, na którym występuje). Jesienią 2004r. PNRWI oraz CMOK złożyli wniosek o ustanowienie takiej strefy do WKP w Białymstoku, poparty opinią niezależnych naukowców (Czerwiński, Adamowski, Wołkowycki, 2004) i przedstawili propozycje jej granic (Ryc.7,8). W odpowiedzi dla NGOs WKP stwierdza, że strefa ochronna zostanie wyznaczona, jednakże po opracowaniu wyników dokładnych badań z lata tego roku. W świetle faktu, iż populacja miodokwiatu krzyżowego *Herminium monorchis* od dłuższego czasu jest objęta monitoringiem i znana jest dokładna lokalizacja jego stanowisk na obszarze doliny Rospudy (Adamowski, Keczyński, 1998; Czerwiński, Adamowski, Wołkowycki, 2004), dziwi to, że WKP widzi potrzebę dodatkowego opracowania, tym bardziej, iż w świetle obowiązujących przepisów prawnych powołanie strefy ochronnej powinno nastąpić automatycznie po zgłoszeniu występowania na danym obiekcie danego gatunku. Wydłuża się przez to czas, bez należnej temu gatunkowi ochrony, a trzeba mieć świadomość, iż jest on, tak jak i samo siedlisko, bardzo wrażliwy na wydeptywanie (Adamowski, Keczyński, 1998; Czerwiński, Adamowski, Wołkowycki, 2004). Należy dodatkowo mieć na uwadze, iż w obrębie jego stanowiska została wybudowana niedawno (prawdopodobnie zimą 2003r./2004r.) ambona myśliwska, przez co penetracja ludzka niewątpliwie wyraźnie się na tym obszarze zwiększy. Do chwili obecnej (listopad 2005r.) strefa ochronna wokół stanowiska miodokwiatu krzyżowego nie została wyznaczona. W 2003r. i 2004r. została za to podjęta próba przeniesienia części osobników tego zagrożonego przez planowaną budowę obwodnicy Augustowa gatunku ze stanowiska naturalnego na zastępcze, o podobnych cechach siedliskowych, znajdujące się w obrębie Wigierskiego PN (Krzysztofiak, Romański, 2005). Celem tego zabiegu jest próba czynnej ochrony ostatniej ocalałej populacji tego gatunku liczącej od ok. 120 do ok. 470 osobników (Adamowski, Keczyński, 1998; Czerwiński,

Adamowski, Wołkowycki, 2004), zagrożonej wyginięciem przez budowę planowanej obwodnicy Augustowa. Na 2 z 3 nowych stanowisk przeniesione rośliny przeżyły, utrzymując się w obrębie brył, z którymi zostały przeniesione.

Opis najbardziej zagrożonych w skali kraju i Europy gatunków roślin naczyniowych występujących na obszarze doliny Rospudy:

- Brzoza niska *Betula humilis* (zał. 17, fot. 3)- gatunek zagrożony wyginięciem (Kaźmierczakowa, Zarzycki, 2001). Relikt glacjalny, spotykany głównie w północno-wschodniej części kraju. Siedlisko: torfowiska przejściowe i niskie (Kłosowski G., Kłosowski S., 2001; Piękoś- Mirkowa, Mirek, 2003). Główne zagrożenia: osuszanie i przekształcanie torfowisk, sukcesja roślinności zaroślowej i leśnej. Część stanowisk nad Rospudą zagrożona budową obwodnicy (Ryc. 8);
- Kukułka krwista żółtawa *Dactylorhiza incarnata subsp. ochroleuca* (zał. 17, fot. 1)– zagrożona wyginięciem. W ostatnich latach wyraźnie zmniejsza się liczebność jej stanowisk (Kaźmierczakowa, Zarzycki, 2001). Największe populacje występują w dolinie Biebrzy i w dolinie Rospudy. Siedlisko: torfowiska niskie i wilgotne łąki (Kłosowski G., Kłosowski S., 2001; Piękoś- Mirkowa, Mirek, 2003). Zagrożenia: osuszanie i przekształcenia torfowisk. Część stanowisk nad Rospudą zagrożona budową obwodnicy (Ryc. 8);
- Lipiennik Loesela *Liparis loeselli* (zał. 17. fot. 6)– gatunek narażony na wyginięcie (Kaźmierczakowa, Zarzycki, 2001), wymieniony w DS zał. II. Siedlisko: torfowiska niskie i przejściowe (Kłosowski G., Kłosowski S., 2001; Piękoś- Mirkowa, Mirek, 2003). Główne zagrożenia: osuszanie i przekształcanie torfowisk. W dolinie Rospudy jedno z najliczniejszych stanowiska w Polsce, liczące kilkaset osobników; zagrożone przez budowę obwodnicy (Ryc. 7);
- Miodokwiat krzyżowy *Herminium monorchis* (zał. 17, fot.5)- krytycznie zagrożony, w Polsce tylko jedno stanowisko w dolinie Rospudy. Zagrożony również we wszystkich krajach ościennych (Kaźmierczakowa, Zarzycki, 2001). Siedlisko: jako gatunek silnie światłożądny preferuje torfowiska niskie i przejściowe, wilgotne łąki a na zachodzie Europy również ciepłolubne murawy (Kłosowski G., Kłosowski S., 2001; Piękoś-Mirkowa, Mirek, 2003). Główne zagrożenia: zmiana stosunków wodnych i sukcesja

roślinności zaroślowej i leśnej na jedynym stanowisku wskutek planowanej budowy obwodnicy Augustowa (Czerwiński, Adamowski, Wołkowycki, 2004);

- Obuwik pospolity *Cypripedium calceolus*- narażony na wyginięcie, narażony również w większości krajów Europy (Kaźmierczakowa, Zarzycki, 2001), wymieniony w zał. II DS. Zasięg obejmuje cały kraj. Siedlisko: głównie prześwietlone lasy liściaste na glebach zasobnych w węglan wapnia (Piękoś- Mirkowa, Mirek, 2003). Zagrożenia: bezpośrednie niszczenie i wykopywanie roślin, zmiana warunków siedliskowych;
- Skalnica torfowiskowa *Saxifraga hirculus* (zał. 17, fot. 4)- gatunek wymierający w Polsce i krajach ościennych (Kaźmierczakowa, Zarzycki, 2001), wymieniony w zał. II DS. Relikt glacjalny. Siedlisko: torfowiska niskie i przejściowe (Kłosowski G., Kłosowski S., 2001; Piękoś- Mirkowa, Mirek, 2003). Główne zagrożenia: osuszanie i zarastanie roślinnością drzewiastą otwartych torfowisk. W dolinie Rospudy jedne z najbogatszych stanowisk w Polsce; część zagrożona budową obwodnicy (Ryc. 7);
- Turzyca strunowa *Carex chordorrhiza*- gatunek narażony na wyginięcie (Kaźmierczakowa, Zarzycki, 2001). Relikt glacjalny. Siedlisko: torfowiska przejściowe, dolinkowe fazy torfowisk wysokich (Kłosowski G., Kłosowski S., 2001). Główne zagrożenia: osuszanie i przekształcanie torfowisk, sukcesja roślinności zaroślowej i leśnej;
- Turzyca życicowa *Carex loliacea*- gatunek narażony na wyginięcie. W Polsce wyłącznie w północno- wschodniej części kraju (Kaźmierczakowa, Zarzycki, 2001). Siedlisko: leśne torfowiska porośnięte starodrzewem, borealne świerczyny na torfie, głównie w miejscach po wykrotach świerka (Kłosowski G., Kłosowski S., 2001). Główne zagrożenia: obniżenie poziomu wód gruntowych i wywołana prze to sukcesja w bagiennych lasach, eutrofizacja siedliska;
- Wełnianeczka alpejska *Baeothryon alpinum*- gatunek zagrożony wyginięciem (Kaźmierczakowa, Zarzycki, 2001). Relikt glacjalny. Siedlisko: źródliska i torfowiska przejściowe i niskie (Kłosowski G., Kłosowski S., 2001). Występuje głównie w północno-wschodniej części kraju, bogate stanowisko w dolinie Rospudy (Ryc. 8). Główne zagrożenia: osuszanie i przekształcanie torfowisk, sukcesja roślinności zaroślowej i leśnej;
- Wełnianka delikatna *Eriophorum gracile* (zał.17, fot. 2)– gatunek krytycznie zagrożony wyginięciem. Relikt postglacjalny. W Polsce jedynie ok. 10 stanowisk (Kaźmierczakowa,

Zarzycki, 2001). Siedlisko: dobrze uwodnione torfowiska przejściowe. Główne zagrożenia: gatunek o wyjątkowo małej tolerancji na wszelkie zmiany siedliskowe, zwłaszcza na zaburzenie stosunków wodnych na torfowiskach. Bogate stanowisko w dolinie Rospudy bezpośrednio zagrożone budową obwodnicy (Ryc. 8);

- Wielosił błękitny *Polemonium coeruleum* (zał. 17, fot. 7)– gatunek narażony na wyginięcie (Kaźmierczakowa, Zarzycki, 2001). Relikt glacjalny. Spotykany głównie w północno-wschodniej części kraju. Siedlisko: otwarte lub półcieniste eutroficzne tereny wilgotne, torfowiska niskie (Piękoś- Mirkowa, Mirek, 2003). Główne zagrożenia: osuszanie i degradacja siedlisk.

Flora mszaków jest mniej dokładnie rozpoznana. Na terenie doliny Rospudy stwierdzono jednak występowanie 14 gatunków znajdujących się pod ścisłą ochroną (z czego ponad połowa to mchy torfowce) i 12 pod ochroną częściową (zał. 13). Z reliktów występuje np. *Paludella squarrosa*.

Wyraźnie większość najrzadszych i najcenniejszych gatunków mszaków i roślin naczyniowych występujących w obrębie planowanego rezerwatu w dolinie Rospudy to gatunki stenotopowe (o wąskich, ściśle określonych wymaganiach ekologicznych), z których znaczna część związana jest z bardzo dobrze wykształconymi i zachowanymi siedliskami hydrogenicznymi, szczególnie zaś z otwartymi i półotwartymi torfowiskami niskimi i przejściowymi. Można również stwierdzić, że wiele występujących na obszarze doliny Rospudy gatunków rzadkich i chronionych stanowi swego rodzaju bioindykatory, wskazujące na doskonały stan zachowania środowiska. Dodatkowo wiele z tych gatunków jest reliktami glacjalnymi, czyli pozostałością flory występującej na tym terenie kilka tysięcy lat temu po zlodowaceniach. Są to na przykład takie gatunki jak: wielosił błękitny *Polemonium coeruleum*, skalnica torfowiskowa *Saxifraga hirculus*, brzoza niska *Betula humilis*, wełnianka delikatna *Eriophorum gracile*, wełnianeczka alpejska *Baeothryon alpinum* czy turzyca życicowa *Carex loliacea* (Kłosowski G, Kłosowski S, 2001). Jako tzw. żywi świadkowie minionych epok, występują jedynie na specyficznych, rzadkich rodzajach siedlisk, zasługują przez to na szczególną troskę i ochronę. Są to także najczęściej gatunki silnie światłożądne, przez co ewentualne większe zacienienie ich stanowisk najprawdopodobniej spowoduje ich zanik w danym miejscu.

Autor nie dotarł do opracowania dotyczącego rozpoznania bogactwa gatunkowego gatunków grzybów i porostów występujących w obrębie doliny Rospudy, choć w czasie badań terenowych

autor stwierdził występowanie kilku ściśle chronionych gatunków porostów z rodzaju brodaczkowatych (*Usnea*), głównie w drzewostanach świerkowych (świerczyny na torfie). Z uwagi na wysoką czystość powietrza i dobrze zachowane zbiorowiska roślinne, na omawianym obszarze prawdopodobne jest występowanie znacznej liczby rzadkich i chronionych gatunków zarówno grzybów jak i porostów, jednakże wymaga to przeprowadzenia dokładnych specjalistycznych badań. Ogólnie dla Puszczy Augustowskiej liczba i skład gatunkowy porostów jest podobny do spotykanego w Puszczy Knyszyńskiej (Cieśliński, 1995). Spotkać tu można blisko 40 gatunków będących reliktami puszczańskimi, zaś ponad 100 to gatunki bardzo rzadkie i zagrożone.

Największym zagrożeniem, zwłaszcza dla najrzadszych, stenotopowych taksonów, byłaby zmiana stosunków wodnych, która w tak wrażliwych ekosystemach, jakimi są wszelkie rodzaje torfowisk, nieuchronnie prowadziłaby do ich przekształcenia i degradacji. Groźne jest tu zarówno zbytnie podwyższenie poziomu wody, prowadzące w konsekwencji do zalania znacznych obszarów torfowisk i zmiany charakteru roślinności na bliższą szuwarowej, jak też i nadmierne obniżenie zwierciadła wód, osuszające przez to złoże torfowe. Stopniowe przesuszenie złoża torfu powoduje jego murszenie, mineralizację, osiadanie i wzrost żyzności, wskutek czego następują gwałtowne przemiany w roślinności i florze przekształconego torfowiska (Jasnowska, 1995; Ilnicki, 2002; Kołos, 2004). Zmurszały torf nabiera właściwości hydrofobowych i często nie potrafi się zregenerować, a zakorzenione w nim rośliny skazane są zwykle na wyginięcie, bezpośrednio przez przesuszenie i eutrofizację podłoża bądź pośrednio, wskutek wyparcia przez gwałtownie wkraczające gatunki drzewiaste (brzozy, wierzby, olsza) i zielne, o właściwościach nitrofilnych. Mechanizm tego zjawiska jest powszechnie znany i szeroko opisany, między innymi na bazie niechlubnych doświadczeń melioracji zdewastowanego aktualnie Bagna Wizna (Jasnowska, 1995; Kołos, 2004). Niegdyś był to jeden z najcenniejszych w kraju kompleks torfowiskowy, ostoja m.in. miodokwiatu krzyżowego *Herminium monorchis*, niebielistki trwałej *Sweertia perennis*, wierzby lapońskiej *Salix lapponum* czy skalnicy torfowiskowej *Saxifraga hirculus* (Pałczyński, 1963). Obecnie stanowi jeden z największych w Polsce kompleksów łąk kośnych, które dodatkowo trzeba specjalnie nawozić. Negatywne skutki melioracji Bagna Wizna dotknęły również ustanowione w latach 60- tych ubiegłego wieku na tym obiekcie dwa duże ścisłe rezerwaty florystyczne, które same nie były bezpośrednio odwadniane. W założeniu miały one chronić niezwykle bogate w rzadkie gatunki fragmenty torfowisk niskich. Niestety wpływ melioracji był na tyle duży, iż obecnie

na terenie tych rezerwatów wytworzyły się zbiorowiska wtórne w postaci ubogiej florystycznie brzeziny pokrzywowej (*Betula- Urtica*), zaś gatunki i zbiorowiska, dla których zostały powołane rezerwaty, w większości wyginęły (Kołos, 2004). Najrzadsze gatunki występujące w obrębie doliny Rospudy związane są ściśle z panującymi tam stosunkami wodnymi, dzięki którym wytworzyły się najcenniejsze otwarte i półotwarte zbiorowiska torfowiskowe. Jednocześnie gatunki te są zwykle światłożądne, zatem wzrost ocienienia zarówno bezpośrednio przez samą estakadę obwodnicy, jak i wskutek zmian siedliskowych i wzrostu udziału ocieniających gatunków drzewiastych i krzewiastych (np. brzozy, olszy czarnej, wierzby) czy szuwarowych, prawdopodobnie spowoduje ich wyginięcie na takim obszarze. Niedopuszczalne jest zatem przyjmowanie, że budowa estakady spowoduje tylko zmiany w miejscach posadowienia jej filarów oraz pomostu roboczego.

Planowana budowa obwodnicy, wg przyjętego wariantu IVL, wywrze bezpośredni wpływ (obszar zajęty pod budowę trasy i w promieniu ok.500m od niej) na większość mszaków i ok. 38 rzadkich gatunków roślin naczyniowych, w tym 27 gatunków pod ochroną ścisłą (jeden w formie 2 podgatunków) oraz 7 pod ochroną częściową wykazanych w zał. 13. Spośród tych gatunków dwa są wg PCKR krytycznie zagrożone wyginięciem w Polsce- kategoria CR (wełnianka delikatna *Eriophorum gracile* oraz miodokwiat krzyżowy *Herminium monorchis*), trzy taksony są zagrożone- kategoria EN (brzoza niska *Betula humilis*, kukułka krwista odmiana żółta *Dactylorhiza incarnata subsp. ochroleuca* oraz na skraju przyjętej strefy oddziaływania skalnica torfowiskowa *Saxifraga hirculus*) oraz 3 narażone na wyginięcie- kategoria VU (lipiennik Loesela *Liparis loeselli*, turzyca strunowa *Carex chordorrhiza*, turzyca życicowa *Carex loliacea*). Według najnowszych danych dotyczących stopnia zagrożenia gatunków w Polsce (Zarzycki i in., 2002) realizacja inwestycji w omawianym miejscu wywrze wpływ na 17 zagrożonych w Polsce gatunków, w tym 2 szczególnie zagrożone wymarciem, zaś pozostałe narażone na wyginięcie. Najbardziej destruktywny wpływ inwestycja ta może mieć (w odniesieniu do całej doliny Rospudy, w przypadku ograniczenia się strefy wpływu do założonej wielkości) na populacje tylko kilku gatunków, mających na rozpatrywanym fragmencie doliny wysoką liczebność lub jedyne stanowisko, są to: wełnianka delikatna *Eriophorum gracile* (zał. 17, fot. 2), miodokwiat krzyżowy *Herminium monorchis* (zał. 17, fot. 5), gółka długoostrogowa G*ymnodenia conopsea* (zał. 17, fot. 9), wyblin jednolistny *Malaxis monophyllos* (zał. 17, fot. 8) oraz częściowo lipiennik Loesela *Liparis loeselli* (zał. 17, fot. 6), kukułka krwista żółtawa *Dactylorhiza incarnata subsp. ochroleuca* (zał. 17, fot. 1), podkolan

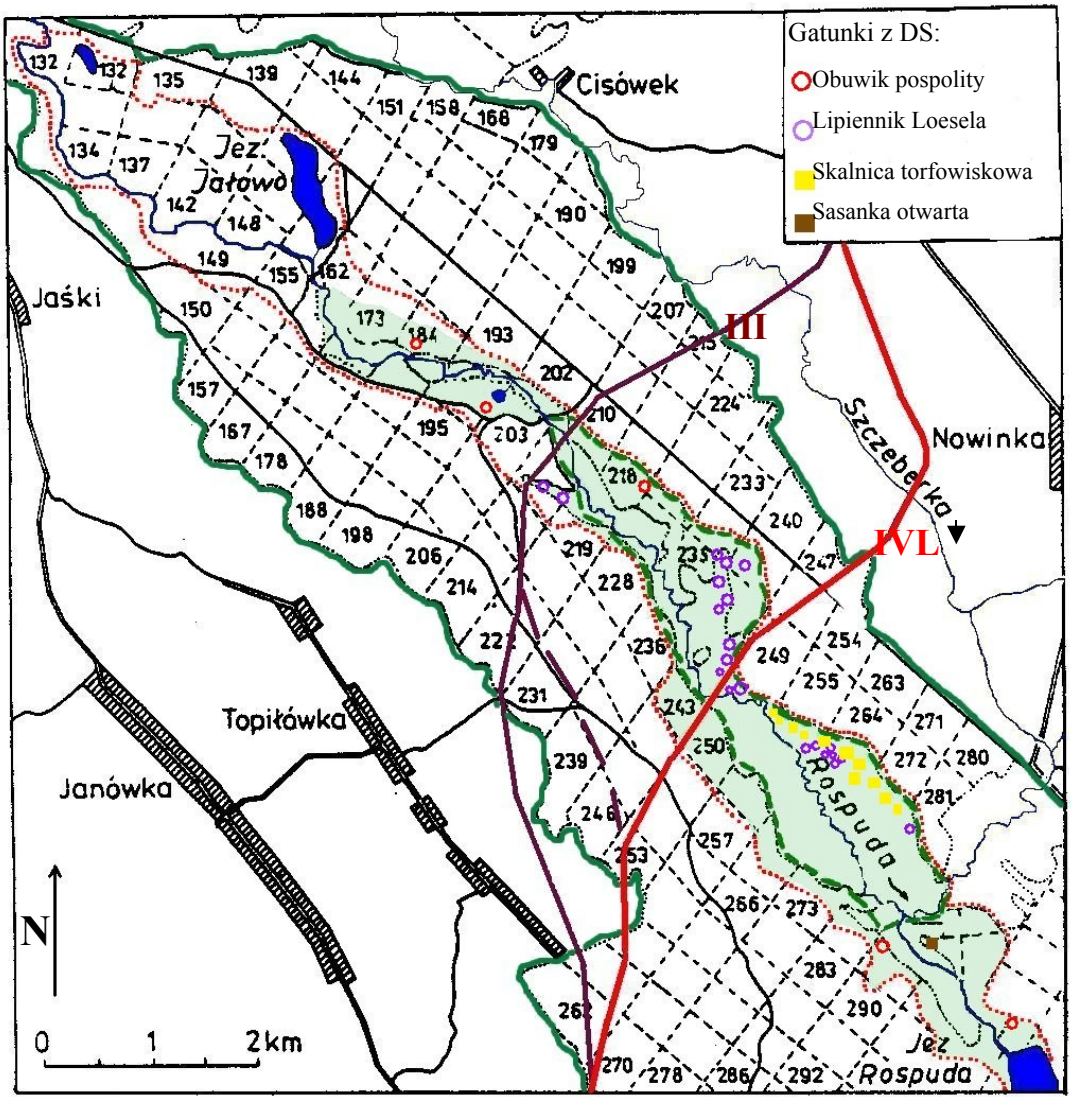
biały *Platanthera bifolia* (zał. 17, fot. 10). Pozostałe gatunki w największej liczebności występują w innych częściach doliny, na które budowa obwodnicy prawdopodobnie nie będzie miała aż tak dużego bezpośredniego wpływu. Jeżeli jednak okazałoby się, iż realizacja tej inwestycji spowoduje o wiele większe od spodziewanych bezpośrednie i pośrednie zmiany siedliskowe (w promieniu ponad 500m.), liczba i stopień zagrożenia rzadkich i chronionych taksonów wyginięciem w obrębie całej doliny znacznie się zwiększy z obecnych ok. 38 do ok. 60- 70 gatunków, obejmując przy tym całe ich populacje. Prowadziłoby to w najgorszym scenariuszu do zniszczenia walorów florystycznych na najcenniejszym fragmencie doliny. Analizując rozpatrywane niegdyś warianty obwodnicy, w szczególności wariant III i IVL (jak w przypadku Oceny pod względem ekologicznym .... Jankowski, 1999), pod względem występowania gatunków chronionych w ramach DS (Ryc. 7) jak również innych najrzadszych gatunków (Ryc.8) w obrębie doliny Rospudy, zdaniem autora potencjalnie mniej konfliktowym wariantem jest wariant III. W przypadku Ryc. 8, poza miodokwiatem krzyżowym, którego miejsca występowania autor celowo nie podaje (choć znajduje się na skraju strefy oddziaływania wariantu IV), nie został uwzględniony również fiołek torfowy *Viola epipsila* z uwagi na brak potwierdzenia jego występowania na tym obszarze. Trasa wariantu III koliduje jedynie ze stanowiskiem lipiennika Loesela, nie wpływając na inne wymienione najrzadsze gatunki występujące w dolinie. Wariant IV również przecina dolinę Rospudy w miejscu występowania lipiennika Loesela, potencjalnie jednakże mogąc wpłynąć na znacznie większą część jego populacji w dolinie niż wariant III. Ponadto w przyjętej strefie oddziaływania (o promieniu ok. 500m.) znajdują się też pojedyncze osobniki, położonej niżej w dolinie, bardzo licznej populacji skalnicy torfowiskowej i brzozy niskiej, przez co w przypadku większego niż zakładany oddziaływania, populacje te mogą być zagrożone. Wariant ten również przecina stanowisko krytycznie zagrożonej wełnianki delikatnej oraz zagrożonej wyginięciem kukułki krwistej podgatunku o żółtawych kwiatach. Zdaniem autora, w celu ochrony najbardziej zagrożonych gatunków w przypadku konieczności ponownego rozpatrzenia wariantów (np. wskutek interwencji KE), pewnym rozwiązaniem byłby przebieg wykorzystujący zarówno fragment wariantu IV jak i III (Ryc. 7, 8). Niemniej ważnym zagrożeniem dla niektórych typów torfowisk w dolinie Rospudy mogą być zanieczyszczenia, mogące spowodować ich użyźnienie (eutrofizację). Ich pochodzenie może być różne, począwszy od uruchomionych poprzez budowę estakady osadów, nowy naniesiony grunt pod budowę, poprzez zwiększone spływy

powierzchniowe z przekształconych wskutek budowy wyniesień otaczających dolinę, zanieczyszczenia motoryzacyjne do śmieci powszechnie wyrzucanych przez podróżujących. Szczególnie zagrożone są tu torfowiska typu wysokiego i przejściowego. Tworzą się one w warunkach niedoboru substancji mineralnych (szczególnie azotu i fosforu), ponieważ w znacznej mierze zasilane są przez ubogie wody opadowe. Jednocześnie beztlenowe warunki panujące w złożu torfowym oraz znikomy ruch wody w jego obrębie nie pozwalają na uwolnienie substancji mineralnych z nagromadzonych już szczątków organicznych. Głównymi gatunkami tworzącymi tego typu torfowiska (odpowiadającymi w znacznej mierze za warunki na nich panujące) są mchy, zwłaszcza torfowce *Sphagnum sp.*, zaś wśród nich występują m. in. takie gatunki jak: rosiczka okrągłolistna *Drosera rotundifolia*, rosiczka długolistna *Drosera anglica*, przygiełka biała *Rhynchospora alba*, bażyna czarna *Empetrum nigrum*, bagnica torfowa *Scheuzeria palustris*, bobrek trójlistkowy *Menyanthes trifoliata*, gnidosz błotny *Pedicularis palustris*, wełnianka pochwowata *Eriophorum vaginatum*, wełnianka wąskolistna *Eriophorum angustifolium*, bardzo rzadka wełnianka delikatna *Eriophorum gracile*, a w zalanych wodą obniżeniach pływacz pośredni *Utricularia intermedia* czy pływacz drobny *Utricularia minor*. Wszystkie te gatunki są przystosowane do życia w bardzo ubogich i niekorzystnych warunkach, jakie panują na torfowiskach wysokich i przejściowych. Stąd wszelkie zmiany żyznościowe na tego typu siedliskach często prowadzą do przekształcenia istniejących zbiorowisk w zastępcze, gdzie zwykle nie ma już miejsca dla poprzedniego składu flory. Jednocześnie zmienić się może przez to bardzo cenny, zachowany prawie w stanie nienaruszonym (Sokołowski, 1996), naturalny układ zbiorowisk roślinnych w obrębie doliny.

