

Via Baltica

– niebezpieczne obce ciało w organizmie przyrody Podlasia

Pojęcie „droga Via Baltica” od kilkunastu lat dociera do nas z różnych mediów. Zdecydowana większość wie, że tak nazywa się planowana droga szybkiego ruchu łącząca południe Europy z jej północną częścią. Tego połączenia domagają się przede wszystkim kraje z nami sąsiadujące; nawet wyrażają chęć dofinansowania tej inwestycji. Ale nie wszyscy wiedzą, jakie zagrożenie niesie ona dla przyrody Podlasia – największego skarbu tego województwa.

Tego nie wie też i minister środowiska Tomasz Podgajniak mówiąc tak:

Dyskusje mają nas prowadzić do stwierdzenia: czy ingerencja w środowisko, jaką jest obwodnica Augustowa, mieści się w ramach obowiązującego prawa, czy nie; czy zaniechanie realizacji przyniesie korzyści, czy szkody; co ważyć na szali: życie ludzkie czy gniazdowanie nawet unikalnego ptaka? Decyzja o przebiegu obwodnicy Augustowa przez Dolinę Rospudy została podjęta, wojewoda wydał już decyzję lokalizacyjną. Dlatego dziś nie rozważamy alternatywy, czy pobiegnie ona tą, czy inną trasą, ale pod jakimi warunkami będzie przebiegać. Dla mnie nie ulega wątpliwości, że odciążenie Augustowa jest niezbędne. Dolina Rospudy to 2 tys. ha, a obwodnica zajmie 2 ha. Zatem w przypadku tej inwestycji mamy do czynienia ze zmianami istotnymi, ale ze zmianami na jednym promilu powierzchni tego obszaru. Czy to oznacza zniszczenie? („Gazeta Współczesna”, 1.9.2005)¹⁾

Pan minister środowiska wyraźnie potwierdził swoją niewiedzę z zakresu ochrony środowiska, bo nie wie, co ujemnie wpływa na środowisko przyrodnicze i jak je należy chronić. Kompromitacja do kwadratu.

Przecież każda droga, a tym bardziej o natężonym i szybkim ruchu, jest obcym ciałem w organizmie przyrody, wywiera negatywny wpływ na położone opodal ekosystemy, jest niebezpieczną fragmentacją ekosystemów, wprowadza hałas (np. utrudnienie w zdobywaniu pokarmów dla zwierząt drapieżnych, a ludziom – w podziwianiu głosów przyrody), zmianę okolicznych siedlisk powodowaną odwodnieniem, zanieczyszczeniem spalinami oraz stwarzaniem niebezpieczeństwa ze strony paliw ropopochodnych, olejów silnikowych i innych związków chemicznych stosowanych w pojazdach samochodowych jak i, nieraz nieobojętnych dla środowiska, substancji transportowanych.

A o alternatywnym przebiegu obwodnicy Augustowa pan minister nic nie wspomina; nie wspomina również i o możliwości wykorzystania kolei do transportu tranzytowego tirów.

I nie ma co się dziwić temu, że przyroda Polski jest niszczone; tak będzie, o ile nie zadbamy o to, by ministrami środowiska były osoby kompetentne.

O tym, że przyroda jest tym skarbem, dowodzi fakt istnienia na Podlasiu aż czterech parków narodowych i kilku krajobrazowych. Nie byłoby w tej drodze nic aż tak groźnego, gdyby – w ostateczności, ale też z pewną szkodą dla przyrody – omijała miejsca cenne przyrodniczo, skoro taka alternatywa istnieje.

