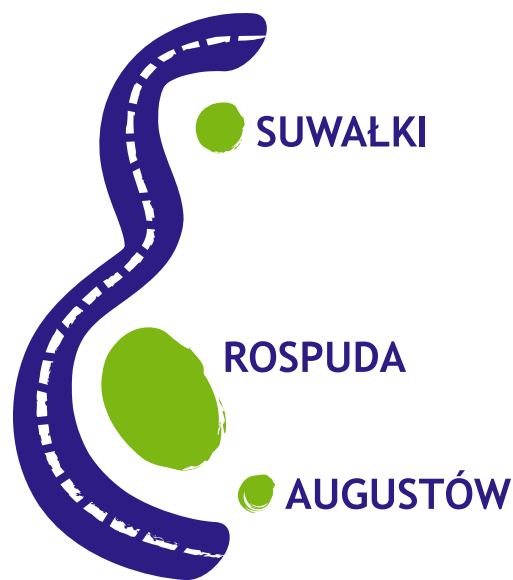




# OBWODNICA



## 3xTAK

# Drodzy mieszkańcy Augustowa!

Przyjechał dzisiaj do was Pociąg dla Rospudy. A w nim setki osób z całego kraju, z różnych organizacji i niezrzeszonych. Przyjechali, bo chcą z wami rozmawiać bezpośrednio, bez pośrednictwa osób, które wkładają nam w usta, to czego nie mówimy. A na pewno nie mówimy tego, że Augustów nie powinien mieć obwodnicy.

Jest wprost przeciwnie – chcemy obwodnicy Augustowa! Ale żeby ona skutecznie i szybko powstała trzeba działać rozważnie i zgodnie z prawem. Aby ta obwodnica rzeczywiście prędko powstała, trzeba jak najszybciej zmienić jej plany (ale nie zaniechać ich!) tak, aby omijała chronione unijnymi dyrektywami obszary przyrodnicze. A to dlatego, że:

- Tylko wtedy można pozyskać fundusze unijne, dzięki którym budowa przebiegnie szybko, a nie będzie wlokła się latami.
- Tak jest taniej!  
O ponad 100 milionów zł.
- Budowa ominie tereny w których nie można prowadzić prac w okresie lęgo-

wym ptaków, co po dodaniu sezonu zimowego, oznacza sezon budowlany tylko przez 4 miesiące w roku.

- Wybudujemy jednocześnie obwodnicę Suwałk, dzięki czemu inwestycja będzie nabrała rangi krajowej, a nie tylko lokalnej.
- Jeśli będziemy jednak dalej uparcie angażowali kolejne pieniądze w wadliwy wariant Generalnej Dyrekcji, grożą nam dalsze długotrwałe spory z organizacjami ekologicznymi i kolejne odwołania, później rozgrzebane przez lata budowa, finansowana tylko ze środków budżetowych, a na koniec wysokie kary za niespektowanie dyrektyw, międzynarodowa kompromitacja kraju i rozbiórka inwestycji.
- Jest ostatni moment by zmienić ten scenariusz. Mamy nadzieję, że niniejsza gazetka pozwoli zapoznać się Państwu z informacjami, które dotychczas, niestety, słabo były przekazywane społeczności Augustowa. Zapraszamy do lektury – i dyskusji.

Redakcja

# Drogowcy nie mówią prawdy

**Od 15 lat obiecuje się budowę obwodnicy Augustowa. Jak jest z realizacją tych obietnic – każdy widzi. Ostatnio Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zapewnia, że droga powstanie w 33 miesiące. Trzeba jasno powiedzieć, że to znowu pustostawie.**

Po pierwsze dlatego, że nie są zapewnione środki finansowe. Dzisiaj nie wiadomo nawet ile ich właściwie potrzeba. Według wypowiedzi dyrektora GDDKiA Białystok sprzed ponad roku obwodnica Augustowa ma kosztować 175 mln zł. Tymczasem obecnie w artykułach prasowych pojawiają się koszty rzędu 200-250 mln zł. Projekt budowlany wreszcie, podaje koszt jednojezdniowej obwodnicy w kwocie 297 mln zł. Tylko jednojezdniowej, bo koszty dwujezdniowej oszacowano na 421 mln zł. I to nie koniec wyliczanki, bo nie obejmuje to, w dalszym ciągu nie znanych, kosztów budowy przejść dla zwierząt i kompensacji przyrodniczej, nakazanych decyzją Ministra Środowiska.

Czy w tej sytuacji można wierzyć zapewnieniom sprzed kilku miesięcy, że na budowę obwodnicy Augustowa przeznaczono 190 mln zł? A może wypowiedzi rzeczniczki prasowej ministerstwa transportu, z której wynika, że zarezerwowano 300 mln zł? Trudno oprzeć się wrażeniu, że kolejne sumy różniące się setkami milionów zł, mające pokryć ciągle rosnące koszty, to obietnice przedwyborcze, które nic nie kosztują.