Kolejnym zagrożeniem dla flory i istniejących zbiorowisk w dolinie Rospudy, które mają zostać przecięte przez planowaną inwestycję, jest także synantropizacja i tzw. trywializacja flory (Ilnicki, 2002), będąca głównie efektem fragmentacji, większego udostępnienia i wywołanych zmian siedliskowych. Ponieważ bogactwem omawianego terenu jest nie tylko znaczna liczba gatunków rzadkich i chronionych, ale też w równym stopniu prawie naturalny, charakterystyczny układ roślinności z zachowanym specyficznym składem flory, dużym zagrożeniem są przekształcenia zbiorowisk i pojawianie się nowych, niekiedy obcego pochodzenia, gatunków. Omawiana część doliny Rospudy była i dotychczas jest stosunkowo dobrze izolowana od wpływów

zewnętrznych, gdyż z obu stron jest otoczona szerokim na 1-3km. pasem lasów Puszczy Augustowskiej (zał. 8; Ryc. 7, 8), stanowiących naturalną otulinę, strefę buforową między znaczną

Ryc. 7 Przebieg wariantów III i IVL obwodnicy Augustowa na tle proponowanych obszarów ochrony w Dolinie Rospudy oraz głównych miejsc występowania gatunków roślin wymienionych w DS (źródło: opracowanie własne na podstawie Sokołowski, 1988 i danych własnych 2004-2005; wykorzystano jako podkład Ryc.1 z: Sokołowski,1996)



Przebieg obecnie realizowanego wariantu IVL obwodnicy Augustowa

Przebieg wariantu III obwodnicy Augustowa akceptowanego przez część NGOs

Przebieg proponowany przez autora

Proponowana granica rezerwatu przez Sokołowskiego A.W. 1996

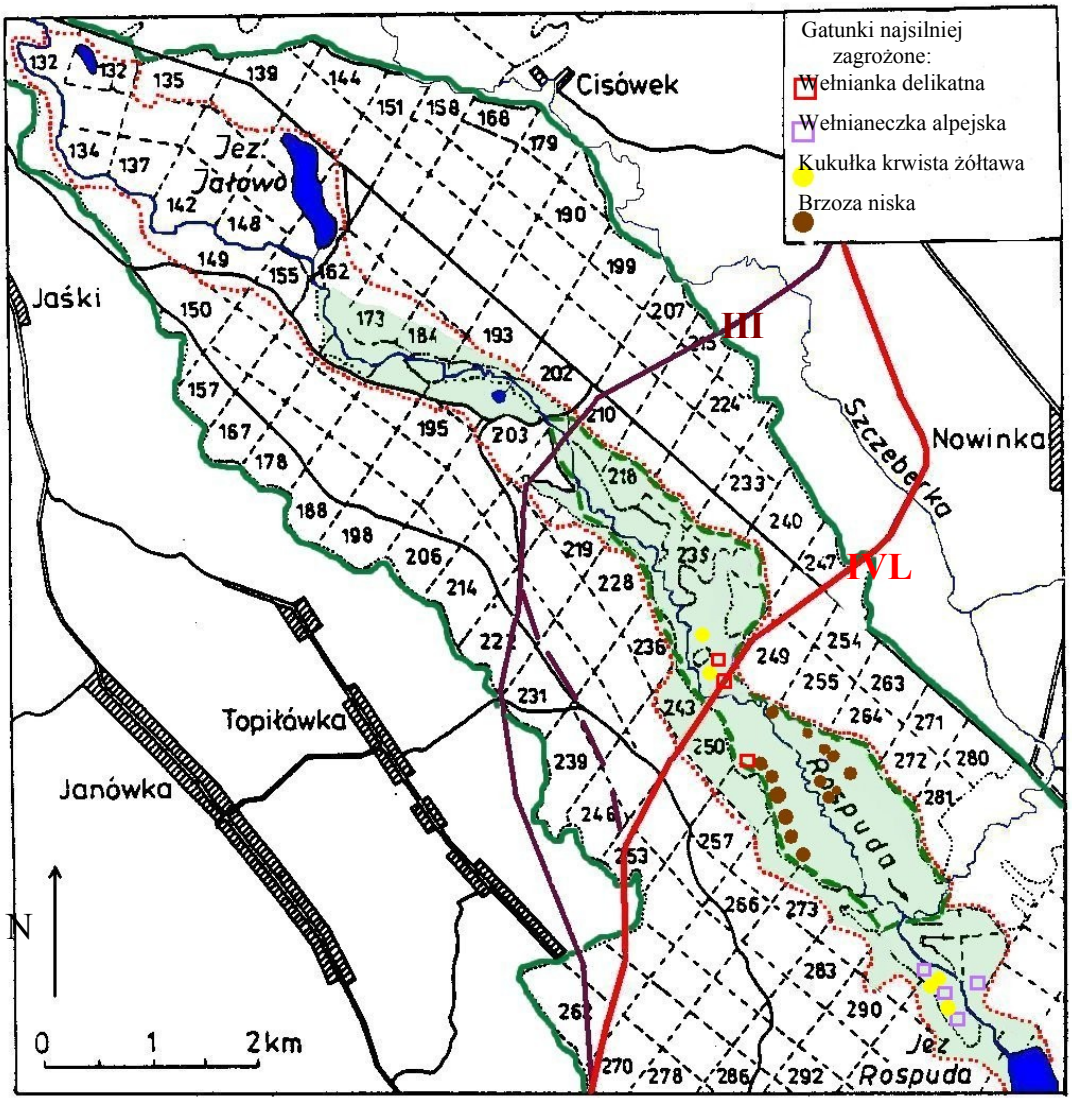
Obszar, który wg autora powinien zostać objęty ochroną rezerwatową

Proponowana przez CMOK i PNRWI granica strefy ochronnej (2004)

miodokwiatu krzyżowego *Herminium monorchis*

Granice Puszczy Augustowskiej objętej ochroną w ramach Natura 2000 jako OSO i prawdopodobnie także SOO

Ryc. 8 Przebieg wariantów III i IVL obwodnicy Augustowa na tle proponowanych obszarów ochrony w Dolinie Rospudy oraz głównych miejsc występowania najbardziej zagrożonych gatunków roślin, poza miodokwiatem krzyżowym (źródło: opracowanie własne na podstawie Sokołowski A.W.1988 i danych własnych 2004-2005; wykorzystano jako podkład Ryc.1 z Sokołowski A.W. 1996). Oznaczenia jak w Ryc. 7



liczbą siedlisk synantropijnych, będących rezerwuarem ekspansywnych obcych gatunków, a naturalnymi w większości siedliskami torfowiskowymi i leśnymi doliny. Obecnie (listopad 2005r.) jest niewiele dróg przebiegających wzdłuż i w poprzek doliny. Są to wyłącznie drogi leśne i lokalne o niewielkim znaczeniu komunikacyjnym, przebiegające do tego z dala od najcenniejszych

fragmentów torfowiskowych, zaś przeprawy mostowe zlokalizowane są w najwęższych miejscach doliny, gdzie jej szerokość nie przekracza ok. 100m. (zał. 8; Ryc. 9). Z racji swej wielkości oraz natężenia i rodzaju ruchu nie stanowią one poważniejszego zagrożenia dla walorów doliny Rospudy, w postaci źródeł rozprzestrzeniania się tzw. żywych śmieci, czyli gatunków synantropijnych.

Ryc. 9 Dolina Rospudy w miejscu ostatniego mostu w okolicy uroczyska Młyńsko (fot. autor, 2004).

Planowana budowa obwodnicy, będącej w przyszłości częścią drogi ekspresowej VB i która przetnie dolinę w jej środkowej części na odcinku ponad 500m (Ryc. 10), stanowić będzie poważne zagrożenie dla zachowania odrębności i specyfiki układów przyrodniczych tego obszaru. Silne przekształcenie terenu pod budowę, nagromadzenie dużej ilości allochtonicznego materiału pod budowę nasypów i przeprawy estakadą, wycięcie znacznego fragmentu lasu, wytworzenie się tzw. efektu brzegowego na granicy rozciętego drzewostanu, zmiany siedliskowe, szeroki pas drogowy oraz duże natężenie ruchu tranzytowego, spowoduje, że obszar doliny dotychczas dobrze izolowany, zostanie wystawiony na możliwość przenikania różnych diaspor spoza lokalnych, a nawet regionalnych układów przyrodniczych. W ten sposób w przeciągu kilku- kilkunastu lat na obszarze doliny pojawi się zapewne wiele nowych gatunków pospolitych, a także obcego pochodzenia, z których część będzie na tyle ekspansywnych i silnych konkurencyjnie, że zaczną wypierać „stare” gatunki i wchodzić na ich miejsce, degradując naturalną roślinność. Dotychczas główną drogą rozprzestrzeniania się diaspor był szlak wzdłuż doliny. Po wybudowaniu obwodnicy w zakładanym miejscu pojawi się nowy kanał przebiegający w poprzek doliny, przez który, w samo

dotychczas dobrze chronione „serce” doliny, w łatwy sposób przenikać będą mogły diaspory nowych gatunków.

Ryc. 10. Widok na miejsce planowanego przejścia obwodnicy przez dolinę Rospudy (fot. autor, 2005).

Sama dolina rzeki Rospudy nie została dokładnie osobno przebadana pod kątem faunistycznym, lecz jedynie jako część rozległego kompleksu leśnego, jakim jest Puszcza Augustowska. Dopiero pierwsze tego typu opracowanie, dotyczące awifauny lęgowej fragmentu doliny, przez który ma przejść planowana obwodnica Augustowa, zostało wykonane na zlecenie GDDKiA w Białymstoku przez E. Pugacewicza i T. Tumiela. Niestety jest to, jak zresztą przyznają sami autorzy, opracowanie niekompletne. Z uwagi na zbyt krótki narzucony przez zleceniodawcę okres badań (od drugiej dekady kwietnia do początku czerwca 2005r.) i zawężony obszar terenu, nie stwierdzono lęgowości kilku spodziewanych gatunków, zarówno rzadszych jak i bardziej pospolitych w kraju. Niewiadomo też, jakie gatunki wykorzystują obszar doliny w trakcie wiosennych i jesiennych wędrówek. Dodatkowo równolegle od kwietnia 2005r. niezależne organizacje pozarządowe: CMOK, Greenpeace, OTOP i Podlaski Oddział PNRWI, wspomagane przez studenckie koła naukowe z różnych krajowych uczelni, prowadziły na obszarze całej doliny inwentaryzację przyrodniczą. Dotychczasowe wstępne wyniki prac badawczych okazały się dosyć zaskakujące. Okazało się bowiem, iż dolina rzeki Rospudy, postrzegana dotychczas jako obiekt wyjątkowo cenny z uwagi na swoje walory florystyczne, jest równie cenna pod względem faunistycznym. Należy się ponadto spodziewać, że w przypadku przeprowadzenia kompleksowych, wieloletnich i obejmujących cały obszar doliny Rospudy badań, poza dotychczas stwierdzonymi gatunkami, występować tu może (lub tylko wykorzystywać jako korytarz ekologiczny) szereg

innych gatunków, związanych nie tylko z krajobrazem leśno- puszczańskim, ale również z otwartymi i półotwartymi terenami torfowisk. Na rozpatrywanym obszarze doliny Rospudy, w strefie oddziaływania planowanej obwodnicy występuje lub prawdopodobnie występuje 12 gatunków kręgowców (poza ptakami) rzadkich i (z wyłączeniem łosia) chronionych (zał. 14). Naturalnie nie można wykluczyć występowania większej rzadkich taksonów, co można stwierdzić jedynie w przypadku dokładnego i wieloletniego przebadania całej doliny. Jeden gatunek: zając bielak *Lepus timidus* prawdopodobnie występował na tym terenie jeszcze w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat (stwierdzenia ogólnie z obszaru Puszczy Augustowskiej), lecz aktualny jego status w całej Polsce jest nieznany i wymaga dalszych badań. Nie można wykluczyć z całą pewnością ani obecności ani też braku tego gatunku na obszarze doliny. Z pozostałych gatunków 8 zostało ujętych w PCKZ, w tym 1 jako narażony na wyginięcie (borowiaczek *Nyctalus leisleri*), 5 jako bliskie zagrożeniu (mroczek pozłocisty *Eptesicus nilsonii*, popielica *Glis glis*, ryś *Lynx lynx*, traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, wilk *Canis lupus*) i 1 jako gatunek o niejasnym statusie (mroczek posrebrzany *Vespertilio murinus*). Cztery gatunki zostały ujęte w Światowej Czerwonej Liście Zwierząt IUCN, 7 jest chronionych w ramach Konwencji Berneńskiej i DS jako gatunki wymagające ścisłej ochrony, z czego dodatkowo 4 wymagają ochrony siedlisk (zał. 14). W stosunku do jednego gatunku- wilka istnieje prawny wymóg ustanawiania strefy ochronnej nory w trakcie wyprowadzania młodych, lecz prawdopodobnie obszar doliny wykorzystywany jest tylko jako korytarz ekologiczny, a nie stały rewir którejś z lokalnych watah. Wilk jest też gatunkiem priorytetowym zgodnie z DS. Opis wybranych rzadkich gatunków, których występowanie na danym terenie jest potwierdzone lub bardzo prawdopodobne, potencjalnie zagrożonych przez budowę obwodnicy:

- Borowiaczek *Nyctalus leisleri* – narażony na wyginięcie. występuje w całej Polsce, jednak wszędzie bardzo nielicznie. Siedlisko: głównie liściaste starodrzewy z dużym udziałem drzew dziuplastych. Główne zagrożenia: wycinanie dziuplastych drzew, zanieczyszczenie środowiska (Głowaciński, 2001);
- Kumak nizinny *Bombina bombina* – gatunek zmniejszający liczebność. Siedlisko stanowią niewielkie otwarte zbiorniki wodne. Główne zagrożenia: niszczenie siedlisk. Gatunek ten nie odbywa dalekich wędrówek (Herczek, Gorczyca, 1999);

- Ryś *Lynx lynx*- gatunek bliski zagrożenia, lokalnie zanikający. W Polsce występuje w dwóch wzajemnie izolowanych metapopulacjach: większej karpackiej i mniejszej (ok. 60 osobników) mazursko- podlaskiej (Głowaciński, 2001, Jędrzejewski i in., 2002). Siedlisko stanowią duże, zwarte i zróżnicowane kompleksy leśne z dużym udziałem starodrzewów. Unika terenów otwartych i bagiennych. dominującą ofiarą są sarny (Jędrzejewska, Jędrzejewski, 2001). Główne zagrożenia: zmniejszenie bazy żerowej, presja człowieka, izolacja poszczególnych kompleksów leśnych (Głowaciński, 2001);
- Traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*- gatunek bliski zagrożenia, lokalnie zanikający (Głowaciński, 2001). Siedlisko stanowią zarówno tereny otwarte jak i zalesione. Rozmnaża się w małych zbiornikach wodnych: stawach, starorzeczach, gliniankach (Herczek, Gorczyca, 1999). Główne zagrożenia: niszczenie miejsc rozrodu;
- Wilk *Canis lupus*- gatunek bliski zagrożeniu. Liczebność polskiej populacji szacowana jest na 500- 600 osobników (Głowaciński, 2001; Jędrzejewski i in., 2002). Siedlisko: głównie duże kompleksy leśne, nie unika też mokradeł. Dominującym typem ofiary są jeleniowate (Jędrzejewska, Jędrzejewski, 2001). Główne zagrożenia: kłusownictwo, ruch drogowy, fragmentacja siedlisk, zmniejszenie bazy żerowej.

Na obszarze doliny Rospudy w obrębie planowanego rezerwatu od miejscowości Kurianki I do ujścia do Jez. Rospuda może występować (jako lęgowe, nieregularnie lęgowe i przelotne) ponad 50 rzadkich gatunków ptaków (zał. 15). Z tego 37 jako lęgowe zostały potwierdzone w bieżącym roku (2005) w opracowaniu wykonanym na zlecenie GDDKiA w Białymstoku przez dwóch znanych ornitologów (Pugacewicz, Tumiel, 2005), zaś kilka innych przez innych badaczy (Osojca inf. ustna). W PCKZ znajduje się 19 gatunków, z czego 2 krytycznie zagrożone- CR, 2 zagrożone wyginięciem- EN, 6 narażonych na wyginięcie- VU (zał. 15). Dodatkowo kilka gatunków znalazło się w Światowej bądź Europejskiej Czerwonej Liście Zwierząt IUCN. Większość z wymienionych gatunków ptaków objętych jest DP, zaś kilkanaście Konwencją Berneńską i Konwencją Bońską, kilka taksonów chronionych jest również w ramach Konwencji Ramsar czy CITES. W stosunku do 8 gatunków istnieje prawny obowiązek wyznaczania strefy ochronnej gniazd bądź tokowiska, m.in. bielika *Haliaeetus albicilla*, bociana czarnego *Ciconia nigra*, gadożera *Circaetus gallicus,* głuszca *Tetrao urogallus*, kani czarnej *Milvus migrans*, orlika krzykliwego *Aquila pomarina*. Jeszcze niedawno na obszarze doliny występował cietrzew *Tetrao tetrix*, lecz wyginął pod koniec lat 90-

tych ubiegłego stulecia (Pugacewicz, Tumiel, 2005). W strefie oddziaływania obwodnicy zostało potwierdzone występowanie 22 gatunków lęgowych wymienionych w DP zał. II, z czego 6 znajduje się w PCKZ (zał. 15). Opisy wybranych najbardziej zagrożonych gatunków:

- Bielik *Haliaeetus albicilla*- bardzo nieliczny ptak lęgowy głównie na północy i zachodzie kraju, na wschodzie spotykany tylko lokalnie. Liczebność ok. 500 par, z czego w ostatnim dziesięcioleciu nastąpił wyraźny wzrost (Tomiałojc, Stawarczyk, 2003). Siedliskiem są obszary z mozaiką starych lasów (miejsce gniazdowania) i wód (miejsce zdobywania pokarmu). Główny pokarm stanowią ryby, w mniejszym stopniu ptactwo wodne i ssaki. Podstawowe zagrożenia: niegdyś intensywnie tępiony, dziś zwiększa liczebność a kłusownictwo ma charakter marginalny, ważnym zagrożeniem jest chemiczne skażenie środowiska, penetracja, oraz kolizje młodych ptaków z liniami energetycznymi (Głowaciński, 2001);
- Dubelt *Gallinago media*- bardzo nieliczny ptak lęgowy głównie północno wschodniej części kraju. Liczebność wynosi ok. 700- 800 samców, w ostatnich latach wyraźnie zanika (Tomiałojć, Stawarczyk, 2003). Siedlisko stanowią otwarte i półotwarte tereny bagienne, podmokłe łąki i pastwiska w dolinach większych rzek. Podstawowe zagrożenia: degradacja siedlisk wilgotnych i bagiennych, polegająca głównie na ich osuszaniu i zmianie użytkowania (Głowaciński, 2001);
- Dzięcioł białogrzbiety *Dendrocopos leucoto*s- bardzo nieliczny ptak lęgowy wschodniej części Polski. Liczebność prawdopodobnie ok. 500 par, trend nieznany, gdyż trudno ocenić czy wzrost notowań wynika ze wzrostu liczebności czy też intensywnych badań (Tomiałojć, Stawarczyk, 2003). Siedlisko stanowią przeważnie starodrzewy olsowe i łęgowe, również grądy. Podstawowe zagrożenia: przekształcenia podmokłych drzewostanów i usuwanie martwych drzew (Głowaciński, 2001);
- Głuszec *Tetrao urogallus*- skrajnie nieliczny gatunek lęgowy w kilku izolowanych populacjach we wschodniej i południowej części kraju, liczebność ocenia się na 550-750 osobników (Rąkowski, 2000; Głowaciński, 2001; Tomiałojc, Stawarczyk, 2003). Prawdopodobnie największa populacja znajduje się w Puszczy Augustowskiej i liczy ok. 150 osobników (Zawadzki, Sudnik, Zawadzka, 1999; Tomiałojć, Stawarczyk, 2003). Siedliskiem głuszca są rozległe i zwarte kompleksy borów lub lasów mieszanych o

naturalnej i urozmaiconej strukturze. tokowiska znajdują się w miejscach odludnych, najczęściej są to bory bagienne i skraje mszarów torfowcowych porośnięte karłowatą sosną, brzozą czy świerkiem. Pokarm stanowią przede wszystkim: igliwie, pędy wełnianki pochwowatej, liście osiki oraz jagody, żurawiny i maliny. Gatunek ten odznacza się wyjątkowym konserwatyzmem siedliskowym i lęgowym, który uniemożliwia mu przystosowanie do zmieniających się warunków otaczającego środowiska (Głowaciński, 2001). Główne zagrożenia to: wyrąb lasów w sąsiedztwie ostoi, rozdrabnianie kompleksów leśnych, degradacja siedlisk głównie poprzez prace leśne i melioracje, penetracja ostoi, wzrost presji drapieżników oraz niski przyrost naturalny połączony z niewielką liczebnością, izolacją poszczególnych populacji i ryzykiem chowu wsobnego (Rąkowski, 2000; Głowaciński, 2001);

- Kania czarna *Milvus migrans*- bardzo nieliczny ptak lęgowy głównie północnej i zachodniej części kraju. Liczebność oceniana na ok. 300-400 par, w ostatnich latach nieco spada badań (Tomiałojć, Stawarczyk, 2003). Siedlisko stanowią zwykle obrzeża lasów sąsiadujące z wodami śródlądowymi. Główny pokarm- ryby. Podstawowe zagrożenia: obniżenie zwierciadła wód gruntowych w dolinach rzecznych, zanieczyszczenie wód, antropopresja (Głowaciński, 2001);
- Orlik krzykliwy *Aquila pomarina*- bardzo nieliczny ptak lęgowy głównie północnej i wschodniej części kraju. Liczebność ok. 1700- 1900 par, w ciągu ostatnich lat w miarę stabilna (Tomiałojć, Stawarczyk, 2003). Siedlisko stanowią liściaste i mieszane lasy w pobliżu zróżnicowanych terenów rolniczych, wilgotnych łąk i otwartych torfowisk. Główny pokarm stanowią drobne kręgowce, z których dominują gryzonie. Podstawowe zagrożenia: degradacja terenów lęgowych i łowieckich (Głowaciński, 2001).

W załączniku nr 16 autor przedstawił listę gatunków bezkręgowców chronionych, rzadkich i wymierających w Polsce, które mogą występować na obszarze doliny Rospudy. Ponieważ autor nie dotarł do opracowania dotyczącego rozpoznania fauny bezkręgowców dotyczącego doliny Rospudy (być może takie opracowanie jeszcze nie istnieje), przy typowaniu gatunków mogących występować na omawianym obszarze zostały wzięte pod uwagę następujące aspekty:

- rodzaj, powierzchnia, stopień zachowania oraz układ przestrzenny występujących na danym terenie siedlisk;

- gatunki, które zostały stwierdzone w obrębie blisko położonych obszarów chronionych na podobnych typach siedlisk (Wigierski PN, Biebrzański PN, istniejące i projektowane rezerwaty przyrody Puszczy Augustowskiej);
- stopień izolacji doliny od wyżej wymienionych obszarów chronionych.;
- dane o biologii i występowaniu rzadkich i zagrożonych gatunków zawarte w najnowszym dostępnym (i przystępnym) opracowaniu naukowym- PCKZ Tom II- Bezkręgowce .

Na sporządzonej liście znalazło się w sumie 35 gatunków, w większości reprezentujących gromadę owadów (*Insecta)*. W sumie 18 gatunków jest objętych ścisłą ochroną, z czego 9 wymaga ochrony czynnej, a przy tym w stosunku do 5 z nich nie można stosować żadnych odstępstw od ochrony ścisłej. Dodatkowo główni żywiciele dwóch gatunków są objęci ścisłą ochroną (porosty z rodzaju brodaczkowate- *Usnea* oraz rosiczka okrągłolistna- *Drosera rotundifolia*). Z wymienionych gatunków: 8 jest krytycznie zagrożonych wymarciem- CR, 9 jest silnie zagrożonych wyginięciem- EN, 13 zostało zaklasyfikowanych jako taksony wysokiego ryzyka narażone na wyginięcie- VU, 4 ma status niższego ryzyka- LR. Trzy gatunki znalazły się na Światowej Czerwonej Liście IUCN z 1996r. Większość z zagrożonych gatunków charakteryzuje się bardzo specyficznymi, wąskimi wymaganiami ekologicznymi, wrażliwymi na wszelkie zmiany siedliskowe. Aż 17 taksonów jest silnie związanych z ekosystemami torfowiskowymi i najpoważniejszym wymienianym dla nich zagrożeniem są wszelkie niekorzystne przekształcenia torfowisk. Dodatkowo kolejnych 7 gatunków jest wyraźnie związanych z równie wrażliwymi, zwłaszcza na naruszenie stosunków wodnych, ogólnie pojętymi terenami podmokłymi. Jeden krytycznie zagrożony gatunek jest ściśle zależny od swego wyjątkowo wrażliwego na zanieczyszczenia powietrza żywiciela- porostów z rodzaju brodaczkowate. Do najrzadszych i najcenniejszych gatunków, które mogą występować na terenie doliny Rospudy należy zaliczyć następujące taksony: barczatka borówczanka *Phyllodesma ilicifolia*, *Epaphius rivularis*, *Limnephiles dispar*, poczwarówka jajowata *Vertigo moulinsiana*, przylepek brodacznik *Alcis jubata*, *Spheocomyia vittata*, strzępotek edypus *Coenonympha oedippus*, wstęgówka bagienna *Catocala pact*, dostojka eunomia *Boloria eunomia*, mszarnik jutta *Oeneis jutta*, szlaczkoń torfowiec *Colias palaeno*. Dwa spośród zawartych w zał. 16 gatunków: osadnik wielkooki *Lopinga achine* oraz czerwończyk nieparek *Lycaena dispar* zostały stwierdzone w toku wstępnych badań przeprowadzonych na zlecenie Greenpeace wiosną i latem 2005r. (Kurek red., 2005). Naturalnie w przypadku przeprowadzenia wieloletniego dokładnego rozpoznania fauny

bezkręgowej na obszarze całej doliny przez specjalistów, lista z zał.16 uległaby zmianie. Występowanie części gatunków nie zostałoby potwierdzone, zaś być może wykazane byłyby inne rzadkie taksony. Nie zmieniłoby to faktu, iż z punktu widzenia walorów faunistycznych obszar doliny rzeki Rospudy jest obiektem bardzo cennym w skali całego regionu oraz kraju i tym samym godnym objęcia całkowicie ochroną w postaci postulowanego od wielu lat rezerwatu ścisłego. Nie bez przypadku torfowiska (a już w szczególności duże i tak dobrze zachowane) są wymieniane obok Tatr, Pienin, Bagien Biebrzańskich, Puszczy Białowieskiej i muraw kserotermicznych jako obiekty przyrodnicze, które mają podstawowe znaczenie w zachowaniu różnorodności fauny w skali kraju i Europy (Głowaciński, Nowacki, 2004).

Ogólnie wpływ na faunę w trakcie budowy i eksploatacji obwodnicy będzie dla pewnych grup zwierząt początkowo wyraźniejszy niż w przypadku flory, której przemiany rozkładają się bardziej w czasie. Reakcje, wywołane przez powstanie tak drastycznie zmieniającego lokalne warunki obiektu, będą niewątpliwie widoczne już w czasie trwania budowy. Zwierzęta, jako organizmy w znacznym stopniu mobilne, staną wobec problemu bytowania w bezpośrednim sąsiedztwie i przekraczania całkiem nowej dla nich bariery, do tego w całości ogrodzonej siatką, wzmagającą efekt izolacji. Część z nich zapewne w pewien sposób się przystosuje, zwłaszcza których areały osobnicze lub trasy wędrówek w niewielki sposób pokrywają się z terenem inwestycji. Inne zmuszone będą w znacznym stopniu zmienić (dostosować) swój tryb życia, często znacznie zawęzić swe terytoria lub całkowicie wycofać się i spróbować przenieść na inne miejsce. W wielu przypadkach jest to praktycznie nierealne, z uwagi na opór środowiska czy brak siedlisk. Dotyczy to pewnych szczególnie wrażliwych na antropopresję gatunków i zajmujących specyficzne siedliska, jak głuszec *Tetrao urogallus*. Niewątpliwie trasa obwodnicy zajmie i bezpowrotnie zniszczy znaczną część areałów osobniczych pewnej grupy zwierząt (zwłaszcza drobniejszych) oraz znajdzie się na szlaku ich naturalnych migracji codziennych i sezonowych (na przejściach z żerowisk do miejsc noclegu, z terenów normalnego bytowania do stref rozrodu czy miejsc znakowania terytorium) bądź na trasach dyspersji młodych osobników, poszukujących nowych miejsc do bytowania. Jednocześnie tzw. opór środowiska czy po prostu biologia gatunku nie pozwoli na zwykłe wycofanie się i przeniesienie w inne miejsce. W takim przypadku organizmy te są najczęściej prędzej czy później skazane na eliminację, często wskutek śmiertelności na drodze. Pewnym środkiem zaradczym są stosowane nadziemne i podziemne przejścia dla zwierząt, lecz w

świetle dotychczasowych doświadczeń lokalizacji, typu i liczby tego typu konstrukcji w kraju można stwierdzić, iż nie spełnią one swej roli (Jędrzejewski in., 2004). Stąd budowa obwodnicy dla pewnych gatunków (np. ssaków nadrzewnych) okaże się z pewnością barierą nie do przebycia, przez co powstaną dwie izolowane wzajemnie populacje, zmniejszając przez to m.in. szanse ich utrzymania się na tym terenie. Planowane przekroczenie samego bagiennego fragmentu doliny Rospudy poprzez budowę ok. 500m estakady jest na tym odcinku w zasadzie ostatecznie jedynym możliwym do przyjęcia pod względem przyrodniczym rozwiązaniem, gdyż zastosowanie popularnych niegdyś w tego typu sytuacjach nasypów nie tylko nie pozostawiłoby praktycznie jakichkolwiek możliwości migracji fauny wzdłuż doliny, ale również w wyjątkowo drastyczny sposób zmieniłoby stosunki wodne, a co się z tym wiąże także roślinność i krajobraz, na znacznym obszarze doliny. Dla niektórych gatunków ptaków, których lot odbywa się zwykle nisko w sposób koszący (np. cietrzew, siewkowate), estakada nadal będzie istotną barierą fizyczną i przyczyną częstych, najczęściej śmiertelnych zderzeń. Innym ważnym aspektem jest też fakt, że estakada w zasadzie obejmie jedynie obszar nad terenami bagiennymi, a niektóre gatunki w trakcie swych migracji właśnie takich fragmentów unikają, jak np. ryś *Lynx lynx*, który preferuje jako korytarze ekologiczne obszary typowo leśne, a nie bagienne. Niestety konstruowanie dla tych gatunków specjalnych przejść jest wyjątkowo trudne, zaś same konstrukcje, żeby były wykorzystywane, muszą posiadać odpowiednio duże zagęszczenie i wielkość, znacznie większe niż dotychczas w Polsce stosowane (Jędrzejewski i in, 2004). Planowana budowa obwodnicy, jak wykazał E. Pugacewicz i T. Tumiel, najprawdopodobniej całkowicie zniszczy rejon bytowania głuszca *Tetrao urogallus*, gniazdo jednej pary orlika krzykliwego *Aquila pomarina* zaś drugiej pary naruszy w znacznym stopniu areał osobniczy. Ponadto obwodnica będzie przebiegać w bliskiej odległości od gniazda jednej z trzech stwierdzonych w całej ostoi pary bielika *Haliaeetus albicilla*, co konsekwencji może prowadzić do jego opuszczenia. Sporządzona w sierpniu 2005r. opinia niezależnej, pozarządowej eksperckiej (w sprawach ekologii i ochrony ptaków drapieżnych) organizacji- Komitetu Ochrony Orłów w sprawie projektowanej obwodnicy Augustowa, potwierdza prognozowany negatywny wpływ inwestycji na bytowanie na rozpatrywanym terenie 2 par orlików krzykliwych oraz 1 pary bielika, a także w sposób jednoznaczny wyklucza skuteczność prób jakichkolwiek działań kompensacyjnych. W sporządzonej opinii czytamy: „zupełnym nieporozumieniem są próby określenia działań kompensacyjnych, które pozwoliłyby utrzymać

liczebność orlika krzykliwego *Aquila pomarina* na niezmienionym poziomie, mimo zniszczenia siedlisk, dokonanego w następstwie zaplanowanej budowy obwodnicy (…). W przypadku orlika krzykliwego, prawdopodobieństwo, że pary ze zniszczonych stanowisk przeniosą się w specjalnie przygotowane dla nich siedliska, jest znikome." KOO wyraziła także swój sprzeciw budowie obwodnicy Augustowa w obecnym wariancie, zalecając poszukiwanie alternatywnych rozwiązań. Jednakże wobec braku szczegółowych informacji co do rozmieszczenia awifauny w obrębie całej doliny, nie ma gwarancji, że zmiana wariantu (na inny niż przez Raczki) spowoduje znacząco mniejszy wpływ na ptaki, jak również na pozostałe gatunki zwierząt.

