

Unijne pieniądze szansą dla Rospudy?

Unia Europejska może sfinansować budowę obwodnicy Augustowa – czy Podlasie wykorzysta swą szansę?

Unia Europejska może sfinansować budowę obwodnicy Augustowa - czy Podlasie wykorzysta swą szansę?

Przebieg planowanej obwodnicy Augustowa (odcinek Via Baltica) jest od dawna przedmiotem sporu pomiędzy organizacjami ekologicznymi a administracją Podlasia. Pozarządowe organizacje ekologiczne twierdzą, że forsowana przez lokalne władze lokalizacja, przebiegająca przez dolinę Rospudy narusza krajowe i wspólnotowe prawo ochrony środowiska, niszcząc walory przyrodnicze obszaru chronionego w ramach sieci Natura 2000. Wypowiedzi urzędników Komisji Europejskiej wizytujących niedawno miejsce kontrowersyjnej inwestycji sugerują, że czynnikiem decydującym mogą okazać się możliwości zabezpieczenia płynnego finansowania na realizację obwodnicy.

Według kalkulacji drogowców budowa obwodnicy Augustowa w wariantcie lokalizacyjnym przez chroniony obszar Natura 2000 „Puszcza Augustowska” ma kosztować ponad 200 milionów złotych i być najdroższą inwestycją drogową na Podlasiu (dzięki kilkuset metrowej estakadzie przez bagienną dolinę Rospudy). Na dzień dzisiejszy Krajowy Fundusz Drogowy jest w stanie wyłożyć na ten cel zaledwie ok. 30 mln. złotych. To wystarczy jedynie na wycinkę drzew i prace przygotowawcze. Potem inwestycja może stanąć w miejscu z powodu braku pieniędzy na kontynuację. **Wykluczone jest wsparcie tej budowy z funduszy Unii Europejskiej oraz Europejskiego Banku Inwestycyjnego w przypadku naruszenia wspólnotowego prawa nakazującego ochronę obszarów Natura 2000.** Nikt zresztą do tej pory nie odważył się wystąpić o unijne fundusze na ten cel, a EBI zaprzeczył planowanemu finansowaniu tej inwestycji.[1]. Wygląda natomiast na to, że **Unia Europejska może wesprzeć budowę obwodnicy, jeśli zostanie ona poprowadzona poza chronionym obszarem.**

„To dobra wiadomość dla mieszkańców Augustowa. Choć niechętnie słyszą oni o jakichkolwiek „nowych pomysłach”, takie rozwiązanie mogłoby mieć zapewnione stabilne finansowanie ze środków UE, co w końcowym bilansie pozwoliłoby zakończyć inwestycję dużo szybciej niż długoletnie zmagania z budową przez bagna nad Rospudą, na co nikt nie kwapi się dać pieniędzy” – mówi Małgorzata Znanińska z WWF Polska.

Zdaniem dyrektora Ladislava Miko z Dyrektoriatu Generalnego „Środowisko” Komisji Europejskiej, który w ubiegłym tygodniu odwiedził m.in. dolinę Rospudy, unijne fundusze mogłyby zostać wykorzystane na obwodnicę, o ile jej przebieg nie będzie szkodził ostoi Natura 2000. Pozwoli to także uniknąć dotkliwych konsekwencji w postaci wstrzymania budowy w trakcie realizacji oraz zasądzenia wysokich kar, co grozi, gdyby inwestycja okazała się – jak twierdzą organizacje ekologiczne – niezgodna z unijnymi dyrektywami.

Od wielu lat organizacje pozarządowe, z Pracownią na rzecz Wszystkich Istot na czele, wskazywały na konieczność budowy drogi poza chronioną częścią doliny Rospudy. „Zwracaliśmy od dawna uwagę na konieczność realizacji tej inwestycji zgodnie z wymogami krajowego i wspólnotowego prawa ochrony środowiska. Wadliwe projekty przygotowane przez urzędników mentalnie tkwiących jeszcze w poprzednim systemie nie mogą obecnie stanowić podstawy do realizacji inwestycji, która musi spełniać wymagania wynikające z dyrektyw europejskich” – twierdzi Adam Bohdan z Pracowni – „Teraz okazało się, że takie postępowanie zapędziło nas tu na Podlasiu "w kozi róg”.