Jedno jest pewne. Fatalnym błędem było zaprojektowanie drogi w sposób ignorujący unijne zasady ochrony obszarów Natura 2000. Przez to nie będzie możliwe uzyskanie dofinansowania unijnego. Czyli obwodnica będzie kolejną budżetową inwestycją wlokącą się latami. Ile jest pieniędzy w budżecie państwa każdy widzi – choćby po stanie służby zdrowia, oświaty, kolei.

FOT. BARTOSZ MALINOWSKI, INSTYTUT SPRAW OBYWATELSKICH



W dodatku pieniądze budżetowe będą w pierwszej kolejności kierowane na wkład krajowy dla projektów współfinansowanych przez Unię. Bo żaden rząd nie będzie chciał dopuścić do utraty środków unijnych. Może się okazać, że środków budżetowych nie wystarczy już na inne inwestycje – bez udziału unijnego. Jest to tym bardziej prawdopodobne, że ostatnio duża część

Tak więc udział unijny w finansowaniu inwestycji to nie tylko po prostu zapewnienie większości potrzebnych funduszy, ale także jednocześnie zagwarantowanie pozostałych środków – krajowych, i najlepsza gwarancja na szybką jej realizację. Rezygnacja ze środków unijnych – to przesunięcie projektu na listę trzeciej kategorii.

**Fatalnym błędem było zaprojektowanie drogi w sposób ignorujący unijne zasady ochrony obszarów Natura 2000. Przez to nie będzie możliwe uzyskanie dofinansowania unijnego.**

Obiecywane tempo prac nie jest też możliwe z przyczyn czysto technicznych – nawet gdyby pieniądze było w bród. Czas budowy obwodnicy zaplanowano na 33 miesiące robocze, w tym 18 miesięcy na budowę estakady przez dolinę Rospudy. Tymczasem podczas okresu letowego obowiązuje zakaz prowadzenia prac budowlanych. Okres ten jeszcze pół roku temu był określony od stycznia do sierpnia, a w połowie października br. skrócono go od marca do sierpnia, kto wie czy nie z naruszeniem prawa. Znacznym utrudnieniem będzie też zima, która już w listopadzie potrafi sparaliżować znaczną część prac drogowych i nie pozwala ich rozpocząć nierzadko do kwietnia. W efekcie budowa na obszarze chronionym będzie mogła być prowadzona raptem przez kwartał każdego roku, czyniąc założone terminy nierealnymi. Truizmem jest stwierdzenie, że urzędnicy nie wywiązują się ze swych założeń dotyczących budowy dróg.

Oczywiście na tym nie koniec. Wbrew opiniom specjalistów już zapowiedziano odstąpienie od projektu. Podgrzewanie estakady zastąpiono odladzaniem chemicznym, które z pewnością nie pozostanie bez wpływu na środowisko. Nikt też nie wspomina o tym, że ten swego rodzaju eksperyment na niestabilnym, bagiennym terenie może pociągnąć za sobą kolejne wydatki. Jak w każdym eksperymencie nie można bowiem przewidzieć do końca trudności technicznych, które pociągnie za sobą budowa estakady przez dolinę Rospudy, nie wspominając już o jej utrzymaniu. Były tylko dokończyć budowę GDDKiA Białystok trwająca w ślepych uporze utopi w błocie jeszcze kolejne nieokreślone setki mln zł. To już niestety nie jest problem urzędników, bo zapłacimy za to my, podatnicy.

Krzysztof Rytel

Odcinek	Koszty wariantu GDDKiA*	Koszty wariantu alternatywnego**
I Obwodnica Augustowa – odcinek od skrzyżowania z DK nr 16 do węzła z DK nr 8	421 mln zł (budowa jednej jezdni w pierwszym etapie 297 mln zł)	586 mln zł (budowa nowej drogi ekspresowej od skrzyżowania z DK nr 16 do obwodnicy Suwałk)
II Modernizacja DK nr 8 do parametrów drogi ekspresowej od obwodnicy Augustowa do obwodnicy Suwałk	132 mln zł	(w wersji jednojezdniowej 460 mln zł)
III Obwodnica Suwałk	481 mln zł	324 mln zł
<b>Razem</b>	<b>1034 mln zł</b>	<b>910 mln zł</b>

\* Koszty wariantu GDDKiA nie uwzględniają kosztów budowy przejść dla zwierząt oraz kosztów kompensacji przyrodniczej szacowanych na co najmniej kilkadziesiąt mln zł. Dane na podstawie Opracowania „Analizy porównawczej przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki”, Transport-Warszawa, kwiecień 2005 r.

\*\* Dane na podstawie „Uproszczonej analizy techniczno – ekonomicznej wariantów przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki”, SISKOM, wrzesień 2006 r.