Droga ta, zdecydowanie szersza od istniejących, pozwalając na szybszy ruch pojazdów i przecinając miejsca cenne przyrodniczo, wymaga wycięcia dużych powierzchni lasów. Stanowiłaby także wyraźną większą przeszkodę dla zwierząt przemierzających się zarówno po ziemi, jak również drogą powietrzną (np. dla nietoperzy, ptaków i owadów, których ciała już teraz, przy mniejszej szybkości, pokrywają karoserie i szyby pojazdów, notabene pogarszając widoczność, co jest nie lada udręką dla kierowców). Natomiast duże zwierzęta, próbując pokonać szerokie pasy jezdni w miejscach nieogrodzonych, będą masowo ginęły pod kołami szybko jadących pojazdów. Ogrodzenia planuje się jedynie na zalesionych odcinkach drogi. Tam też przewidziane są przejścia dla małych zwierząt (np.: płazów, gadów). Wiemy jednak, że nie tylko w lasach żyją większe ssaki. Z polami i łąkami związane są np. łosie, zające, lisy, sarny, tchórze, jenoty i inne. Zwierzęta te będą migrowały i wpadały pod koła pojazdów. I teraz często widzę martwe zwierzęta leżące na drogach, na których prędkość jest ograniczona nawet do 70 km. Tak będzie się działo właśnie w parkach narodowych, krajobrazowych i w ich sąsiedztwie, ponieważ tam właśnie jest ich najwięcej, a migrować muszą. O tej potrzebie dokładnie wiedzą ci, którzy znają biologię tych istot. Lecz nie trzeba być przyrodnikiem, by stwierdzić, że warunkiem istnienia każdej populacji zwierząt jest ich rozprzestrzenianie się. Potwierdzeniem wspomnianego zagrożenia, zwanego fragmentacją ekosystemów, jest np. wykonana przez myśliwych próba utrzymania zajęcy w ogrodzeniu na kilkusethektarowej powierzchni. Te dzięki zwierzęta, gdy zorientowały się, że są w niewoli, przestały się rozmnażać i z eksperymentu trzeba było zrezygnować. Są jeszcze inne przeciwwskazania jak np. chów wsobny i epidemie występujące w dużych zagęszczeniach populacji.

W dni wolne od pracy chętnie wyruszamy na łono natury by tam odpocząć, posłuchać jej głosów i pobyć jakiś czas z dala od miejskiego zgiełku, od warczących samochodów. Znalezienie miejsca na taki odpoczynek staje się obecnie coraz trudniejszym zadaniem, ponieważ natężony ruch pojazdów ciężarowych, szczególnie „tirów”, emituje donośny hałas. I tak np. mija się z sensem wystawianie przez leśników tablic zachęcających turystów do słuchania głosów ptasich

w np. Parku Krajobrazowym Puszczy Knyszyńskiej, a szczególnie w przepięknym rezerwacie Krzemianka, znajdującym się po obu stronach obecnej drogi za wsią Rybniki. Powierzchnia rezerwatu oraz puszczy zostałyby wyraźnie zmniejszona w czasie budowy dwukrotnie szerszej drogi „Via Baltica”. Natomiast, gdyby przesunięto ją bardziej na zachód, to prawdopodobnie zostałyby zmniejszona powierzchnia rezerwatu „Kulkówka” – siedliska bardzo rzadkiej paproci – pióropusznika strusiego.

Pani prof. Simona Kossak, biolog z Białowieży, wpisując się na listę popierających protest przeciwko poprowadzeniu drogi Via Baltica przez miejsca cenne przyrodniczo Podlasia, napisała: *Największym kapitałem wszystkich mieszkańców północno-wschodniej Polski i ich dzieci jest przyroda, jakiej już brakuje gdzie indziej w Europie. Nie wolno biernie przyglądać się, gdy ten depozyt ma być uszczuplony w imię partykularnych interesów technokratów i tej czy innej „grupy trzymającej władzę”. Wariantów realizacji każdej inwestycji można opracować dziesiątki. Przyroda jest jedna.*²⁾

W związku z planowaną budową tej drogi (pozwolenia na budowę jeszcze nie ma), ja, jako miłośnik przyrody i osoba przeciwna nieuzasadnionemu niszczeniu dzieł najdoskonalszych, zostałem wiosną i latem br. zaproszony na obóz. Przeprowadzaliśmy waloryzację przyrodniczą tej części Puszczy Augustowskiej, przez którą Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Białymstoku zamierza poprowadzić część drogi „Via Baltica” będącą obwodnicą Augustowa (który zresztą rozbudowuje się właśnie w stronę planowanej drogi, co stawia kolejny znak zapytania co do sensowności takiego przebiegu tej inwestycji).

W tej właśnie części Puszczy Augustowskiej znajduje się malownicza dolina rzeki Rospudy. Aby poprowadzić tędy drogę, trzeba by wyciąć szeroki pas drzew na odcinku sześciu kilometrów, a na torfowisku w dolinie rzeki wbić wymaganą ilość pali na głębokość ponad dziesięciu metrów. Prócz tego ucierpiałyby cenne przyrodniczo siedliska licznych gatunków zwierząt i roślin chronionych prawem polskim i unijnym. Wymienię tu jedynie kilka gatunków roślin i zwierząt – mieszkańców Puszczy objętych ścisłą ochroną: miodokwiat krzyżowy (wyjątkowo rzadka roślina), wielosił błękitny, sasanka otwarta, wawrzynek wilczczyko, bagno zwyczajne, bobrek trójlistkowy, orzeł bielik, orlik krzykliwy, żuraw, głuszc, jarząbek, traszka grzebieniasta, różanka i inne. Poprowadzona droga przecięłaby ich siedliska, łącznie z cennymi zbiorowiskami roślinnymi np. z olsami i łęgami, które – zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 sierpnia 2001 roku – podlegają ochronie. Wymienione zwierzęta, rośliny i siedliska chroni też i prawo UE (dyrektywa ptasia i siedliskowa).

