

# PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

---

*Komisja Petycji*

16.7.2007

## **SPRAWOZDANIE**

w sprawie misji informacyjnej w Polsce „Via Baltica” (Warszawa – Białystok – Augustów)

11-14 czerwca 2007 r.

Komisja Petycji

Sprawozdawcy: Thijs Berman, David Hammerstein, Martin Callanan

Komisja Petycji otrzymuje od osób prywatnych, społeczności lokalnych i stowarzyszeń wolontariackich coraz więcej petycji dotyczących ochrony środowiska naturalnego. Jest to niezwykle obiecujący sygnał szerokiego uznania społecznego dla kompetencji Unii Europejskiej w kwestii środowiska naturalnego i jego ochrony. Duża część wspomnianych petycji podważa decyzje władz publicznych dotyczące realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych, z których część może otrzymywać nawet wsparcie finansowe z Unii Europejskiej.

Unia Europejska nie dysponuje oczywiście władzą absolutną, aby narzucać swe poglądy państwom członkowskim w tej czy innej dziedzinie ani nie dąży do uzyskania takiej władzy. Unia sprawuje przyznaną jej władzę z poszanowaniem kompetencji państw członkowskich zgodnie z zasadą pomocniczości. Jednakże państwa członkowskie oraz władze regionalne i lokalne zgodnie z traktatem mają obowiązek przestrzegać przepisów uzgadnianych przez Parlament i Radę unijnych dyrektyw i rozporządzeń, które są w stosunku do nich wiążące. W przypadku nowych państw członkowskich, takich jak Polska, dotyczy to również dotychczasowego dorobku prawnego Wspólnoty.

Innymi słowy, władze państw członkowskich mogą podjąć suwerenną decyzję o potrzebie stworzenia nowych dróg lub połączeń kolejowych służących rozwojowi transportu, ułatwieniu podróży i kontaktów handlowych lub też poprawie bezpieczeństwa w transporcie. Unia Europejska może zapewnić finansowanie wnioskowane z tzw. funduszy spójności, aby wesprzeć państwa członkowskie w realizacji tych przedsięwzięć. Jednak bez względu na udział finansowania wspólnotowego lub jego brak, tego rodzaju przedsięwzięcia muszą być realizowane przy pełnym poszanowaniu prawa UE i nie mogą zagrażać nienaruszalności terenów, które – na wniosek państwa członkowskiego – zostały wyodrębnione na mocy porozumienia między UE a odpowiednim państwem członkowskim w celu zapewnienia ochrony szczególnie podatnych na zniszczenie ekosystemów.

Poprzez przyjęcie wspomnianych przepisów, zawartych przede wszystkim w dyrektywie siedliskowej, dyrektywie ptasiej, ramowej dyrektywie wodnej i innych<sup>1</sup>, uznano, że decyzje dotyczące obszarów chronionych tego rodzaju prawodawstwem nie powinny być podejmowane jednostronnie ani nie powinny być sprzeczne z obowiązującymi porozumieniami. Co więcej, zgodnie z zapisaną w prawie wspólnotowym zasadą ostrożności władze powinny powstrzymać się od działań, poprzez które mogłyby naruszyć równowagę i trwałość obszarów chronionych. W opisanych wyżej okolicznościach należy z uwagą przeanalizować warianty alternatywne.

Od 2005 r. Komisja Petycji otrzymała kilka ważnych petycji wyrażających sprzeciw wobec podjętej w styczniu 2005 r. przez polskie władze decyzji o budowie drogi ekspresowej przeznaczonej dla samochodów ciężarowych na trasie, której częścią byłyby obwodnice Białegostoku i Augustowa (w północno-wschodniej Polsce). Zdaniem składających petycję droga ta stanowiłaby poważne zagrożenie dla kilku obszarów objętych specjalną ochroną, w tym Doliny Rospudy, Puszczy Knyszyńskiej z cennymi obszarami lasów pierwotnych oraz

---

<sup>1</sup> Dyrektywa dotycząca strategicznej oceny środowiska (2004/42/WE) w zakresie oceny planów i programów. Dyrektywa dotycząca oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ) (85/337/EWG zmieniona dyrektywą 97/11/WE oraz 2003/35/WE) w zakresie oceny przedsięwzięć. Dyrektywa ptasia (79/409/EWG), dyrektywa siedliskowa (92/43/EWG) i ramowa dyrektywa wodna (2000/60/WE).

populacją żubrów, Biebrzańskiego Parku Narodowego oraz Narwiańskiego Parku Narodowego. Wspomniany wyżej proponowany odcinek drogi ma według zamierzeń władz polskich stanowić część transeuropejskiej sieci Via Baltica, łączącej Finlandię i kraje bałtyckie z innymi dużymi państwami UE poprzez Warszawę, Berlin i Budapeszt.<sup>1</sup> Już od pewnego czasu jest on przedmiotem analiz.

Ten i inny wniosek, dotyczący połączenia Litwy z Warszawą poprzez Łomżę, był zresztą analizowany przez polski rząd już w 1993 r., kiedy ówczesne Ministerstwo Ochrony Środowiska wyraziło sprzeciw wobec trasy białostockiej. Trasa łomżyńska była nazywana wariantem nr 1 (droga nr 61 o długości 307 km), zaś trasę Białystok-Augustów nazywano wariantem nr 2 (droga nr 8 o długości 335 km). Określenia te są nadal używane.

Pierwotny projekt sieci transeuropejskiej, powstały w 1996 r. w wyniku decyzji Rady Europejskiej z Essen, został rozszerzony w 2004 r. w celu uwzględnienia nowych państw członkowskich. Osiemnaście z trzydziestu obecnych przedsięwzięć priorytetowych dotyczy linii kolejowych, lecz na omawianym obszarze nie planuje się żadnego szlaku kolejowego. Władze polskie w dalszym ciągu priorytetowo traktują transport drogowy.

Rada Europejska podkreśliła konieczność zapewnienia przez kraje kandydujące zgodności z przepisami UE w zakresie ochrony środowiska naturalnego w przypadku wszelkich nowych przedsięwzięć i inwestycji poprzedzających przystąpienie, zaś Komisja jasno stwierdziła, że nowe inwestycje i przedsięwzięcia, które mogą oddziaływać na „wrażliwe przyrodniczo obszary”, powinny być zgodne z art. 6 dyrektywy siedliskowej i pozostałymi dyrektywami związanymi z tą kwestią<sup>2</sup>.

Ostateczna decyzja o przeprowadzeniu trasy Via Baltica przez Białystok, czyli z wykorzystaniem wariantu drugiego, została jednak podjęta najwyraźniej bez odpowiedniej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko naturalne i bez uwzględnienia zasad ochrony środowiska obowiązujących w Unii Europejskiej, wbrew zobowiązaniom podjętym w trakcie negocjacji przedakcesyjnych. Omawiane tereny mają status obszarów chronionych prawem krajowym i należą do sieci Natura 2000.