środków Krajowego Funduszu Drogowego, do którego trafiają wpływy z opłaty paliwowej i winiet, zamiast na inwestycje drogowe (jak w założeniach), jest przeznaczana na rekompensaty dla operatorów płatnych autostrad. Unia Europejska zakazała bowiem pobierania podwójnych opłat za korzystanie z autostrad – raz przy zakupie winiety, a później na drodze. W związku z tym rząd zakazał koncesjonariuszom płatnych autostrad pobierania opłat od ciężarówek i podpisał z nimi umowy na przekazywanie rekompensat. tym roku, według byłego posła Janusza Piechocińskiego, sięgną one 400 mln zł. Całe szczęście, że nie mamy więcej autostrad, bo pochłonęłyby wszystkie środki – wdychają nieoficjalnie urzędnicy ministerialni.



# Ile będzie nas kosztować zniszczenie doliny Rospudy?

Unia Europejska bardzo rygorystycznie traktuje ochronę najcenniejszych i zagrożonych elementów przyrody na swoim terenie. Służy temu tzw. system Natura 2000. Obszary Natura 2000 są wyznaczane na podstawie dwóch dokumentów: Dyrektywy o ochronie dzikich ptaków zwanej Ptasią (z 1979 r.), wyznaczającej tzw. Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków oraz Dyrektywy o ochronie siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory – inaczej Habitatowej lub Siedliskowej (z 1992 r.), wyznaczającej Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk.

Obszar obejmujący część Doliny Rospudy, od 1989 r. stanowi obszar chronionego krajobrazu, w 1991 r. został objęty strefą ciszy, a od 2004 r. podlega pod Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków sieci Natura 2000. Dolina Rospudy jest też częścią planowanego Specjalnego Obszaru Ochrony (SOO).

Dyrektywa Siedliskowa zobowiązuje kraje członkowskie przede wszystkim do **nie pogarszania** stanu siedlisk naturalnych i siedlisk gatunków. Oznacza to, że każde przedsięwzięcie planowane na terenie Specjalnego Obszaru Ochrony musi mieć wykonaną ocenę oddziaływania jego skutków na ten obszar, a władze krajowe mogą wyrazić zgodę na wykonanie tego przedsięwzięcia tylko w przypadku, gdy upewnią się o braku jego negatywnego wpływu.

## AUTOSTRADA DO ROZBIÓRKI: Przypadek Casto Varde w Portugalii

26.10.2006 r. Europejski Trybunał Sprawiedliwości wydał wyrok w sprawie autostrady przecinającej Specjalny Obszar Ochrony Casto Varde w Portugalii. Zbudowano ją pomimo sporządzonej oceny oddziaływania na środowisko, według której inwestycja mogła mieć znaczący, szkodliwy wpływ na gatunki ptaków, dla których ochrony obszar został powołany. Przy projektowaniu autostrady nie uwzględniono również wystarczająco wielu alternatywnych wariantów trasy, co Portugalia argumentowała „możliwością powstania istotnych szkód społecznych, gospodarczych i ekologicznych” dotyczących mieszkańców kilku miasteczek, chociaż jak zauważyła Komisja Europejska, istniał wariant omijający zarówno tereny zamieszkałe, jak i chroniony obszar. Pozwolenie na budowę autostrady uzasadniono „nadrzędnym interesem publicznym” i przewidziano kompensację przyrodniczą.

Mimo to Trybunał uznał, że Portugalia złamała prawo, ponieważ przedsięwzięcie spowodowane nadrzędnym interesem publicznym, przy negatywnej ocenie oddziaływania na środowisko, może zostać wykonane tylko w przypadku, gdy zostanie wykazany brak rozwiązań alternatywnych. Tak się nie stało, ponieważ wśród analizowanych różnych możliwych wariantów przebiegu autostrady nie było ani jednego nie zagrażającego Specjalnemu Obszarowi Ochrony, a przed Trybunałem udowodniono, że można było taki wskazać. Komisja Europejska musi jeszcze podjąć decyzję co do kar, rekompensat i dalszego losu autostrady.

wu. Zasadniczo zatem nie może być zrealizowane żadne przedsięwzięcie negatywnie oddziałujące na przyrodę takiego Obszaru.

Wyjątkowo dopuszcza się realizację przedsięwzięć, które będą miały negatywny wpływ, lecz których realizacja jest uzasadniona tzw. wyższym interesem publicznym, **ale tylko wówczas gdy brakuje rozwiązań alternatywnych**. Nawet wtedy konieczne jest wykonanie kosztownej rekompensaty przyrodniczej, zatwierdzonej przez Komisję Europejską. Jeśli dany obiekt obejmuje rodzaj siedliska naturalnego i/lub jest zamieszkały przez gatunek o pierwszorzędnej wartości, dopuszczona jest realizacja przedsięwzięć uzasadnionych wyłącznie zdrowiem ludzkim, bezpieczeństwem publicznym, pozytywnymi skutkami dla środowiska lub innymi przyczynami – po wyrażeniu opinii przez Komisję.