Ważną kwestią związaną z budową obwodnicy, jest zmiana krajobrazu, zwłaszcza na terenie przechodzącym przez Puszczę Augustowską i dolinę Rospudy, czyli miejsca charakteryzujące się dużym stopniem jego naturalności. W przypadku doliny Rospudy wprowadzenie estakady o długości ponad 500m. całkowicie zaburzy krajobraz, szczególnie we fragmencie o charakterze otwartym (Ryc. 10). Cechuje się on wysokimi indywidualnymi walorami wizualnymi (Gacka-Grzesikiewicz, Cichocki, 2001; Żarska, 2003) i jako coraz rzadszy w Polsce powinien być szczególnie chroniony. Tego typu dominujący obiekt jest zagrożeniem również dla wyjątkowo wrażliwych na wszelkie przejawy antropopresji gatunków zwierząt. Zwłaszcza, że związane jest to z wprowadzeniem hałasu, tam gdzie go dotąd nie było. Część zwierząt po pewnym czasie będzie mogła się dostosować do nowych warunków, lecz te najbardziej wrażliwe (stąd często też najrzadsze) utracą swoje dotychczasowe siedliska.

6. Wybrane aspekty budowy obwodnicy Sztabina.

Konflikt wokół VB polega głównie przez plany przecięcia drogą ekspresową Biebrzańskiego PN w obrębie dotychczasowej drogi nr 8 koło miejscowości gminnej Sztabin. Przeprawa drogowa w tym miejscu znajduje się w miejscu naturalnego przewężenia doliny Biebrzy pomiędzy tzw. Basenem Górnym a położonym w dolnym biegu rzeki Basenem Środkowym. W zasadzie jest to jedyne możliwe (i od lat istniejące) na tym odcinku przejście drogowe przez obszar doliny, ponieważ powyżej Sztabina znacznie się ona rozszerza, zaś poniżej tworzy rozległy obszar torfowiskowy, praktycznie nie do przebycia (Ryc.5). Jest to również najkrótsza droga pomiędzy Białymstokiem a Augustowem, Suwałkami i granicą państwa w Budzisku. W związku z powyższymi naturalnymi uwarunkowaniami praktycznie nie ma możliwości wariantowania w zakresie przekraczania bądź nie obszaru Biebrzańskiego PN i może ono teoretycznie dotyczyć tylko możliwości przesunięcia inwestycji na wąskim odcinku w górę lub w dół doliny, co nie ma większego sensu. Różne rozwiązania, koncepcje inwestycji mogą dotyczyć jedynie zakresu i charakteru prowadzonych robót na obszarze doliny, w zakresie rodzaju, wielkości i długości mostów, nasypów czy środków łagodzących. Można wyróżnić trzy zasadnicze aspekty konfliktu związanego z budową obwodnicy Sztabina (w ramach VB): proceduralny, społeczny i przyrodniczy. Zasadniczo problem proceduralny realizacji tej inwestycji polega na tym, że jest to jeden z najcenniejszych przyrodniczo w Polsce obszarów chronionych. Problem przyrodniczy związany jest z potencjalnymi zagrożeniami jakie niesie ze sobą budowa trasy ekspresowej VB, jak również z istnieniem dotychczasowych rozwiązań na obszarze BPN. Aspekt społeczny związany jest z koniecznością poprawy jakości życia mieszkańców miejscowości, przez które przebiega droga nr 8, usprawnienia i poprawy bezpieczeństwa ruchu, a także protestami NGOs, sprzeciwiających się wykorzystaniu budowy obwodnicy dla celów przyszłej VB. Uciążliwość ruchu na obecnej drodze nr 8 jest dla mieszkańców położonych przy niej miejscowości bardzo duża. Droga ta przebiega przez sam środek wsi gminnej Sztabin, niejednokrotnie zaledwie kilka metrów od zabudowań mieszkalnych (Ryc. 11). W strukturze ruchu wyraźnie dominuje nad znikomym lokalnym ruch tranzytowy, zwłaszcza samochodów ciężarowych. Zamknięcie z powodu remontu

dla TIR-ów drogi krajowej nr 61, będącej alternatywną trasą z Budziska, Suwałk i Augustowa do Warszawy oraz centrum kraju, i przekierowanie całego ich ruchu na drogę nr 8, spowodowało dodatkowo znaczne zwiększenie istniejącej uciążliwości trasy. Negatywne skutki tych oddziaływań zostały opisane we wcześniejszej części pracy. Dodatkowo w związku z planami budowy VB, w przypadku realizacji wariantu przez Białystok, ruch na tej trasie i jego oddziaływanie ma się jeszcze bardziej zwiększyć. Ze względów społecznych i konieczności poprawy funkcjonowania ruchu podjęto decyzję o konieczności budowy obwodnicy Sztabina. Pierwsze założenia budowy obwodnicy przewidywały tylko częściowe wkroczenie z inwestycją na teren parku (OOS koncepcji programowej obwodnicy Sztabina, Areo 1998) narodowego. Projekt obwodnicy kończył się jeszcze przed istniejącym mostem na Biebrzy od strony Sztabina (Ryc. 11, 12), a na terenie doliny i PN przewidywano poprowadzenie trasy na nasypie ziemnym, z wymianą gruntów nienośnych (organicznych). Nie przewidywano przebudowy istniejącej przeprawy na obszarze BPN, pomimo fatalnego jej stanu, np. braku jakichkolwiek zabezpieczeń służących ochronie środowiska, odprowadzenie wód spływowych z mostu bezpośrednio do Biebrzy (Ryc. 14), nasyp na całej szerokości doliny z wąskim mostem utrudniający funkcjonowanie korytarza ekologicznego (Ryc.11,12,13). Planowane było jedynie odprowadzenie wód spływowych z obszaru obwodnicy do systemów oczyszczających. Autor odnosi wrażenie, że wówczas inwestycja ta traktowana była na równi z innymi inwestycjami drogowymi, bez uwzględnienia faktu, że przechodzić ma przez szczególnie wrażliwy obszar, objęty ochroną w postaci PN. Świadczy też o tym niska jakość raportu OOS wykonanego do koncepcji programowej obwodnicy Sztabina (Areo, 1998). Po przygotowaniu wstępnej koncepcji budowy obwodnicy przystąpiono do uzgodnień zmian w MPZP gminy Sztabin i tu pojawił się zasadniczy problem. Zgodnie z obowiązującym wówczas jak i obecnie (listopad 2005r.) prawem, zabronione są wszelkie inwestycje na obszarach parków narodowych, które nie służą ochronie przyrody, a już szczególnie zakwalifikowane do kategorii przedsięwzięć mogących szczególnie niekorzystnie wpłynąć na środowisko naturalne, dla których przeprowadzenie OOS jest obligatoryjne. Z tego względu dyrekcja Biebrzańskiego PN nie zgodziła się na przystąpienie do uzgodnień. W związku z nieuzgodnieniem w trakcie ustalania MPZP w 2000r. przez dyrekcję BPN oraz WKP i MŚ planów budowy obwodnicy, co jednocześnie uniemożliwiało poprowadzenie VB wg dotychczas przyjętego wariantu, podjęto w 2001r. próbę wyłączenia z granic BPN fragmentu dla potrzeb realizacji przedsięwzięcia (Truskolaski, 2003). Po

oprotestowaniu tego absurdalnego pomysłu przez szerokie środowiska naukowe, NGOs i MŚ, przystąpiono do szerszego prowadzenia uzgodnień w tym zakresie. Wykonane ekspertyzy (Osmulska- Mróz, 2001) potwierdzały fatalny stan istniejącej przeprawy w obrębie BPN i realne

Ryc.11 Widok obecnego stanu drogi nr 8 w obrębie Biebrzańskiego Parku Narodowego. W górnym prawym rogu widoczna wieś gminna Sztabin. (źródło: Studium architektoniczno-krajobrazowe...., 2003)

Ryc.12 Widok stanu istniejącego drogi nr 8 w obrębie Biebrzańskiego Parku Narodowego (źródło: Studium architektoniczno-krajobrazowe...., 2003).

Ryc.13 Istniejący most na Biebrzy w Biebrzańskim Parku Narodowym koło Sztabina, długość 57m, światło ok. 2,5m. (fot. autor, czerwiec 2003)

Ryc.14 Przepusty w moście odprowadzające wodę spływającą z jezdni bezpośrednio do Biebrzy (fot. autor, czerwiec 2003).

zagrożenie (zwłaszcza w przypadku NZŚ) jakie stanowi dla najcenniejszych fragmentów parku, wskazując jednocześnie na jak najszybszą potrzebę zmiany tego faktu. Warto tu zauważyć, iż wariant zerowy przedsięwzięcia jest zarówno społecznie, transportowo jak i przyrodniczo wariantem najgorszym. Prowadzone uzgodnienia miały charakter ustalenia warunków przebudowy obecnego przejścia celem ustalenia zasad i wyboru wariantu jak najlepszego z punktu widzenia ochrony walorów parku. W międzyczasie rozpoczęły się także przygotowania do wyznaczania sieci N2 w Polsce co stanowiło kolejny potencjalny problem ograniczający możliwość budowy obwodnicy (wówczas już na pewno w ramach VB) na obszarze BPN. Ze strony GDDKiA oraz władz województwa podlaskiego na początku 2002r. pojawiły się sugestie wyłączenia z obrębu

obszarów N2 fragmentów pod planowane inwestycje drogowe, co znacznie miałby ułatwić budowę dróg. Pomimo różnych nacisków MŚ nie zgodziło się na te propozycje, zwłaszcza że wówczas nie byłoby dodatkowego instrumentu pozwalającego wymóc i kontrolować spełnianie podwyższonych norm środowiskowych obowiązujących na obszarach szczególnie cennych przyrodniczo. Jednocześnie MŚ uznało, że konieczna jest jak najszybsza przebudowa przejścia drogi nr 8 przez obszar Biebrzańskiego PN nawet w ramach VB, uzasadniając to tym, że jest to korzystne dla środowiska i samego parku. Zaproponowano dwa główne warianty (Projekt przejścia drogi ekspresowej S8... przez Biebrzański PN, Transprojekt Warszawa, 2002):

- Wariant I- realizacja całkiem nowego dwujezdniowego przekroczenia doliny Biebrzy z pozostawieniem istniejącego mostu dla ruchu lokalnego;
- Wariant II- wykorzystanie w całości dotychczasowej drogi nr 8 celem ograniczenia do minimum terenów Biebrzańskiego PN.

W każdym wariancie estakada na terenie doliny miała mieć minimum 210m., a wody spływowe z jezdni miały być odprowadzane poza teren parku i tam oczyszczane. Zalecane było także zastosowanie ekranów akustycznych na obszarze przebiegu przez dolinę oraz przebudowa istniejących linii energetycznych średniego i szczególnie wysokiego napięcia (Ryc. 11,12,13, 15). O ile poprowadzenie linii energetycznej średniego napięcia 15 kV możliwe jest pod projektowaną estakadą, to (zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie) nie można było poprowadzić linii energetycznych przez obiekt mostowy o napięciu wyższym niż 20kV (pismo Zakładu Energetycznego Białystok do Urzędu Gminy Sztabin, grudzień 2002; Argasińska, Kurbiel, 2003). Powstały w związku z tym dwie propozycje rozwiązania tego problemu. Pierwsza zakładała skablowanie linii 110kV na odcinku przebiegającym przez obszar parku i zakopanie jej pod ziemią, zaś druga propozycja polegała na przebudowie istniejącej linii napowietrznej (Ryc. 15) w sposób mniej ingerujący w krajobraz.

Ryc. 15. Linia wysokiego napięcia 110kV na obszarze Biebrzańskiego Parku Narodowego koło Sztabina (fot. autor, czerwiec 2003).

Zaletami pierwszego rozwiązania byłby brak ingerencji w krajobraz na krótkim, około 600m. odcinku likwidując dwa istniejące słupy kratowe oraz brak linii zagrażających ptakom. Poza tym wariant ten posiada szereg istotnych wad (Argasińska, Kurbiel, 2003), które ograniczają jego praktyczne zastosowanie. Ze względu na charakter podłoża (głębokie pokłady torfów) należałoby kabel poprowadzić na głębokości 5- 6m. wewnątrz osłony plastikowej o średnicy ok. 60cm. Technologia budowy przewidywałaby wykonanie dwóch otworów technologicznych 6x10m, do których należałoby zapewnić dojazd ciężkich maszyn. Bezpośrednio poza obszarem parku w celu połączenia odcinka skablowanego z napowietrznym należałoby postawić dwa tzw. słupy kablowe, każdy o wysokości ok. 25m. Poza tym dużą wadą byłaby trudność z dotarciem do istniejącej linii w razie awarii, szczególnie podczas wysokiego stanu wód jak również w przypadku pożaru pokładów torfu ryzyko uszkodzenia kabla połączona z brakiem możliwości jego naprawy przez długi okres czasu. Istotną wadą jest również dużo większy koszt realizacji tego typu przedsięwzięcia. Jako alternatywę zaproponowano dwa rozwiązania opierające się na przebudowie istniejącej linii napowietrznej (Argasińska, Kurbiel, 2003), a różniące się między sobą ilością i wysokością słupów posadowionych na obszarze BPN. Wariant I opiera się na czterech słupach, z których dwa niskie posadowione byłyby bezpośrednio na obszarze BPN w rejonie przyczółków mostu, zaś wariant II bazuje na trzech słupach, z czego środkowy (ok. 25-27m wysoki) znalazłby się na terenie parku. Każdy z wariantów przewiduje zamianę istniejących kratowych słupów o wysokości 31m na

bardziej „przyjazne” krajobrazowo rurowe o wysokości zależnie od wariantu 20-27m. Dodatkowo przewidziano umieszczenie kolorowych plastikowych pierścieni na przewodach, w celu zmniejszenia ryzyka kolizji ptaków z nimi, a więc jednej z podstawowych wad tego rozwiązania. Warianty napowietrzne są znacznie tańsze i umożliwiają łatwe usunięcie ewentualnych awarii. Ostatecznie wskazano wariant napowietrzny przebudowy linii wysokiego napięcia, jako bardziej funkcjonalny i również przyjazny środowisku.

W marcu 2003r. sprawa budowy obwodnicy Sztabina w ramach planowanej trasy ekspresowej VB analizowana była na posiedzeniu Krajowej Komisji ds. OOS. W wydanej opinii stwierdzono, że konieczne jest ze względów przyrodniczych i społecznych przebudowanie istniejącego przejścia przez BPN, ale w ramach dotychczasowej drogi krajowej nr 8, ponieważ brak jest SOOS dla całego korytarza transportowego VB, w której przeanalizowane byłyby wszystkie warianty jej przebiegu. Jest to również zgodne z późniejszymi rekomendacjami Stałego Komitetu Konwencji Berneńskiej. Strategiczna ocena tym bardziej powinna być przeprowadzona, że wówczas nie był jeszcze zatwierdzony plan przestrzennego zagospodarowania województwa. Ponadto KKOOS wydała szereg zaleceń dotyczących samej inwestycji, m.in.:

- Przeprawa mostowa powinna być zaprojektowana na całym obszarze doliny, nie tylko nad samym korytem Biebrzy, tak jak to jest obecnie (Ryc. 12,13);
- Minimalna wysokość estakady ze względu na swobodę przemieszczania się zwierząt powinna wynosić min. 3,5m z zastosowaniem ażurowej konstrukcji wtapiającej ją w krajobraz, zaś odległości pomiędzy przęsłami mostu powinny być możliwie duże, znacznie większe niż wcześniej planowane 27m.;
- Przy projektowaniu mostu powinno się dążyć do jak najmniejszego zacienienia terenu pod nim stosując odpowiednie odległości pomiędzy jezdniami;
- Dla lepszego wkomponowania przeprawy przez dolinę należy wykonać studium architektoniczno- krajobrazowe, pozwalające ocenić proponowane różne rozwiązania zmniejszające oddziaływanie inwestycji na środowisko;
- Należy wziąć pod uwagę zastosowanie różnych środków łagodzących, np. cichych nawierzchni;
- Jako najbardziej przyjazne dla środowiska wskazano kablowe przejście linii wysokiego napięcia przez obszar parku;

Komisja szeroko skrytykowała przedłożoną jej prognozę skutków wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na środowisko przyrodnicze dla MPZP, której zarzucono szereg braków formalnych. Brakowało również szeregu analiz dotyczących samego przebiegu trasy, propozycji różnych warunków technicznych i technologicznych jak również różnych możliwych do zastosowania środków łagodzących. Zgodnie z zaleceniami KKOOS Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego sporządziło „strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko" dla VB, co zostało już wcześniej szerzej opisane w niniejszej pracy. Sporządzone zostało studium przyrodniczo-krajobrazowe, jak również studium architektoniczno– krajobrazowe, w którym analizowano trzy warianty mostowego przekroczenia Biebrzańskiego PN:

- Wariant I- estakada o długości 264m. o rozpiętości przęseł 27m., na pozostałym odcinku doliny nasyp;
- Wariant II- estakada o długości 264m. o rozpiętości przęseł 36m., na pozostałym odcinku doliny nasyp;
- Wariant III- estakada o długości 492m. o rozpiętości przęseł 42m. obejmująca całą szerokość doliny, bez nasypu.

Dla każdego wariantu przedstawiono także analizę zacienienia terenu pod mostem. Warianty te różnią się także trwałością zastosowanych materiałów i przewidywanym czasem budowy: estakady z wariantów I i II jako krótsze mogłyby być wybudowane przy dobrej organizacji budowy w ciągu jednego roku, zaś wariant III byłby budowany przez minimum dwa lata. Przeprowadzono także szczegółowe badania z udziałem pracowników BPN (Osmulska- Mróz, 2003), dotyczące stanu flory i fauny po obu stronach planowanej inwestycji, w przyjętej strefie oddziaływania ok. 500m. Nie stwierdzono występowania rzadkich gatunków roślin, z gatunków chronionych występowały tylko trzy: grzybienie białe, grążel żółty i bobrek trójlistkowy. Głównymi typami zbiorowisk roślinnych są powszechnie spotykane w BPN szuwar trzcinowy, szuwar turzycy zaostrzonej i zbiorowiska o charakterze ziołoroślowym. Licznie występują starorzecza (Ryc.11,12). W znacznej odległości, choć w przyjętej strefie oddziaływania, zaobserwowano występowanie po kilka osobników takich gatunków ptaków jak: błotniak łąkowy, błotniak stawowy, brzęczka, derkacz, dubelt, kulik wielki, rycyk. Gatunki te mogą się wycofać z obrębu analizowanego obszaru pod wpływem realizacji inwestycji, choć wydaje się, że mogłoby to raczej nastąpić jedynie po zmianie charakteru użytkowania terenu, ponieważ występują one na tym obszarze, pomimo że uciążliwość

obecnie (listopad 2005r.) istniejącej trasy jest znaczna. Dla stwierdzonych rzadkich gatunków ryb, piskorza i różanki, realizacja tej inwestycji powinna poprawić warunki ich bytowania, poprzez oczyszczenie wód spływowych z jezdni. Istnieje tylko ryzyko większego oddziaływania w fazie budowy, kiedy możliwe jest zwiększenie chwilowego zamulenia wód Biebrzy. Stwierdzono również, że proponowane wcześniej zabezpieczenia akustyczne w postaci wysokich ekranów byłyby nieuzasadnione ekonomicznie, z powodu braku wymogów co do poziomów hałasu na terenach niezabudowanych, jak również przyrodniczo i krajobrazowo. Część gatunków już w obecnych warunkach występujących na analizowanym obszarze doliny prawdopodobnie nie jest aż tak wrażliwa na hałas, zaś budowa wysokich ekranów mogłaby dodatkowo bardzo negatywnie wpłynąć na walory wizualne inwestycji, przy niewielkim efekcie akustycznym. Za lepsze rozwiązanie uznano zastosowanie tzw. cichych nawierzchni. Ograniczenie ruchu, jako słabo egzekwowalny środek łagodzący, nie miałby sensu. Nie uznano za zasadne także przekraczanie doliny Biebrzy na całej szerokości estakadą (wariant III), ze względu na dużo większe koszty, przy niekoniecznie równie dużym efekcie ekologicznym. Stwierdzono bowiem, że największe z potencjalnie wykorzystujących obszar doliny na omawianym fragmencie doliny zwierzę, czyli łoś, nie przemieszcza się tym szlakiem, lecz wykorzystuje podczas sezonowych migracji pobliskie lasy położone za Sztabinem pomiędzy Puszczą Augustowską a Basenem Środkowym doliny Biebrzy (Las Sztabiński). Ostatecznie zdecydowano się opracować kolejną, czwartą wersję wariantu mostu o długości 264m., rozstawie przęseł 36m. i wysokości światła 4,1m., przy odległości pomiędzy jezdniami 2m (Raport OOS budowy obwodnicy Sztabina..., Transprojekt Gdański, wrzesień 2005).

Ryc. 16. Wariant II przeprawy mostowej przez obszar Biebrzańskiego PN, długość 264m., rozstaw przęseł 36m. (źródło: Studium architektoniczno- krajobrazowe...., 2003).

Ma to być obiekt nie malowany (za wyjątkiem balustrad) o trwałej konstrukcji, przez co zminimalizowana będzie w przyszłości konieczność ponownego wkraczania z robotami na teren PN. Wariant ten zbliżony będzie z przedstawionym na Ryc. 16, która przedstawia omówiony wcześniej wariant II. Cała obwodnica ma być obustronnie ogrodzona dla ochrony przed wtargnięciem zwierząt na drogę. Poza estakadą nie przewidziano jednak budowy innych dużych przejść dla zwierząt (Raport OOS budowy obwodnicy Sztabina..., Transprojekt Gdański, wrzesień 2005), co w praktyce wiązało się będzie ze zmuszeniem ich do migracji wzdłuż doliny bądź, co np. dla łosia jest bardziej prawdopodobne, do wykorzystywania w tym celu pobliskiego Lasu Sztabińskiego. Może bowiem powstać tego typu sytuacja, że poprzez wygrodzenie tylko obszaru objętego inwestycją, zaraz za nią zwierzęta będą często próbowały przejść przez jezdnię, gdzie może dochodzić do kolizji. Choć inwestycja kończy się tuż przed tym obszarem leśnym, to zdaniem autora powinna być uwzględniona konieczność budowy tam co najmniej jednego dużego (znacznie większego od dotychczas w Polsce realizowanych) przejścia dla dużych zwierząt.

Istotną rolę w procesie realizacji tej inwestycji odegrali pracownicy BPN, jako jedni z najlepiej zorientowani w lokalnych uwarunkowaniach przyrodniczo- społecznych. Wyniki ich badań inwentaryzacji przyrodniczej (co prawda zrealizowanych na zlecenie GDDKiA) potwierdziły słuszność wyboru miejsca budowy obwodnicy, pozostawiając ją w obrębie dotychczasowego przebiegu drogi nr 8. Również słuszna, choć niewystarczająco uzasadniona w samym raporcie, jest zdaniem autora propozycja kompensacji przyrodniczej wymagana w związku z przejściem przez obszar N2. Pracownicy parku zaproponowali wykup ok. 200ha gruntów łąk i pastwisk w okolicy rzeki Jerzgnia w Basenie Środkowym, w celu utworzenia w tym miejscu otuliny parku. Obszar ten charakteryzuje się podobnymi walorami przyrodniczymi i występują tam w większości te same gatunki ptaków, co w rejonie oddziaływania planowanej inwestycji.

Plany budowy obwodnicy Sztabina wywołały szeroki protest wśród środowisk NGOs. Nie da się ukryć, że część organizacji wyrażała swój protest przeciw tej inwestycji na fali medialnego szumu, bez bliższego rozpoznania istniejącej sytuacji, co odbierane było i jest jako protest dla protestu tzw. „pseudoekologów". Nie można całkowicie obarczać winą za taką sytuację NGOs (choć autor nie zamierza ich „rozgrzeszać"), ponieważ podobne stanowisko początkowo wyrażała

również strona MŚ wraz z GKP. Po części przypisać to należy słabej wymianie informacji i niedostatecznemu dbaniu o dobre poinformowanie i udział społeczeństwa przez stronę inwestora, czyli GDDKiA. Wydaje się, ze wielu problemów przy realizacji tej inwestycji można by uniknąć przy odpowiednio wczesnym rzetelnym nagłośnieniu sprawy. Niebagatelny wpływ na nasilenie protestów NGOs miała próba obejścia problemu „boczną furtką", poprzez wyłączenie z granic BPN fragmentu przeznaczonego pod inwestycję czy podobna próba podczas ustalania sieci N2. Zjawisko protestów bez rozeznania istoty sprawy występuje także w obecnym czasie, choć większość organizacji swój protest kieruje przeciw całkiem innej kwestii. Mianowicie polega on na sprzeciwie wobec zamiarów wykorzystania tej inwestycji w planach budowy VB, nie zaś samej obwodnicy, jako niezbędnej inwestycji dla poprawy życia mieszkańców Sztabina, jak również przebudowy obecnej przeprawy w obrębie BPN. Właśnie wskutek działań NGOs odbyła się wizyta przedstawicieli Konwencji Berneńskiej i KE, wskutek czego przeprowadzona zostanie SOOS. Udział organizacji pozarządowych jest ważnym czynnikiem kontroli, przez co można mieć nadzieję, że procedura ta zostanie przeprowadzona rzetelnie. Jej wyniki, niezależnie od opinii każdej ze stron, powinny być podstawą do podjęcia ostatecznej decyzji w sprawie przebiegu VB na obszarze kraju, bez dalszego podważania jej stwierdzeń przez różne autorytety każdej ze stron. Udział NGOs w odniesieniu do obwodnicy Sztabina należy także postrzegać jako element kontroli procesu realizacji inwestycji. Choć niektóre przedstawiane przez organizacje ekologiczne propozycje są czasem absurdalne, to zdaniem autora ich przeanalizowanie daje dodatkową możliwość poparcia wariantów optymalnych zarówno pod względem środowiskowym, jak i społeczno- ekonomicznym. Kontrola ze strony NGOs powinna być również czynnikiem wpływającym na jakość przedstawianych raportów OOS i wniosków w nich zawartych, jak np. propozycji kompensacji przyrodniczej.