Zarzuty stawiane przez składających petycje zostały potraktowane poważnie przez Komisję Petycji, kiedy omawiała tę kwestię w listopadzie 2006 r. Doprowadziły one także do podjęcia działań przez Komisję Europejską, która wszczęła postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego na mocy art. 226 Traktatu i zwróciła się do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z wnioskiem o nakaz wstrzymania prac, kiedy stało się jasne, że polskie władze zamierzają przystąpić do wykonania decyzji w marcu 2007 r. Trybunał wydał nakaz dnia 18 kwietnia 2007 r., a prace zostały tymczasowo wstrzymane.

---

<sup>1</sup> Wykaz otrzymanych petycji.

<sup>2</sup> „Każdy plan lub przedsięwzięcie, które nie jest bezpośrednio związane lub konieczne do zagospodarowania terenu, ale które może na nie w istotny sposób oddziaływać, zarówno oddzielnie, jak i w połączeniu z innymi planami lub przedsięwzięciami, podlega odpowiedniej ocenie jego skutków dla danego terenu z punktu widzenia założeń jego ochrony. W świetle wniosków wynikających z tej oceny oraz bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 właściwe władze krajowe wyrażają zgodę na ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie na dany teren oraz, w stosownych przypadkach, po uzyskaniu opinii całego społeczeństwa”.

W międzyczasie polskie władze rozpoczęły w regionie przedreferendalną kampanię w omawianej kwestii, jednakże frekwencja w trakcie głosowania w dniu 20 maja br. – na poziomie 21,56% – była znacznie niższa od wymaganego progu 30% i z tego względu wynik referendum został unieważniony. Najwyraźniej większość głosujących opowiedziała się za obwodnicą Białegostoku i Augustowa, lecz zorganizowana przez jej przeciwników kampania na rzecz bojkotu referendum wydawała się równie skuteczna. Z sondaży wynika, że w skali kraju plan ten wzbudza zdecydowany sprzeciw społeczeństwa.

Komisja wygłosiła swoje oświadczenie podczas posiedzenia plenarnego w maju br. przed wyjazdem delegacji na misję informacyjną do Polski w celu odbycia spotkań ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i miejscową ludnością, której przedsięwzięcie miałyby dotyczyć.

Misja zapewniła więc polskim władzom możliwość uzasadnienia dokonanego przez nie wyboru wariantu drugiego oraz wyjaśnienia decyzji o przecięciu Doliny Rospudy oraz pozostałych obszarów chronionych. Członkowie komisji parlamentarnej mogli natomiast ocenić opinie na temat omawianej kwestii na szczeblu lokalnym i ogólnokrajowym oraz osobiście przyjrzeć się istocie problemu. Misja dała okazję stowarzyszeniom i pojedynczym osobom sprzeciwiającym się realizacji przedsięwzięcia wykazania na miejscu, jakie jest uzasadnienie dla ich sprzeciwu oraz decyzji o skierowaniu petycji do Parlamentu Europejskiego na mocy art. 194 traktatu UE.

#### **Wizyta:**

Wizyta delegacji została tak zorganizowana, by polskie władze mogły przedstawić swoje stanowisko zarówno na rozpoczęcie, jak i na zakończenie misji. Sposób jej organizacji miał również umożliwić jej członkom spotkanie ze składającymi petycje opowiadającymi się za wariantem augustowskim oraz – osobno – z jego przeciwnikami. Delegacja wysłuchała także władz lokalnych z obszarów związanych z wariantem pierwszym i wariantem drugim. Zebrano również ekspertyzy specjalistów z dziedziny ochrony środowiska oraz inżynierów, a także uwzględniono opinię Łomżyńskiej Izby Przemysłowo-Handlowej. Do programu włączono także szereg wizji lokalnych, między innymi w Dolinie Rospudy, gdzie członkowie delegacji odbyli spływ kajakami, aby zyskać niezwykle ważny ogląd miejsca pod względem wrażeń wizualnych i panującej tam atmosfery, aby mogli m.in. zaobserwować niektóre rzadkie i chronione gatunki ptaków, fauny i flory, z których Dolina Rospudy jest znana na całym świecie. Wzdłuż brzegów obserwowano bobry i ich żeremia oraz położone w pobliżu miejsce lęgowe orlika krzykliwego.

Być może warto zauważyć, że nie była to pierwsza wizyta delegacji Parlamentu Europejskiego na tym terenie. W czerwcu 2005 r. obszar ten odwiedziła delegacja Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, a przekaz odebrany przez nią wówczas jest zaskakująco podobny do wrażenia, jakie dwa lata później odniosła wyżej wspomniana delegacja. Na zakończenie sprawozdania komisja parlamentarna wskazała cztery kwestie wymagające monitorowania, z których czwarta ma charakter najbardziej ogólny:

- Jakie są główne zalety i wady dwóch najważniejszych wariantów trasy, w szczególności znaczenie połączenia z Białymstokiem, oraz rzeczywiste

oddziaływanie na środowisko związane z przecięciem czterech obszarów ochrony przyrody ujętych w wariantcie białostockim<sup>1</sup>?

W celu wyjaśnienia tej kwestii ogólnej oraz dalszego omówienia powodów uzasadniających wybór trasy delegacja odbyła niezwykle pouczające spotkanie z Barbarą Kondrat, podsekretarz stanu w polskim Ministerstwie Transportu, i kilkoma wysokimi rangą urzędnikami. Pani podsekretarz podkreśliła, że ogólna strategia władz polega na poszukiwaniu równowagi między inwestowaniem w polską infrastrukturę a ochroną środowiska naturalnego, jednakże budowa trasy Białystok-Augustów jest sprawą pilną, gdyż środki finansowe muszą zostać wykorzystane do 2012 r. Przyznała ponadto, że wynikające z braku odpowiednich danych niedoinwestowanie sieci kolejowej doprowadziło do większego skoncentrowania się na transporcie drogowym.

Członkowie delegacji otrzymali od ministerstwa dokumentację zawierającą opinie powołanych przez rząd ekspertów, którzy byli również obecni podczas spotkania.

Pewien ogład sprzecznych opinii, które przedstawiono, można uzyskać na podstawie poniższych fragmentów:

*„Przeprowadzenie obwodnicy przez tereny leśne jest korzystne, gdyż zapewni to odbiór spalin, co oznacza ich zatrzymanie w wąskim pasie leśnym. Wybudowanie ruchliwej trasy wśród pól, łąk i pastwisk oznacza ludobójstwo, zbrodnię przeciwko ludności zamieszkującej wioski i miasteczka, a pośrednio przeciwko mieszkańcom miast, którzy w efekcie będą spożywać skażoną żywność”* (prof. H. Tomaszewicz, Uniwersytet Warszawski).

*„(...) mimo że budowa obwodnicy Augustowa wzdłuż trasy proponowanej przez projektantów spowoduje pewne zniszczenia w przyrodzie Puszczy Augustowskiej, będą one bardzo niewielkie, nie będą stanowiły zagrożenia dla rzadkich, zagrożonych wyginięciem gatunków i będą oddziaływały głównie na las (...), nie wywoła ona zmian w warunkach wodnych torfowiska (...), nie stanowi zagrożenia dla priorytetowych gatunków roślin w Dolinie Rzeki Rospudy (...). Inna trasa obwodnicy przeprowadzona na dłuższym dystansie doprowadziłaby też do większego zanieczyszczenia powietrza spalinami i do zwiększenia liczby zwierząt ginących pod kołami samochodów (...)”*. (Prof. A. Sokołowski, kierownik Zakładu Lasów Naturalnych w Białowieży).