Budowę obwodnicy Augustowa przez chroniony teren doliny Rospudy można uzasadniać wyższym interesem publicznym – gospodarczym, czy społecznym. Jednak teza o braku rozwiązań alternatywnych jest nie do obronienia. Od lat wskazywane są możliwości przebiegu obwodnicy poza terenem chronionym.

W dodatku według orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich z 14. września 2005 r., dotyczącego ochrony obszarów siedliskowych zaproponowanych przez państwa członkowskie do sieci Natura 2000, lecz jeszcze nie zatwierdzonych przez Komisję Europejską (taki jest status planowanych SOO w Polsce), w tym „okresie przejściowym” obowiązuje całkowity zakaz pogarszania ich stanu, nawet w przypadku istnienia nadrzędnego interesu publicznego.

Gdy Komisja podejrzewa naruszenie prawa, wysłała „oficjalne powiadomienie” dając krajowi członkowskiemu przynajmniej dwa miesiące na udzielenie odpowiedzi. W przypadku braku odpowiedzi, lub gdy jest ona niezadowolająca, Komisja przesyła „uzasadnioną opinię” w sprawie nieprzestrzegania prawa w której przedstawia szczególne dotyczące przedmiotu skargi oraz ponownie określa termin usunięcia stwierdzonych braków. W momencie wyczerpania tych środków, kieruje sprawę do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, który sprawdza, czy nastąpiło naruszenie przepisów. Jeśli tak, wydaje wyrok nakazujący danemu państwu podjęcie działań naprawczych, jeszcze nie stosując żadnych kar. Dopiero gdy państwo członkowskie nie zastosuje się do orzeczenia Trybunału, po drugiej serii ostrzeżeń Komisja kieruje do Trybunału sprawę o zastosowanie kary pieniężnej. Na tym etapie wyrok zapada już bardzo szybko, bo stan faktyczny jest oczywisty.

Kary te są bardzo dotkliwe, gdyż idą w dziesiątki i setki tysięcy euro za każdy dzień (!) niedostosowania do prawa unijnego. A przecież drogi nie można przenieść z dnia na dzień.

Procedura karania niesforne państwa jest więc bardzo długa i państwo takie na wielu etapach może zmienić swoje postępowanie. Ale gdy dojdzie do zasądzenia kar, są one niezwykle dotkliwe. I – trzeba pamiętać – łatwe do egzekucji. Są one odejmowane od wydatków strukturalnych dla danego kraju. Rocznie Komisja Europejska wnosi do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości kilkadziesiąt pozwów przeciwko państwom członkowskim i większość spraw wygrywa.

Justyna Mazurkiewicz

# Augustów nie przejmuje się bezpieczeństwem ruchu.

Jak długo jeszcze będą ginąć mieszkańcy Augustowa pod kotami piratów drogowych? Jeśli władze miasta nie zdecydują się wreszcie podjąć zdecydowanych kroków w tej sprawie, może potrwać to jeszcze przynajmniej kilka lat.

Mimo, że w najbardziej optymistycznej wersji budowa obwodnicy trwać będzie 3 lata od rozpoczęcia prac, w Augustowie nie robi się nic dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych na trasie drogi krajowej nr 8, przebiegającej przez serce miasta. A to właśnie piesi są grupą najbardziej narażoną na niebezpieczeństwo na ulicach swojego miasta. Co kilka tygodni stają się ofiarami wypadku, zazwyczaj zostając potrąconymi podczas próby przedostania się na drugą stronę jezdni po przejściu dla pieszych. W ostatnim roku odnotowano wiele takich przypadków. Niektóre kończyły się w szpitalu – tak jak zdarzenia z kwietnia (ul. Wojska Polskiego) i października (al. Kardynała Wyszyńskiego) i październik potrafił rozprężyć samochód, kiedy przechodziła przez przejście dla pieszych na ul. 19 Listopada. Obrażenia jakich doznała dziewczyna były tak poważne, że lekarze okazali się bezradni. W wyrazie sprzeciwu pół tysiąca mieszkańców przeszło ulicami miasta w marszu milczenia. Niestety zdarzenie to pozostało bez echa.

Tymczasem w Augustowie działa sygnalizacja świetlna tylko na jednym skrzyżowaniu (!). Jest to skandaliczne, gdyż natężenie ruchu na drodze krajowej jest tak duże, że wyraźnie zaburza funkcjonowanie miasta. Światła powinny zostać zamontowane na przejściach dla pie-

szych wzdłuż całej trasy przebiegającej po terenie zabudowanym. Na poniższej mapie zaznaczono miejsca, w których powinny stanąć.