6. Podsumowanie i wnioski.

Lokalizacja i budowa trasy ekspresowej jest zawsze sprawą długotrwałą i skomplikowaną. Na tle ciągle zmieniających się uwarunkowań prawnych powstaje szereg problemów natury przyrodniczej i społecznej. Z jednej strony istnieje potrzeba poprawy warunków transportowych w kraju, z drugiej zaś rozbudowa infrastruktury transportowej wiąże się z koniecznością zajęcia terenów użytkowanych rolniczo bądź lasów i obszarów określanych jako nieużytki, a będących zarazem jednymi z najcenniejszych obiektów przyrodniczych. Jednymi z najgroźniejszych negatywnych skutków przyrodniczych realizacji inwestycji liniowych są fragmentacja i postępująca synantropizacja siedlisk przyrodniczych. Jednocześnie z budową trasy ekspresowej związane są nadzieje na szybszą budowę niezbędnych obwodnic, jak również tzw. aktywizację regionu, czyli szybszy rozwój gospodarczy przyległych do niej terenów. Szczególnie trudna sytuacja wystąpiła podczas planowania przebiegu trasy ekspresowej w NE Polsce, określanej potocznie jako Via Baltica. Wskutek nacisków organizacji pozarządowych, sugestii Krajowej Komisji ds. OOS oraz zainteresowania instytucji międzynarodowych, w tym KE, kwestia lokalizacji całego korytarza transportowego na obszarze kraju, choć wydawałoby się, że już dawno nieaktualna, zostanie

ponownie przeanalizowana w procesie SOOS. Z dwóch głównych wariantów proponowanego przebiegu VB zdaniem autora potencjalnie mniej szkodliwy przyrodniczo, jest tzw. wariant łomżyński. Jednocześnie oba warianty są mniej więcej podobnie konfliktowe społecznie. Ogólne uwarunkowania wynikające z układu istniejącej oraz przewidywanego rozwoju drogowej sieci transportowej (w tym obsługa przejść granicznych), wskazują jako potencjalnie nieco bardziej korzystny wariant białostocki, choć ostateczna decyzja dotycząca VB powinna być oparta o dokładną analizę określającą najważniejsze obecne i przyszłe kierunki potrzeb transportowych. Wariant II VB wymaga budowy większej ilości obwodnic, niż wariant łomżyński. Jednakże kwestia budowy obwodnic miast położonych na trasach obu wariantów powinna być zdaniem autora realizowana niezależnie od ostatecznego wyboru wariantu VB, choć przykładowo w przypadku obwodnicy Augustowa, realizacja tej inwestycji w znacznym stopniu wpływa na wybór wariantu przebiegu VB na odcinku Augustów- Suwałki i budowy wschodniej obwodnicy Suwałk. Wydaje się, że planowanie przebiegu i budowy poszczególnych obwodnic, z racji większego poziomu szczegółowości i „zmaterializowanych" konkretnych problemach, jest sprawą trudniejszą niż ustalanie przebiegu całej trasy ekspresowej. Szczególne przypadki wystąpiły w przypadku obwodnic Augustowa i Sztabina, ponieważ mają one przekraczać tereny o wyjątkowych walorach przyrodniczych. Jawi się przy tym specjalna rola procesu oceny oddziaływania na środowisko i to zarówno na etapie planowania, realizacji inwestycji, jak również przy planowaniu przestrzennym gmin, województw i kraju. Dotychczasowe decyzje dotyczące przebiegu VB na obszarze kraju nie były poddane procedurze OOS, zabrakło także właściwego udziału społeczeństwa. Podobnie było w szczególnych przypadkach analizowanych obwodnic. Pierwsze decyzje w sprawie lokalizacji z połowy lat 90- tych ubiegłego wieku tak naprawdę nie zostały poddane rzetelnej procedurze OOS, co pośrednio wynikało także z ówczesnych rozwiązań prawnych. Proces oceny oddziaływania na środowisko największą rolę powinien odgrywać w jak najwcześniejszym etapie realizacji inwestycji. Jeszcze na etapie wstępnego planowania, kiedy czas i środki zainwestowane przez inwestora są małe, możliwe jest dokonanie analizy wielu wariantów danej inwestycji, wprowadzeniu dużej ilości zmian do wariantu już przyjętego do realizacji. Już na etapie wstępnych uzgodnień zmian miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego możliwe jest, a nawet powinno być uzgodnione i zapisane szereg szczegółów dotyczących wymagań w stosunku do kształtu przyszłej inwestycji, łącznie ze szczegółami technicznymi. Należy przy tym odpowiednio

zapisać wspomniane wymagania, ponieważ spotykane przez autora zwroty typu „powinno się rozważyć”, nie wnoszą tak naprawdę żadnych zobowiązań. W przypadku obwodnicy Augustowa, zdaniem autora wszelkie prowadzone później analizy miały za zadanie usprawiedliwienie decyzji podjętych już wcześniej. Jawi się przy tym ogromny problem niskiego, a niekiedy nawet żenująco niskiego poziomu wykonania raportów OOS. Raporty te nie są tylko podstawą do wnioskowania, podejmowania i uzasadniania decyzji proceduralnych dotyczących inwestycji, przez co dana decyzja może nie zostać podjęta właściwie, ale są także podstawą do odwołań do sądów i instytucji międzynarodowych, co może znacznie odsunąć w czasie realizację danej inwestycji. Jest to również wprowadzenie w błąd społeczeństwa, gdyż jego udział i stosunek do danej inwestycji w znacznej mierze opiera się na wnioskach zawartych w raporcie OOS. Ujawnia się tu także podnoszony już w niniejszej w pracy problem, że raport OOS powinien być w całości pisany językiem jak najmniej specjalistycznym, a użyte terminy powinny być wyjaśnione w załączonym słowniczku. Pozwoli to nie tylko na szerszy odbiór informacji zawartych w raportach OOS, ale również na znacznie szerszą kontrolę i weryfikacje informacji w nich zawartych, nie tylko przez specjalistów w danej dziedzinie. Jest to też o tyle istotne, że raporty i inne dokumenty związane z procesem OOS są dokumentami interdyscyplinarnymi, łączącymi w sobie informacje z zakresu uwarunkowań technologicznych danej inwestycji, prawnych, przyrodniczych (flory, fauny, geologii, hydrologii, klimatologii, geomorfologii itd.), ochrony środowiska i społecznych. Informacje te często łączą się ze sobą, wynikają jedna z drugiej i sposób ich przekazania powinien być w jak największy sposób jasny dla szerokiego grona odbiorców. Bardzo widoczny jest także problem „nierównego” sporządzania raportów OOS. W przeanalizowanych przez autora raportach pewne fragmenty były wykonywane fatalnie zaś inne zazwyczaj bardzo dobrze, co zwykle odpowiadało specjalizacji autorów wykonujących cały raport. Ponieważ naturalnie nie ma osób, które byłyby specjalistami w każdej dziedzinie, raporty OOS (jak również inne dokumenty związane z procesem OOS), powinno być wymagane, aby były wykonywane przez zespół autorów, których skład jak i kwalifikacje powinny być poddawane weryfikacji. Niedopuszczalne jest powoływanie się na prawa autorskie przy utrudnianiu dostępu i wykonywania kopii raportów OOS, co jest nie tylko niezgodne z prawem, ale także ujawnia chęć ukrycia żenująco niskiej ich jakości. Zdaniem autora, wobec w rzeczywistości krótkiego okresu udostępnienia samego raportu i możliwości składania uwag i wniosków, raporty te powinny być udostępniane również w formie elektronicznej, jako wyraźnie

tańszy i skuteczniejszy sposób umożliwienia udziału społecznego w procesie OOS. Wobec braku niezależnego czynnika kontrolnego, zawodzi rynkowy mechanizm wykluczający firmy nierzetelnie wykonujące raporty OOS. Chyba, że patologia ta jest tak powszechna, że brakuje podmiotów na rynku, które wykonywałyby poprawnie zlecone im zadanie, co jest jednak wątpliwe. W analizowanych przez autora przypadkach zawodzą podstawowe wydawałoby się czynniki kontrolne:

- w zainteresowanej firmie, czyli GDDKiA, która zamawia wiele takich raportów rocznie, zatem powinna być zainteresowana jak najlepszym ich wykonaniem, aby uniknąć przedłużających się procedur i dawania podstaw zaskarżania w ramach procedur odwoławczych podjętych, nawet wydawałoby się powszechnie akceptowalnych, decyzji;
- we właściwych miejscowo urzędach gmin i miast, na terenie których dana inwestycja się odbywa. Według autora podmioty te zwykle zainteresowane jak najszybszym zrealizowaniem planowanej inwestycji powinny dokładać wszelkich starań, aby przedkładany im raport OOS, był dobrze wykonany, choć mogą być zbyt słabe merytorycznie do oceny przedłożonych im dokumentów;
- urzędy wojewódzkie- w tym przypadku Podlaski Urząd Wojewódzki, przy inwestycjach związanych z rozwojem infrastruktury (choć nie tylko) także powinny być zainteresowane rzetelnym wykonaniem raportów OOS.

Tymczasem autor zaobserwował niepokojące zjawisko: wymienione czynniki kontroli zawodzą, gdyż chcąc jak najszybciej zrealizować daną inwestycję, godzą się na byle jak wykonane raporty OOS, nawet niespełniające wymagań POŚ czy tzw. specustawy. W ten sposób zamiast przyspieszyć czy po prostu nie opóźniać realizacji danego przedsięwzięcia, dają podstawę do odwołań zainteresowanym stronom, jak też podstawę do nieprzyznania środków unijnych. Wobec tego okazuje się, że najważniejszym czynnikiem kontrolnym poczynań administracji w zakresie przestrzegania prawa i pilnowania, aby podejmowane decyzje były rzeczywiście korzystne w jak najszerszym zakresie, jest udział społeczny. Innym ważnym czynnikiem kontroli jest Ministerstwo Środowiska wraz ze swoim organem doradczym- Krajową Komisją ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko. Jednakże możliwości kontrolne tego organu są ograniczone do inwestycji, dla których istnieje wymóg uzgodnienia lub wydania opinii na temat danej inwestycji. Zdaniem autora, zapewne istnieje wiele inwestycji, które udało się zrealizować pomimo słabego poziomu wykonania

raportu OOS, zapewne przy małym zainteresowaniu społecznym wzięcia udziału w procedurze. Ma to jednak taki skutek, że firmy jak też i urzędnicy, przyzwyczajeni do braku kontroli, godzą się na źle wykonane raporty także przy inwestycjach potencjalnie bardzo konfliktowych ze społecznego i przyrodniczego punktu widzenia, co pokazuje przykład obwodnicy Augustowa czy Wasilkowa z węzłem Sochonie. Konieczność zapewnienia szerokiego udziału społeczeństwa obrazuje choćby ostatnio nagłaśniany w mediach przykład zrealizowanej obwodnicy Skarżyska- Kamiennej, gdzie odcięte zostało jedno osiedle od pozostałej części miasta, zaś na trasie nie przewidziano budowy chodników dla pieszych, przez co dzieci uczęszczające do pobliskiej szkoły zmuszone są chodzić po krawędzi jezdni. Inwestor istniejący problem tłumaczy brakiem uwag do złożonego do konsultacji projektu budowy obwodnicy.

W szczególnie konfliktowych warunkach przyrodniczo- społecznych, jakie występują w przypadku lokalizacji VB oraz jej indywidualnych odcinków, proces OOS powinien być przeprowadzony w sposób wzorcowy. Wbrew pozorom bardzo ważny dla inwestora jest, szczególnie na wczesnym etapie inwestycji, szeroki udział społeczeństwa przy zapewnieniu swobodnego dostępu do informacji, przedstawionych w jasny i prosty sposób. Dotyczy to zarówno organizacji pozarządowych jak i społeczności lokalnych. Ponieważ najważniejszym, zdaniem autora, sposobem ochrony środowiska jest zapobieganie powstawania potencjalnych szkód niezmiernie istotna jest szeroka edukacja ekologiczna i obywatelska. Udział społeczny w procedurze OOS jest jednym ze sposobów takiej edukacji. Potrzeba edukacji dotyczy również urzędników państwowych oraz projektantów inwestycji, którzy niejednokrotnie ochronę środowiska i konieczność konsultacji społecznych traktują jako zło konieczne, a nie sposób wypracowania rozwiązań w jak największym stopniu godzącym interesy wszystkich stron. Warunkiem rzeczywistego udziału społecznego, jest zapewnienie szczegółowego wariantowania inwestycji. Dotyczy to zarówno poszczególnych wariantów przebiegu jak też szczegółowych rozwiązań dotyczących każdego z tych wariantów, np. sposobów realizacji przeprawy mostowej czy zabezpieczeń akustycznych. W szczególnych warunkach realizacji inwestycji liniowej, kiedy ma ona przechodzić przez obszar o wysokich walorach przyrodniczych, wobec braku szczegółowych informacji co do ich rozmieszczenia przestrzennego, powinno się zdaniem autora przeprowadzać wstępną inwentaryzację przyrodniczą danego obszaru. Choć nie ma takiego wymogu prawnego, warto wykroczyć poza ogólne ramy OOS i rozszerzyć jej zakres. Pozwala to

wybrać wariant inwestycji najbardziej „przyjazny” środowisku, a zarazem dostosować kompensację przyrodniczą, wymaganą w stosunku do obszarów N2, do rzeczywiście występujących gatunków i siedlisk przyrodniczych i jednocześnie zminimalizować jej koszty. Inwentaryzacja taka powinna być przeprowadzona na jak najwcześniejszym etapie realizacji inwestycji. Zupełnie nowym problemem jest kwestia sposobów samej kompensacji przyrodniczej wymaganej w stosunku do obszarów N2. W przeanalizowanych przez autora raportach i innych dokumentach dotyczących OOS przedstawiane są bardzo różne propozycje jej wykonania, często będące bardzo kontrowersyjne i obrazujące jedynie braku zrozumienia istoty tego środka łagodzącego. Nie wytworzyła się jeszcze w Polsce tzw. dobra praktyka dotycząca tego zagadnienia. Zdaniem autora istnieje pilna potrzeba wykonania poradnika przeprowadzania kompensacji przyrodniczych, dostępnego najlepiej w wersji elektronicznej na stronie MŚ, w którym wskazałoby cele, rozmiar i sposoby realizacji kompensacji, zależnie od wpływu inwestycji na obszar N2. Występuje tu także problem określenia granic strefy potencjalnego oddziaływania inwestycji na środowisko. W każdym przypadku strefa taka powinna być indywidualnie określana dla poszczególnych grup gatunków i siedlisk przyrodniczych oraz charakteru i wielkości spodziewanych oddziaływań. Strefa ta powinna być zróżnicowana także na poszczególnych fragmentach inwestycji, zależnie od lokalnego ukształtowania i pokrycia terenu. Nie powinno być zatem sztywnych rozgraniczeń poszczególnych stref oddziaływań, choć, zdaniem autora, celowe jest określenie minimalnego promienia takiej strefy, w przypadku inwestycji liniowej wynoszącego ok. 500m, dla którego zakres OOS byłby bardziej szczegółowy.

Niezależnie od tego, jak ostatecznie przebiegać będzie VB oraz czy zostanie w końcu wybudowana obwodnica Augustowa zgodnie z planowanym przebiegiem, wszyscy w pewnym stopniu skorzystają na tym, że jak twierdzą urzędnicy z GDDKiA w Białymstoku, „z żadną inną inwestycją nie było dotąd takiego problemu”. Udział w procedurze OOS, ale również (a może zwłaszcza) poza nią społeczeństwa przy realizacji inwestycji jest doskonałą formą edukacji ekologicznej i to zarówno dla zwykłych obywateli, jak i urzędników przeróżnych instytucji oraz organizacji pozarządowych. Jednakże każdy wybór w sprawie VB czy obwodnicy Augustowa posiada dwie strony medalu. Wybranie wariantu „łomżyńskiego” czy zablokowanie budowy obwodnicy Augustowa będzie długo oczekiwanym i bardzo potrzebnym „zwycięstwem” NGOs, które może zaowocować zwiększoną ich aktywnością i poczuciem, że wyznawane przez nich

wartości są jednak ważne. Skutkiem tego może być przysłowiowa „nauczka” dla urzędników i to w zasadzie w całym kraju (nie tylko pracujących w tej samej branży), ponieważ ich „porażka” musi przerodzić się w bezpośrednie konsekwencje. Zapewne baczniejszą uwagę zwracanoby na kwestie środowiskowe przy wyborze wariantu inwestycji oraz większą wagę przywiązywanoby do jakości raportów OOS. Teoretycznie może zaistnieć również taka sytuacja, kiedy urzędnicy zaczną stawiać przesadne wymagania co do zabezpieczeń środowiskowych, a żadna inwestycja liniowa nie będzie mogła być zrealizowana z powodu wpływu na sieć obszarów N2. Z drugiej też strony, kiedy zostałaby zablokowana budowa obwodnicy Augustowa, przegrałoby całe miasto i wszyscy jego mieszkańcy, którzy musieliby czekać na niezbędną dla nich obwodnicę kolejne kilka lat. Zwycięstwo NGOs mogłoby mieć również skutki negatywne dla nich samych, gdyż jeszcze bardziej postrzegani byliby jako ci, którzy blokują każdą inwestycję za wszelką cenę i których udział w procedurze jest wysoce niepożądany. W przypadku wyboru wariantu „łomżyńskiego” VB, zdaniem autora niewiele to zmieni sytuację Białegostoku, który tak czy inaczej będzie musiał mieć znacznie lepsze połączenie z Warszawą, niezależnie od tego czy będzie się to nazywać VB czy nie. Czynnik niepewności co do potrzeb i rozwoju infrastruktury transportowej na tle błyskawicznie rozwijającej się techniki może spowodować, że albo za jakiś czas powstaną dwie VB w obrębie obu głównych wariantów (co jest bardziej prawdopodobne) albo żadna nie będzie już potrzebna. A Białystok wbrew przesadzonym obawom nadal będzie stolicą województwa i najważniejszym miastem w regionie.

Literatura:

1. Adamowski W., Keczyński A., 1998. Miodokwiat krzyżowy *Herminium monorchis* L. i jego ochrona w projektowanym rezerwacie Rospuda. Parki Narodowe i Rezerwaty Przyrody 17,2 s.: 69-74
2. Adamowski W., Keczyński A., 2005. Raport z monitoringu populacji miodokwiatu krzyżowego *Herminium monorchis* L. w dolinie Rospudy w roku 2005. mscr.
3. Adamski A., Lontkowski J., Maciorowski G., Mizera T., Rodziewicz M., Stawarczyk T., Wacławek K., 1999. Rozmieszczenie i liczebność rzadszych ptaków drapieżnych w Polsce w końcu XX w. Notatki Ornitologiczne 40, s.:1-22
4. Andrzejewska D., 2004. Problemy w tworzeniu obszarów ograniczonego użytkowania dla inwestycji drogowych. Problemy Ocen Środowiskowych 2 (25), s.: 49-51
5. Bałazy S., Ryszkowski L., 1991. Strategia ochrony żywych zasobów przyrody w Polsce. Zakład Badań Środowiska Przyrodniczego i Leśnego PSN, Poznań
6. Bednarska M., Kiejzik-Głowińska M., Tyszecki A., 2005. Problemy wykonywania raportów o oddziaływaniu na środowisko inwestycji drogowych w odniesieniu do obszarów Natura 2000. Problemy Ocen Środowiskowych 3 (30), s.: 27-36

7. Behnke M., 2005. Jaka jest relacja decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizacje przedsięwzięcia do decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu? Problemy Ocen Środowiskowych 3 (30), s.: 39-41
8. Bereszyński A., Jędrzejewski A., 2005. Wilk. Canis lupus L. w: Bereszyński A., Kepel A. red. 2005. Poradnik ochrony siedlisk i gatunków. Ssaki. Ministerstwo Środowiska, Warszawa, s.: 386-394
9. Bielonko M., Laskowska I. 2002. Narwiański Park Narodowy. Multico Oficyna Wydawnicza, Warszawa
10. Bohdan A, Szymczuk R., 2005. Gordyjski węzeł drogowy. Dzikie Życie 3 (128), s.3-4
11. Bohdan A., 2005a. Dolina jeszcze bardziej cenna i wciąż zagrożona. Dzikie Życie 7-8 (133-134), s.: 3
12. Bohdan A., 2005b. Obłuda nad Rospudą. Dzikie Życie 10 (136), s.:1-2
13. Cieśliński S., 1995. Porosty. w: Czerwiński A. red. 1995. Puszcza Knyszyńska. Monografia przyrodnicza. Zespół Parków Krajobrazowych w Supraślu, Supraśl
14. Czaja S., Fiedor B., Golak J., Hałasa J.M., 1997. Wpływ transportu na środowisko (studium dla Nowej Rudy). Państwowy Instytut Naukowy Instytut Śląski w Opolu, Nowa Ruda-Wrocław- Opole
15. Czerwiński A. red., 1995. Puszcza Knyszyńska. Monografia przyrodnicza. Zespół Parków Krajobrazowych w Supraślu, Supraśl
16. Czerwiński A., Adamowski W., Wołkowycki D., 2004. Opinia wniosku o ustalenie strefy ochronnej ostoi miodokwiatu krzyżowego Herminium monorchis złożonego przez Stowarzyszenie Chrońmy Mokradła i Oddział Podlaski Pracowni na Rzecz Wszystkich Istot, mscr.
17. Czerwiński G., 2001. Projektowany rezerwat Rospuda. Stowarzyszenie Inicjatyw Społeczno- Ekologicznych „Ruch na Rzecz Ziemi". Biuletyn Terra Est 9 (21), Suwałki
18. Czy droga ekspresowa Via Baltica musi zagrażać przyrodzie?- ulotka informacyjna. Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, 2004
19. Ebelt M., 2004. Oceny oddziaływania na środowisko a życie. Problemy Ocen Środowiskowych 3 (26): 7-12
20. Engel Z., 1993. Ochrona środowiska przed drganiami i hałasem. PWN, Warszawa
21. Europa- Polska: odciążyć drogi i poprawić jakość życia społeczeństwa. – ulotka informacyjna Koalicji na rzecz sprawiedliwych cen w transporcie. Obywatelski Ruch Ekologiczny 2002

22. Faliński J. B., 1972. Synantropizacja szaty roślinnej- próba określenia istoty procesu i głównych kierunków badań. Phytoceonosis 1, 3, s.: 157-170
23. Fisher I., Waliczky Z., 2002. Ocena potencjalnego wpływu sieci TINA na ostoje ptaków w krajach kandydujących do Unii Europejskiej. Raport końcowy. Instytut na rzecz Ekorozwoju i Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, Warszawa-Gdańsk
24. Florkiewicz E., 2005. Procedura oceny oddziaływania na środowisko w świetle nowych przepisów prawnych. Problemy Ocen Środowiskowych 2 (29), s.: 9-21
25. Gacka- Grzesikiewicz E., Cichocki Z., 2001. Program ochrony dolin rzecznych w Polsce. Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa
26. Gacka-Grzesikiewicz E. red., 1993. Park Krajobrazowy Puszczy Knyszyńskiej. Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa
27. Galwas-Zakrzewska M., Makles Z., 2005. Wpływ biokomponentów paliwowych na zanieczyszczenia powietrza. Ochrona Powietrza i Problemy Odpadów 2 (39), s.:69-74
28. Głowaciński Z. red., 2001. Polska Czerwona Księga Zwierząt. Tom I Kręgowce.. Państwowe Wydawnictwo Rolnicze i Leśne, Warszawa
29. Głowaciński Z. red., 2002. Polska Czerwona Lista Zwierząt. Instytut Ochrony Przyrody PAN, Kraków
30. Głowaciński Z., Nowacki J. red., 2004. Polska Czerwona Księga Zwierząt Tom II Bezkręgowce. Instytut Ochrony Przyrody PAN i AR im. A. Cieszkowskiego w Poznaniu, Poznań
31. Gromadzka J., Gromadzki M., 2003. Natura 2000. Dyrektywa Ptasia. Założenia, realizacja, perspektywy. Parki Narodowe, s.: 4-11
32. Herbich J., 2003. Natura 2000. Dyrektywa Siedliskowa- założenia, realizacja, perspektywy. Parki Narodowe 3/2003, s.: 3-8
33. Herczek A., Gorczyca J., 1999. Płazy i gady Polski. Atlas i klucz. Kubajak, Krzeszowice
34. Hłuszczyk H., Stankiewicz A., 1997. Słownik szkolny. Ekologia. Wydawnictwa Szkolne i pedagogiczne, Warszawa
35. Horodeński R. (red.), Sadowska-Snarska C., 2003. Walory przyrodnicze jako czynnik rozwoju regionów wschodniej Polski. Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Białymstoku, Biebrzański Park Narodowy, Białystok
36. Ilnicki P., 2002. Torfowiska i torf. Wydawnictwo Akademii Rolniczej im. A. Cieszkowskiego w Poznaniu, Poznań
37. Jabłońska E., 2003. Wstępna waloryzacja szaty roślinnej projektowanego rezerwatu w dolinie Rospudy. Warszawa, mscr

38. Jasnowska J., 1995. Konsekwencje melioracji wodnych w świetle badań geobotanicznych. w: Tomiałojć L. red. 1995.Ekologiczne aspekty melioracji wodnych. Instytut Ochrony Przyrody PAN, Kraków, s.: 27- 35
39. Jasnowska J., Jasnowski M., 1977. Zagrożone gatunki flory torfowisk. Chrońmy Przyrodę Ojczystą 33, 4, s.: 4- 14
40. Jasnowska J., Jasnowski M., Markowski S., 1968. Ginące torfowiska wysokie i przejściowe w pasie nadbałtyckim Polski. Ochrona Przyrody 33, s.: 69-124
41. Jasnowski M., 1980. Działalność na rzecz ochrony torfowisk w Polsce. Chrońmy Przyrodę Ojczystą 36, 1-2, s.:77-87
42. Jendrośka J., 2005. Nowe wymagania oceny oddziaływania na obszary Natura 2000 w świetle wymagań Unii Europejskiej. Problemy Ocen Środowiskowych 2 (29), s.:22-25
43. Jendrośka J., Bar M., 2005. Nowa regulacja prawna ocen środowiskowych. Problemy Ocen Środowiskowych 2 (29), s.: 3-9
44. Jendrośka J., Stoczkiewicz M., 2002. Dostęp do informacji o środowisku. Ministerstwo Środowiska, Warszawa
45. Jędrzejewska J., Jędrzejewski W., 2001. Ekologia zwierząt drapieżnych Puszczy Białowieskiej. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
46. Jędrzejewski W., Nowak S., Kurek R., Mysłajek R. W., Stachura K., 2004. Zwierzęta a drogi. Metody ograniczania negatywnego wpływu dróg na populacje dzikich zwierząt. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża
47. Jędrzejewski W., Nowak S., Schmidt K., Jędrzejewska B., 2002. Wilk i ryś w Polsce- wyniki inwentaryzacji w 2001 roku. Kosmos -problemy nauk biologicznych 51, 4
48. Jura C., Krzanowska H. red., 1992. Leksykon biologiczny. Wiedza Powszechna, Warszawa
49. Karaczun Z., 1998. Udział społeczny w procesie ocen oddziaływania na środowisko. w: Lenart W., Tyszecki A. red., 1998. Poradnik przeprowadzania ocen oddziaływania na środowisko. Ekokonsult, Gdańsk, s: 141-146
50. Kassenberg A., 2004. Strategiczne Oceny Oddziaływania na Środowisko- warunki do skutecznego wdrażania. Problemy Ocen Środowiskowych 3 (26), s.: 3-7
51. Kaźmierczakowa R., Zarzycki K. red., 2001. Polska Czerwona Księga Roślin. Paprotniki i rośliny kwiatowe. Instytut Botaniki im. W. Szafera, Instytut Ochrony Przyrody PAN, Kraków
52. Kistowski M., 2000. Problem oceny wrażliwości środowiska przyrodniczego na antropopresję jako element strategicznych ocen oddziaływania na środowisko. Problemy Ocen Środowiskowych 3 (10), s.: 22-28

53. Kłosowski S., Kłosowski G., 2001. Rośliny wodne i bagienne. Flora polski. Multico Oficyna Wydawnicza, Warszawa
54. Kołos A. 2004., Współczesna roślinność i flora rezerwatów przyrody Bagno Wizna I i Bagno Wizna II jako efekt długotrwałego odwodnienia torfowisk w dolinie środkowej Narwi. Parki Narodowe Rezerwaty Przyrody 23 (1), s.: 61-91
55. Kornaś J., 1981. Oddziaływanie człowieka na florę.: mechanizmy i konsekwencje. Wiadomości Botaniczne 25, 3 s.: 165-182
56. Kornaś. J., Medwecka-Kornaś A., 2002. Geografia roślin. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
57. Korniluk M., 2001. Via Baltica przez Biebrzę. Dzikie Życie 10 (88), s.:1
58. Korniluk M., 2002. Rospuda znów zagrożona! Dzikie Życie 7/8 (97/98), s.: 3
59. Kotowski W., Oświęcimska Z., Piórkowski H., Rycharski M., Szewczyk M., 1999. Komentarz do „Oceny oddziaływania na środowisko koncepcji programowej projektowanej obwodnicy Augustowa". Falenty, mscr.
60. Kozłowski S., 2002. Spór o kształt sieci ekologicznej Natura 2000. Dzikie Życie 7/8 (97/98), s.: 12-13
61. Krebs C. J., 1997. Ekologia. Eksperymentalna analiza rozmieszczenia i liczebności. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
62. Krogulec J. red., 1998. Ptaki łąk i mokradeł Polski. Stan populacji, zagrożenia i perspektywy ochrony. Fundacja IUCN Polska, Warszawa
63. Krzysztofiak L., Romański K., 2005. Introdukcja jako jedna z metod ochrony miodokwiatu krzyżowego Herminium monorchis w Polsce. Prezentacja multimedialna, Wigierski Park Narodowy
64. Kujawa- Pawlaczyk J., Pawlaczyk P., 2003. Ochrona rzadkich i zagrożonych roślin w lasach. Wydawnictwo Klubu Przyrodników, Świebodzin
65. Kuliś A., 2005. Inwestycja na obszarze Natura 2000- przykład oceny wpływu przedsięwzięcia na obszary Natura 2000. Problemy Ocen Środowiskowych 2 (29), s.: 56-60
66. Kurnatowski P., 2001. Hałas- ważny szkodliwy czynnik abiotyczny środowiska. w: Kurnatowska A. red., 2001. Ekologia. Jej związki z różnymi dziedzinami wiedzy medycznej. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
67. Lenart W., 2002. Zakres informacji przyrodniczych na potrzeby Ocen Oddziaływania na Środowisko. Ekokonsult, Gdańsk
68. Lenart W., 2003a. Analiza, w aspekcie przebiegu planowanej drogi ekspresowej S-8, postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla projektu planu

zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego oraz sporządzonych w jego toku dokumentach. Warszawa, mscr.