Urzednicy, z którymi spotkali się uczestnicy delegacji, byli wyraźnie nieprzygotowani do analizy tras alternatywnych, na przykład wariantu pierwszego, i w pogardliwy sposób wypowiadali się o zwolennikach opcji łomżyńskiej. Twierdzili, że jest to próba sił między władzami a ekologami oraz że jeżeli pozwoli się ekologom na zablokowanie tego mostu i wiaduktu, wówczas będą mogli zablokować cały program budowy dróg, a władze nie zdołają wydać na czas wszystkich środków.

Delegacja podkreśliła, że nikt nie kwestionuje potrzeby poprawienia stanu infrastruktury drogowej i kolejowej w Polsce, w szczególności w regionie podlaskim. Zazaczyła również,

---

<sup>1</sup> Streszczenie: Delegacja komisji ENVI na Litwę i do północno-wschodniej Polski, 15-17 czerwca 2005 r. Członkowie: Frieda Brepoels, Åsa Westlund, Margrete Aukén, Johannes Blokland, Marios Matsakis. Patrz strona internetowa komisji ENVI.

że środków unijnych nie można przeznaczać na szlaki komunikacyjne, które nie są zgodne z prawem UE. Władze nie umiały odpowiedzieć na uwagę delegacji, że nawet specjalizująca się w doradztwie firma Scott Wilson, która na zlecenie polskich władz zbadała omawianą kwestię, zaapelowała o wybranie innego wariantu.

Wyraźnie widać, że sprzeciw wobec wariantu przebiegającego przez Dolinę Rospudy nie dotyczy wyłącznie ekologów; ciężar przeszłości i długi czas, jakiego kolejne polskie rządy potrzebowały na podjęcie oficjalnych decyzji, stanowi przeszkodę dla ponownego przeanalizowania różnych wariantów trasy.

Spotkanie w Ministerstwie Środowiska było znacznie mniej owocne, zaś szefowa Gabinetu Politycznego Ministra wydawała się zdecydowanie niedoinformowana co do formy i treści przedmiotowych dyrektyw środowiskowych. Wyraziła także pogląd, jakoby naturalne bogactwo Doliny Rospudy zostało stworzone przez człowieka oraz że proponowany plan drogi, przecinający dolinę w jej najszerszym punkcie, wyrządzi mniejsze szkody i wywoła mniejsze zakłócenia w korytarzach migracyjnych ssaków, ptaków i na terenach podmokłych niż możliwość budowy znacznie krótszego mostu we wsi Chodorki, proponowana w ramach trasy alternatywnej.

Zachowanie wiceministra było również zaskakująco lekceważące; przywiązywał on niewielką wagę do faktu oznaczenia Doliny Rospudy i pozostałych terenów jako obszarów Natura 2000 i wydawał się nieświadom, a przynajmniej nie wypowiadał się na temat oceny dokonanej przez Państwową Radę Ochrony Przyrody, zgodnie z którą w wariantcie zakładającym most w zwężeniu doliny w Chodorkach w kwestii migracji zwierząt „*istnieją lepsze możliwości do skutecznego rozwiązania tego problemu*”.<sup>1</sup> Zdaniem Rady największym walorem wariantu „przez Chodorki” jest fakt, że zapewnia on nienaruszalność torfowiska Rospudy – najcenniejszego waloru przyrodniczego. Jest to zbieżne z wynikami innych najnowszych badań, w których podkreśla się wyjątkowe znaczenie szczególnych cech torfowisk i mokradeł dla populacji ptaków i owadów traktowanych przez UE jako gatunki zagrożone.<sup>2</sup>

Następnie delegacja udała się do Białegostoku, gdzie istotnie zaobserwowała wpływ nasilonego ruchu na głównej trasie Warszawa-Białystok, mającej na niektórych odcinkach postać trzypasmowej drogi ekspresowej, w efekcie niezwykle niebezpiecznej.

Delegacja odbyła niezwykle pożyteczną dyskusję podczas spotkania z marszałkiem województwa podlaskiego, prezydentem miasta Białegostoku i innymi urzędnikami. Prof. A. Sokołowski przedstawił prezentację, w której m.in. zwrócił uwagę na poważne problemy komunikacyjne w Augustowie, wynikające ze zwiększenia transportu towarowego. Pojawiło się też kilka kwestii dodatkowych, które zasługują na uwzględnienie, gdyż nieco lepiej pokazują motywy decyzji rządu. Na przykład zdaniem prof. Sokołowskiego w ramach opcji forsowanej przez organizacje pozarządowe trasa przebiegałaby przez 900 prywatnych działek i wymagałaby „wyburzenia gospodarstw”. Stwierdził on, że wariant rządowy przebiega przez inne tereny, w tym przez obszary Natura 2000, lecz jego zdaniem przypadek

<sup>1</sup> Państwowa Rada Ochrony Przyrody: „Opinia w sprawach związanych z obwodnicą Augustowa” Warszawa, 5 marca 2007 r.

<sup>2</sup> Rospuda Valley Survey 2007; EU Habitat Directive Polish Red list species. European Biodiversity Survey.

ten należy uznać za wyjątkowy, gdyż „obszary Natura 2000 zostały wyznaczone zbyt pośpiesznie, bez uwzględnienia konsekwencji dla infrastruktury”.

Generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad podczas tego samego spotkania skoncentrował się na kwestii korytarza transeuropejskiej sieci transportowej, a następnie wspominał o poważnych problemach w zakresie bezpieczeństwa na drodze N8, na której w 2006 r. doszło do 47 wypadków śmiertelnych. Zwrócił on uwagę nie tylko na pilną potrzebę zbudowania drogi Via Baltica, lecz ogólnie również szybkiej poprawy istniejącej infrastruktury drogowej w północno-wschodniej Polsce ze względu na znaczne nasilenie ruchu oraz bardzo wysokie wskaźniki wypadków drogowych na obecnych, niedostatecznie utrzymanych drogach. Podkreślił także kluczowe znaczenie budowy obwodnic wokół miast, przez które przechodzi obecnie ruch tranzytowy o dużym natężeniu, nie tylko wokół Augustowa, lecz również Wasilkowa i Sztabina. W kwestii dwóch alternatywnych tras Via Baltica, tzn. Warszawa-Białystok-Augustów-Suwałki oraz Warszawa-Łomża-Grajewo-Suwałki, podkreślił, że ważną konsekwencją pierwszego szlaku jest połączenie z Białymstokiem, który jest zdecydowanie największym miastem północno-wschodniej Polski. Wyraźnie opowiedział się za przebiegiem trasy przez Dolinę Rospudy, twierdząc, że w wariantach alternatywnym przetnie ona wiele okolicznych gospodarstw rolnych.