Stowarzyszenie wielokrotnie przedkładało wojewodzie podlaskiemu projekty rozwiązań omijających

obszar Natura 2000. Warianty alternatywne mają porównywalną długość i są o wiele tańsze, gdyż nie wymagają budowy kosztownej estakady przez bagienną dolinę – twierdzi współautor opracowań, inżynier Robert Chwiałkowski.

Aby pomóc drogowcom w realizacji inwestycji drogowych potrzebnych i mieszkańcom i kierowcom, zgodnie z prawem i jak najmniejszą szkodą dla środowiska, WWF, Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków (OTOP) i CEE Bankwatch zainicjowały przeprowadzenie Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko, na podstawie, której zostanie wskazany optymalny wariant przebiegu I europejskiego korytarza transportowego Via Baltica, w który wpisuje się zarówno obwodnica Augustowa jak i Suwałk. Wstępne wyniki prac potwierdzają, że proponowany przez ekologów wariant obwodnicy omijający Dolinę Rospudy, nie tylko pozwala chronić unikatową przyrodę, ale i znajduje uzasadnienie w kontekście strategicznego planowania przebiegu całego korytarza transportowego.

Planowanie przebiegu dróg ekspresowych, prowadzących tranzytowy ruch TIR-ów, musi odbywać się w skali całego regionu lub Polski. Tylko w tej skali daje się znaleźć możliwości rozwiązań godzących ekonomikę transportu z potrzebami społeczności lokalnych i wymogami ochrony środowiska. W końcu nie chodzi przecież o budowę samych obwodnic, co 5 kilometrów, tylko o sensowne wyprowadzenie strumienia szybkiego, tranzytowego ruchu kołowego poza obszary gęsto zaludnione i tereny cenne przyrodniczo – mówi Przemysław Chylarecki z OTOP-u.

Połączenie przebiegu obwodnicy Augustowa omijającego obszar Natura 2000 z projektowaną obwodnicą Suwałk, wydłuży okres przygotowywania inwestycji, ale pozwoli uzyskać fundusze unijne na jej realizację. Oznacza to zabezpieczenie płynności finansowania budowy drogi, co jest niemal niemożliwe do zagwarantowania przy budowie realizowanej w oparciu o środki krajowe. Corocznie drogowcy toczą bowiem boje o przeznaczenie ograniczonych środków Krajowego Funduszu Drogowego na rozliczne odcinki autostrad i dróg ekspresowych budowanych na terenie całego kraju. **W efekcie więc, poleganie wyłącznie na funduszach krajowych oznacza dobrowolne skazywanie się na „niepewny pieniądz” i ewentualne przestoje w budowie. Finansowanie unijne - uwarunkowane wyborem wariantu omijającego Rospudę - pozwala ominąć ten problem i zapewne oddać do użytku wyczekaną obwodnicę wcześniej.** Co więcej, wybudowane zostałyby od razu dwie obwodnice zamiast jednej, rozwiązując problem zarówno Augustowa jak i Suwałk. W rezultacie – przy obwodnicy omijającej Puszcze Augustowska z bagienną doliną Rospudy, zgodnie z wymogami prawa ochrony środowiska – mieszkańcy szybciej doczekaliby się końca budowy upragnionych obwodnic.

„Kompromisowa decyzja pozwoli ocalić europejskie dziedzictwo przyrodnicze, jakim są unikalne torfowiska doliny Rospudy, a mieszkańcom przybliży szansę na obwodnice z asfaltu, a nie jak przez lata na papierze” – mówi Robert Cyglicki z CEE Bankwatch. – Tylko czy urzędnicy odpowiedzialni za budowę dróg i ochronę przyrody wykorzystają tę szansę?

Więcej informacji:

- Adam Bohdan (Pracownia na rzecz Wszystkich Istot)
- Małgorzata Znaniecka (WWF), e-mail: mznaniecka@wwf.pl
- Robert Cyglicki (CEE Bankwatch), e-mail: robertc@bankwatch.org
- Przemysław Chylarecki (OTOP), e-mail: pch@miiz.waw.pl
- Robert Chwiałkowski (współautor opracowań przedstawiających warianty alternatywne), e-mail: robert_c@gazeta.pl

[1] W liście z 31 stycznia 2006 r. skierowanym do organizacji pozarządowych Europejski Bank Inwestycyjny potwierdził, że nie prowadzi w tej sprawie żadnych negocjacji z polskim rządem. O tym jednak, czy pożyczki Banku będą mogły współfinansować budowę Via Baltica zadecyduje Komisja Europejska, po zapoznaniu się z wynikami przygotowywanej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.