69. Lenart W., 2003b. Koreferat do prognozy oddziaływania na środowisko projektu przejścia drogi ekspresowej S-8 w obrębie Biebrzańskiego Parku Narodowego. Warszawa, mscr.
70. Lenart W., 2003c. Via Baltica, czyli S-8, czyli most na Biebrzy w Parku Narodowym. Problemy Ocen Środowiskowych 1 (20): 58-62
71. Lenart W., 2004. Społeczne wyzwania dla procedur ocen środowiskowych. Problemy Ocen Środowiskowych 2 (25): 8-15
72. Lenart W. 2005a. Erozja systemu OOS. Problemy Ocen Środowiskowych 1(28), s.:7-11
73. Lenart W., 2005b. Raport szkoleniowy. Problemy Ocen Środowiskowych 2 (29), s.: 26-33
74. Lenart W., 2005c. Natura 2000 w procedurze oddziaływania na środowisko. Parki Narodowe 3, s.: 10-15
75. Lenart W., Tyszecki A. red., 1998. Poradnik przeprowadzania ocen oddziaływania na środowisko. Ekokonsult, Gdańsk
76. Makomaska- Juchiewicz M., 2004. Natura 2000. Gatunki zwierzat jako podstawa tworzenia Specjalnych Obszarów Ochrony w projektowanej sieci Natura 2000 w Polsce. Parki Narodowe 2/2004, s. 8-12
77. Makomaska- Juchiewicz M., Tworek S., 2003. Natura 2000. Projektowana sieć Natura 2000 w Polsce a krajowy system obszarów chronionych. Parki Narodowe 4/2003 s.2-9
78. Malec K., 2005. Drogi jako bariery ekologiczne. Dzikie Życie 5 (131), s.: 10-11
79. Matuszkiewicz J.M., 2002. Zespoły leśne Polski. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
80. Matuszkiewicz W., 1999. Szata roślinna. w: Starkel L. 1999. Geografia Polski. Środowisko przyrodnicze. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
81. Matuszkiewicz W., 2002. Przewodnik do oznaczania zbiorowisk roślinnych Polski, seria Vademecum Geobotanicum. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
82. Medwecka- Kornaś A., 1994. Ochrona flory i roślinności na obszarach leśnych. Ochrona przyrody 3, s.: 3-19.
83. Mirek Z., 1981. Problemy klasyfikacji roślin synantropijnych. Wiadomości botaniczne 25 (1), s. 45-54.
84. Mniszek W., Smolik E., Zaciera M., 2005. Specyfika substancji emitowanych w spalinach z silników Diesla. Ochrona Powietrza i Problemy Odpadów 2 (39), s.:37-44
85. Multimedialny przewodnik: Przewodnik Natura 2000. Siedliska i ostoje ptaków ginących w Polsce. OTOP 2004

86. Nowaczyk E., Bojarski L., 2005. Uwaga! Łoś na drodze. Dziennik Metro 8 marca 2005. Warszawa
87. Nowak S. 2003., Stanowisko Stowarzyszenia dla Natury Wilk w sprawie przebiegu odcinka drogi ekspresowej Via Baltica na terenie Polski północno- wschodniej. Wilcza Sieć 1-2 (38-39), s.: 12-14
88. Nyc. K., 1995. Ekologiczne konsekwencje melioracji wodnych- spojrzenie meliorantów. w: Tomiałojć L. red., 1995. Ekologiczne aspekty melioracji wodnych. Instytut Ochrony Przyrody PAN, Kraków, s. 13-25
89. Okarma H. 1997., Wilk. Monografie Przyrodnicze. Lubuski Klub Przyrodników, Świebodzin
90. Okruszko H., 1991. Przeobrażanie się mokradeł pod wpływem odwodnienia. Zesz. Probl. Post. Nauk Roln. 372, s.:251-269
91. Osmulska- Mróz B., 1997. Problemy ochrony środowiska wodnego w rejonach dróg. Ochrona Środowiska i Zasobów Naturalnych 11. Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa, s: 65-83
92. Osmulska- Mróz B., Sadkowski K., 1991. Zanieczyszczenia spływów opadowych z dróg szybkiego ruchu w Polsce. Ochrona Środowiska 2: 73-84, Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa
93. Ośrodek Badawczo –Rozwojowy Statystyki Departament Rolnictwa, Leśnictwa i Ochrony Środowiska 1993. Definicje pojęć z zakresu ochrony środowiska. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa
94. Otawski P., 2002. Procedura oceny oddziaływania na środowisko autostrad w Anglii i Walii. Problemy Ocen Środowiskowych 2 (17), s.:64-68
95. Pałczyński A., 1963. O ochronę storczyka – miodokwiatu krzyżowego i innych roślin w kompleksie torfowiskowym „Bagno Wizna”. Chrońmy Przyrodę Ojczystą 19 (6) s.:7-14
96. Pawlaczyk P, Jermaczek A., 1995. Poradnik lokalnej ochrony przyrody. Zielona wstęga Odra-Nysa - projekt WWF. Lubuski Klub Przyrodników, Świebodzin
97. Pawlaczyk P., Kepel A., Jaros R., Dzięciołowski R., Wylegała P., Szubert A., Sidło P.O., 2004. Propozycja optymalnej sieci obszarów Natura 2000 w Polsce- „Shadow List”. Szczegółowa analiza wdrożenia Dyrektywy Siedliskowej. Syntetyczne ujęcie wdrożenia Dyrektywy Ptasiej. Klub Przyrodników, OTOP, PTOP Salamandra, WWF Polska. Warszawa, ze strony internetowej: http://www.wwf.pl
98. Pawlaczyk P., Wołłejko L., Jermaczek A., Stańko R., 2001. Poradnik ochrony mokradeł. Wydawnictwo Lubuskiego Klubu Przyrodników, Świebodzin

99. Perzanowska J., 2004. Natura 2000. Ochrona roślin w projektowanej sieci Natura 2000. Rośliny jako podstawa wyznaczania obszarów Natura 2000. Parki Narodowe 1/2004, s. 4-7
100. Piękoś- Mirkowa H., Mirek Z., 2003. Atlas roślin chronionych. Flora Polski. Multico Oficyna Wydawnicza, Warszawa
101. Podbielkowski Z., 1995. Wędrówki roślin. Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa
102. Pugacewicz E., Tumiel T., 2005. Ocena oddziaływania projektowanej obwodnicy Augustowa na awifaunę lęgową. Raport przygotowany na zlecenie GDDKiA w Białymstoku, mscr.
103. Pullin A. S., 2004. Biologiczne podstawy ochrony przyrody. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
104. Rąkowski G., 2000. Współczesne zagrożenia dla polskiej populacji głuszca, Ochrona Środowiska i Zasobów Naturalnych 20: 145-151.
105. Rąkowski G. red., 2002. Parki krajobrazowe w Polsce. Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa
106. Regionalny Ośrodek Edukacji Ekologicznej w Krakowie. Ochrona Polskiej Przyrody. Multimedialna encyklopedia na CD-Rom.
107. Sas-Bojarska A., 1998. Krajobraz otoczenia mostów w ocenach oddziaływania na środowisko. Problemy Ocen Środowiskowych 4(3): 63-70
108. Sas-Bojarska A., 2000. Ochrona krajobrazu a zabezpieczenia akustyczne przy projektowaniu autostrad na terenach zurbanizowanych. Problemy Ocen Środowiskowych 4 (11): 43-49
109. Sas-Bojarska A., 2004. Łagodzenie skutków – system czy prowizorka? Problemy Ocen Środowiskowych 3 (26): 12-19
110. Sawicka- Siarkiewicz., 2003, Ograniczanie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg. Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa
111. Sidło P.O., Błaszkowska B., Chylarecki P (red), 2004. Ostoje ptaków o znaczeniu europejskim w Polsce. Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, Warszawa
112. Sieć NATURA 2000. 10 pytań- 10 odpowiedzi. Broszura wydana przez MŚ. Warszawa listopad 2004.
113. Sokołowski A.W., 1988a. Flora roślin naczyniowych rezerwatu Rospuda w Puszczy Augustowskiej. Parki Narodowe Rezerwaty Przyrody 9,2 s.: 33-43
114. Sokołowski A.W. 1988b. Miodokwiat krzyżowy Herminium monorchis w Puszczy Augustowskiej. Chrońmy Przyr. Ojcz. 44,5 s.: 70-74

115.Sokołowski A.W., 1996. Zbiorowiska roślinne projektowanego rezerwatu Rospuda w Puszczy Augustowskiej. Ochrona Przyrody 53, s.: 87-130
116.Sokołowski A.W., Kot J., 1996. Przyroda województwa suwalskiego, Suwałki
117.Sokólska J., Leniec H., 1996. Puszcza Knyszyńska. Zespół Parków Krajobrazowych w Supraślu, Supraśl
118.Starkel L. red., 1999. Geografia Polski. Środowisko przyrodnicze. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
119.Stowarzyszenie Inicjatyw Społeczno- Ekologicznych „Ruch na Rzecz Ziemi" 2001. Ani metra BPN pod Via Balticę!!! Biuletyn Terra Est 9 (21), Suwałki
120.Symonides. E., 2003. Natura 2000- koncepcja i podstawy prawne. Parki Narodowe 1/2003, s.: 3-4
121.Szlachetko D. L., Skakuj M., 1996. Storczyki Polski. Wydawnictwo Sorus, Poznań
122.Środecki K., 2002. Priorytety w zakresie ochrony środowiska przed hałasem komunikacyjnym. Problemy Ocen Środowiskowych 1 (16):67-70
123.Tomanek J., 1997. Botanika leśna. Państwowe Wydawnictwa Rolnicze i Leśne, Warszawa
124.Tomiałojć L. red.,1995. Ekologiczne aspekty melioracji wodnych. Instytut Ochrony Przyrody PAN, Kraków
125.Tomiałojć L. red., 1993.Ochrona przyrody w dolinach nizinnych rzek Polski. Instytut Ochrony Przyrody Polskiej Akademii Nauk, Kraków
126.Tomiałojć L., Dyrcz A., 1993. Przyrodnicza wartość dużych rzek i ich dolin w Polsce w świetle badań ornitologicznych. w: Tomiałojć L. red. 1993.Ochrona przyrody w dolinach nizinnych rzek Polski. Instytut Ochrony Przyrody Polskiej Akademii Nauk, Kraków
127.Tomiałojć L., Stawarczyk T., 2003. Awifauna Polski. Rozmieszczenie, liczebność i zmiany. PTPP „pro Natura", Wrocław
128.Truskolaski T., 2003. Via Baltica- szanse i zagrożenia dla środowiska naturalnego i społeczności lokalnych. w: Horodeński R. (red.), Sadowska-Snarska C., 2003. Walory przyrodnicze jako czynnik rozwoju regionów wschodniej Polski. Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Białymstoku, Biebrzański Park Narodowy, Białystok
129.Tvevad A., Farr. A.J., Jendrośka J., Szwed D., 2002. Udział społeczeństwa w postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko. Ministerstwo Środowiska, Warszawa
130.Twardowska K., 2003. Procedura postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przebiegu projektowanej drogi ekspresowej S-8. Problemy Ocen Środowiskowych 4 (23): 35-38

131.Tyszecki A., 1998. Problemy oceny środowiskowych skutków decyzji lokalizacyjnych. w: Lenart W.& Tyszecki A. red. 1998. Poradnik przeprowadzania ocen oddziaływania na środowisko. Ekokonsult, Gdańsk, s: 141-146

132.Tyszecki A., 1999. Wytyczne do procedury i wykonywania ocen oddziaływania na środowisko. Fundacja IUCN Polska, Warszawa

133.Walczak M., Radziejowski J., Smogorzewska M., Sienkiewicz J., Gacka –Grzesikiewicz E., Pisarski Z., 2001. Obszary chronione w Polsce. Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa

134.Weigle A. 2004., Wybrane aspekty zarządzania siecią Natura 2000 w Polsce. Problemy Ocen Środowiskowych 3(26): 20-31

135.Wiatr A., Wróblewski W., 2002. Biebrzański Park Narodowy. Multico Oficyna Wydawnicza, Warszawa

136.Wiszniewska B., Faar J.A., Jendrośka J., 2002. Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanych przedsięwzięć. Ministerstwo Środowiska, Warszawa

137.Wołkowycki D., Dziejma C., Szewczyk M., 2003. Rośliny naczyniowe Narwiańskiego Parku Narodowego. Parki Narodowe Rezerwaty Przyrody 22(3): 369-406

138.Wójciak H., 2003. Porosty, mszaki, paprotniki. Flora Polski. Multico Oficyna Wydawnicza, Warszawa.

139.Wysocka E., Adamczyk- Habib A., Białczak S., Koziński J., Skalmowski W., Wolfram K., Kozłowski S., 1999. Strategia rozwoju obszaru funkcjonalnego Zielone Płuca Polski. Zapis tezowy. Białystok- Gdańsk- Olsztyn- Toruń- Warszawa

140.Zając A., Zając M. red., 2001. Distribution Atlas of Vascular Plants in Poland. Atlas rozmieszczenia roślin naczyniowych w Polsce. Instytut Botaniki UJ, Kraków

141.Zakrzewski R., 2002. drogi szybkiego ruchu na obszarach chronionych.. Problemy Ocen Środowiskowych 2 (17), s.: 60-63

142.Zaręba R., 1986. Puszcze, bory i lasy Polski. Państwowe Wydawnictwo Rolnicze i Leśne, Warszawa

143.Zarzycki K., Trzcińska-Tacik H., Różański W., Szeląg Z., Wołek J., Korzeniak U., 2002. Ekologiczne liczby wskaźnikowe roślin naczyniowych Polski. Instytut Botaniki im. W Szafera PAN, Kraków

144.Zatorska- Sadurska J., 1998. Problemy funkcjonowania ocen oddziaływania autostrad na środowisko na etapie wskazań lokalizacyjnych. w: Lenart W., Tyszecki A. red., 1998. Poradnik przeprowadzania ocen oddziaływania na środowisko. Ekokonsult, Gdańsk, s. 243-260

145.Zatorska –Sadurska J., Cyzman W., Kasprzycki K., 2005. Biologiczne podstawy oceny wpływu przedsięwzięć na obszary Natura 2000. Problemy Ocen Środowiskowych 2 (29), s.: 47-55

146.Zatorska- Sadurska J., Tyszecki A., 2002. Kontrowersje wokół obszarów ograniczonego użytkowania w otoczeniu autostrad. Problemy Ocen Środowiskowych 1(16): 36-41

147.Zatorska- Sadurska J., Tyszecki A., 2004. Znaczenie oceny strategicznej w rozwiązywaniu konfliktów na przykładzie drogi krajowej S-8. Problemy Ocen Środowiskowych 4 (27): 22-28

148.Zawadzki K., Sławiński W., 1960, Dokumentacja techniczna złóż torfu. Dolina rzeki Rospuda- badania wstępne. Zakład Biologii Akademii Medycznej w Białymstoku, Białystok, mscr.

149.Zawadzki J., Sudnik W., Zawadzka D., 1999. Zmiany rozmieszczenia i liczebności głuszca Tetrao urogallus L. w Puszczy Augustowskiej oraz propozycje aktywnej ochrony gatunku. Sylwan CXLIII, 11 s.: 69-78.

150.Żarska B., 2003. Ochrona krajobrazu. Wydawnictwo SGGW, Warszawa

Raporty OOS, ekspertyzy i opracowania :

1991- Studium techniczno- ekonomiczne drogi ekspresowej VB na odcinku Augustów- Ostrów Mazowiecka. Transprojekt Warszawa, mscr.

1992- Studium Techniczno- Ekonomiczne węzła dróg krajowych w Augustowie. „Transprojekt Warszawa”, mscr.

1993- Via Baltica- feasibility study. Viatek, Sweroad, mscr.

1993- Studium rozpoznawcze transportowego połączenia Białorusi z Obwodem Kaliningradzkim oraz przebiegu drogi VB na terenie Polski. Transprojekt Warszawa, mscr.

1993- Koncepcja przebiegu drogi ekspresowej VB na terenie Polski- synteza. Transprojekt Warszawa, mscr.

1996-1997- Koncepcja programowa obwodnicy Augustowa. Transprojekt Gdański, mscr.

1997- OOS koncepcji programowej obwodnicy Augustowa. „Areo”, mscr.

1998- OOS koncepcji programowej obwodnicy Sztabina droga krajowa 19 celem uzyskania decyzji WZiZT. „Areo”, mscr.

1998- OOS wariantów projektowanej obwodnicy Augustowa w zakresie szczególnej ochrony przyrody i krajobrazu. Transprojekt Warszawa, mscr.

1999- Jankowski W., Ocena pod względem ekologicznym koncepcji obwodnicy Augustowa. Suwałki, mscr.

1999- OOS obwodnicy Sztabina droga krajowa nr8- materiały do WZiZT. „Areo”, mscr.
2001- Osmulska- Mróz B., Prognoza wpływu na środowisko przebudowy drogi krajowej nr 8 na odcinku jej przebiegu przez Biebrzański Park Narodowy. Warszawa, mscr.
2001- Przegląd ekologiczny wariantów koncepcji projektowych budowy mostu przez dolinę rzeki Rospuda w ciągu obwodnicy Augustowa. „Areo”, mscr.
2001- Raport OOS planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Augustowa w ciągu drogi krajowej nr 8 w gminie Nowinka, Augustów i miasta Augustów, etap WZiZT. „Areo”, mscr.
2002- Łagoda M., Grzegorzewicz K., Borzyszkowski J., Opinia dotycząca koncepcji przejścia przez dolinę Rospudy w ramach dokumentacji techniczno- prawnej na budowę obwodnicy Augustowa. Pracownia Innowacyjna Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa, mscr.
2002- Projekt przejścia drogi ekspresowej S8 Warszawa- Białystok- Suwałki- granica państwa w obrębie Biebrzańskiego PN, część drogowa i mostowa. Transprojekt Warszawa, Warszawa, mscr.
2003- Kuijken E., Construction of the Via Baltica Motorway: conflicts with nature values in protected areas (North- East Poland). Instytute of Nature Conservation Brussels. Strasbourg, mscr
2003- Ocena strategiczna wariantów przebiegu krajowej drogi ekspresowej nr S8 przez obszar województwa podlaskiego na odcinku Zambrów- Augustów. Załącznik do prognozy oddziaływania na środowisko projektu planu zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego. Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego, Białystok, mscr.
2003- Osmulska-Mróz B., Ekspertyza „Wpływ na ludzi i środowisko przyrodnicze planowanej modernizacji przejścia drogi S-8 przez Biebrzański Park Narodowy i jego otulinę”. Warszawa, mscr.
2003- Studium architektoniczno-krajobrazowe przejścia drogi S-8 Warszawa- Białystok-Suwałki – Granica państwa przez dolinę Biebrzy i Biebrzański Park Narodowy k. Sztabina. A. Duda Autorska Pracownia Projektowa, Białystok, mscr.
2003- Studium przyrodniczo- krajobrazowe dla planowanej drogi krajowej S8 na odcinku przejścia przez Dolinę Biebrzy i granice Biebrzańskiego Parku Narodowego. Aneks do projektu przejścia drogi ekspresowej S8 Warszawa- Białystok- Suwałki- granica państwa w obrębie Biebrzańskiego PN k. Sztabina. Transprojekt Warszawa, Warszawa, mscr.
2003- Argasińska H., Kurbiel W., Ekspertyza dotycząca przebudowy linii 110kV Dąbrowa Białostocka- Augustów na odcinku przebiegającym przez Biebrzański Park Narodowy. Kraków, mscr.
2003- Brzeziński A., Dybicz T., Suchorzewski W., Uwarunkowania funkcjonalno ruchowe budowy drogi Via Baltica. Instytut Dróg i Mostów Politechnika Warszawska, Warszawa, mscr.

2003- Construction of the Via Baltica motorway (Poland). Report by NGOs. BirdLife International, RSPB, OTOP, WWF. Strasbourg, mscr.

2004- Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Augustowa w ciągu drogi krajowej Nr 8 granica państwa- Wrocław- Warszawa – Białystok- Suwałki- granica państwa w granicach gmin: Nowinka, Augustów, miasto Augustów. Wymagany do wniosku o pozwolenie na budowę drogi. „Areo", mscr

2005- Aneks do raportu OOS z tytułu realizacji inwestycji Obwodnica Augustowa na obszarze Natura 2000- Puszcza Augustowska. Kwiatkowski W., Stepaniuk M., Gajko K., Ksepko M., Białystok , mscr.

2005- Pugacewicz E., Tumiel T., Ocena oddziaływania projektowanej obwodnicy Augustowa na awifaunę lęgową. Białystok, mscr.

2005- Opracowanie „Analiza porównawcza wykonalności" budowy drogi ekspresowej S-8 na odcinku Suwałki- Augustów. Transprojekt Warszawa, Warszawa, mscr.

2005- Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pt. budowa obwodnicy Sztabina wraz z przejściem drogi przez Biebrzański PN w ciągu drogi krajowej nr 8 Wrocław- Warszawa- Białystok- Suwałki- granica państwa. Załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Transprojekt Gdański, Gdańsk, mscr.

2005- Kurek R. T. red., Ocena oddziaływania wybranego do realizacji wariantu obwodnicy Augustowa (w ciągu drogi ekspresowej S-8) na sieć Natura 2000. Greenpeace i PNRWI, Poznań- Białystok, mscr.

2005- Matowicka B., Kamocki A. , Flora i roślinność na obszarze planowanego przebiegu drogi ekspresowej S-8. Opracowanie wykonane na zlecenie WWF-Polska, mscr.

Dokumenty, pisma

1. Burmistrz Miasta Augustów. Decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Nr AGP-7331/29/02/03. Augustów 6 marca 2003
2. Decyzja Nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 8 kwietnia 2004r. w sprawie powołania Komisji do przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego (na przeprowadzenie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla „Strategii rozwoju infrastruktury transportu na lata 2004-206 i lata dalsze w zakresie przebiegu I pan-europejskiego drogowego korytarza transportowego VB"), Warszawa
3. Decyzja Wojewody Podlaskiego nr ŚR.II.AT.663031/60/05 z dnia 12 września 2005r. zezwalająca na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Augustowa

zlokalizowanej na terenie obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Ostoja Augustowska (kod PLB200002), w tym projektowanego specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 „Ostoja Augustowska”, Białystok

4. Interpelacja nr SPS- 0202-812/02 Posła na Sejm RP Pana K. Jurgiela z dnia 4 marca 2002r. w sprawie lokalizacji korytarza transeuropejskiego trasy szybkiego ruchu Via Baltica oraz wypowiedzi przedstawiciela Rządu w powyższej sprawie.
5. Interpelacja nr SPS- 0202-9759/05 Posła na Sejm RP Pana W. Borzuchowskiego z dnia 21 marca 2005r. w sprawie braku spójności działania Ministerstwa Środowiska w stosunku do polityki rządu w zakresie realizacji polityki transportowej państwa, w tym zagrożenia realizacji „Strategii przebudowy głównych dróg krajowych w Polsce w latach 2003- 2013”.
6. Interpelacja Posła na Sejm RP Pana Piotra Gadzinowskiego z dnia 27 maja 1999r. w sprawie planów budowy obwodnicy Augustowa.
7. Interpelacja Posła na Sejm RP W. Szaramy z dnia 4 lica 2005r. w sprawie budowy drogi ekspresowej Via Baltica łączącej Warszawę z Helsinkami.
8. List otwarty z dnia 19 maja 2003r. rektorów uczelni państwowych i niepaństwowych z Białegostoku skierowany do Prezesa Rady Ministrów Pana L. Millera zaniepokojonych brakiem decyzji rządu w sprawie przebiegu Via Baltica. Białystok
9. List otwarty z dnia 22 maja 2003r. podlaskich organizacji przedsiębiorców i pracodawców w sprawie przebiegu drogi ekspresowej Via Baltica. Białystok
10. List Towarzystwa Przyjaciół Suchowoli z 15 marca 2002r. do GDDKiA z blisko 700 podpisami mieszkańców popierających budowę obwodnicy.
11. Odpowiedź MI z dnia 19 marca 2002r. w sprawie interpelacji nr SPS- 0202-812/02 Posła na Sejm RP Pana K. Jurgiela
12. Odwołanie od decyzji wojewody podlaskiego w sprawie wydania zezwolenia na realizacje przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Augustowa, zlokalizowanej na terenie obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Puszcza Augustowska (PLB 200002) w tym projektowanego specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 Puszcza Augustowska. Pismo Koalicji na rzecz Ratowania Doliny Rospudy z dnia 28 września 2005r.do Ministra Środowiska T. Podgajniaka. Kraków- Szczecin- Białystok
13. Opinia Komitetu Ochrony Orłów w sprawie projektowanej obwodnicy Augustowa, 05 sierpień 2005, Olsztyn, msc.
14. Opinia Prezydium Komitetu Ochrony Przyrody Państwowej Akademii Nauk z dnia 23 kwietnia 2002r. w sprawie planowanego przebiegu trasy szybkiego ruchu VB. Kraków

15. Opinia z dnia 7 kwietnia 2001r. Rady Naukowej Biebrzańskiego PN nt. wyłączenia z parku części jego obszaru pod rozbudowę drogi krajowej nr8. Osowiec Twierdza
16. Pismo GDDKiA nr GDDKiA/BPI-2/Vb/026/ z dnia 11 stycznia 2005r. do Pana Posła na Sejm RP A. Fedorowicza w sprawie odpowiedzi na jego prośbę o udostępnienie materiałów nt. Via Baltica. Warszawa
17. Pismo MŚ nr DIiTR -072-834 z dnia 29 marca 2003 przedstawiające odpowiedź MŚ na pismo Posła na Sejm RP J. Zaworskiego w sprawie VB
18. Pismo MŚ nr DIiTR-072-1064/02/TK z dnia 10 marca 2004r. w sprawie odpowiedzi na interpelację Pana Posła na Sejm RP J. Laskowskiego z dnia 14 lutego 2004 w sprawie przebiegu VB na odcinku Ostrów Mazowiecka –Suwałki
19. Pismo MŚ nr DIOŚ-6673/2004/kt w sprawie odpowiedzi na pismo z dnia 28 lipca 2004r Pani Poseł na Sejm RP G. Wiśniowskiej dotyczące trudności towarzyszących rozpoczęciu budowy obwodnicy w Wasilkowie.
20. Pismo nr DIOŚ. 072-7561/2004/kt z dnia 2 września 2004 Głównego Konserwatora Przyrody do Ministra Infrastruktury
21. Pismo Stowarzyszenia Inicjatyw Społeczno-Ekologicznych „Ruch na Rzecz Ziemi" z dnia 27 września 1999r. do MOŚZNiL w sprawie obwodnicy Augustowa.
22. Pismo z dnia 12 października 2001r. Głównego Konserwatora Przyrody nr DEos5323/01/rz do Wojewody Podlaskiego w sprawie przebiegu Via Baltica na terenie Biebrzańskiego Parku Narodowego.
23. Pismo z dnia 14 marca 2002r. Zarządu Województwa Podlaskiego nr PRIII 0728/4/2002 do Głównego Konserwatora Przyrody wyrażające stanowisko w sprawie planowanej budowy Via Baltica.
24. Pismo z dnia 15 grudnia 2002r. Zakładu Energetycznego Białystok do Urzędu Gminy Sztabin w związku z propozycją poprowadzenia linii energetycznej 110kv pod ziemią na odcinku przebiegającym przez Biebrzański Park Narodowy.
25. Protest Towarzystwa Przyjaciół Ziemi Sztabińskiej przeciw bezczynności organów samorządowych w sprawie budowy obwodnicy Sztabina. 26 marzec 2004r. Sztabin
26. Rekomendacja Nr 108 stałego Komitetu Konwencji Berneńskiej dotycząca przebiegu VB na terenie Polski- na podstawie raportu: Construction of the Via Baltica Motorway: conflicts with nature values in protected areas. Kuijken E., Strasbourg, grudzień 2003
27. Specyfikacja istotnych warunków zamówienia. Opracowanie dokumentacji na budowę mostu technologicznego wraz z pomostem roboczym dla budowy mostu stałego przez

dolinę rzeki Rospudy na obwodnicy Augustowa w ciągu drogi krajowej nr8. GDDKiA w Białymstoku, Białystok, październik 2004.