Z kolei prezydent Białegostoku wygłosił niezwykle emocjonalne oświadczenie, twierdząc, że dzieci jego miasta giną pod kołami europejskich ciężarówek, zaś mieszkańcy mają już dość biurokracji i blokad, i chcą, aby obwodnica została wybudowana jak najszybciej.

Członkowie delegacji zapewнили władze Białegostoku, że w pełni rozumieją i popierają starania o rozwiązanie uciążliwych problemów komunikacyjnych w miastach, lecz że nie można przenieść tego obciążenia z terenów miejskich do stref przyrodniczych objętych ochroną. Delegacja podkreśliła również, że należy z większą uwagą przeanalizować opcję Rail Baltica jako jednego z możliwych rozwiązań polityki transportowej oraz sposobu na pobudzenie gospodarki tego regionu.

W Augustowie spotkanie z burmistrzem i mieszkańcami miasta, z których niektórzy podpisali się pod petycją wyrażającą poparcie dla obwodnicy na drodze N8, miało równie emocjonalny charakter, gdyż ich zdaniem czekają już o wiele za długo na „swoją drogę”, która powinna zostać zmodernizowana, tak aby spełniała najnowsze normy bezpieczeństwa. Mieszkańcy byli przekonani, że decyzja została podjęta na długo przed przystąpieniem Polski do UE, i obecnie są zaskoczeni faktem, że nie pozwala się im na wybudowanie drogi. Domagają się jak najszybszej zmiany tras przejazdu samochodów ciężarowych, gdyż droga przebiegająca przez miasto jest szczególnie niebezpieczna, zaś zwiększenie transportu ciężarowego stało się niezwykle uciążliwe dla miejscowych mieszkańców, a w szczególności stanowi zagrożenie dla dzieci i osób starszych.

Zaskakujący jest wyraźny brak podstawowych planów bezpieczeństwa ruchu drogowego ze strony samego miasta Augustowa, mimo że dąży ono do budowy obiektów uzdrowiskowych i turystycznych. Burmistrz miasta zdecydowanie stwierdził, że nie interesują go – jak to określił – rozwiązania tymczasowe, natomiast brakuje innych działań służących rozwiązaniu problemu znacznego nasilenia ruchu samochodów ciężarowych przejeżdżających przez Augustów. Zdaniem delegacji argument ten jest nie do przyjęcia, gdyż odpowiedzialne władze polityczne powinny podjąć natychmiastowe działania w celu poprawy bezpieczeństwa

na drogach, nawet gdyby miało to być rozwiązanie tymczasowe. W każdym razie tego rodzaju działania nie wpłynęłyby w żaden sposób na ostateczny wybór trasy drogi ekspresowej Via Baltica i pod wieloma względami kwestia ta nie jest nawet bezpośrednio związana ze strategiczną decyzją o wyborze wariantu pierwszego lub drugiego.

Rodzi się pytanie, czy nie doszło tu do pomieszenia uzasadnionych miejscowych oczekiwań dotyczących poprawy programów budowy dróg wokół Augustowa i Białegostoku z kwestią strategicznego szlaku Via Baltica, który ma połączyć kraje bałtyckie z Warszawą i resztą Europy.

Okazuje się, że jednym z powodów nasilenia ruchu przez Białystok i Augustów było niewystarczające przygotowanie alternatywnej trasy łomżyńskiej do przyjęcia samochodów ciężarowych, toteż kierowcy w praktyce nie mają innej możliwości pokonania tej trasy niż przez dłuższy odcinek augustowski.

Podczas szeregu spotkań delegacji ze składającymi petycje wyrażającymi sprzeciw wobec trasy przebiegającej przez Białystok i Augustów, m.in. Ogólnopolskim Towarzystwem Ochrony Ptaków, WWF Polska, CEE Bankwatch oraz Birdlife International, członkowie delegacji uzyskali bezpośredni opis istotnych i nieodwracalnych szkód, jakie trasa N8 spowoduje dla jedyne w Europie zachowanego dotąd obszaru lasów pierwotnych i torfowisk, mokradeł i terenów bagiennych, a także dla zamieszkujących je różnorodnych gatunków dużych ssaków, w tym żubrów, łosi, rysi i wilków. (Wszystkie zostały wymienione w załączniku II do dyrektywy siedliskowej.) Warunki ekologiczne na tym obszarze uległy niewielkim przekształceniom od czasów średniowiecznych pomimo ogromu tragedii, jakich doświadczyła miejscowa ludność podczas okupacji niemieckiej i radzieckiej. Istotnie w całej swej historii region podlaski był często przedmiotem sporów jako region przygraniczny, przed którym dopiero teraz rysuje się pewniejsza i bardziej dostatnia przyszłość.

Unowocześnienie drogi do Białegostoku oraz budowa jej nowych odcinków omijających Augustów i – zgodnie z planem władz – przecinających Dolinę Rospudy doprowadzi do znacznego zmniejszenia rzeczywistego obszaru siedlisk i spotęguje rozdrobnienie szczególnie narażonych populacji zwierząt, zwiększając tym samym ryzyko ich wyginięcia, oraz wywrze szczególnie duży wpływ na szlaki migracyjne większych ssaków. W opracowaniu Instytutu Ochrony Przyrody Polskiej Akademii Nauk przedstawiono poważne zagrożenia dla korytarzy umożliwiających zwierzętom rozprzestrzenianie się.<sup>1</sup> Spowoduje to również daleko idące zmiany w siedliskach słodkowodnych poprzez większe zanieczyszczenie oraz spływanie z dróg wody zanieczyszczonej w długim okresie zimowym solą i substancjami chemicznymi stosowanymi do usuwania oblodzenia. Doprowadziłoby to do zniszczenia znacznych części torfowisk, czynnych torfowisk wysokich oraz torfowisk alkalicznych.

Dodatkowo odcinek drogi, który według planów ma przebiegać przez Dolinę Biebrzy – obszar objęty projektem ochrony LIFE finansowanym ze środków UE – będzie miał destrukcyjny wpływ na 10 gatunków ptaków wymienionych w załączniku 1 do dyrektywy ptasiej.

---

<sup>1</sup> W szczególności dla połączeń między Puszcą Augustowską i Knyszyńską a Bagnami Biebrzańskimi i innymi obszarami przyrodniczymi położonymi na zachód od omawianych terenów. Zablokowanie korytarzy stworzy dodatkową przeszkodę dla naturalnego rozprzestrzeniania się populacji żubra, wilka i rysia.

Składający petycje przedstawili istotne argumenty przemawiające za wyborem trasy alternatywnej, przebiegającej przez Łomżę, której zaletą jest niemal całkowite ominięcie obszarów uznawanych za wrażliwe lub objętych specjalną ochroną. (Mapa pokazująca trasę alternatywną w załączeniu.) Szlak alternatywny, szczegółowo wyjaśniony przez przedstawiciela SISKOM – grupy zajmującej się inżynierią drogową – łączyłby się z planowaną obwodnicą Suwałk w Chodorkach na północnym krańcu Doliny Rospudy, którą przecinałby w tym miejscu z wykorzystaniem normalnych technik konstrukcji mostów zamiast bardziej kosztownych i niesprawdzonych technik proponowanych dla przecięcia doliny w dolnym jej punkcie, wymagającego wpuszczenia 123 betonowych słupów w podmokły teren. Przedstawiciel SISKOM zgodził się z Radą Ochrony Przyrody, że przeprawa w okolicy Chodorek, którą obejrzeliby członkowie delegacji, spowoduje znacznie mniejsze zakłócenia w korytarzach migracyjnych. Jego zdaniem pozwoli to ochronić 24 hektary lasu i zapobiec zniszczeniu obszaru Natura 2000.

