

# Brudne chwyt

Na fali tragedii jakie rozegrały się w ostatnich dniach na drogach Podlasia, dyrektor białostockiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) rozpowszechnia nieprawdziwe informacje.

**Na fali tragedii jakie rozegrały się w ostatnich dniach na drogach Podlasia, dyrektor białostockiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) rozpowszechnia nieprawdziwe informacje. Żerując na nieszczęściu ludzi ukrywa zaniedbania swojej instytucji w przygotowaniu inwestycji, a o niepowodzenia oskarża ekologów - twierdzą oburzone organizacje pozarządowe: Bankwatch, Greenpeace, Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, Pracownia na rzecz Wszystkich Istot i WWF.**

„Obarczanie organizacji ekologicznych, domagających się realizacji inwestycji zgodnie z prawem, wypadkami na drogach zasługuje na miano absurdu” – mówi Ireneusz Chojnacki, dyrektor WWF Polska. „Przecież to nie ekologowie są odpowiedzialni na fatalny stan nawierzchni dróg, za niebezpieczne koleiny, które są przyczyną ogromnej ilości wypadków. Dlaczego pomimo braku jakichkolwiek zastrzeżeń i protestów do dzisiaj nie powstały obwodnice miejscowości wzdłuż ruchliwych tras? Odpowiedź jest niestety bardzo prosta: przyczyną jest niekompetencja urzędników. Poszukiwanie winnego w postaci organizacji ekologicznych, które wytykają drogowcom oczywiste błędy w planowaniu, nie jest żadnym rozwiązaniem problemu nadmiernego ruchu i złej jakości dróg!”.

Zgadza się z tym Robert Cyglicki, reprezentujący organizacje pozarządowe w Komitecie doradczym Ministra Infrastruktury do spraw funduszy Unii Europejskiej. „Przebudowa drogi z Warszawy do Białegostoku na kilkudziesięciokilometrowym odcinku uzyskała w 2004 roku pozytywne rekomendacje Komitetu Sterującego dla Funduszu Spójności. Nie było żadnych nacisków i protestów. Wręcz przeciwnie, zgłoszone uwagi organizacji ekologicznych przyczyniły się do lepszego przygotowania inwestycji”. Jego zdaniem problemem Podlasia, jest nieznamość przepisów ochrony środowiska przez tamtejsze władze i nieumiejętne przygotowywanie projektów.

Przemysław Chylarecki z OTOP przypomina, że GDDKiA zgodnie z rozpowszechnianymi informacjami do końca 2005 roku miało otworzyć dla ruchu ciężkiego drogę nr 61 z Budziska przez Łomżę do Warszawy, tak aby odciążać trasę na której doszło do piątkowego wypadku. „Umożliwienie kierowcom ciężarówek korzystania z krótszej, wyremontowanej drogi nr 61, pozwoliłoby zmniejszyć ilość wypadków na trasie Warszawa - Białystok - Budzisko” - zwraca uwagę Chylarecki. „Każdy kto ostatnio jechał drogą 61 wie jednak, że nie ma szans żeby roboty, które rozpoczęto już dobrych kilka lat temu zakończyły się w tym roku. Pewnie znowu będzie trzeba znaleźć jakiegoś winnego opóźnień” - mówi Chylarecki i dodaje: „nie jestem pewien, czy da się ludzi przekonać, że zamknięcie dla tirów krótszej drogi tranzytowej przez Łomżę, przerzucenie całego ruchu na drogę przez Białystok, a następnie rozpoczęcie remontu tej ostatniej trasy, prowadzące do gigantycznych zatorów i wypadków - to też wina ekologów”.

Przykładem urzędniczych absurdów na Podlasiu jest także decyzja ogłoszona tuż przed wyborami, w świetle kamer, przez Dyrektora GDDKiA w Białymstoku i Wojewodę, zezwalająca na budowę obwodnic Augustowa i Wasilkowa. Problem w tym, że zezwolenia wydane zostały na podstawie nieaktualnych przepisów i jako takie nie będzie mieć mocy prawnej. Prawdopodobnie więc także w tym przypadku urzędnicy bez troski doprowadzi do marnowania publicznych pieniędzy, opóźnień i nadwerężenia cierpliwości mieszkańców Augustowa i Wasilkowa.