Sprawa świateł często wracała na sesjach rad miasta. Jednak trzy kadencje burmistrza Cieślaka to stagnacja w tej sprawie, Spełnia tylko życzenie dyrektora Topczewskiego z GDDKiA, by ruch przez Augustów był płynny. Ciekawe, że te same osoby decydujące o stanie tej sprawy, z wielkim cynizmem wskazują na ekologów jako winowajców wypadków w Augustowie. Wygląda to tak, jakby ktoś specjalnie chciał stworzyć element nacisku na budowę obwodnicy według projektu GDDKiA.

Na razie nic nie wskazuje na to by ta tragiczna sytuacja zagrożenia dla pieszych miała ulec zmianie. Czy przez kolejne lata, dopóki nie powstanie obwodnica Augustowa, będzie trwać rzeź jego mieszkańców? Trzeba temu zapobiec, decyzja leży w gestii władz miasta i Generalnej Dyrekcji.

Melania Żalińska



## W Mińsku potrafili

Augustów nie jest jedynym miastem, przez które przechodzi ruchliwa droga tranzytowa. W podobnej sytuacji znajduje się Mińsk Mazowiecki. Jednak tutaj zrobiono wszystko, by zapewnić bezpieczeństwo mieszkańcom miasta, zwłaszcza pieszym.

Piesi mają do dyspozycji liczne oznakowane przejścia, w tym wiele z nich ze światłami wstrzymującymi ruch samochodów. Nie ma większych kłopotów z bezpiecznym przekroczeniem jezdni. Zadbano także o wygodę i bezpieczeństwo rowerzystów – wzdłuż całej drogi biegnie ścieżka rowerowa, bądź po chodniku, bądź po specjalnie wyznaczonym pasie jezdni. Liczba rowerzystów, których można spotkać codziennie na ulicach Mińska świadczy, że chętnie korzystają z tego środka transportu.

Istnieją również udogodnienia dla zmotoryzowanych mieszkańców. Chodniki są wyjątkowo szerokie, umożliwiają wygodne parkowanie bez zagradzania drogi pieszym. W miejscach koncentracji sklepów i usług zbudowano oddzielne jezdnie dla ruchu lokalnego, z miejsca-



mi parkingowymi. Wszystkie te rozwiązania pokazują, że uciążliwości drogi tranzytowej można zmniejszać i dbać o bezpieczeństwo mieszkańców – jeśli się tylko chce.

Marta Panek



# Czy powstanie koalicja?

W kwietniu tego roku na spotkaniu niezależnych drogowców i ekologów z samorządowcami i mieszkańcami Augustowa pojawiła się idea zawiązania koalicji samorządów lokalnych i organizacji ekologicznych na rzecz szybkiej budowy alternatywnego wariantu obwodnicy poza obszarami Natura 2000.

Zmiana przebiegu obwodnicy budzi liczne emocje. Pojawiają się zarzuty, że gdziekolwiek wytyczyć drogę, to organizacje ekologiczne będą protestować. Jednak w wypadku obwodnicy Augustowa w wariantcie przez Chodorki, gdzie droga ma przebiegać nieopodal linii energetycznej, nie ma żadnych obiektów przyrodniczych, nie ma też praktycznie budynków do wyburzeń. W wypadku tego przebiegu ekologdy chcą zadbać o interesy rolników, oczekując od władz godziwego potraktowania właścicieli ziemi oraz takiej realizacji inwestycji, by nie utrudniała na rolnikom dojazdu do ich pól. Tak niestety stało się podczas remontu drogi między Białobrzegami a Sztabinem, gdzie zrobiono tunel pod drogą, który jednak jest zbyt ciasny dla ciągników i maszyn rolniczych.

Koalicja samorządów lokalnych i organizacji ekologicznych na rzecz szybkiej budowy alternatywnego wariantu obwodnicy poza obszarami Natura 2000 pozwoliłaby na szybkie rozwiązanie problemu. Warto pokazać, że Polacy, nawet w sprawach trudnych i konfliktowych potrafią

dojść do porozumienia. Konflikt wokół obwodnicy Augustowa ogniskuje uwagę nie tylko społeczeństwa polskiego ale i znany jest za naszymi granicami. Dajmy dobry sygnał tym którzy nas obserwują, nie doprowadzamy do sytuacji, kiedy to instytucje unijne będą nas przekonywać karami do stosowania prawa.

Jaskółką szansy na porozumienie jest zaangażowanie w sprawę obwodnicy stowarzyszenia SISKOM z Warszawy. Jest to stowarzyszenie pro-drogowe, złożone głównie z absolwentów Politechniki Warszawskiej – projektantów dróg. Na co dzień są oni po drugiej stronie barykady niż organizacje ekologiczne, gdyż popierają jak najszybszą budowę dróg ekspresowych przez Warszawę, podczas gdy ekologdy domagają się budowy obwodnic na zewnątrz miasta. Tymczasem w sprawie Rospudy SISKOM wspiera organizacje ekologiczne fachową wiedzą i jest autorem wariantu ekologicznego obwodnicy. Skoro tak sprzeczne środowiska popierają ten sam wariant – to znaczy, że jest on optymalny.

