

## Nie odstąpimy od budowy obwodnicy Augustowa

Z prof. Janem Szyszko, ministrem środowiska rozmawia Anna Biedrzycka



– Na jakich przesłankach opiera Pan przekonanie, że Europejski Trybunał Sprawiedliwości wyda korzystny dla naszego kraju werdykt w sprawie budowy obwodnicy Augustowa?

– Europejski Trybunał Sprawiedliwości przeanalizuje dokumenty dotyczące budowy obwodnicy Augustowa, z których jasno wynika, że prace nad jej budową rozpoczęły się jeszcze przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej. Jest to kluczowy argument, gdyż prawo unijne nie działa wstecz i Unia nie może ingerować w sprawy, które są poza jej kompetencjami. Dlatego nie wyobrażam sobie, by werdykt mógłby być dla Polski negatywny. ETS rozpatrywał już podobne sprawy, np. dotyczącą Austrii, i wydawał orzeczenia mówiące, że prawo unijne działa tylko w zakresie spraw toczących się w okresie, gdy dany znajduje się w strukturach Wspólnoty Europejskiej.

– Czego oczekuje Pan po ogólnopolskim referendum w sprawie budowy obwodnicy Augustowa? Czy nie zantagonizuje ono Podlasiaków z resztą kraju? Z sondaży wynika, że ponad 67% Polaków jest przeciwna budowie drogi przecinającej Dolinę Rospudy.

– Sondaże nie muszą przekładać się na wyniki głosowania, tym bardziej że wokół budowy obwodnicy Augustowa

narosło wiele mitów, podsycanych przez agresywne i mało kompetentne działania ekologów. Najpoważniejszym nieporozumieniem jest to, że budowa estakady przez Dolinę Rospudy zniszczy istniejący tam ekosystem. Otóż nie zniszczy, gdyż wybrano metodę najmniej ingerującą w środowisko przyrodnicze, a przewidziana kompensacja w wystarczający sposób zagwarantuje to, że żaden z gatunków przyrodniczych występujących w miejscu budowy nie zostanie utracony. Przyroda kieruje się swoimi prawami i potrafi współistnieć z tworzoną przez człowieka infrastrukturą. Zamierzamy więc dokończyć tę inwestycję, szanując wszystkie prawa natury.

Sądzę, że głosujący w referendum potrafią wyważyć racje między koniecznymi dla rozwoju Polski i Polaków inwestycjami, a potrzebą chronienia przyrody z pełnym poszanowaniem jej praw. Nie chodzi bowiem o to, aby cenne przyrodniczo miejsca ogrodzić i zakazać wszystkim wstępu, lecz o to, by zasoby przyrodnicze wykorzystywać dla dobra obywateli, chroniąc je równocześnie przed degradacją. Na tym polega zasada zrównoważonego rozwoju.

W moim przekonaniu referendum nie polega na głosowaniu według zasady: czy wolisz drogę, czy Rospudę w dotychczasowym kształcie. Jestem pewien, że możemy mieć i nowoczesną trasę, i Dolinę Rospudy. A wtedy nie tylko mieszkańcy Podlasia, ale wszyscy Polacy będą mogli korzystać zarówno z dogodnego transportu, jak i piękna miejscowej przyrody.

– Czy dla zachowania reputacji kraju dbającego o przyrodę nie lepiej zrezygnować z budowy tej obwodnicy, nawet jeżeli w przekonaniu rządu, części społeczeństwa i augustowian nie ma ku temu zasadniczych przeszkód? Mówi się, że niższy niż wnioskowany limit emisji CO<sub>2</sub> dla polskich firm to swego rodzaju kara za upór w dążeniu do realizacji tej inwestycji.

– Nie ma żadnych racjonalnych czy formalnych przesłanek, aby łączyć te sprawy. Polska od lat jest jednym z liderów Konwencji Klimatycznej ONZ. Sam byłem Prezydentem Konferencji Stron tej Konwencji, w przyszłym roku kolejny szczyt klimatyczny odbędzie się w Polsce. Wszystko dlatego, że jako kraj pręż-

nie rozwijający się dbamy o czystość powietrza i zachowujemy niski, nieosiągalny dla wielu innych państw, poziom emisji gazów cieplarnianych.

Jednocześnie jako kraj wymagający modernizacji, musimy zbudować sieć szybkich, nowoczesnych autostrad i dróg ekspresowych. Tym bardziej że przecież będziemy gospodarzami wielkiej imprezy sportowej i chyba każdemu Polakowi zależy na tym, aby zagraniczni turyści wywieźli z Polski piękne wspomnienia i chcieli tu wracać. Zatem protesty ludzi, którym dobro przyrody leży na sercu, lecz nie potrafią zrozumieć, że możliwe jest prowadzenie inwestycji bez niszczenia przyrody, nie mogą spowodować, że odstąpimy od realizacji obwodnicy Augustowa, a także wielu innych inwestycji w całej Polsce. Oznaczałoby to zgodę na to, aby Polska była krajem peryferyjnym, miejscem, gdzie są pięknie zachowane torfowiska, za to nie ma dróg i mostów.