Zwolennicy trasy rządowej wysunęli wobec składających petycje szereg oskarżeń, w tym dotyczących planowanego zniszczenia 900 domów i gospodarstw. Składający petycję bronili swojego wyboru, podkreślając, że przy wyborze wariantu alternatywnego, biegnącego równoległe do istniejącej drogi w pobliżu linii wysokiego napięcia, konieczne byłoby wyburzenie jedynie dwóch domów. Z uwagi na mniej liczne przeszkody naturalne koszt rozwiązania alternatywnego – jak podkreślają – byłby niższy, a czas budowy drogi – krótszy.

Władze miast położonych przy trasie wariantu alternatywnego, w tym prezydent Łomży i prezydent Ostrołęki, którzy również spotkali się z delegacją, są zwolennikami trasy wzdłuż drogi nr 61, podobnie jak miejscowa Izba Przemysłowo-Handlowa, która przeprowadziła ankietę wśród firm spedycyjnych, które będą w największym stopniu korzystać z korytarzy tranzytowych Via Baltica. Ponad dwie trzecie z nich opowiedziało się za krótszym wariantem łomżyńskim, zamiast trasy Białystok-Augustów. Ich zdaniem celowo zamknięto tradycyjny szlak transportowy dla samochodów ciężarowych, zmuszając ich do korzystania z dłuższej trasy białostockiej i stawiając w ten sposób przed faktem dokonany.

### **Wnioski:**

Budowa strategicznej sieci drogowej Via Baltica w Europie Środkowej i Północno-Wschodniej jest niezbędna dla zapewnienia spójności gospodarczej i społecznej na przestrzeni całej Unii Europejskiej. Z uwagi na szybko zwiększający się wolumen transportu jest jednak jasne, że jeszcze ważniejszym priorytetem powinny stać się lepsze połączenia kolejowe ze względu na związane z nimi korzyści długoterminowe. W dużej mierze jest to kwestia priorytetów państw członkowskich, lecz powyższy kierunek zyskał poparcie ze strony UE.

Należy przy tym przestrzegać postanowień traktatu. *Pacta sunt servanda*. Przedsięwzięcia budowlane realizowane przez państwa członkowskie muszą być zgodne z unijnymi przepisami. Na początku bieżącego roku, dnia 21 marca 2007 r., Komisja Europejska skierowała sprawę projektu budowy drogi Via Baltica do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Zdaniem Komisji powyższy projekt w kształcie przyjętym przez polskie władze byłby sprzeczny z ważnymi unijnymi przepisami dotyczącymi ochrony środowiska naturalnego.

W trakcie misji informacyjnej Komisji Petycji PE potwierdzono, że projekt budowy drogi Via Baltica w obecnie proponowanym kształcie przecinałby niezwykle wrażliwe obszary sieci Natura 2000. Przedsięwzięcie przewiduje naruszenie obszarów specjalnej ochrony wyznaczonych przez polskie władze zgodnie z dyrektywą w sprawie ochrony dzikiego ptactwa. Proponowana trasa przecinałaby również obszary proponowane jako tereny mające znaczenie dla Wspólnoty na mocy dyrektywy siedliskowej oraz obszary, które mają zostać zgłoszone do Komisji w ramach propozycji ich oznaczenia jako tereny mające znaczenie dla Wspólnoty.

Zdaniem wszystkich międzynarodowych ekspertów, którzy odwiedzili Dolinę Rospudy i przeprowadzili badania w terenie, trudno przecenić wartość tej doliny jako unikatowego obszaru lasów bagiennych, aktywnych torfowisk wysokich i torfowisk alkalicznych. Dolina Rospudy zachowała swój kształt przez tysiące lat, w czasie których doszło do stopniowego nagromadzenia się 14 metrów osadów. Badacze znaleźli tu 17 wpisanych na czerwoną listę (rzadkich lub zagrożonych) gatunków, dla których Dolina Rospudy jest naturalnym siedliskiem. Tak wysoka ich liczba na tak małym obszarze jest zjawiskiem niespotykanym nigdzie indziej w Unii Europejskiej. Zdaniem wspomnianych ekspertów jakakolwiek zmiana w strukturze hydrologicznej, na przykład budowa drogi, spowoduje nieodwracalne szkody. Ponadto droga ta miałaby zgodnie z projektem przecinać dwa inne rezerваты przyrody położone w pobliżu Białegostoku, co przyczyniłoby się do dalszego rozdrobnienia siedlisk przyrodniczych.

Polskie władze nie przekonały uczestników misji informacyjnej, że warianty inne niż obecny projekt budowy drogi zostały przeanalizowane w sposób odpowiedni i obiektywny. Przeciwnicy projektu budowy drogi przecinającej Dolinę Rospudy starali się zwrócić uwagę kolejnych ekip rządowych na ryzyko naruszenia europejskich przepisów z zakresu ochrony środowiska naturalnego. W reakcji na te działania są oni zastraszeni i systematycznie oczerniani. Przebiegająca przez Łomżę trasa alternatywna powinna zostać przeanalizowana bardziej dokładnie, choć w trybie pilnym i w sposób obiektywny; nie powinna też być odrzucana przez polskie władze ze względów politycznych i dla wątpliwych powodów ekonomicznych, uzasadnianych często argumentami opierającymi się na ewidentnie nieprawdziwych i wprowadzających w błąd danych.

Mimo że podjęcie decyzji w sprawie tej kwestii należy do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, uczestnicy misji informacyjnej są zdania, że polskie władze najwyraźniej naruszyły art. 6 ust. 2 dyrektywy 92/43 (dyrektywa siedliskowa), zatwierdzając projekt budowy drogi przez Dolinę Rospudy. Dyrektywa została przyjęta w celu „uniknięcia na specjalnych obszarach ochrony pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków, jak również w celu uniknięcia niepokojenia gatunków, dla których zostały wyznaczone takie obszary, o ile to niepokojenie może mieć znaczenie w stosunku do celów niniejszej dyrektywy”<sup>1</sup>. Z pewnością budowa tego rodzaju drogi oznaczałaby istotne naruszenie i pogorszenie stanu Doliny Rospudy, gdyż wyrządzone w niej szkody byłyby znaczne i nieodwracalne.

---

<sup>1</sup> W kwestii celów brzmienie dyrektywy jest jednoznaczne. Celem jest (art. 2 ust. 1 i ust. 2) „przyczynienie się do zapewnienia różnorodności biologicznej poprzez ochronę siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory

Nie ma najmniejszych wątpliwości co do niechęci polskich władz w kwestii udzielenia poparcia dla alternatywnej, biegnącej bezpośrednio trasy – nawet jeżeli oczekiwana strategiczna ocena oddziaływania potwierdzi ten wariant – choć niechęć ta nie została należycie uzasadniona przez władze, z którymi delegacja odbyła spotkania. Przedstawianym przez nie argumentom brakowało spójności i wiarygodności.