Przebieg obwodnicy przez Chodorki daje szansę sporych oszczędności. W czasie kiedy spora część społeczeństwa, wiele rodzin ma problemy z codziennym utrzymaniem się, rozrzutność jaką jest budowanie droższej estakady, kiedy budowa mostu koło Choderek jest znacznie tańsza i pozwala na finansowanie jej z pieniędzy unijnych, byłaby niewybaczalna.

El

## Polacy żądają ochrony Rospudy

### Najważniejsze akcje poparcia dla ochrony Rospudy w roku 2006

**19 lipca.** Na łamach Gazety Wyborczej pod hasłem „Ratujmy Dolinę Rospudy” rozpoczyna się akcja poparcia dla ochrony Doliny Rospudy. Odzew ze strony czytelników okazał się zaskakujący. W ciągu pierwszych dwóch dni apel podpisało ponad 40 tys. osób. Do 26 lipca ponad 116 tys. Końcowy wynik to, poza głosami „na papierze” prawie 150 000 osób. Kolejne tysiące listów do prezydenta zostało wysłanych ze strony internetowej Greenpeace. Te działania wspierały demonstracje w Warszawie i Poznaniu

**6-7 lipca.** Przez Podlasie przejeżdża międzynarodowa grupa rowerzystów „Biketour” zmierzająca na festiwal „Ekotopia”. Podlaski Oddział Pracowni przedstawia sytuację dotyczącą zagrożenia dla doliny Rospudy, oraz organizuje rowerzystom wycieczki po Dolinie Rospudy.

**5 lipca.** W związku z przyjazdem Komisji Petycji Parlamentu Europejskiego do Polski Oddział Pracowni przekazuje Komisji kilka tysięcy podpisów zebranych przez Instytut Spraw Obywatelskich oraz Pracownię Na Rzecz Wszystkich Istot pod apelem o zmianę przebiegu obwodnicy Augustowa, tak by ominęła ona chronioną część doliny Rospudy.

**26 lipca.** Na przystanku Woodstock Adam Wajrak rozdaje specjalny dodatek „gazety” dotyczący sytuacji w jakiej znajduje się dolina Rospudy. Niektóre zespoły popierają ze sceny kampanię na rzecz ocalenia doliny Rospudy.

**20 sierpnia.** Oddział Podlaski Pracowni przekazuje Kancelarii Prezydenta RP ok. 10 tys. podpisów zebranych przez Darz Bór, Instytut Spraw Obywatelskich oraz Pracownię pod apelem o zmianę przebiegu obwodnicy Augustowa.

**7-10 września.** Przedstawiciel Podlaskiego Oddziału Pracowni bierze udział w spotkaniu wolontariuszy Greenpeace nad Rospudą, gdzie poprzez prezentację i wykład przedstawia dotychczasowe działania i obecną sytuację dotyczącą budowy drogi ekspresowej przez Dolinę Rospudy.

MAPA: SISKOM, HTTP://WWW.SISKOM.WAW.PL



Dla porównania wariant „ekologiczny” GDDKiA Białystok (przez Raczki) przewiduje minimum 30 wyburzeń, (kolor czerwony).

Wariant obecnie lansowany przez GDDKiA, przecinający obszar Natura 2000 „Puszcza Augustowska”, zakłada budowę ponad 300 metrowej estakady nad doliną Rospudy (kolor niebieski)

**Legenda:**  
 wariant alternatywny  
 drogi łącznikowe  
 wariant IV GDDKiA (w tym wariant IVL obwodnica Augustowa)  
 wariant I GDDKiA  
 linia wysokiego napięcia  
 obszar Natura 2000

# Obwodnica Augustowa

Dokładną mapę wszystkich wariantów planowanych obwodnic. Rozpatrując problem trasy Augustów – Suwałki w skali makro widać, że jest możliwość połączenia obwodnic obu miast i poprowadzenia trasy całkowicie poza obszarem Natura 2000 „Puszcza Augustowska”. **Propozycją przez nas przebieg trasy jest zaznaczony kolorem różowym.** Ma on długość 41,25 km, a na jego trasie planowane są tylko dwa wyburzenia.

Przecięcie rzeki Rospuda przewidziano we wsi Chodorki, w miejscu istniejącej drogi lokalnej oraz niewielkiego mostu. Szerokość doliny oraz głównego nurtu rzeki umożliwia budowę mostu o długości około 150 m.



FOT. KAMILA BRZEZIŃSKA, STOW. „CHRONIŃCY MOKRADŁA”



# TIR-y na tory!

Augustów nie jest wyjątkiem na mapie Polski.