28. Stanowisko Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko z dnia 24 marca 2004r. w sprawie planowanej przebudowy drogi krajowej nr 8 na odcinku Białystok- Sochonie- Katrynka
29. Stanowisko Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko z dnia 4 marca 2003r. w sprawie przejścia drogi ekspresowej S-8 w obrębie Biebrzańskiego Parku Narodowego- na etapie uzgodnień miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
30. Stanowisko Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko z dnia 21 lipca 2004r. w sprawie planowanej przebudowy drogi krajowej nr 8 na odcinku Białystok- Sochonie- Katrynka
31. Stanowisko Ministra Środowiska i Ministra Infrastruktury z dnia 26 lipca 2005r. w sprawie interpretacji przepisów zmienionej w dniu 18 maja 2005 r. ustawy Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw - w kontekście lokalizacji i realizacji dróg krajowych- umieszczone na oficjalnej stronie MŚ
32. Stanowisko Państwowej Rady Ochrony Przyrody Komisji ds. Ochrony Mokradeł, Obszarów Słodkowodnych i Morskich z dnia 27 maja 2004r. w sprawie drogi transeuropejskiej VB, Warszawa
33. Stanowisko Rady Miejskiej w Łomży z dnia 6 lipca 2005r. w sprawie przebiegu drogi Via Baltica
34. Stanowisko Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 29 września 2005r. w sprawie budowy obwodnicy Augustowa i Wasilkowa oraz przebudowy odcinka drogi Białystok- Katrynka, Pismo nr BSW.0722/11/05 z dnia 4 października 2005 do Ministra Środowiska T. Podgajniaka, Białystok
35. Stanowisko WWF i OTOP z dnia 31 stycznia 2003r. w sprawie planowanego przebiegu drogi ekspresowej VB na docinku Ostrów Mazowiecka- Suwałki. Warszawa
36. Uchwała Nr XVI/104/2000 Rady Gminy w Augustowie z dnia 30 czerwca 2000r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części terenów gminy Augustów położonych w ciągu projektowanej drogi nr S 19.
37. Uchwała Nr IX/82/99 Rady Gminy w Nowince z dnia 29 czerwca 1999r. w sprawie planu zagospodarowania przestrzennego części terenów gminy Nowinka położonych w ciągu projektowanej drogi nr S 19
38. Wniosek o utworzenie strefy ochronnej miodokwiatu krzyżowego Herminium monorchis L. CMOK i PNRWI Oddział Podlaski, listopad 2004

39. Wyroki NSA w Białymstoku dotyczące skarg na ustalenia MPZP gmin Augustów i Nowinka z 29 marca 2000r.

Strony www

http://www.sg.gov.pl strona straży granicznej

http://abc.com.pl serwis prawny

http://cmok.free.ngo.pl Stowarzyszenie chrońmy mokradła

http://mos.gov.pl/kzpn/pl/narw_pl/htm Narwiański PN

http://sejm.gov.pl strona Sejmu RP

http://www.augustow.pl

http://www.bagna.pl serwis poświęcony problematyce ochrony mokradeł

http://www.bankwatch.pl

http://www.bialystok.gddkia.gov.pl

http://www.bialystokonline.pl

http://www.biebrza.org.pl Biebrzański PN

http://www.city.bialystok.pl

http://www.darzbor.V24.pl/vb/ strona dyskusyjna przyrodników- protest przeciw przebiegowi VB w wariancie przez Białystok

http://www.gddkia.gov.pl

http://www.greenpeace.pl

http://www.iripk.most.org.pl strona Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei

http://www.jezioro.com.pl

http://www.lkp.org.pl strona Lubuskiego Klubu Przyrodników

http://www.lomza.pl

http://www.lomza.pl strona internetowa Miasta Łomży

http://www.lonicera.hg.pl strona poświęcona problematyce botanicznej

http://www.mi.gov.pl strona internetowa MI

http://www.mos.gov.pl strona internetowa MŚ

http://www.otop.org.pl strona internetowa OTOPu

http://www.pkp.pl strona PKP Polskich Linii Kolejowych SA

http://www.pnrwi.most.org.pl Pracownia Na Rzecz Wszystkich Istot

http://www.rospuda.most.org.pl strona prowadzona w ramach kampanii na rzecz ochrony doliny Rospudy

http://www.straz.bialystok.pl/index.php?menu=7&kat=71&strona=45 strona internetowa Komendy Wojewódzkiej Straży Pożarnej w Białymstoku

http://www.suchowola.com.pl

http://www.suwalki.com

http://www.sztabin.ug.gov.pl

http://www.tet.most.org.pl strona internetowa Towarzystwa Ekologicznego Transportu

http://www.wigry.win.pl Wigierski PN

http://www.wrotapodlasia.pl

http://www.wwf.pl polska strona Światowego Funduszu na Rzecz Ochrony Przyrody

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1.

Skróty:

BPN - Biebrzański Park Narodowy
CITES - Konwencja Waszyngtońska w sprawie międzynarodowego handlu zagrożonymi wyginięciem gatunkami zwierząt i roślin, z 3 marca 1973r
CMOK- Stowarzyszenie Chrońmy Mokradła
DP- Dyrektywa Ptasia (Dyrektywa Rady 79/409/EWG z dn. 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikich ptaków, z późniejszymi zmianami)
DS - Dyrektywa Siedliskowa- Habitatowa (Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dn. 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory; zmieniona później dyrektywą 97/62EWG)
ETS - Europejski Trybunał Sprawiedliwości
GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GDDP - Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych (obecnie GDDKiA)
GKP- Główny Konserwator Przyrody
IUCN - Międzynarodowa Unia Ochrony Przyrody i Zasobów obecnie Światowa Unia Ochrony Przyrody (WCU)
KE - Komisja Europejska
MI - Ministerstwo bądź Minister Infrastruktury, obecnie Ministerstwo Transportu i Budownictwa
MOP- miejsce obsługi podróżnych
MOŚZNiL - Ministerstwo bądź Minister Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa (obecnie Ministerstwo Środowiska)
MPZP - Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego
MSWiA - Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji
MŚ - Ministerstwo bądź Minister Środowiska
N2 - Natura 2000
NGOs - Non Gonaverment Organizations- organizacje pozarządowe
NSA - Naczelny Sąd Administracyjny
NZŚ - nadzwyczajne zagrożenia środowiska
OChK- Obszar Chronionego Krajobrazu
OOS - ocena oddziaływania na środowisko
OSO - Obszary Specjalnej Ochrony wyznaczone na podstawie Dyrektywy Ptasiej
OTOP - Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków
PCKR - Polska Czerwona Księga Roślin (Kaźmierczakowa, Zarzycki, 2001)

PCKZ - Polska Czerwona księga Zwierząt (Głowaciński red., 2001)
PCLR - Polska Czerwona Lista Roślin
PCLZ - Polska Czerwona Lista Zwierząt (Głowaciński red., 2003)
PK - park krajobrazowy
PN - park narodowy
PNRWI - Stowarzyszenie Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot
POŚ - Ustawa Prawo Ochrony Środowiska
RPO - Rzecznik Praw Obywatelskich
RSPB - Royal Society for the Protection of Birds- Królewskie Towarzystwo Ochrony Ptaków (Wielka Brytania)
SN - Sąd Najwyższy
SOO - Specjalne Obszary Ochrony wyznaczone na podstawie Dyrektywy Siedliskowej
SOOS - strategiczna ocena oddziaływania na środowisko
UE - Unia Europejska
UOP - Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody
VB - Via Baltica
WKP - Wojewódzki Konserwator Przyrody
WROP – Wojewódzka Rada Ochrony Przyrody
WWF - World Wilde Fund- Światowy Fundusz Ochrony Przyrody
WZiZT - decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu
ZPP - Zielone Płuca Polski

Załącznik nr 2.

Słownik pojęć

1. Adaptacja- przystosowanie organizmu do określonych warunków środowiska, dające mu większe szanse przeżycia i wydania potomstwa, nabyte w toku rozwoju ewolucyjnego (Hłuszczyk, Stankiewicz, 1997).
2. Antropogeniczne czynniki środowiska- różnorodne odmiany aktywności ludzkiej, które w sposób pośredni lub bezpośredni wpływają na biotyczne i abiotyczne czynniki środowiska (Lenart, 2002).
3. Antropopresja- całokształt wpływów i oddziaływań człowieka na organizmy roślinne i zwierzęce oraz na ich zbiorowiska (Podbielkowski, 1995).
4. Areał osobniczy- przestrzeń, w której osobnik zaspokaja wszystkie swoje potrzeby życiowe związane np. z jego codziennym poszukiwaniem pokarmu, rozrodem itp. (Hłuszczyk, Stankiewicz, 1997).
5. Bioindykacja- wykorzystanie wskaźnikowych właściwości organizmów bądź ich układów do oceny stanu jakości środowiska; badanie bioindykacyjne ma charakter całościowy, gdyż ocenia nie tylko chwilowe działanie jakiegoś pojedynczego czynnika, ale równoczesne reakcje kompleksu czynników w danym przedziale czasu .
6. Bioindykator- biologiczny wskaźnik jakości środowiska; organizm roślinny, zwierzęcy lub inny wykazujący zróżnicowaną wrażliwość i charakterystyczną reakcję na działanie czynników środowiska, zwykle jest to gatunek o wąskiej tolerancji ekologicznej na działanie jakiegoś czynnika.
7. Chów wsobny- kojarzenie osobników spokrewnionych ze sobą, czyli takich, których współczynnik pokrewieństwa jest wyższy do średniego w populacji (Głowaciński, 2001).
8. Czerwona księga- specjalne wydawnictwo książkowe, zawierające rejestr, opis statusu, często również z propozycją działań ochronnych zwierząt, grzybów i roślin zagrożonych wyginięciem w skali globalnej lub regionalnej. (Głowaciński, 2001).
9. Czerwona lista- uproszczona forma ewidencji rzadkich i zagrożonych gatunków grzybów, roślin i zwierząt, polegająca na wyszczególnieniu nazw taksonów z podaniem kategorii zagrożenia i ewentualnie innych zwięzłych informacji o ich statusie, wydawana np. na płycie CD-ROM. Czerwone listy swoim układem nawiązują do czerwonych ksiąg, często zawierają jednak znacznie szerszą listę gatunków, łatwiej mogą być aktualizowane. (Głowaciński, 2001).
10. Degradacja- radykalne obniżenia wartości i jakości środowiska w rezultacie różnych zabiegów gospodarczych oraz organizacyjnych (Lenart, 2002).
11. Dewastacja- całkowite lub częściowe zniszczenie krajobrazu w rezultacie procesów naturalnych lub antropogenicznych (Lenart , 2002).

12. Diaspora- wszelkie utwory wytworzone przez rośliny służące do rozprzestrzeniania się, np. nasiona, fragmenty wegetatywnego ciała, bulwy, turiony itp. (Jura, Krzanowska, 1992).
13. Droga (trasa) ekspresowa w rozumieniu ust o drogach publicznych- droga przeznaczona wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych: wyposażona w jedną lub dwie jezdnie, posiadająca wielopoziomowe skrzyżowania z innymi przecinającymi ją drogami transportu lądowego i wodnego, z dopuszczeniem wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi, wyposażona w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników drogi.
14. Dystrofizm (humotrofizm)- stan wyjątkowo niskiej żyzności wód w zbiorniku wodnym wynikający z niedoboru substancji nieorganicznych a nadmiaru organicznych (humusu) związany ze znacznym dopływem jałowych substancji o kwaśnym odczynie oraz z zahamowaniem procesu biochemicznego rozkładu, co prowadzi do ich akumulacji w słabo rozłożonych osadach dennych (Lenart, 2002).
15. Ekran akustyczny- przeszkoda (naturalna lub sztuczna) ustawiona na drodze pomiędzy źródłem hałasu a punktem obserwacji, powodująca powstanie cienia akustycznego, czyli obszaru do którego nie docierają bezpośrednie fale akustyczne (Sas-Bojarska, 2000).
16. Eutrofizacja- proces wzbogacania w substancje pokarmowe wskutek działania czynników naturalnych bądź antropogenicznych (Jura, Krzanowska, 1992).
17. Flora- ogół gatunków roślinnych występujących na określonym obszarze (i w określonym czasie geologicznym); może to być ogół gatunków określonego siedliska (np. flora górska) lub ogół gatunków danej grupy systematycznej na danym obszarze, np. flora porostów Tatr (Podbielkowski, 1995).
18. Gatunek eurytopowy- gatunek o szerokiej tolerancji w stosunku do wymagań ekologicznych (czynników środowiska), zwykle pospolity (wszędobylski).
19. Gatunek stenotopowy- gatunek o wąskiej tolerancji w stosunku do wymagań ekologicznych (czynników środowiska), zwykle rzadszy; gatunek stenotopowy może być wykorzystywany jako gatunek wskaźnikowy lub bioindykator.
20. Gatunki inwazyjne- gatunki roślin, zwierząt oraz innych grup organizmów zwykle obcego pochodzenia, które zostały zawleczone, sprowadzone lub w wtargnęły spontanicznie na nowe terytoria, opanowując je i uzyskując przewagę nad lokalnymi taksonami. Gatunki inwazyjne cechuje niezwykła dynamiczność i agresywność w zdobywaniu nowych obszarów, na ogół większa niż w przypadku zwyczajnych ekspansji gatunków. Najczęściej takim inwazjom towarzyszą masowe pojawy nowych gatunków prowadzące niekiedy do poważnych zaburzeń ekologicznych. Zjawisku temu sprzyjają antropogeniczne przekształcenia środowiska przyrodniczego i naruszenie integralności procesów ekologicznych. (Głowaciński, 2001).
21. Gatunki kluczowe (zwornikowe)- taksony, które odgrywają ważną rolę w sieci troficznej i funkcjonowaniu układów ekologicznych, wyraźnie oddziałują na inne gatunki i populacje (np. wilki oddziałując na populację jeleniowatych). Eliminacja gatunku kluczowego może powodować rozregulowanie systemu ekologicznego. (Głowaciński, 2001).
22. Hałas- dźwięki o dowolnym charakterze akustycznym niepożądane w danych warunkach i dla danej osoby, przy czym istotne jest, że hałas jako zjawisko dźwiękowe podlega ocenie subiektywnej (Sas-Bojarska, 2000).
23. Kompensacja przyrodnicza- rozumie się przez to zespół działań obejmujących w szczególności roboty budowlane, roboty ziemne, rekultywację gleby, zalesianie, zadrzewianie lub tworzenie skupień roślinności, prowadzących do przywrócenia równowagi przyrodniczej lub tworzenie skupień roślinności, prowadzących do przywrócenia równowagi przyrodniczej na danym terenie, wyrównania szkód dokonanych w środowisku przez realizację przedsięwzięcia i zachowanie walorów krajobrazowych (za POŚ).
24. Korytarz ekologiczny- środowiskowa struktura przestrzenna umożliwiająca się przemieszczania gatunków pomiędzy obszarami węzłowymi (gdzie występuje silne nakładanie się funkcji społeczno-gospodarczych i przyrodniczych) lub osobników pomiędzy rozproszonymi populacjami danego gatunku. Korytarze ekologiczne odgrywają zasadniczą rolę w przetrwaniu metapopulacji (Głowaciński, 2001).
25. Krajobraz- 1) ogół cech wyróżniających dany teren; w szczególności dotyczących: ukształtowania terenu, budowy geologicznej, warunków wodnych, klimatu, pokrywy glebowej, roślinności wraz ze zwierzętami i wszelkich przejawów działalności ludzkiej; potocznie pojęcie krajobrazu ogranicza się

do jego zewnętrznych wizualnych cech: ukształtowania terenu i roślinności; 2) podstawowa kategoria podziałów fizycznogeograficznych terenu, wyróżniona ze względu na określony typ związków między komponentami środowiska przyrodniczego, bardzo dogodna jednostka przestrzenna do oceny stanu środowiska w rejonie oddziaływania analizowanego projektu (Lenart, 2002).

26. Krajobraz antropogeniczny- krajobraz przekształcony pod wpływem gospodarczej działalności człowieka (np. miasto, pola, sady, pastwiska) (Lenart, 2002).
27. Metapopulacja- grupa populacji lokalnych połączonych ze sobą na skutek przemieszczania się osobników pomiędzy nimi, „populacja populacji" (Krebs, 1997).
28. Nadzwyczajne zagrożenie środowiska- zagrożenie spowodowane gwałtownym zdarzeniem nie będącym klęską żywiołową, które może wywołać znaczne zniszczenie środowiska lub pogorszenie jego stanu.
29. Obiekt mostowy- budowla przeznaczona do prowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo- rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji nad przeszkodą terenową, w szczególności most, wiadukt, estakada, kładka.
30. Ocena oddziaływania na środowisko (ooś)- proces systematycznego, interdyscyplinarnego identyfikowania i oceniania prawdopodobnych wpływów planowanych przedsięwzięć oraz alternatywnych ich wariantów na biofizyczne, kulturowe, zdrowotne i społeczno-ekonomiczne komponenty określonego obszaru oraz rządzące nimi procesy; pojęcie ooś obejmuje również określoną prawem procedurę przeprowadzania ooś, mogącą zakończyć się sporządzeniem raportu ooś (Tyszecki, 1999).
31. Ochrona częściowa- ochronę gatunków roślin, zwierząt i grzybów dopuszczającą możliwość redukcji liczebności populacji oraz pozyskiwania osobników tych gatunków lub ich części (za UOP).
32. Ochrona czynna- stosowanie, w razie potrzeby, zabiegów ochronnych w celu przywrócenia naturalnego stanu ekosystemów i składników przyrody lub zachowania siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk roślin, zwierząt lub grzybów (za UOP).
33. Ochrona ex situ- ochrona poszczególnych taksonów i populacji w warunkach sztucznych, poza ich naturalnym środowiskiem (Głowaciński, 2001).
34. Ochrona in situ- ochrona gatunków i populacji w ich naturalnym środowisku, w warunkach naturalnych (Głowaciński, 2001).
35. Ochrona ścisła - całkowite i trwałe zaniechanie bezpośredniej ingerencji człowieka w stan ekosystemów, tworów i składników przyrody oraz w przebieg procesów przyrodniczych na obszarach objętych ochroną, a w przypadku gatunków - całoroczną ochronę należących do nich osobników i stadiów ich rozwoju; (za UOP).
36. Otulina - strefę ochronną graniczącą z formą ochrony przyrody i wyznaczoną indywidualnie dla formy ochrony przyrody w celu zabezpieczenia przed zagrożeniami zewnętrznymi wynikającymi z działalności człowieka (za UOP).
37. Pas drogowy z ustawy o drogach publicznych- wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z zarządzaniem drogą
38. Procedura OOS- określony prawem proces oceny oddziaływania na środowisko.
39. Przebudowa drogi – wykonywanie robót, w wyniku których następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego.
40. Przepust - budowla o przekroju poprzecznym zamkniętym, przeznaczona do prowadzenia cieków, szlaków zwierząt dziko żyjących lub urządzeń technicznych przez nasyp drogi.
41. Rekultywacja- przywrócenie biologicznej produktywności glebie co umożliwia powtórne wykorzystanie ziemi po uprzednim zdewastowaniu biocenozy przez działalność człowieka lu klęski żywiołowe; niezbędne działanie związane z likwidacją instalacji polegające na przywróceniu terenowi właściwości użytkowych i przyrodniczych (Lenart, 2002).
42. Relikt- czyli przeżytek, to takson (lub grupa taksonów), który ma zasięg bardzo mały lub występuje tylko na jednym stanowisku, a który w przeszłości odznaczał się znacznie rozleglejszym występowaniem. Relikt taki powstaje wówczas, kiedy zasięg gatunku kurczy się, ograniczając się wreszcie do niewielkiej powierzchni bądź wówczas, gdy zasięg gatunku ulega przesunięciu, pozostawiając na dawniej zajmowanym obszarze tylko drobne zasięgi cząstkowe lub tylko

pojedyncze stanowiska danego taksonu, czego przykładem są występujące w Polsce relikty glacjalne czy gatunki kserotermiczne (Podbielkowski, 1995).

43. Roślinność- ogół zbiorowisk roślinnych na danym obszarze (Podbielkowski Z. 1995).
44. Rośliny ruderalne- rośliny występujące w najbliższym sąsiedztwie siedzib ludzkich, na szlakach komunikacyjnych, na siedliskach silnie zmienionych przez człowieka, zawierających często w podłożu zwiększoną ilość związków azotowych; to samo odnosi się do ruderalnych zbiorowisk roślinnych (Podbielkowski, 1995).
45. Rośliny synantropijne, synantropy- rośliny związane z człowiekiem, których występowanie jest uzależnione jest pośrednio lub bezpośrednio od działalności człowieka; należą tu chwasty, rośliny ruderalne, przydrożne. W podobnych warunkach formują się synantropijne zbiorowiska roślinne. (Podbielkowski, 1995).
46. Sukcesja roślinności- następstwo zbiorowisk roślinnych w czasie wynikające z ich naturalnego rozwoju oraz przekształcania przez nie siedliska i przebiegająca na określonym miejscu. Sukcesja rozpoczynająca się od zasiedlenia podłoża, gdzie nie było dotychczas życia określana jest jako pierwotna. Sukcesja wtórna zachodzi w siedlisku, gdzie uprzednio występowała roślinność, ale została zniszczona. (Podbielkowski, 1995).
47. Synantropizacja szaty roślinnej- całokształt jej współczesnych i historycznych przemian pod wpływem działalności człowieka; jest to proces przekształcania szaty roślinnej (a także świata zwierzęcego) pod wpływem działalności człowieka, objawiający się jako kolejne wypieranie elementów swojskich przez elementy obce, kosmopolityczne, a elementów swoistych stenotopowych, przez wszędobylskie eurytopowe (Podbielkowski,1995, za: Faliński,1966).
48. Synergizm- współdziałanie dwóch lub więcej czynników, którego efekt jest większy od prostej sumy rezultatów działań wszystkich tych czynników z osobna (Hłuszczyk, Stankiewicz,1997).
49. Takson- jednostka taksonomiczna, bez względu na jej rangę (np. odmiana, gatunek, rodzina itd.) (Podbielkowski,1995).
50. Terytorium- część areału osobniczego broniona aktywnie przed innymi osobnikami tego samego gatunku stale lub w pewnych okresach (Jura, Krzanowska,1992).
51. Tolerancja ekologiczna- odporność, wytrzymałość organizmów lub układu ekologicznego na zmiany warunków środowiska; zakres warunków środowiska w którym organizm może przeżyć.
52. Torfowisko- jest to jeden z typów bagien stałych (obszarów trwale nasyconych wodą); na torfowiskach następuje akumulacja torfu powstałego w wyniku niepełnego rozkładu szczątków roślin w warunkach stałego zabagnienia wierzchniej warstwy gleby (Ilnicki, 2002).
53. Torfowisko niskie (reofilne)- rozwija się na obszarach zasilanych wodami gruntowymi i powierzchniowymi o znacznej ruchliwości, zasobnymi w składniki pokarmowe- torfowisko eutroficzne; roślinność tworzą tu głównie zbiorowiska szuwarowe, mszysto-turzycowe oraz zaroślowo -leśne (Kłosowski S., Kłosowski G., 2001).
54. Torfowisko przejściowe- rozwija się na obszarach zasilanych zarówno wodami opadowymi, jak i gruntowymi oraz powierzchniowymi o słabej ruchliwości; są to torfowiska o charakterze mezotroficznym- mniej żyzne od niskich a bardziej od wysokich; występująca roślinność ma charakter pośredni (Kłosowski S., Kłosowski G., 2001).
55. Torfowisko wysokie (ombrofilne)- rozwija się najczęściej na wododziałach, w miejscach bezodpływowych, zasilane wodami opadowymi o bardzo niskiej zawartości soli mineralnych (torfowisko oligotroficzne); podstawowym elementem torfowiska wysokiego są rozwijające się masowo mchy torfowce- Sphagnum tworzące tzw. mszar (Kłosowski S., Kłosowski G., 2001).
56. Trofizm siedliska- zasobność siedliska w substancje pokarmowe.
57. Trywializacja flory (uproszczenie flory)- proces prowadzący do nadmiernego uproszczenia i ubożenia naturalnego składu gatunkowego roślin na danym obszarze pod wpływem działania czynników antropogenicznych, w efekcie czego flora składać się może z samych gatunków pospolitych.
58. Warianty- różne sposoby osiągania zamierzonego celu proponowanej działalności, włącznie ze zmianami w lokalizacji, projekcie, technologii, harmonogramie realizacji i warunkach eksploatacji; uwzględnia się tutaj tzw. opcję zerową polegającą na niepodejmowaniu działalności (Tyszecki, 1999).
59. Zbiorowisko roślinne (fitocenoza)- skupienie roślinne stanowiące pewną przestrzenna całość (np. torfowisko, buczyna) cechujące się podobnym składem florystycznym i fizjonomią; zbiorowisko

roślinne stanowi podstawową jednostkę roślinności, wykazującą powtarzalną strukturę przestrzenną i gatunkową (Tomanek, 1997).

Załącznik nr 3.

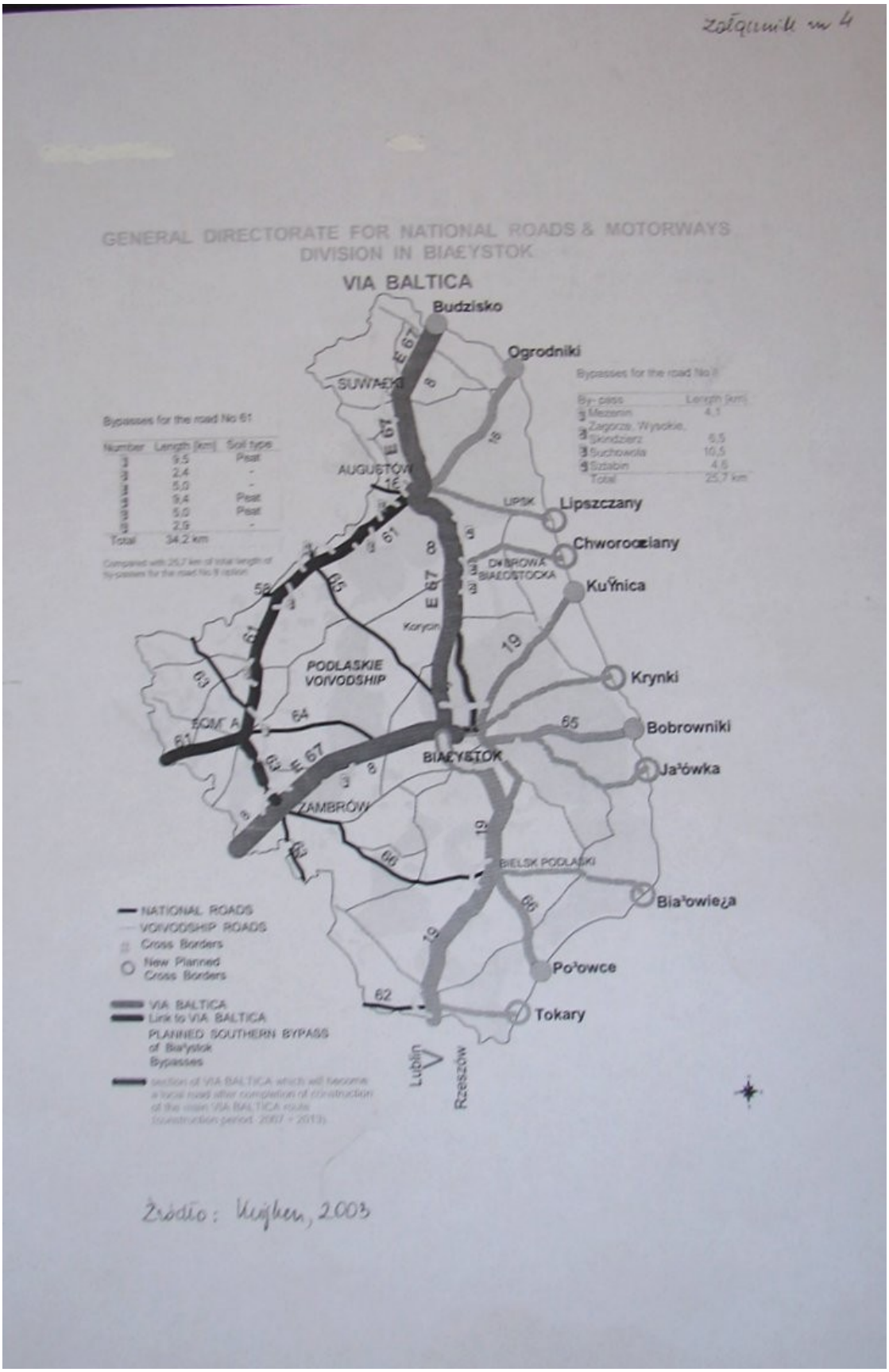
Lista aktów prawnych

1. Dyrektywa 2001/42/WE w sprawie oceny oddziaływania pewnych planów i programów na środowisko.
2. Dyrektywa 2003/4/Wt Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2003r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska i uchylająca dyrektywę Rady nr 90/313/EWG.
3. Dyrektywa 85/337/EWG w sprawie oceny skutków niektórych publicznych i prywatnych przedsięwzięć dla środowiska, znowelizowana dyrektywą 97/11/EWG.
4. Dyrektywa 90/313/EWG w sprawie swobodnego dostępu do informacji o środowisku
5. Dyrektywa Ptasia- Dyrektywa Rady 79/409/EWG z dn. 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikich ptaków, z późniejszymi zmianami
6. Dyrektywa Siedliskowa- Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dn. 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory; zmieniona później dyrektywą 97/62EWG
7. Konstytucja RP z dnia 2 kwietnia 1997r.
8. Konwencja Berneńska o ochronie europejskiej dzikiej przyrody i siedlisk naturalnych, z 19 września 1979r.; ratyfikowana w 1995r.
9. Konwencja Bońska o ochronie wędrownych dziko żyjących gatunków zwierząt, z 23 czerwca 1979r. oraz Porozumienie o ochronie nietoperzy w Europie; ratyfikowane w 1996r.
10. Konwencja Ramsar o ochronie terenów podmokłych, z 2 lutego 1971 r.; ratyfikowana w 1978r.
11. Konwencja Waszyngtońska CITES w sprawie międzynarodowego handlu zagrożonymi wyginięciem gatunkami zwierząt i roślin, z 3 marca 1973r.; ratyfikowana w 1990
12. Konwencja z Aarhus o dostępie do informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji dotyczących środowiska oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach środowiska z 25 czerwca 1998r.. Ratyfikowana 21 czerwca 2001r. (Dz.U. Nr 89 poz. 970)
13. Konwencja z Rio de Janeiro o różnorodności biologicznej z 5 czerwca 1992r.; ratyfikowana w 1995r.
14. Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 września 1980r. w sprawie ochrony środowiska przed hałasem i wibracjami (Dz. U. z 1980r. Nr24, poz. 90)
15. Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 6 stycznia 1995r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. (Dz. U. z dnia 16 lutego 1995r.)