Podczas jednego z otwartych spotkań pojawiły się opinie, że społeczeństwo nie otrzymuje pełnych informacji i że władze podają mediom dane wprowadzające w błąd. Członkowie delegacji również odnieśli wrażenie, że władze niekiedy wprowadzały ich w błąd.

Faktem jest, że nie przedstawiono żadnych przekonujących argumentów za wyborem wariantu Białystok-Augustów. Najbardziej prawdopodobne uzasadnienie przedstawione delegacji wynikało z faktu, że decyzja w sprawie przebiegu trasy zapadła przed przystąpieniem Polski do UE, jednakże nawet ten argument nie jest do końca pewny, gdyż mimo wcześniejszego sporządzenia planów finansowanie stało się możliwe jedynie dzięki członkostwu w UE. Polskie władze same wspomniały, że decyzja została podjęta w styczniu 2005 r. (mimo że nie przeprowadzono wówczas strategicznej oceny oddziaływania), zaś pozwolenia na budowę zostały wydane w 2006 r. i 2007 r. po odrzuceniu przez Najwyższy Sąd Administracyjny skarg przeciwko realizacji przedsięwzięcia.

Najwyraźniej mamy tu do czynienia z problemem natury systemowej, który utrzymuje się w przypadku tego przedsięwzięcia już od kilku lat, powodując nieuzasadnione opóźnienia, a jednocześnie blokując możliwość racjonalnego rozpatrzenia opcji alternatywnych. Gdyby zatwierdzono wariant oparty na drodze 61 Łomża-Chodorki, wówczas ruch tranzytowy przez Białystok i Augustów zostałby z pewnością zmniejszony, a wrażliwe ekosystemy – zachowane. Właściwe plany zagospodarowania przestrzennego w Białymstoku i Augustowie powinny zagwarantować większe bezpieczeństwo na drogach oraz budowę nowych dróg lokalnych ułatwiających ruch turystyczny oraz transport towarowy z wykorzystaniem samochodów dostawczych średniej wielkości.

Gdyby władze polskie zwróciły się do Komisji Europejskiej o wsparcie dla tego rodzaju działań, wówczas – zdaniem delegacji – Komisja powinna pilnie zająć się tego rodzaju wnioskiem. Wariant polegający na skierowaniu korytarza tranzytowego Via Baltica przez Łomżę wzdłuż drogi nr 61 powinien być w pełni zgodny ze znaczną poprawą ruchu drogowego w Augustowie i Białymstoku.

### **Zalecenia:**

1. jest zdania, że alternatywna trasa: Łomża-Chodorki-Suwałki jest w przypadku projektu korytarza transportu drogowego Via Baltica jedynym odpowiednim wariantem pozwalającym uniknąć nieodwracalnych szkód na unikatowych i cennych obszarach objętych ochroną na mocy wymienionych w niniejszym sprawozdaniu unijnych dyrektyw dotyczących ochrony środowiska naturalnego; apeluje do polskich władz o wstrzymanie budowy i związanego z nią zniszczenia Doliny Rospudy oraz innych obszarów chronionych, a także o zachowanie

---

*na europejskim terytorium państw członkowskich, do którego stosuje się Traktat. (...) zachowanie lub odtworzenie, we właściwym stanie ochrony, siedlisk przyrodniczych oraz gatunków dzikiej fauny i flory ważnych dla Wspólnoty”.*

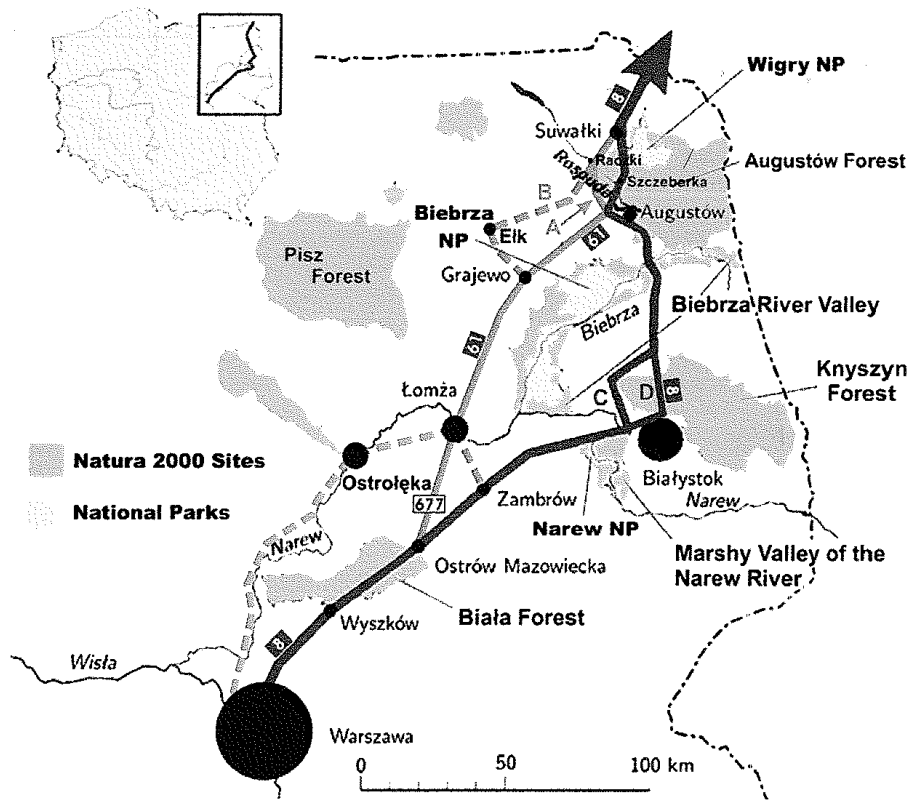
równowagi ekologicznej w regionie;

2. wzywa Komisję Europejską do bezzwłocznego zapewnienia pomocy polskim władzom poprzez wsparcie finansowe umożliwiające im podjęcie niezbędnych decyzji o poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym na szlakach wokół Białegostoku i Augustowa;

3. jest zdania, że finansowanie Via Baltica ze środków UE powinno zostać przyznane w północno-wschodniej Polsce pod warunkiem, że jej trasa zostanie wybrana na podstawie właściwie przeprowadzonej strategicznej oceny środowiska, w zgodzie z duchem i literą europejskich dyrektyw, a także mając na uwadze zasadę ostrożności;

4. zaleca bezzwłoczne zapewnienie wsparcia UE dla kolejowego transportu towarowego i pasażerskiego między Finlandią i państwami bałtyckimi a Warszawą w celu zmniejszenia ruchu w korytarzach drogowych w omawianym regionie;

5. apeluje do władz lokalnych i regionalnych o opracowanie trwałych wariantów transportowych i komunikacyjnych, które eksponowałyby walory przyrodnicze tego terenu oraz wspierałyby unikatowe i piękne warunki naturalne z korzyścią dla miejscowej ludności, rozwoju gospodarczego i turystyki.