Setki miejscowości boryka się z problemem tranzytowych TIR-ów.

Setki tysięcy Polaków ma ich dość.

Podobnie jest w wielu krajach Europy



FOT. INSTYTUT SPRAW OBYWATELSKICH

## Przypadek Szwajcarii

Rozwiązań jest kilka. Jedno z nich od dawna stosują Szwajcarzy – streszcza się w hasło „TIR-y na tory!”. Ich polityka transportowa zakłada przewożenie jak największej ilości towarów koleją przy jednoczesnym ograniczaniu do minimum towarowego transportu drogowego. Szwajcaria jest przykładem tego, jak można połączyć ochronę przyrody z obroną interesów lokalnych społeczności oraz rozwojem gospodarczym. Szwajcaria to kraj, w którym politycy słuchają obywateli. Rząd szwajcarski wprowadza w życie tylko takie pomysły, które dają gwarancje korzystnych zmian dla zwykłych obywateli w perspektywie długoletniej...

## Alpy w zagrożeniu

Obszar alpejski jest silnie zagrożony przez ruch tranzytowy. Transport towarów przez Alpy zwiększył się w ciągu 25 lat trzykrotnie, a na niektórych drogach – aż pięciokrotnie. Przez szwajcarską część Alp przejechało tylko w sa-

**Moritz Leuenberger, obecny prezydent Szwajcarii, były szef szwajcarskiego departamentu ds. środowiska, transportu, energii i komunikacji, o stowarzyszeniu Alpen-Initiative:**

„Stowarzyszenie Alpen-Initiative przysparza ciągłych zmartwień kreatorom szwajcarskiej polityki transportowej. Wyrwałe popędza nas do pracy, aby nikt nie zapominał o nakazie przenoszenia tranzytu na szynę oraz aby przełom zapoczątkowany w 1994 r przez stowarzyszenie nie stracił na aktualności. Cierń wbity prosto w politykę transportową tkwi i bezustannie daje o sobie znać. [...] Zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozie dóbr pokazuje, że promowane przez stowarzyszenie idee zyskują na znaczeniu. Bez tego ciągłego nacisku z ich strony pewnie nigdy nie przekonaliśmy się o zaletach transportu kombinowanego”.

mym 2004 roku 1,3 mln samochodów ciężarowych – hałasując, zanieczyszczając powietrze, niszcząc drogi, pogarszając bezpieczeństwo. Transport przez ten region nie tylko szkodzi środowisku, ale również mieszkańcom, którzy przez to, że przyroda jest coraz bardziej zdezastrowana, tracą zatrudnienie oraz główne źródło dochodu, jakim jest turystyka. Obszary tracą na atrakcyjności, a co za tym idzie – przyciągają coraz mniej turystów...

## Inicjatywa Alpejska

W 1994 roku Szwajcarzy powiedzieli: Dość! Powołali do życia stowarzyszenie Alpen-Initiative i rozpoczęli trwającą do dziś walkę o prawo do ciszy, czystego powietrza i bezpieczeństwa. 50 tysięcy członków stowarzyszenia zaangażowało się w różnorakie działania m.in. ogólnokrajowe referenda, akcje ulotowe i plakatowe, demonstracje, konferencje, petycje, spotkania, blokady, debaty publiczne, opracowywanie ekspertyz i raportów. Efekt tych inicjatyw jest imponujący – dziś blisko 40% towarów w Szwajcarii przewożonych jest koleją (w tym całe TIR-y), a szwajcarska polityka transportowa jest przyjazna ludziom i środowisku...

## Kolej na nas

Augustów może stać się polskim symbolem walki o prawo do ciszy, czystego powietrza i bezpieczeństwa. Symbolem walki z terrorem TIR-ów i nieudolnych urzędników. Jesteśmy przekonani, że Augustów powinien żądać natychmiastowego zakazu przejazdu TIR-ów przez miasto, a do czasu wybudowania obwodnicy powinny one być przewożone przez Podlasie na platformach kolejowych, tak jak przewozi się je przez Alpy. Po prostu zrobmy to. Powiedzmy: Dość!



Rafał Górski  
Inicjatywa „TIR-y na tory!”  
(www.tirynatory.pl)

## Pieniądze wyrzucone w... bagno

Budowa dróg na gruntach niestabilnych: bagiennych i torfowych, jest trudna technicznie i kosztowna. Już studentów budownictwa uczy się, żeby za wszelką cenę unikać takich lokalizacji. Nawet szczęśliwe zakończenie budowy nie musi oznaczać końca kłopotów. Zdarzające się często osunięcia podłoża powodują konieczność częstych remontów takich dróg, co decyduje o bardzo wysokich kosztach ich eksploatacji.