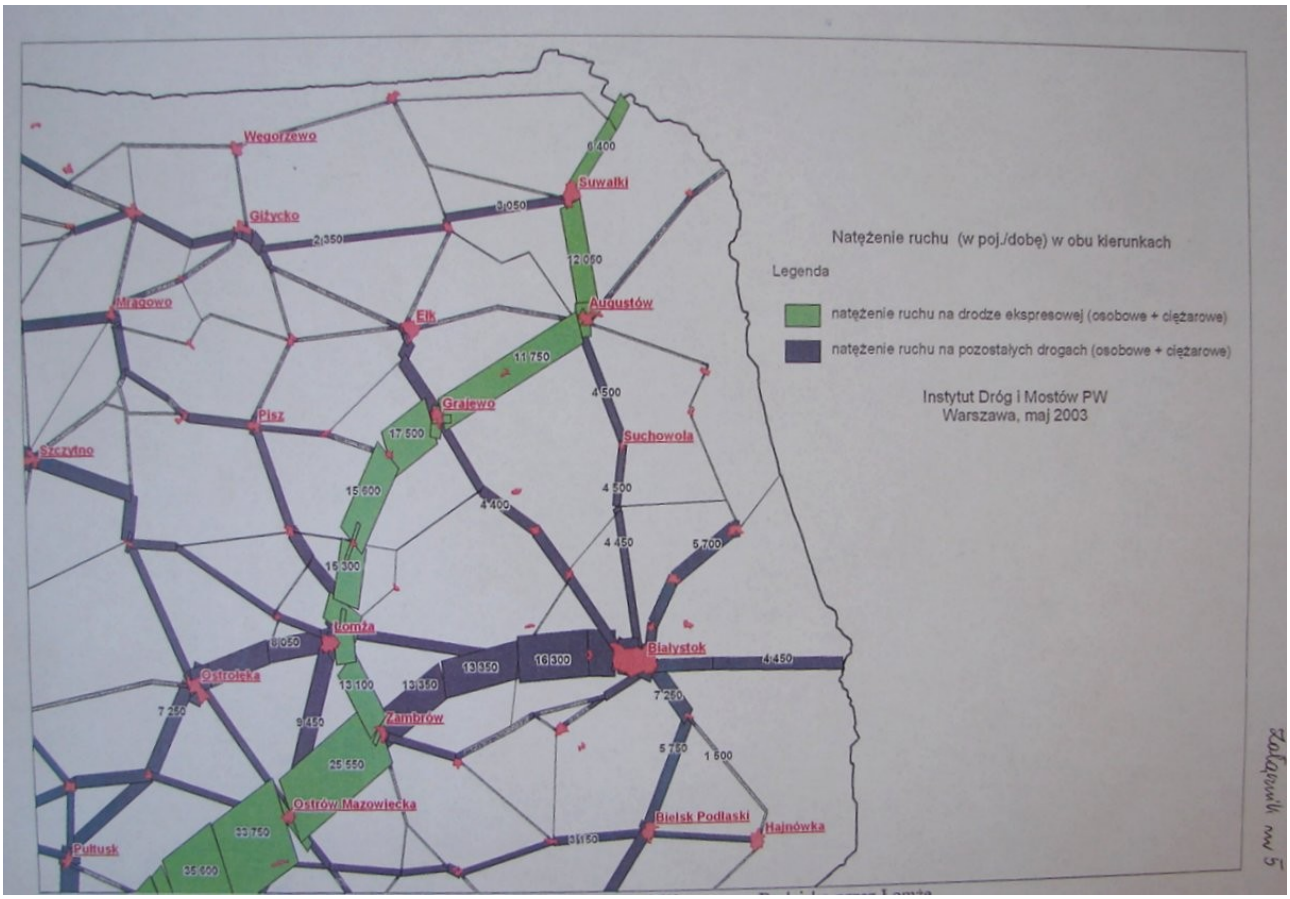
16. Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 6 kwietnia 1995r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin. (Dz. U. z dnia 18 kwietnia 1995r.)
17. Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie sposobu udostępniania informacji o środowisku z dnia 1 października 2002
18. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 sierpnia 2001 w sprawie określenia rodzajów siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie (Dz. U. Nr. 92, poz. 1029)
19. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 maja 2005 w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000 (Dz. U. Nr. 94, poz. 795)
20. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 229. poz. 231)
21. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 23 lutego 2001r. w sprawie stawek opłat za udostępnianie informacji o środowisku i jego ochronie (Dz. U. 2001.16.183)
22. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 28 września 2004r. w sprawie gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną (Dz. U. Nr 220 poz. 2237)
23. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 29 lipca 2004r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr. 178 poz. 1841)
24. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 6 czerwca 2002r. w sprawie dopuszczalnego poziomu niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 87 poz. 796)
25. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 lipca 2004r. w sprawie gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną (Dz. U. Nr 168 poz. 1764)
26. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 lipca 2004r. w sprawie gatunków dziko występujących grzybów objętych ochroną (Dz. U. Nr 168 poz. 1765)
27. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportów oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 257 poz. 2573)
28. Rozporządzenie Ministra Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 13 maja 1995r. w sprawie określenia rodzajów inwestycji szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi oraz ocen oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 52, poz.284)
29. Rozporządzenie Ministra Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 5 czerwca 1995r. w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania na środowisko, grunty rolne i leśne oraz na dobra kultury objęte ochroną (Dz.U. Nr 64, poz. 332)
30. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
31. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. (Dz. U. Nr 63, poz. 735 z dnia 3 sierpnia 2000 r.)
32. Rozporządzenie nr 22/01Wojewody Podlaskiego z dnia 9 sierpnia 2001r. w sprawie ustanowienia planu ochrony Parku Krajobrazowego Puszczy Knyszyńskiej im. Prof. Witolda Sławińskiego
33. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie ustalenia wykazu dróg krajowych i wojewódzkich.
34. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr. 128. poz. 1334)
35. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 grudnia 1998r. w sprawie szczegółowego zasięgu terytorialnego oddziałów Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych (Dz. U. Nr 162 z 1998r. poz. 1136
36. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływania na środowisko (Dz. U. nr 257 z dnia 3 grudnia 2004 r., poz. 2573)
37. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz. U. Nr 80 poz. 721ze zm.)
38. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004r. O ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92 poz. 880)
39. Ustawa z dnia 16 października 1991r. O ochronie przyrody (Dz. U. z dnia 12 grudnia 1991r. Nr 114 poz. 492, ze zm.)

40. Ustawa z dnia 18 lipca 2001r. Prawo wodne (Dz. U. Nr 115 poz. 1229, ze zm.)
41. Ustawa z dnia 21 marca 1985r. O drogach publicznych ze zm.- tekst jednolity (Dz. U. Nr 204 poz. 2086 z 2004r.)
42. Ustawa z dnia 24 października 1974- Prawo Wodne (Dz. U. z 1974r. Nr 38, poz. 230, ze zm.)
43. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62 poz. 627.ze zm.)
44. Ustawa z dnia 27 marca 2003r. O planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 Nr 80, poz. 717)
45. Ustawa z dnia 28 września 1991r. O lasach (Dz. U. z 1991r. Nr 101 poz. 444 ze zm.)
46. Ustawa z dnia 3 lutego 1995r. O ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 1995r. Nr 16 poz. 78 ze zm.)
47. Ustawa z dnia 31 stycznia 1980r. O ochronie i kształtowaniu środowiska (ze zm.)
48. Ustawa z dnia 4 lutego 1994r. Prawo geologiczne i górnicze. (Dz. U. Nr 27 poz. 96, ze zm.)
49. Ustawa z dnia 6 września 2001r. O dostępie do informacji publicznej (Dz.U. Nr 112 poz.1198)
50. Ustawa z dnia 23 lipca 2003r. O ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. 03.162.1568)
51. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. O zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 1991r. Nr 89, poz. 415, z późniejszymi zmianami)
52. Ustawa z dnia 9 listopada 2000r. o dostępie do informacji o środowisku i jego ochronie oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2000.109.1157)

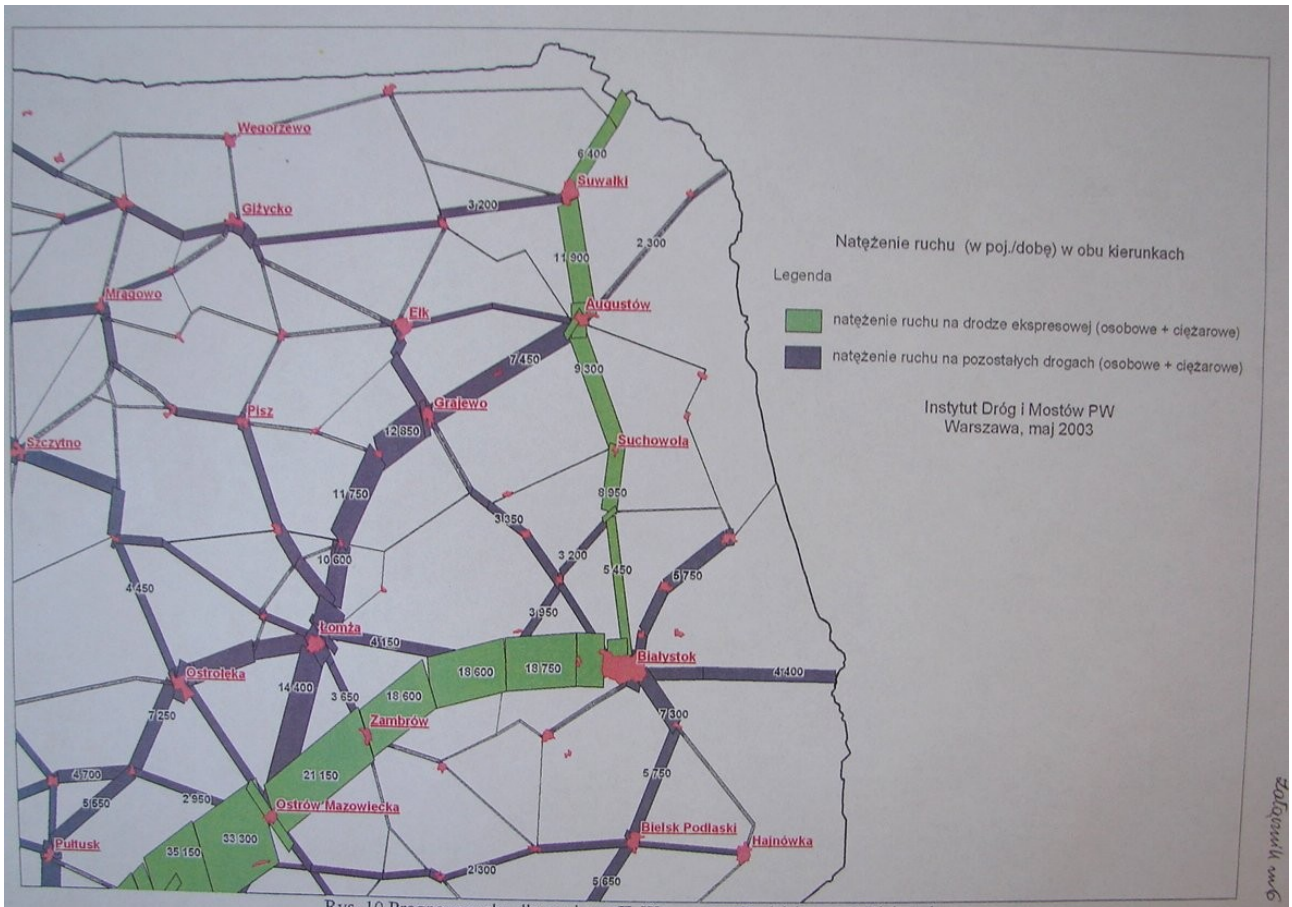
Załącznik nr 4



Załącznik nr 5.

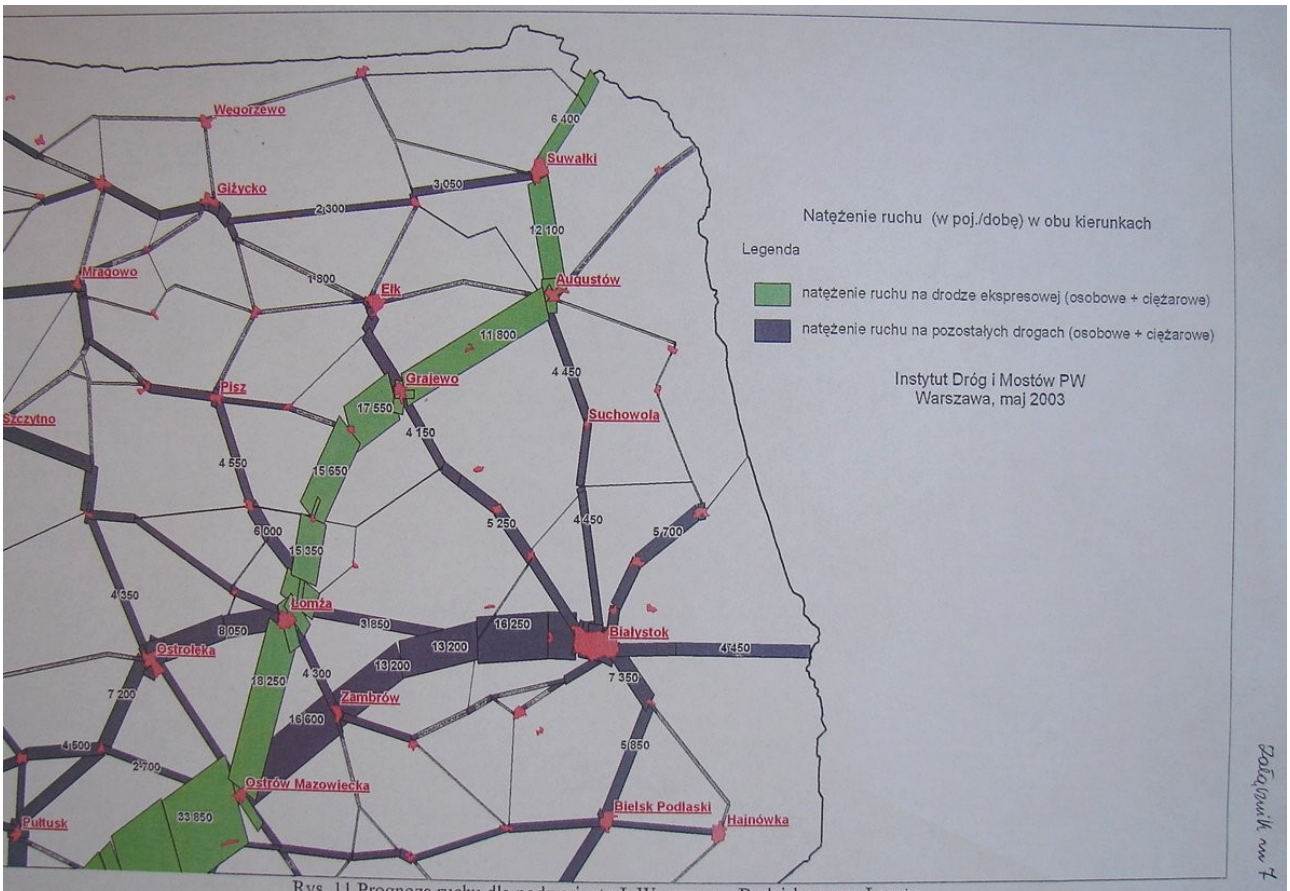


Załącznik nr 6.



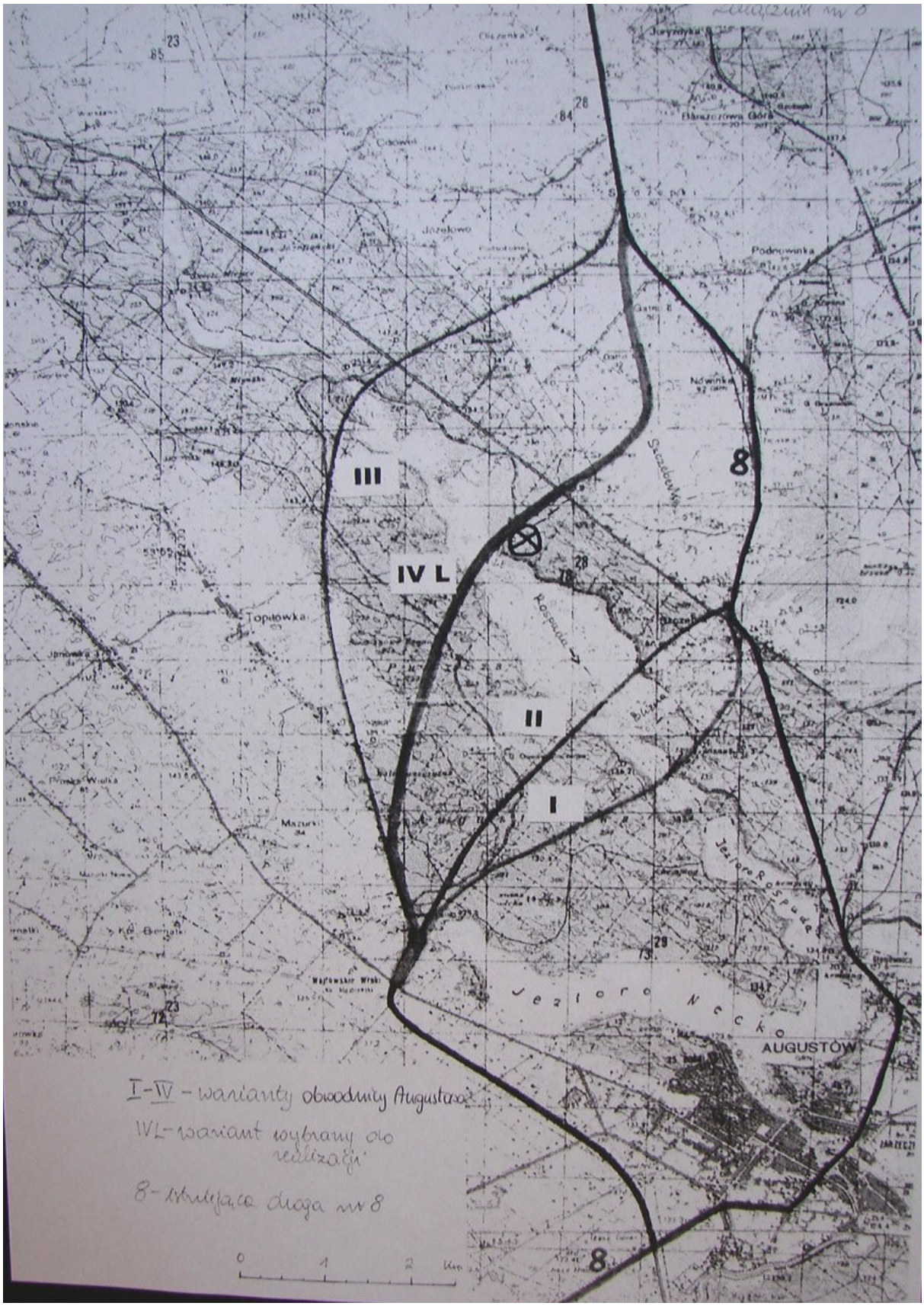
Rys. 10 Prognoza ruchu dla wariantu II, Warszawa – Budzisko przez Białystok

Załącznik nr 7.



Rys. 11 Prognoza ruchu dla podwariantu I, Warszawa – Budzisko przez Łomżę

Załącznik nr 8.



Załącznik nr 9.

Załącznik 10

Siedliska przyrodnicze z załącznika I DS występujące w Polsce, na które prawdopodobnie wywrze wpływ budowa trasy VB dla wszystkich wariantów (pośrednio i bezpośrednio). Pogrubione – siedliska priorytetowe, czyli takie, za których zachowanie UE ponosi szczególną odpowiedzialność (źródło: opracowanie własne).

Lp.	Kod N2	Rodzaj siedliska	Wyznacznik fitosocjologiczny
1	3150	starorzecza i inne naturalne eutroficzne zbiorniki wodne	*Nymphenion, Potamion*
2	3160	naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne	
3	3270	zalewane muliste brzegi rzek	*Bidentetalia tripartiti*
4	6410	zmiennowilgotne łąki trzęślicowe	*Molinion*
6	6510	niżowe i górskie łąki użytkowane ekstensywnie	*Arrhenatheretalia elatioris*
7	**7110**	**torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe)**	***Sphagnetalia magellanici***
8	7120	torfowiska wysokie zdegradowane, ale zdolne do naturalnej i stymulowanej regeneracji	*Sphagnetalia magellanici* (zdegradowane)
9	7140	torfowiska przejściowe i trzęsawiska	*Caricion lasiocarpae*
10	7230	górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk	
11	9170	grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny	*Galio- Carpinetum, Tilio- Carpinetum*
12	**91D0**	**bory i lasy bagienne**	***Vaccinio uliginosi- Betuleto pubescentis, Vaccinio uliginosi- Pinetum, Sphagno girgensohnii- Piceetum*, brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne**
13	**91E0**	**lasy łęgowe i nadrzeczne zarośla wierzbowe**	***Salicetum albo- fragilis, Populetum albae, Alnenion glutinoso- incanae, olsy źródliskowe***

Załącznik nr. 11

Gatunki ptaków z zał. I DP oraz inne rzadkie gat. występujące na obszarach N2 w województwie podlaskim, na które może wpłynąć VB

Lp.	Gatunek	Status w PCKZ	Konwencja Berneńska Zał. II	Konwencja Bońska Zał. II	Konwencja Ramsar	Konwencja CITES Zał. II	Uwagi
	Gatunki wymienione w zał. I DP						
1	Batalion (*Philomachus pugnax*)	EN	Zał. III	+			IUCN- VU
2	Bączek (*Ixobrychus minutus*)[2]	VU	+	+	Zał. II		
3	Bąk (*Botaurus stellaris*)	LC	+	+			
4	Biegus zmienny (*Calidris alpina*)	EN	+	+			
5	Bielik (*Haliaeetus albicilla*)[1]	LC	+	Zał. I		Zał. I	IUCN –LR, SO
6	Błotniak łąkowy (*Circus pygargus*)[2]						
7	Błotniak stawowy (*Circus aeruginosus*)[2]						
8	Błotniak zbożowy (*Circus cyaneus*)[2]	VU	+	+		+	
9	Bocian biały (*Ciconia ciconia*)[2]						
10	Bocian czarny (*Ciconia nigra*)[1,2]						SO
11	Cietrzew (*Tetrao tetrix*)[1,2]	EN	Zał. III				SO
12	Derkacz (*Crex crex*)[2]						IUCN- VU; PCLZ- DD
13	Dubelt (*Gallinago media*)[2]	VU	+	+			IUCN- LR
14	Dzierzba czarnoczelna (Lanius minor)[2]	CR	+				Pojedynczo nad Narwią
15	Dzięcioł bialogrzbiety (*Dendrocopos leucotos*)[2]	NT	+				
16	Dzięcioł czarny (*Droycopus martius*)[2]						
17	Dzięcioł średni (*Dendrocopos medius*)[2]						
18	Dzięcioł trójpalczasty (*Picoides tridactylus*)[2]	VU	+				
19	Dzięcioł zielonosiwy (*Picus canus*)[2]						
20	Gadożer (*Circaetus gallicus*)[1,2]	CR	+	+		+	SO
21	Gąsiorek (*Lanius collurio*)						
22	Głuszec (*Tetrao urogallus*)[1,2]	CR	Zał. III				SO
23	Jarząbek (*Bonasa bonasia*)						
24	Kania czarna *(Milvus migrans)*[1]	NT	+	+		+	SO, Europejska Czerwona Księga Kręgowców- VU
25	Kania ruda (*Milvus milvus*)[1]	NT	+	+		+	SO
26	Kraska (*Coracias garrulus*)[2]	CR	+	+			SO

27	Kropiatka (*Porzana porzana*)[2]						wzrost liczebności
28	Lelek (*Caprimulgus europaeus*)						
29	Lerka (*Lullula arboaea*)						
30	Łabędź krzykliwy (*Cygnus cygnus*)						
31	Mewa mała (*Larus minutus*)[2]	LC	+				
32	Muchołówka białoszyja (*Ficedula albicollis)*						
33	Muchołówka mała (*Ficedula parva*)						
34	Orlik grubodzioby (*Aquila clanga*)[1,2]	CR	+	+			SO, IUCN-VU; skraj zasięgu
35	Orlik krzykliwy (*Aquila pomarina*)[1]	LC	+	+		+	SO
36	Ortolan (*Emberiza hortulana*)						
37	Orzeł przedni (Aquila chrysaetos)[1,2]	EN	+	+		+	SO
38	Orzełek włochaty (*Hieraaetus pennatus)*[1,2]	CR	+	+			SO
39	Podróżniczek (*Luscinia svecica*)	NT	+	+			
40	Pokrzewka jarzębata (*Sylvia cantillans)*						
41	Puchacz (*Bubo bubo*)[1,2]	NT	+			+	SO
42	Rybitwa białoczelna (*Sterna albifrons*)[2]	NT	+	+			
43	Rybitwa białowąsa (*Chlidonias hybridus)*[2]	NT	+				
44	Rybitwa czarna (*Chlidonias niger*)[2]						
45	Rybołów (*Pandion haliaetus*)	VU	+	+		+	SO
46	Sowa błotna (*Asio flammeus*)[1,2]	VU	+		+		
47	Sóweczka (*Glaucidium passerinum*)[2]	LC	+				
48	Ślepowron (*Nycticorax nycticortax*)[1,2]	LC	+				SO
49	Świergotek polny (*Anthus campestris)*						
50	Trzmielojad (*Pernis arpivorus*)						
51	Włochatka (*Aegolius funereus*)[2]	LC	+				
52	Wodniczka (*Acrocephalus paludicola*)[2]	VU	+	+			
53	Zielonka (*Porzana parva*)	NT	+	+			
54	Zimorodek (*Alcedo atthis*)[2]						
55	Żuraw (*Grus grus*)[2]						
	Inne rzadkie gatunki						
56	Brodziec pławny (*Tringa stagnatilis*)	EN	+	+			Lęgowy nad Biebrzą i Narwią od 1988r.
57	Cyraneczka (*Anas crecca*)						
58	Czajka (Vanellus vanellus)[2]						
59	Dudek (*Upupa epops*)		+				PCLZ-DD
60	Dzierzba rudogłowa (*Larus senator*)[2]	CR	+				
61	Krakwa (*Anas strepera*)						
62	Krwawodziób (*Tringa totanus)*[2]						
63	Kszyk (*Gallinago gallinago*)[2]						

64	Kulik wielki (*Numenius arqu*ata)[2]	VU	Zał. III	+			DP zał. II
65	Kwokacz (*Tringa nebularia)*						
66	Płaskonos (*Anas clypeata*)						
67	Płomykówka (*Tyto alba*)[2]						
68	Rożeniec (*Anas acuta*)[2]	EN	Zał. III	+	+		DP zał. II
69	Rybitwa białoskrzydła (*Chlidonias leucopterus)*[2]	NT	+				
70	Rycyk (*Limosa limosa*)[2]						
71	Sieweczka obrożna (*Charadrius hiaticula*) [2]	VU	+	+			Przełomowa Dolina Narwi
72	Sieweczka rzeczna (*Charadius dubius)*[2]						
73	Słonka (*Scolopax rusticola*)						
74	Wąsatka (*Panurus biarnicus*)	LC	+				
75	Zausznik *(Podiceps nigricollis)*						

[1]- ochrona gatunkowa bez żadnych odstępstw
[2]-gatunek wymagający ochrony czynnej
Kategorie zagrożenia gatunków wg IUCN z PCKZ i PCLZ: CR- krytycznie (skrajnie) zagrożony, EN- silnie zagrożony (bardzo wysokiego ryzyka), VU- narażony na wyginiecie (wysokiego ryzyka), NT- bliski zagrożenia (niższego ryzyka), LC- gatunki niewykazujące regresu, często o niejasnym statusie, na skraju zasięgu lub endemity, DD- gatunki o słabo rozpoznanym statusie
SO- ochrona strefowa

Załącznik nr 12

Pozostałe rzadkie i chronione gatunki zwierząt (poza ptakami) występujące na obszarze potencjalnego wpływu VB w województwie podlaskim (źródło: opracowanie własne).