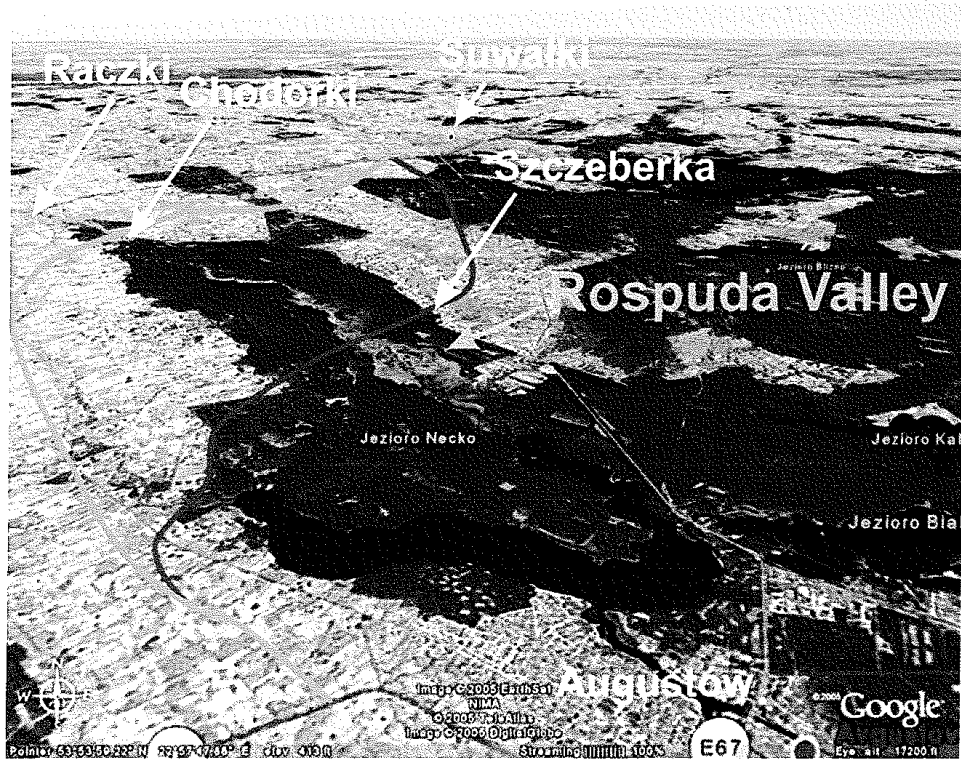


Routes of the Via Baltica options (extension of map by Tomasz Cofita)

**Symbols:**

- A - alternative variants of the bypass of Augustów, routed north from Uroczysko Święte Miejsce (Sacred Place) through Chodorki (SISKOM) or Raczki. It would also enable bypassing the Augustów Forest with the Valley of Rospuda. Unfortunately, the decisions and actions taken by the authorities so far lead to building the bypass of Augustów right through the centre of the Valley of Rospuda near the Szczeberka (red line), which would mean routing the Via Baltica through the Augustów Forest
- B - Suwałki-Raczki-Kalinowo-Elk expressway, according to the Zoning Plan of the commune of Raczki from 1993. The plan includes a bypass of Raczki and a bridge over Rospuda between Raczki and Dowspuda
- C - a section bypassing the Knyszyn Forest, whose construction was promised years ago by the General Management of State Roads and Highways (GDDKiA), but so far even its course in the locality of specific towns and villages has not been planned
- D - modernisation works are being conducted here; construction of a bypass of Wasilkowo is officially planned as a part of the Via Baltica project

Via Baltica - a map



The Augustów Bypass - options

List of meetings  
PETI delegation to Poland

## **Tuesday, 12 June 2007**

### **Meeting in Transport Ministry**

Barbara Kondrat, Undersecretary of State  
Andrzej Maciejewski, spokesman  
Zbigniew Kotlarek, General Director for National Routes and Highways  
Katarzyna Maranda, chief of Environment Department in National Routes and Highways Directorate

### **Meeting in Environment Ministry**

Andrzej Szweda-Lewandowski, vice-minister  
Joanna Szczepańska, chief of the Political Cabinet of the Minister  
Małgorzata Piwińska, chief of Department for Natura 2000 and National Parks  
Łukasz Oprawski, Political Cabinet

### **Meeting with petitioners**

Jan Jakiel, SISKOM Association

### **Meeting with Białystok authorities**

Dariusz Piontkowski, Marshall of Podlaskie voivodship  
Tadeusz Truskolaski, Mayor of Białystok  
Antoni Pełkowski, Mayor of Wasilków  
dr Włodzimierz Kwiatkowski, expert Politechnika Białostocka  
Ewa Welc, director of the Infrastructure Department, Podlaskie voivodship  
Roman Kalski, Polish Birds Protection Association

## **Wednesday 13 July 2007**

### **Meeting with petitioners (canoe trip)**

Małgorzata Znanińska, OTOP  
Andrzej Kamocki, Politechnika Białostocka  
Anna Roggenbuck, Polska Zielona Sieć (Polish Green Network)  
Tomasz Tumiel,  
Adam Bogdan, Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot (Workshop for All Beings)  
Noria Selva, Polska Akademia Nauk (Polish Sciences Academy)  
Filip Jarzombkowski, Stowarzyszenie Chronić Mokradła (Save Marshes Association)

### **Meeting with Augustów authorities and citizens:**

Leszek Cieślik, Mayor of Augustów  
prof. Aleksander Sokołowski, expert  
Bogdan Dyjuk, representant of Augustów By-pass Support Committee  
Andrzej Chmielewski, MP Samoobrona

Zbigniew Buksiński, Augustów Commune  
Marek Motybel, Nowinka Commune  
Roman Fiedorowicz, Raczki Commune  
Tadeusz Dragiewicz, Sztabin Commune

**Meeting with Łomża and Elk mayors, Białystok**

Jerzy Brzeziński, Mayor of Łomża  
Marcin Sroczyński, vice-Mayor of Łomża  
Edward Łada, Piątnica Commune  
Jacek Nowakowski, Łomża Commune  
Andrzej Zaremba, Śniadowa Commune  
Stanisław Kubel, Ostrołęka County  
Maciej Zajkowski, President of Trade and Industry Chamber

**Thursday 14 July 2007**

**Meeting in Environment Ministry**

Agnieszka Bolesta, Undersecretary of State  
prof. Aleksander Sokołowski, expert  
Roman Kalski Polish Birds Protection Society  
Irena Mazur, chief of Department of Nature Interaction Analyses (Departament Ocen  
Oddziaływania na Środowisko)  
dr Włodzimierz Kwiatkowski, expert Politechnika Białostocka

**Meeting with petitioners**

Przemek Chylarecki, OTOP  
dr Marta Majka Wiśniewska, WWF Polska

EUROPEAN PARLIAMENT

COMMITTEE ON PETITIONS

---

**FACT FINDING MISSION TO POLAND**  
**"VIA BALTICA"**  
( WARSZAWA-BIALYSTOK-AUGUSTOW)

**11-14 JUNE 2007**

(Authorisation of the Bureau: 12 February, 2007)