Mieliśmy w Polsce, w tym także na Podlasiu, kilka wiele mówiących przykładów. W 2003 roku podczas remontu trasy krajowej nr 61 Grajewo – Augustów, już po zrobieniu nasypów i położeniu nawierzchni bitumicznej na odcinku przed Rajgrodem okazało się, że droga zaczęła się zapadać. Zamknięcie trasy zostało wymuszone osiadeniem 100-metrowego odcinka wyremontowanej już jezdni. Było to spowodowane bardzo niestabilnymi gruntami na bazie torfów występującymi w tym rejonie. Trudno nawet określić fragmenty drogi, które mogą osiadać. Są to często kilkudziesięciometrowe

we odcinki, pod którymi kiedyś było bagno lub małe jezioro. Podczas budowy drogi Grajewo – Rajgród wybierano torf i uzupełniano braki kruszywem naturalnym, by zapewnić stabilność nawierzchni. Mimo tego, odcinek drogi pod Rajgrodem zaczął osiadać. Konieczne było wypchnięcie miękkiej warstwy pod drogą. Aby to zrobić, obciążano kolejno pasy drogi. Tylko na jedną stronę szosy nawieziono 20 tys. ton żwiru. Konieczne było także wykonanie dodatkowych odwiertów, by ustalić sposób poprawy osadzającego się odcinka drogi, a także przygotowanie objazdów dla ciężarówek i tirów, czego pierwotnie nie planowano. Koszt budowy 17-to kilometrowego odcinka Grajewo – Rajgród wyniósł 8.5 mln euro.

Podobny przypadek miał miejsce podczas budowy przez tereny bagiennie autostrady A2 w dolinie Warty i Neru w Wielkopolsce, gdzie osiadł około 250-metrowy odcinek, zamkniętej jeszcze dla ruchu autostrady.

Joanna Wiśniewska

## Znani o Rospudzie



FOT. WWW.PREZYDENT.PL

„W przypadku obwodnicy Augustowa należałoby dokonać małego uskoku, który ominąłby teren Rospudy, bo jest on wyjątkowy. Zmiana trasy pociągnie dodatkowe koszty i to niemałe, ale byłbym za obroną przyrody. W tym przypadku ekolodzy działają rozsądnie.”

Lech Kaczyński



FOT. WWW.PRACOWNIA.ORG.PL

„Każdy, kto ma choć trochę serca, trochę wrażliwości, powinien pojechać nad Rospudę i gdy tylko zawarczą piły, przystąpić do drzewa. Ja to zrobię na pewno. Pięknych rzeczy warto bronić wszelkimi sposobami.”

Adam Wajrak



FOT. MARIUSZ KUBIK / WIKIPEDIA

„Wajrak się przykuwa do drzewa, to i ja się przykuję! Nie wolno pozwolić, żeby budując autostradę, drogowcy wszystko po drodze tratowali (...). Nie istnieje już żadne prawo, żadne reguły? Niczego już nie możemy chronić? Przyroda jest świętością. Jeżeli na nią podniesiemy rękę, to co nas powstrzyma przed gorszymi czynami?”

Andrzej Wajda



FOT. MACIEJ PLEWINSKI

„Trzeba jednak zrozumieć, że tu nie chodzi tylko o jakąś roślinkę czy ptaszka z oryginalnym ogonkiem. Chodzi o ekosystem i przestrzeń, która raz zniszczona już nigdy się nie odbuduje.”

Prof. Andrzej Strumitko



FOT. MAGAZYN OBYWATEL

„Greenpeace robi wszystko, aby nie dopuścić do zniszczenia tych terenów, podobnie jak chroni lasy Amazonii czy Nowej Gwinei.”

Maciej Muskat

## Więcej o Rospudzie:

<http://www.pracownia.org.pl/>

<http://www.greenpeace.org/poland/kampanie/via-baltica-nie-t-dy-droga>

<http://www.viabalticainfo.org>

## Pociąg dla Rospudy

Redakcja:  
Krzysztof Rytel, Marta Panek, Melania Żalińska.  
Skład:  
Szymon Surmacz [makalu.media.pl](http://makalu.media.pl)

Organizatorzy:  
Stowarzyszenie Zielone Mazowsze  
Greenpeace Polska  
Obywateł  
Koalicja Lanckorońska  
Koleje Mazowieckie

Dofinansowanie:  
Fundacja Dzika Polska  
Publikacja wydana dzięki wsparciu  
Funduszu Inicjatyw Obywatelskich

FUNDUSZ INICJATYW OBYWATELSKICH



GREENPEACE

OBYWATEL  
www.obywatel.org.pl

Koleje  
Mazowieckie

Sfinansowanie akcji było możliwe dzięki wpływom organizatorów z 1% podatku przekazywanego organizacjom pożytku publicznego.

**Przekazując 1% swojego podatku budujesz naszą niezależność!**

Szczegóły:

[www.zm.org.pl](http://www.zm.org.pl)

[www.obywatelskiprocent.pl](http://www.obywatelskiprocent.pl)