Tych strat przyroda by nie poniosła, gdyby GDDKiA wybrała proponowaną przez przyrodników alternatywną trasę, dzięki której także koszty budowy będą mniejsze, choć ten argument – zgodnie z obowiązującym prawem – nie jest najważniejszy. Nie wiem dlaczego drogowcy chcą właśnie tędy poprowadzić trasę, choć jest możliwość ominięcia Puszczy Augustowskiej z najcenniejszym fragmentem doliny Rospudy.

Podróżujący samochodami osobowymi narzekają na tiry także z powodu dużego niebezpieczeństwa jakie one stwarzają. Zastanawiam się, czy wiedzą oni, że na planowanej drodze „Via Baltica” zwiększy się ruch i przekroczy zdecydowanie obecną – według miejscowych mediów i informacji z UG w Augustowie i GDDKiA w Białymstoku – liczbę 4 tys. pojazdów na dobę.

Dodam jeszcze, że budowa tejsze drogi szybkiego ruchu pociągnie za sobą budowę obwodnic wielu miejscowości, bo tiry już teraz są tam plagą. Przecież te pojazdy samochodowe można zastąpić transportem kolejowym – korzystając z dotychczas niewykorzystanego hasła „tiry na tory”. Przecież elektrowozy nie zanieczyszczają tak środowiska i nie emitują tyle hałasu co pojazdy z silnikami spalinowymi. Może więc należałoby pieniądze przeznaczyć na dofinansowanie transportu kolejowego lub znaleźć inne rozwiązanie umożliwiające jego wykorzystanie? Nie sposób pojąć dlaczego ten transport przyjazny środowisku, bo cichszy i niedawno zelektryfikowany (duża inwestycja) nie jest wykorzystany, co mam okazję nieraz widzieć wędrując długo i często wzdłuż torów prowadzących z Białegostoku do Kuźnicy, Augustowa i Suwałk, czyli w pobliże granicy wschodniej naszego kraju, czyli tam gdzie podążyła zdecydowana większość tirów tranzytowych?

Dziwi mnie bardzo, że nasza telewizja widzi niemal tylko jedną przyczynę nieszczęść powstałych na skutek zderzeń z tirami – złe drogi Podlasia, nie wspominając nic o możliwości przewożenia tirów koleją, co jest wykorzystane w bardzo małym stopniu. Należy wiedzieć, że po naszych drogach jeździ najwięcej tirów tranzytowych i te właśnie należy przewozić przez nasz kraj koleją. Czy to mamona zamknięta dziennikarzom buzie?

Kiedyś kierowca tira, powiedział mi, że pojazd ten może ze sobą zabrać do 800 l paliwa. Dlatego też należy przypuszczać, że producenci paliw ropopochodnych będą zgodnie zabiegać o to, by takie pojazdy poruszały się po naszych drogach i kierowcy kupowali paliwo w Polsce.

I tak, w pogoni za pieniędzmi, byłaby dalej niszczone przyroda, która właśnie tu ma dawać utrzymanie, przede wszystkim powstającym gospodarstwom agroturystycznym.

„Via Baltica” powinna być powodem niezadowolienia, szczególnie dla mieszkańców Białegostoku; oczywiście nie dla wszystkich, ponieważ są przedsiębiorcy, którzy wręcz radują się z tego, a nawet gotowi są te audycje i ogromną inwestycję drogową wesprzeć finansowo. Tu mam na myśli, przede wszystkim, właścicieli stacji paliw i powstających przydrożnych hoteli i barów, które i obecnie zwabiają do siebie potencjalnych klientów.

Czy ta planowana inwestycja drogową, nieuwzględniająca alternatywnych tras, będzie w zgodzie z zasadą ekorozwoju? Na pewno nie!

Źródła:

1. http://www.gddkia.gov.pl/article/oddzialy/gddkia_bialystok/napisali_o_nas/article.php/id_item_tree/9882bec778884f3ded4c349d6a5a5d0d/id_art/1e26329d8d3f31a8ead20d9616536493
2. <http://www.darzbior.v24.pl/vb/index.php>

Krzysztof Pawłowski
zwieros@op.pl
www.przyroda.tk