Dyrektor Topczewski nie przyjmuje jednak tego do wiadomości i na każdym kroku podkreśla, że

winni są ekolodzy. Sprawa nabrała szerokiego rozgłosu. We wtorkowym wydaniu Kuriera Porannego (dziennik wydawany na Podlasiu) na pierwszej stronie opublikowano protest, w którym napisano: „od ekologów żądamy zaprzestania i opóźniania budowy obwodnic”. Greenpeace uważa, że takie postawienie sprawy to wynik brudnych chwytów dyrektora Topczewskiego, który w obliczu tragedii jaka miała miejsce na trasie z Warszawy do Białegostoku, ukrywa fakt, że niewiele zrobiono żeby jej zapobiec. Ekologom zależy na budowie bezpiecznych dróg tak samo, jak wszystkim innym. To, przeciwko czemu protestują, to błędy urzędników, łamanie przepisów i opóźnianie przez to realizacji inwestycji, które mają zapewnić szybki i bezpieczny dla ludzi i środowiska rozwój sieci komunikacyjnej. Jest wreszcie jawnym nadużyciem wiązanie wypadków spowodowanych ewidentnym nieprzestrzeganiem przepisów drogowych z działalnością ekologów. Przecież żaden działacz organizacji pozarządowych nie każe kierowcy wyprzedzać na „trzeciego”, ani jechać z nadmierną prędkością przez obszar zabudowany.

„Droga nr 8 i korytarz Via Baltica nie może być traktowana przez GDDKiA jako poligon doświadczalny na którym sprawdza się, jak bardzo można naruszyć Prawo ochrony środowiska na oczach Komisji Europejskiej. Domagamy się realizowania dalszych inwestycji na trasie nr 8 zgodnie z prawem, co umożliwi dofinansowanie ich ze środków wspólnotowych, a w efekcie poprawę stanu drogi i poprawę bezpieczeństwa na niej. Dalszy upór urzędników tej instytucji nie może być przyczyną nakładania przez kierowców drogi na trasie Warszawa – Budzisko i utraty środków z UE na przebudowę dróg” – mówi Jacek Winiarski, rzecznik prasowy Greenpeace Polska.

Ekolodzy chcą jak najszybciej rozwiązać problem przeciążonych dróg Podlasia. W tym celu uczestniczą w pracach, które mają zakończyć spór o przebieg międzynarodowego korytarza transportowego dla ciężkiego ruchu tranzytowego do krajów bałtyckich. Prace nad analizą (tzw. strategiczną oceną oddziaływania na środowisko) rozpoczęto dopiero w dwa lata po tym, jak po raz pierwszy zaapelowały o nią WWF i OTOP. Na podstawie tej kompleksowej oceny Polska mogłaby uzyskać środki inwestycyjne z funduszy Unii Europejskiej. Drogowcy jednak zwlekali z taką decyzją do momentu kiedy upomniała się o nią sama Bruksela. GDDKiA w Białymstoku świadomie nie ubiega się o środki unijne przy realizowanej obecnie przebudowie drogi Białystok – Augustów, gdyż zdaje sobie sprawę, że nie może liczyć na ich uzyskanie w sytuacji, gdy inwestycja jest realizowana z naruszeniem wspólnotowego prawa ochrony przyrody. W takich okolicznościach, wskazywanie na ekologów jako winnych wszelkich nieszczęść na drogach Podlasia jest żenującym trikiem, który ma na celu zatuszowanie strategicznych błędów GDDKiA, które sądzi, iż w kraju członkowskim UE można łamać prawo, w oparciu o środki z budżetu centralnego, żerując przy tym na ludzkiej tragedii i manipulując opinią społeczną w stylu z poprzedniej epoki. W wyniku ostatnich wydarzeń, Bankwatch, międzynarodowa organizacja monitorująca sposób wydatkowania środków Unii Europejskiej, zadeklarował sfinansowanie audytu działań GDDKiA w Białymstoku pod kątem przeciwdziałania wypadkom. Jego wyniki mogłyby pomóc w rozwiązaniu problemu, ale najpierw zgodzić muszą się na to sami drogowcy. Ci jednak wydają się być niechętni żeby patrzono im na ręce.

### **Więcej informacji:**

Maciej Muskat, Greenpeace

e-mail: [maciej.muskat@greenpeace.pl](mailto:maciej.muskat@greenpeace.pl), tel. 509 058 651

Radek Szymczuk, Pracownia na rzecz Wszystkich Istot

e-mail: [radek@pracownia.org.pl](mailto:radek@pracownia.org.pl), tel.: 33 817 14 68

Marta Wiśniewska, WWF Polska

e-mail: [mwisniewska@wwf.pl](mailto:mwisniewska@wwf.pl), tel. 602 888 143

Robert Cyglicki, CEE Bankwatch Network

e-mail: [robertc@bankwatch.org](mailto:robertc@bankwatch.org), tel. 501 101 769