– Polska zabiega o odblokowanie kilku dużych projektów transportowych, wstrzymanych przez Komisję Europejską z powodu wątpliwości co do ich wpływu na środowisko. Projekty te mają być współfinansowane z budżetu UE na lata 2004–2006, pieniądze muszą być jednak wykorzystane w ściśle określonym czasie, gdyż w przeciwnym razie przepadną. Dotyczy to np. drogi S22 z Elbląga do Grzechotek, odcinka autostrady A4 ze Zgorzelca do granicy z Niemcami czy drogowej ekspresowej S3 ze Szczecina do Gorzowa Wielkopolskiego. Z czego wynikają rozbieżności pomiędzy Polską a KE w zakwalifikowaniu pewnych obszarów do grupy chronionych?

– W tym roku, na listach obszarów „ptasich i siedliskowych” przekazanych do Komisji Europejskiej znalazły się wszystkie obszary Natura 2000, o których wyznaczenie wnioskowała Komisja Europejska, a na których realizowane będą przedmiotowe inwestycje. Dwa obszary Dzikie Las i Dolina Tywy oraz Dolna Odra, co do których nie potwierdzono ich bezsprzecznej wartości przyrodniczej, wymagają dalszych prac inwentaryzacyjnych i takie są prowadzone.

– Gdy kraje Europy Zachodniej budowały autostrady, obowiązywały mniej rygorystyczne przepisy ekologiczne. Jak

**dzis, przy zaostrzonych wymogach w tej dziedzinie, łączyć rozwój infrastruktury liniowej z ochroną środowiska? Czy może Pan wskazać przykłady zrealizowanych inwestycji, w których udało się pogodzić racje inwestorów i ekologów?**

– Ochrona siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków roślin i zwierząt oraz siedlisk i gatunków ptaków w formie sieci Natura 2000 stanowi praktyczne wdrożenie idei zrównoważonego rozwoju. Jeżeli planowana inwestycja może oddziaływać negatywnie na siedliska i gatunki, o których mowa powyżej, stosuje się odpowiednie procedury prawa polskiego, wynikające z nadrzędnych przepisów art. 6 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory, tzw. Dyrektywy Siedliskowej. Inwestycje drogowe mogą być realizowane na obszarach Natura 2000, jeżeli istnieje nadrzędny interes publiczny, nie ma dla inwestycji rozwiązań alternatywnych oraz zostanie wykonana kompensacja przyrodnicza niezbędna do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000.

Przykładem inwestycji drogowej, gdzie udało się pogodzić racje inwestorów i organizacji pozarządowych jest autostrada A2, odcinek Koło – Dąbie, w części zlokalizowana w granicach obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Pradolina Warszawsko-Berlińska i Dolina Środkowej Warty. Kolejnym przykładem może być modernizacja drogi krajowej nr 3 przebiegającej w części przez teren Wolińskiego Parku Narodowego i obszar Natura 2000, prowadzona w dwóch etapach. Etap pierwszy zakończono dwa lata temu. Obejmował on połowę trasy (ok. 1,5 km) przebiegającej przez obszar leśny. Przy ustaleniach realizacyjnych uzyskano pełne porozumienia w zakresie kompensacji przyrodniczej na rzecz ochrony przyrody parku narodowego.

**– Po tym jak najwięksi emitorzy znacznie zmniejszyli ilość wypuszczanych do atmosfery pyłów i gazów, największą bolączką środowiska naturalnego w Polsce stały się zaniedbania w zakresie czystości wód. Jednak również i pod tym względem sytuacja zaczęła się poprawiać, ponieważ na dużą skalę ruszyły inwestycje związane z budową sieci kanalizacyjnej i oczyszczalni ścieków. Jak Pan ocenia dotychczasowe efekty tego programu?**

– W Traktacie Akcesyjnym Polska zobowiązała się do wypełnienia dyrektywy dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych w kilku okresach przejściowych, z których pierwszy upłynął w grudniu 2005 r. W tym okresie mieliśmy zredukować 69% ładunku zanieczyszczeń biodegradowalnych, wymaganych do usunięcia w ściekach komunalnych, a w 2010 r. zobowiązani jesteśmy do osiągnięcia poziomu 86%.