(Draft 6)

**PARTICIPANTS**

**Members:** Mr Thijs BERMAN (Leader of the delegation) (PES, NL)  
Mr David HAMMERSTEIN MINTZ (Greens, Spain)  
Mr Martin CALLANAN (EPP-ED, UK)

**Ex-officio Member:** Marcin LIBICKI - Chairman (UEN, Poland)  
Barbara KUDRYCKA - (EPP, Poland)

**Secretariat:** Mr David LOWE, Head of Secretariat  
Ms Karen Lone CHIOTI Administrator

**EP Office, Warsaw:** Piotr WOLSKI Press Officer

**Political Group Staff:** Mr Kjell SEVON (Greens)  
Mr Witold ZIOBRO (UEN)

**Interpreters:** A GILLIES PL/EN  
W SKOWRONSKI PL/EN  
P PASTUSZKO PL/EN

**EP Delegation phone number: 00 32 498 983593.**

The objective of the mission is to investigate, with all interested parties, the situation regarding the planned route for the "Via Baltica" in the north-eastern region of Poland near Bialystok and Augustow, and the conformity of the existing plans with EU Directives, notably concerning the environmental impact of the project. The mission is organised resulting from the right to petition the European Parliament, granted under Article 194 of the EU Treaty.

### PROGRAMME

Monday, 11 June

Departure Brussels at 16.25 - Arrival **Warszaw** at 18.35

*Overnight:* Warsaw                      Hotel Sheraton.

Tuesday, 12 June

9.00                      Departure from Hotel

9:30                      Meeting with National authorities - Transport Ministry

10.15                     Meeting with National authorities - Environment Ministry

11:00                     Petitioners in EP Office - Warsaw

*(Mr Jan Jakiel, President of SISKOM & Rep of Scott-Wilson Ltd)*

12:00                     Lunch

Departure from Warsaw by minibus to **Bialystok** (arrival around 16:30)

16:30                     Meeting with local/regional authorities.

*Mr Dariusz Piontkowski, Marshall of the Podlaskie Region.*

*Mayor of Bialystok, Mayors of Wasilków,*

*and invited experts and senior officials.*

*Petitioners in favour of planned route.*

*(Ms M Szumarska, Ext Relations Unit, Marshal's Office to coordinate)*

18:00                     Discussions with petitioners. (in the Hotel)

*(Mr Bohdan & Ms Roggenbuck, Ms Znanięcka and others)*

*Overnight:* Bialystok                      Hotel Branicki

Wednesday, 13 June

08:00 Departure from Bialystok to **Augustow** by minibus with petitioners, & experts from Bialystok Technical University  
Visit of the sites of Biebrzanski National Park , Rospuda Valley and Augustowska Forest which are subject of the petitioner's protests.

14.00 Lunch - Augustow

15:00 Meetings with local authorities in Augustow.  
Mayor of Augustow and other mayors from towns on the planned road.

(Return to Bialystok)

18:30 Mayors of Lomze & Ostroleka, (Hotel Branicki)

19:30 Public meeting with petitioners and local associations.  
(*Bialystok*)

*Overnight:* Bialystok            *Hotel Branicki*

Thursday, 14 June

9.00 Departure from Bialystok to **Warszaw**

12.30 Arrival in Warszaw

13.00 Working Lunch - Sejm, (Polish Parliament) - Europe Committee.

14.30 Meeting with Ministry of Environment

16.00 Meeting in EP Information with petitioners.  
*(Mr Chylarecki & others)*

19:05 flight back to Brussels

David LOWE  
Head of Secretariat.  
Committee on Petitions

## VIA BALTICA PETITIONS

No. 779/2005 by Adam Bohdan (Polish), on behalf of "Rpacownia na rzecz wszystkich Istot-Oddzial Podlaski", bearing 38 signatures, on the projected "Via Baltica"

No. 845/2005 by Agnieszka Morzyk (Polish), and 2 co-signatories, on the projected "Via Baltica"

No. 190/2006 by Michał Szyszka (Polish) concerning the projected "Via Baltica"

No. 294/2006 by Joanna Frackiewicz (Polish), concerning the projected "Via Baltica"

No. 350/2006 by Małgorzata Znaniecka (Polish), on behalf of "Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków" (National Association for the Protection of Birds), bearing 6900 signatures, on the planned "Via Baltica"

Petition 0958/2006 by Dariusz Kowalczyk (Polish), on behalf of 'Darz Bór!' discussion group, bearing 9000 signatures, on the Via Baltica

Petition 0123/2007, by Ewa Łukasik (Polish), on the Via Baltica

Petition 0228/2007 by Marek Smolarkiewicz (Polish), on behalf of 'Polski Klub Ekologiczny', and 491 co-signatories, on Via Baltica

No. 323/2007 by Krzysztof Sawicki, Polish signatures on the planned ringroad around Augustowin North-Eastern Poland



dr. Hans Joosten  
Institute of Botany and  
Landscape Ecology  
Grimmerstr 88  
D-17487 Greifswald  
Germany

www.imcg.net tel: +49 3834 864177 fax: +49 3834 864114 joosten@uni-greifswald.de

**To the EU Commissioner of Environment  
Mr. Stavros Dimas  
stavros.dimas@ec.europa.eu**

Greifswald, 07 February 2007.

**Re: Rospuda, Poland**

Your Excellency,

The International Mire Conservation Group (IMCG, [www.imcg.net](http://www.imcg.net)) is a worldwide organisation of mire (peatland) specialists who have a particular interest in the conservation of peatland habitats. The IMCG willingly places its advice and expertise at the disposal of any government seeking to establish or maintain mire conservation programmes

We want to express our strong concern about the Rospuda river valley, Poland, in the light of the intention to build a road across this unique wetland complex of European importance.

A fact-finding mission of an international group of IMCG members, led by the undersigned, visited Rospuda in 2006 and confirmed that the Rospuda river valley mire is an exquisite example of a groundwater fed percolation fen. In the temperate zones of Europe, North America, and Asia, such fens formerly were the dominant mire type. As most areas have been drained for agriculture, good mires of this type are currently extremely rare. The group confirmed that Rospuda - with its undisturbed hydrological conditions and its large diversity in often very rare species - belongs to the best mire complexes of this type west of the Ural Mountains and deserves the highest form of protection. Such protection should encompass the integrity of the total mire valley and its catchment area and the highly sophisticated, complex and very vulnerable hydrology that is typical for percolation mires.

The plans to build a road across Rospuda valley have aroused alarm among mire specialists worldwide. Both the precarious conservation position of percolation mires in Europe (and far beyond) and their hydrological vulnerability dictate utmost reluctance in damaging the last high-quality examples such as Rospuda.

We therefore strongly request you to take all possible steps to prevent the by-pass road of Augustów crossing the Rospuda mire being build and to effect constructing the road as far away as possible from the unique pristine mires lying in the southern part of Rospuda valley

On behalf of IMCG,

Hans Joosten  
Secretary-General