Lp.	Gatunek	Status w PCKZ	Konwencja Berneńska Zał. II	Konwencja Bońska Zał. II	DS	Konwencja CITES Zał. II	Uwagi
1	Bóbr (*Castor fiber*)				zał. II		ochrona częściowa, częsty w NE Polsce
2	Kiełb białopłetwy (*Gobio albipinnatus*)	NT			zał .II		??
3	Koszatka (*Dryomys nitedula*)[2]	NT	zał. III		zał. IV		IUCN- LR
4	Łoś (*Alces alces*)						łowny- objęty całorocznym okresem ochronnym
5	Minóg ukraiński (*Eudontomyson mariae*)	NT			zał. II		
6	Mroczek posrebrzany (*Vespertilio murinus*)[2]	LC	+	+	zał. IV		Porozumienie o Ochronie Nietoperzy
7	Mroczek pozłocisty (*Eptesicus nilsonii*)[2]	NT	+	+	zał. IV		Porozumienie o Ochronie Nietoperzy
8	Nocek łydkowłosy (*Myotis dasycneme*)[1,2]	EN	+	+	zał. II/IV		IUCN- VU, Porozumienie o Ochronie Nietoperzy
9	Piskorz (*Misgurnus fossilis)*	NT			zał. II		od 2004 r. nie objęty ochroną gatunkową
10	Popielica (*Glis glis*)[2]	NT	zał. III				IUCN- LR
11	Różanka (*Rhodeus sericeus)*	NT			zał. II		
12	Ryś (*Lynx lynx*)[1,2]	NT	+		zał. II /IV	+	wymaga drożności korytarzy ekologicznych
13	Rzekotka drzewna (*Hyla arborea*)[2]						gatunek zmniejszający liczebność
14	Traszka grzebieniasta (*Triturus cristatus*)[2]	NT	+		zał. II /IV		IUCN- LR
15	Wilk (*Canis lupus*)[2]	NT	+		zał. II /IV gatunek priorytetowy	+	SO, wymaga drożności korytarzy ekologicznych
16	Wydra (*Lutra lutra*)						ochrona częściowa
17	Zając bielak (*Lepus timidus)*	EN	zał. III		zał. V		status wymaga aktualnych badań
18	Żmija zygzakowata (*Vipera berus)*[2]						gatunek zmniejszający liczebność

[1]- ochrona gatunkowa bez żadnych odstępstw

[2]-gatunek wymagający ochrony czynnej

Kategorie zagrożenia gatunków wg IUCN z PCKZ: EN- silnie zagrożony (bardzo wysokiego ryzyka), NT- bliski zagrożenia (niższego ryzyka), LC- gatunki niewykazujące regresu, często o niejasnym statusie, na skraju zasięgu lub endemity

SO- ochrona strefowa

??- aktualne występowanie na rozpatrywanym obszarze nie jest pewne, gatunek wymaga dalszych badań

Załącznik nr 13

Rzadkie i chronione gatunki roślin występujące na obszarze doliny Rospudy w obrębie planowanego rezerwatu od miejscowości Kurianki I do ujścia do Jez.. Rospuda (opracowanie własne na podstawie: Sokołowski 1988,1996; Jabłońska i in n.publ., 2003; dane własne 2004, 2005).

Lp.	GATUNEK	Stopień zagrożenia wg PCKR[1]	Stopień zagrożenia wg oprac. Zarzyckiego i in., 2002[2]	Tendencja dynamiczna w ostatnich dziesięcioleciach; liczebność stanowisk[3]	Konwencja Berneńska; DS zał. II	Uwagi
	Gatunki ściśle chronione, ujęte w PCKR					
1	Fiołek torfowy -*Viola epipsila**	CR	E	-2; 1		
2	Miodokwiat krzyżowy -*Herminium monorchis*	CR	E	-2; 1		Z; ochrona gatunkowa bez odstępstw; strefa ochronna[4]
3	Wełnianka delikatna -*Eriophorum gracile*	CR		-2; 1		Z; ochrona gat. bez odstępstw
4	Brzoza niska -*Betula humilis*	EN	V	-2; 3		Z; wymaga ochrony czynnej
5	Kukułka krwista (Storczyk krwisty) odmiana żółta -*Dactylorhiza incarnata subsp. ochroleuca*	EN		bd.		Z
6	Skalnica torfowiskowa -*Saxifraga hirculus*	EN	E	-2; 2	+	Z; ochrona gat. bez odstępstw
7	Wełnianeczka alpejska -*Baeothryon alpinum*	EN	V	-1; 2		odkryto nowe stanowisko jeszcze nie potwierdzone, które może znajdować się w strefie oddziaływania obwodnicy
8	Lipiennik Loesela -*Liparis loeselli*	VU	E	-2; 2	+	Z; ochrona gat. bez odstępstw; wymaga ochrony czynnej
9	Obuwik pospolity -*Cypripedium calceolus*	VU	V	-2; 3	+	ochrona gat. bez odstępstw; wymaga ochrony czynnej
10	Turzyca strunowa -*Carex chordorrhiza*	VU	V	-2; 2		Z
11	Turzyca życicowa - *Carex loliacea*	VU	V	-1; 2		Z
12	Wielosił błękitny -*Polemonium coeruleum*	VU		-/+ ; 3		wymaga ochrony czynnej; duże prawdopodobieństwo odkrycia nowych stanowisk
13	Konietlica syberyjska -*Trisetum sibiricum**	LR		+1; 2		Z; Niechroniona!
14	Sasanka otwarta -*Pulsatilla patens*	LR		-1; 3	+	wymaga ochrony czynnej
15	Turzyca bagienna -*Carex limosa*	LR	V	-2; 3		Z
16	Wyblin jednolistny -*Malaxis monophyllos*	LR	V	-/+ ; 2		Z
	Pozostałe taksony ściśle chronione[4]					
17	Bagnica torfowa- *Scheuzeria palustris*		E	-2; 3		Z
18	Bagno zwyczajne- *Ledum palustre*			-2; 4		Z
19	Gnidosz błotny- *Pedicularis palustris*		V	-2; 3		Z
20	Gnieźnik leśny –*Neottia nidus-avis**			bd., 4		
21	Gółka długoostrogowa –*Gymnodenia conopsea*			+1; 3		Z; wymaga ochrony czynnej
22	Kruszczyk błotny- *Epipactis palustris*		V	-/+ ; 4		Z
23	Kruszczyk rdzawoczerwony- *Epipactis atrorubens*			+1; 3		
24	Kruszczyk szerokolistny –*Epipactis helleborine*			+1; 4		

25	Kukułka Fuchsa (Storczyk Fuchsa)- *Dactylorhiza fuchsii*		V	bd., 3		Z; wymaga ochrony czynnej
26	Kukułka krwista (Storczyk krwisty) - *Dactylorhiza incarnata*			-1; 4		Z; wymaga ochrony czynnej
27	Kukułka plamista (Storczyk plamisty)- *Dactylorhiza maculata*		V	-1; 4		Z; wymaga ochrony czynnej
28	Kukułka Traunsteinera (Storczyk Traunsteinera) -*Dactylorhiza traunsteineri*			bd., 1		wymaga ochrony czynnej
29	Leniec bezpodkwiatowy- *Thesium ebracteatum*[2]			-1; 3		
30	Lilia złotogłów- *Lilium martagon*			bd., 4		
31	Listera jajowata- *Listera ovata*			-/+ ; 4		Z
32	Listera sercowata- *Litera cordata*		[V]	-1; 3		Z
33	Naparstnica zwyczajna- *Digitalis grandiflora*			bd., 4		
34	Nasiężrzał pospolity- *Ophioglossum vulgarum*		V	-2; 2		wymaga ochrony czynnej
35	Orlik pospolity- *Aquilegia vulgaris*			-/+ ; 4		
36	Paprotka zwyczajna- *Polypodium vulgare*			bd., 4		
37	Pływacz drobny- Utricularia minor		V	-1; 3		
38	Pływacz pośredni- *Utricularia intermedia*		V	-1; 3		Z
39	Podkolan biały- *Platanthera bifolia***			-/+ ; 4		Z
40	Pomocnik baldaszkowy –*Chimaphilla umbellata*			-2; 4		
41	Przylaszczka pospolita- *Hepatica nobilis*			bd., 4		Z
42	Rosiczka długolistna- *Drosera anglica*		E	-2; 2		
43	Rosiczka okrągłolistna- *Drosera rotundifolia*		V	-2; 4		Z
44	Storczyk męski -*Orchis mascula**		V	-1; 3		wymaga ochrony czynnej
45	Tajęża jednostronna- *Goodyera repens*		V	-1; 3		
46	Wawrzynek wilczełyko – *Daphne mezereum*			bd., 4		Z
47	Widłak goździsty- *Lycopodium clavatum*			-1; 4		
48	Widłak jałowcowaty- *Lycopodium annotinum*			-1; 4		Z
49	Widłak (Widlicz) spłaszczony- *Lycopodium (Diphasiastrum) complanatum*			-1; 4		
50	Widłak wroniec - *Huperzia selago*		[V]	-1; 4		
51	Zimoziół północny- *Linnea borealis*			-/+ ; 3		
52	Żłobik koralowy- *Corallorhiza trifida*		V	-1; 3		Z
	Rośliny objęte ochroną częściową					
53	Bobrek trójlistkowy- *Menyanthes trifoliata*			-2; 4		Z
54	Grążel żółty- *Nuphar lutea*			bd., 4		
55	Grzybienie białe- *Nymphaea alba*			bd., 4		
56	Kalina koralowa- *Viburnum opulus*			bd., 5		Z
57	Konwalia majowa- *Convallaria majalis*			bd., 5		Z
58	Kopytnik pospolity- *Asarum europeum*			bd., 4		Z
59	Kruszyna pospolita- *Frangula alnus*			+2; 5		Z
60	Porzeczka czarna- *Ribes nigrum*			bd., 4		Z
61	Przytulia (marzanka) wonna –*Galium odoratum*			bd., 5		Z
62	Turówka leśna- *Hierochloe australis*			bd., 3		

	Gatunki rzadkie - niechronione					
63	Bażyna czarna- *Empetrum nigrum*		[V]	-1; 3		Z
64	Dziewięciornik błotny- *Parnassia palustris*			-1; 4		
65	Dzięgiel nadbrzeżny- *Angelica archangelica subsp. litoralis*			+2; 3		
66	Fiołek skalny- *Viola rupestris**			bd., 4		
67	Głowienka wielkokwiatowa- *Prunella grandiflora*			bd., 3		
68	Goździk kropkowany- *Dianthus deltoides*			bd., 5		
69	Groszek błotny- *Lathyrus palustris*		V	-1; 2		
70	Groszek czerniejący- *Lathyrus niger*			bd., 4		
71	Gruszyczka okrągłolistna - *Pyrola rotundifolia***			-1; 3		Z
72	Gruszycznik jednokwiatowy- *Moneses uniflora*			-1; 4		Z
73	Gwiazdnica długolistna- *Stellaria longifolia**			bd., 2		
74	Gwiazdnica grubolistna- *Stellaria crassifolia**		E	-2; 2		
75	Jeżogłówka najmniejsza- *Sparganium minimum*			bd., 3		
76	Kokorycz pełna – *Corydalis solida*			bd., 4		
77	Manna gajowa -*Glyceria nemoralis**			-1; 3		
78	Miodunka wąskolistna- *Pulmonaria angustifolia*			bd., 3		
79	Nerecznica grzebieniasta- *Dryopteris cristata*		V	-1; 4		
80	Okrzyn szerokolistny- *Laserpitium latifolium**			-1; 3		
81	Pięciornik biały- *Potentilla alba*			bd., 3		
82	Ponikło skąpokwiatowe- *Eleocharis quinqueflora*			bd., 3		
83	Przetacznik kłosowy – *Veronica spicata**			bd., 4		
84	Przygiełka biała – *Rhynchospora alba*			-2; 3		
85	Starzec błotny- *Senecio congestus***			-1; 3		
86	Turzyca dwupienna- *Carex dioica*		V	-1; 4		
87	Turzyca dwustronna- *Carex disticha***			-1; 4		
88	Wełnianka szerokolistna- *Eriophorum latifolium*			-1; 4		Z
89	Wierzba czarniawa- *Salix myrsinifolia*			bd., 3		
90	Złoć żółta- *Gagea lutea*			bd., 4		
91	Żurawina drobnolistkowa- *Oxyccocus microcarpus*		V	-1; 2		
	Mszaki					
	Gatunki objęte ochroną ścisłą					
1	*Cinclidium stygium**					
2	*Geocalyx graveolens**					
3	*Helodium blandowii*					
4	*Paludella squarrosa*					
5	*Sphagnum capilifolium*					
6	*Sphagnum warnstorfii*					
7	*Sphagnum tamariscinum*					
8	*Sphagnum fuscum*					
9	*Sphagnum girgensohnii*					
	Gatunki objęte ochroną częściową					
10	*Sphagnum lindbergii**					
11	*Aulacomnium palustre*					
12	*Sphagnum magellanicum*					
13	*Calliergonella cuspidata*					
14	*Sphagnum obtusum*					
15	*Cratoneuron decipiens*					
16	*Sphagnum palustre*					
17	*Hypnum lacunosum*					
18	*Sphagnum russowii*					
19	*Leucobryum glaucum*					
20	*Limprichtia revolvens*					
21	*Pleurozium schreberi*					
22	*Polytrichum strictum*					
23	*Ptilium crista-castrensis**					
24	*Rhitidiadelphus triquetrus*					
25	*Sphagnum fallax*					
26	*Sphagnum squarossum*					

*- gatunek podany przez Sokołowskiego (1988,1996), niepotwierdzony później
**- gatunek niepodany przez Sokołowskiego (1988,1996), stwierdzony później
[1] - Klasyfikacja zagrożeń gatunku wg IUCN zastosowane w PCKR (Kaźmierczakowa, Zarzycki, 2001): CR- krytycznie zagrożony wyginięciem, EN- zagrożony wyginięciem, VU- narażony na wyginięcie, LR- gatunek niższego ryzyka
[2] - Stopień zagrożenia wg opracowania Zarzyckiego i in., 2002 (w: Zarzycki i.in., 2002. Ekologiczne liczby wskaźnikowe roślin. Instytut Botaniki im. W. Szafera PAN, Kraków): E- szczególnie zagrożony wymarciem, V- narażony na wyginięcie, [V]- izolowane populacje narażone na wyginięcie
[3]– objaśnienia oznaczenia tendencji dynamicznych gatunków w Polsce (za: Ekologiczne liczby wskaźnikowe roślin naczyniowych Polski, red. K. Zarzycki, U. Korzeniak, 2002): -2 – duży spadek liczby stanowisk, -1 – spadek liczby stanowisk lub wyraźny ubytek osobników na stanowiskach, +1 – wzrost liczby stanowisk lub wyraźny przyrost liczby osobników na stanowiskach, +2 – duży wzrost i zajmowanie nowych stanowisk, -/+ - stanowiska zanikają i pojawiają się nowe, bd.- brak danych;
liczebność stanowisk: 1- bardzo mała (kilka do kilkunastu), 2- mała (do 100), 3- duża głównie w jednym regionie, 4- duża w wielu regionach, 5- gatunek pospolity w całym kraju
[4]- Rozporządzenie Ministra Środowiska z 09 lipca 2004 w sprawie gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną (Dz.U.Nr.168. poz. 1764)
Z- gatunki szczególnie zagrożone przez budowę obwodnicy (występujące bezpośrednio w miejscu planowanej budowy bądź w promieniu ok. 500m od niej); z braku danych co do szczegółowego występowania większości gatunków mszaków w obrębie doliny nie zostały one uwzględnione

Załącznik nr 14

Rzadkie i chronione gatunki kręgowców (poza ptakami) występujące na obszarze potencjalnego wpływu obwodnicy Augustowa w wariancie przebiegającym przez dolinę Rospudy (źródło: opracowanie własne)

Lp	Gatunek	Status w PCKZ	Konwencja Berneńska Zał. II	Konwencja Bońska Zał. II	Wymaga utworzenia obszaru N2*	CITES Zał. II	Uwagi
1	Borowiaczek (*Nyctalus leisleri*)[2]	VU	+	+			Czerwona Lista IUCN- LR; Porozumienie o Ochronie Nietoperzy w Europie
2	Bóbr (*Castor fiber*)				+		ochrona częściowa, częsty w NE Polsce
3	Kumak nizinny (*Bombina bombina*)[2]		+		+		Czerwona Lista IUCN- LR; PCLZ- DD
4	Łoś (*Alces alces*)						łowny z całorocznym okresem ochronnym; wzrost liczebności w kraju
4	Mroczek posrebrzany (*Vespertilio murinus*)[2]	LC	+	+			Porozumienie o Ochronie Nietoperzy w Europie
5	Mroczek pozłocisty (*Eptesicus nilsonii*)[2]	NT	+	+			Porozumienie o Ochronie Nietoperzy w Europie

6	Popielica (*Glis glis*)[2]	NT	zał. III				Czerwona Lista IUCN- LR
7	Ryś (*Lynx lynx*)[1,2]	NT	+		+	+	Wykorzystuje obszar doliny Rospudy jako korytarz ekologiczny
8	Rzekotka drzewna (*Hyla arborea*)[2]						
9	Traszka grzebieniasta (*Triturus cristatus*)[2]	NT	+		+		Czerwona Lista IUCN- LR
10	Wilk (*Canis lupus*)[2]	NT	+		+	+	SO, gatunek priorytetowy DS, obszar doliny Rospudy wykorzystuje jako korytarz ekologiczny
11	Wydra (*Lutra lutra*)				+		ochrona częściowa
12	Zając bielak (*Lepus timidus)*	EN	zał. III				prawdopodobnie wyginął, status wymaga aktualnych badań
13	Żmija zygzakowata (*Vipera berus)*[2]						

[1]- ochrona gatunkowa bez żadnych odstępstw

[2]-gatunek wymagający ochrony czynnej

Kategorie zagrożenia gatunków wg IUCN z PCKZ i PCLZ: EN- zagrożony wyginięciem, VU- narażony na wyginiecie, NT- bliski zagrożenia (niższego ryzyka), LC- gatunki niewykazujące regresu, często o niejasnym statusie, na skraju zasięgu lub endemity, DD- Gatunek o słabo rozpoznanym statusie
*- na podstawie Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 maja 2005 w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000 (Dz. U. Nr. 94, poz. 795)
SO- ochrona strefowa

Załącznik nr 15

Gatunki ptaków z zał. I DP oraz inne rzadkie gatunki występujące lub prawdopodobnie występujące (lęgowe, nieregularnie lęgowe lub przelotne) na obszarze doliny Rospudy w obrębie planowanego rezerwatu od miejscowości Kurianki I do ujścia do Jez. Rospuda. (źródło: opracowanie własne*)

Lp.	Gatunek	Status w PCKZ	Konw. Berneńska Zał. II	Konw. Bońska Zał. II	Konw. Ramsar	Konw. CITES zał. II	Raport E. Pugacewicza i T. Tumiela	Uwagi
	Gatunki wymienione w zał. II DP							
1	Batalion (*Philomachus pugnax*)[2]	EN	Zał. III	+				prawdopodobnie występował w latach 60tych ubiegłego wieku; raczej jedynie przelotny, IUCN- VU
2	Bączek (*Ixobrychus minutus*)[2]	VU	+	+	Zał. II			
3	Bąk (*Botaurus stellaris*)	LC	+	+				
4	Bielik (*Haliaeetus albicilla*)[1]	LC	+	Zał. I		Zał. I	+	SO, IUCN- LR
5	Błotniak łąkowy (*Circus pygargus*)[2]							
6	Błotniak stawowy (*Circus aeruginosus)*[2]						+	
7	Bocian biały (*Ciconia ciconia*)[1]						+	
8	Bocian czarny (*Ciconia nigra*)[1,2]						+	SO
9	Cietrzew (*Tetrao tetrix*)[1,2]	EN	Zał. III				+	SO; wyginął pod koniec lat 90-tych

								ubiegłego wieku
10	Derkacz (*Crex crex*)[2]		+				+	IUCN- VU; PCLZ- DD
11	Dubelt (*Gallinago media*)[2]	VU	+	+				IUCN- LR; występuje na obszarze całej doliny- G. Osojca inf. ustna
12	Dzięcioł białogrzbiety (*Dendrocopos leucotos)*[2]	NT	+				+	
13	Dzięcioł czarny (*Dryocopus martius*)[2]						+	
14	Dzięcioł średni (*Dendrocopos medius)*[2]						+	
15	Dzięcioł trójpalczasty (*Picoides tridactylus)*[2]	VU	+					
16	Dzięcioł zielonosiwy (*Picus canus*)[2]							
17	Gadożer (*Circaetus gallicus*)[1,2]	CR	+	+		+		SO
18	Gąsiorek (*Lanius collurio*)						+	
19	Głuszec (*Tetrao urogallus*)[1,2]	CR	zał. III				+	SO
20	Jarząbek (*Bonasa bonasia*)						+	
21	Kania czarna *(Milvus migrans)*[1]	NT	+	+		+	+	SO, Europejska Czerwona Księga Kręgowców- VU
22	Kropiatka (*Porzana porzana*)[2]						+	
23	Lerka (*Lullula arborea*)						+	
24	Muchołówka mała (*Ficedula parva*)						+	
25	Orlik krzykliwy (*Aquila pomarina*)[1]	LC	+	+			+	SO
26	Podróżniczek (*Luscinia svecica*)	NT	+					
27	Puchacz (*Bubo bubo*)[1,2]	NT	+			+		SO
28	Sowa błotna (*Asio flammeus*)[1,2]	VU	+			+		raczej jedynie przelotnie
29	Świergotek polny (*Anthus campestris*)						+	
30	Trzmielojad (*Pernis arpivorus*)						+	
31	Włochatka (*Aegolius funereus*)[2]	LC	+			+	+	
32	Wodniczka (*Acrocephalus paludicola*)[2]	VU	+	+				IUCN- VU
33	Zimorodek (*Alcedo atthis*)[2]						+	
34	Żuraw (*Grus grus*)[2]						+	
	Inne rzadkie gatunki							
35	Białorzytka (*Oenanthe oenanthe*)						+	
36	Czajka (*Vanellus vanellus*)[2]							
37	Czyż (*Carduelis spinus*)						+	
38	Dudek (*Upupa epops*)[2]		+				+	PCLZ- DD
39	Dzięciołek (*Dendrocopos minor*)						+	
40	Gągoł (*Bucephala clangula*)[2]						+	
41	Jarzębatka (*Sylvia nisoria*)						+	
42	Kobuz (*Falco subbuteo)*[2]						+	
43	Krogulec (*Accipiter nisus*)						+	
44	Krzyżodziób świerkowy (*Loxia curvirostra*)						+	
45	Kszyk (*Gallinago gallinago*)[2]						+	
46	Kulik wielki (*Numenius arqu*ata)[2]	VU	Zał. III	+				DP zał. II
47	Nurogęś (*Mergus merganser*)[2]						+	
48	Orzechówka (*Nucifraga caryocatactes*)						+	
49	Samotnik (*Tringa ochropus*)[2]						+	

50	Słonka (*Scolopax rusticola*)						+	
51	Uszatka (*Asio otus*)						+	
52	Wodnik (*Rallus aquaticus*)						+	
53	Wąsatka (*Panurus biarnicus*)	LC	+					

*- Przy typowaniu gatunków mogących występować w dolinie Rospudy (nie ujętych w raporcie E. Pugacewicza i T. Tumiela z 2005, obejmującego gatunki lęgowe w 1,5 km strefie oddziaływania obwodnicy) autor wziął pod uwagę następujące aspekty:

1. rodzaj, powierzchnię oraz stopień zachowania znajdujących się na tym obszarze siedlisk (w tym wiek drzewostanów oraz orientacyjna ilość drzew dziuplastych);
2. fakt, że teren ten jest fragmentem dużego kompleksu leśnego Puszczy Augustowskiej, ogólnie stosunkowo dobrze rozpoznanego ornitologicznie;
3. pełniona rola krajowego korytarza ekologicznego wg EECONET;
4. bliskie sąsiedztwo Biebrzańskiego PN i Wigierskiego PN.

[1]- ochrona gatunkowa bez żadnych odstępstw
[2]-gatunek wymagający ochrony czynnej
Kategorie zagrożenia gatunków wg IUCN z PCKZ i PCLZ: CR- krytycznie (skrajnie) zagrożony, EN- silnie zagrożony (bardzo wysokiego ryzyka), VU- narażony na wyginiecie (wysokiego ryzyka), NT- bliski zagrożenia (niższego ryzyka), LC, LR- gatunki najmniejszej troski niewykazujące regresu, często o niejasnym statusie, na skraju zasięgu lub endemity, DD- gatunki o słabo rozpoznanym statusie
SO- ochrona strefowa

Załącznik nr 16

Rzadkie i chronione gatunki bezkręgowców, które mogą występować na obszarze doliny Rospudy w strefie potencjalnego wpływu planowanej obwodnicy Augustowa. (źródło: opracowanie własne)*

Lp.	Gatunek	Status w PCKZ	Ochrona gatunkowa	Zagrożenia, uwagi
1	Barczatka borówczanka (*Phyllodesma ilicifolia*)	CR		Nierozpoznane; Światowa Czerwona Lista Zwierząt 1996 IUCN- VU
2	Błyszczka mikrogamma (*Syngrapha microgamma)*	VU		Przekształcenia torfowisk; kolekcjonerstwo
3	Błyszczka zosimi (*Diachrisia zosimi*)	VU		Przekształcenia torfowisk
4	*Corabus clatratus* (brak polskiej nazwy)	EN	+	Przekształcenia torfowisk
5	Czerwończyk fioletek (*Lycaena helle*)[2]	VU	+	Przekształcenia terenów podmokłych
6	Czerwończyk nieparek (*Lycaena dispar*)	LR	+	Przekształcenia terenów podmokłych
7	Dostojka akwilonaris (*Boloria aquilonaris*)	VU	+	Przekształcenia torfowisk
8	Dostojka eunomia (*Boloria eunomia*)[1,2]	EN	+	Przekształcenia torfowisk
9	*Epaphius rivularis* (brak polskiej nazwy)	CR		Przekształcenia podmokłych drzewostanów
10	*Hagenella clathrata* (brak polskiej nazwy)	EN		Przekształcenia torfowisk
11	*Limnephiles dispar* (brak polskiej nazwy)	CR		Nierozpoznane
12	Miedziopierś arktyczna (*Somatochlora arctica*)	VU	+	Przekształcenia torfowisk
13	Modraszek bagniczek (*Plebeius optilete*)		+	Przekształcenia terenów podmokłych
14	Mól borowiczak (*Scardia boletella*)	LR		Usuwanie starych hubiastych drzew, zanieczyszczenia
15	Mrówka północna (*Formica aquilonia*)	VU	+	Przekształcenia lasów i intensyfikacja gosp. leśnej
16	Mszarnik jutta (*Oeneis jutta*)[1,2]	EN	+	Przekształcenia torfowisk; stwierdzony tylko w Puszczy Augustowskiej
17	Nawodnik ozdobny (*Bagous elegant*)	EN		Zanieczyszczenia cieków

18	Niekrocz bagniczek (*Carsia sororiata*)	VU		Przekształcenia torfowisk
19	Niepylak mnemozyna (*Parnassius mnemosyne*)	VU	+	Przekształcenia terenów otwartych
20	Ogniwaczek tajwanek (*Chariaspilates formosaria*)	LR		Przekształcenia torfowisk
21	Osadnik wielkooki (*Lopinga achine*)[1,2]	EN	+	Przekształcenia lasów o charakterze naturalnym
22	Piewik bagienny (*Aphrophora major*)	LR		Przekształcenia torfowisk
23	Piewik tajgowy (*Aphrophora similis*)	VU		Przekształcenia torfowisk
24	Piórolotek bagniczek (*Buchleria paludum*)	VU		Przekształcenia torfowisk; ściśle chroniona jest roślina żywicielska- Rosiczka okrągłolistna (*Drosera rotundifolia*)
25	Poczwarówka jajowata (*Vertigo moulinsiana*)	CR	+	Przekształcenia torfowisk; Światowa Czerwona Lista Zwierząt 1996 IUCN- LR
26	Przeplatka aurinia (*Euphydryas aurinia*)[1,2]	EN	+	Przekształcenia terenów podmokłych
27	Przylepek brodacznik (*Alcis jubata*)	CR		Zanieczyszczenia powietrza; przesuszenie wilgotnych siedlisk leśnych; żywiciel-porosty z rodzaju *Usnea* ściśle chroniony
28	Rączyca wielka (*Tachina grossa*)	VU		Przekształcenia podmokłych terenów otwartych
29	*Spheocomyia vittata* (brak polskiej nazwy)	CR		Usuwanie martwych drzew
30	Strzępotek edypus (*Coenonympha oedippus*)[1,2]	CR	+	Przekształcenia torfowisk, kolekcjonerstwo; Światowa Czerwona Lista Zwierząt 1996 IUCN- LR
31	Strzępotek hero (*Coenonympha hero*)[2]	EN	+	Przekształcenia terenów podmokłych
32	Szklarnik leśny (*Cordulegaster boltonii*)	VU	+	Zanieczyszczenie i przekształcenia cieków
33	Szlaczkoń torfowiec (*Colias palaeno*)[2]	EN	+	Przekształcenia torfowisk
34	Trajkotka czerwona (*Psophus stridulus*)	VU		Nierozpoznane
35	Wstęgówka bagienna (*Catocala pacta*)[2]	CR	+	Przekształcenia torfowisk, kolekcjonerstwo

*na podstawie PCKZ Tom II Bezkręgowce oraz PCLZ biorąc pod uwagę rodzaj, powierzchnię oraz stopień zachowania siedlisk występujących na omawianym terenie, a także gatunki stwierdzone na podobnych siedliskach w obrębie lepiej rozpoznanych pod względem fauny bezkręgowej blisko położonych obszarach chronionych (Wigierski PN, Biebrzański PN, rezerwaty przyrody w Puszczy Augustowskiej);
DS- Dyrektywa Siedliskowa
[1]- ochrona gatunkowa bez żadnych odstępstw
[2]-gatunek wymagający ochrony czynnej
Kategorie zagrożenia gatunków wg IUCN z PCKZ i PCLZ: CR- krytycznie (skrajnie) zagrożony, EN- silnie zagrożony (bardzo wysokiego ryzyka), VU- narażony na wyginiecie (wysokiego ryzyka), LR- gatunki niewykazujące regresu, często o niejasnym statusie, na skraju zasięgu lub endemi