Obecnie trwają intensywne prace nad aktualizacją Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych. Powstała w ten sposób baza danych pozwoli dokładnie wyliczyć jaki jest postęp w realizacji inwestycji w stosunku do planów z 2003 r. Warto podkreślić, że inwestycje w tym zakresie to zadania własne gminy. Zadaniem Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej jest sporządzenie planu implementacyjnego do tej dyrektywy, czyli zebranie informacji jaka gmina w jakim czasie jakiej inwestycji powinna dokonać w ramach KPOŚK.

**– Inwestycje te są w dużej części finansowane ze środków europejskich, jednak podobnie jak w przypadku dróg jest problemem z ich terminowym wydatkowaniem. Polska musi wydać rocznie ponad 1 mld euro w latach 2007–2010 na budowę drogi oczyszczalni ścieków, aby nie stracić pieniędzy z Funduszu Spójności oraz 28 mld euro z nowego budżetu 2007–2013. Czy Pańskim zdaniem uda się wykorzystać przyznane środki? Przykład warszawskiej oczyszczalni „Czajka”, której rozbudowę opóźni już dwukrotnie unieważniony przetarg, pokazuje, że nawet stolicy nie udaje się wykorzystać unijnych pieniędzy.**

– Fundusz Spójności jest ogromną szansą na rozwój i modernizację naszego kraju, dlatego należy dokładać wszelkich starań, aby te środki w pełni wykorzystać. Na przykładzie wspomnianej „Czajki” warto pokazać, że staramy się wspierać samorządy w zdobywaniu środków europejskich. Rozbudowa i modernizacja tej oczyszczalni to zadanie własne gminy w ramach KPOŚK.

Wymóg wkładu własnego samorządu dla danej inwestycji jest dla niego bardzo często znaczącym obciążeniem, dlatego poszukujemy systemowego rozwiązania kwestii finansowania KPOŚK, tak aby Polska mogła wywiązać się z unijnych zobowiązań. W związku z tym prezes KZGW złożył wniosek do ministra środowiska o powołanie międzyresortowego zespołu, który będzie się starał pomóc wypracować takie systemowe rozwiązanie. W zespole pracować będą przedstawiciele: ministra środowiska,

KZGW, NFOŚiGW, ministra budownictwa, ministra finansów i ministra rozwoju regionalnego. Przewodniczącym zespołu będzie minister środowiska, a jego zastępcą prezes KZGW. Przewidujemy, że zespół rozpocznie prace w najbliższych tygodniach. Przedstawiciele Izby Gospodarczej „Wodociągi Polskie”, Krajowej Rady Gospodarki Wodnej i Ekofun-

duszu będą mogli uczestniczyć w jego pracach.

**– Wyzwaniem dla gospodarki wodnej jest zapewnienie wystarczającego poziomu retencji, zwłaszcza jako zabezpieczenie przed powodzią i skutkami suszy. Jakie projekty infrastrukturalne mają służyć osiągnięciu tego celu?**

– Dzięki wykorzystaniu osi priorytetowej III z Funduszu Spójności istnieje ogromna szansa na pozyskanie środków dla gospodarki wodnej, jakimi jeszcze ta dziedzina nie dysponowała. Za prawidłowe zarządzanie gospodarką wodną odpowiada Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej i kwestie retencji wody traktowane są przez tę instytucję priorytetowo. Warto podkreślić, że kilkudziesięcioletnie zaniedbania w tej dziedzinie spowodowały, że większość infrastruktury wymaga odnowienia i modernizacji, ukierunkowanej na zwiększenie funkcji retencyjnych poprzez odbudowę zdewastowanych lub budowę nowych obiektów małej retencji, szczególnie ekosystemów leśnych oraz zwiększanie naturalnej retencji w dolinach rzecznych i na obszarach podmokłych.

Wszędzie tam, gdzie ma to uzasadnienie, kierowane będą środki na odtworzenie, modernizowanie zabudowy hydrotechnicznej, zwłaszcza w przypadku jej wielofunkcyjności. Podobnie w uzasadnionych przypadkach, w ramach osi priorytetowej wspierane będą przedsięwzięcia związane z realizacją wielozadaniowych zbiorników retencyjnych i stopni wodnych, a także innych urządzeń okresowo piętrzących wodę. Jednocześnie priorytetowo traktowane będą projekty dotyczące renaturyzacji, przywracające funkcjonalność przyrodniczą, hamujące odpływ wody, zwiększające naturalną retencję i bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, szczególnie tam, gdzie nie ma to wpływu na pogorszenie żeglowności rzek. Dodatkowo wspierane będą projekty prowadzące do wzrostu dyspozycyjnych zasobów wody, a także w zakresie zapobiegania i przeciwdziałania poważnym awariom i monitorowania stanu środowiska.

**– Dziękuję za rozmowę.**

