

Drogowa fuszerka obwodnicy Mińska Mazowieckiego

O problemach przy realizacji obwodnicy Mińska Mazowieckiego powiedziano i napisano już sporo. W mediach i na branżowych forach internetowych nie słabnie dyskusja dotycząca przyczyn opóźnień w oddaniu drogi do ruchu i popełnionych przy inwestycji błędów. Długo wyczekiwana przez mieszkańców regionu droga miała zostać otwarta w sierpniu br. Tymczasem po 6 latach procesu inwestycyjnego niemal ukończona trasa jest wciąż zamknięta dla kierowców, gdyż nie spełnia szeregu wymogów związanych z ochroną środowiska i bezpieczeństwem ruchu.

Najwyraźniej by uciąć niewygodny temat Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad 18 lipca br. opublikowała komunikat o wymownym tytule: *Kończymy dyskusję. Cała prawda o ochronie środowiska na obwodnicy Mińska Mazowieckiego*¹. Inwestor stwierdza w nim, iż budowa obwodnicy Mińska Mazowieckiego w ciągu autostrady A2 zrealizowana została z dbałością o ochronę środowiska naturalnego i zachowaniem wszystkich standardów. W komunikacie przemilcza, że z uwagi na poważne błędy projektowe nie uda się oddać drogi w planowanym terminie. W kolejnych wystąpieniach medialnych podtrzymuje iluzję sprawnej realizacji inwestycji i dotrzymania daty jej oddania do ruchu.



Niegospodarność publicznych pieniędzy i absurd na polskich drogach – wybudowane za duże pieniądze przejścia dla zwierząt wygradzono siatką. Fot. Radosław Ślusarczyk

Koniec dyskusji

Stanowisko GDDKiA *kończące dyskusję* o obwodnicy Mińska Mazowieckiego jest zdumiewające i aroganckie z kilku względów.

Znając stan faktyczny ochrony przyrody na tej inwestycji oraz z powodu innych niemających pokrycia w rzeczywistości komunikatów GDDKiA trudno oprzeć się wrażeniu, iż tym razem propaganda sukcesu inwestora nie przyniosła oczekiwanych rezultatów. Według filozofii GDDKiA skoro nie można pochwalić się sukcesem, to tym bardziej zabroniona jest dyskusja o porażce. Stąd próba ucinania dialogu i wprowadzanie opinii publicznej w błąd. Trudno nie zauważyć, że tę dyskusję może zakończyć jedynie dostosowanie drogi do wymogów bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz oddanie jej do ruchu. Dyskusja trwa także z tej przyczyny, iż w temacie obwodnicy Mińska Mazowieckiego nie wypowiedziały się jeszcze prokuratura i organy ochrony środowiska, przed którymi toczą się postępowania w sprawie wystąpienia szkody w środowisku oraz niespełnienia wymagań decyzji środowiskowej dla inwestycji. Trwaniu tych procedur raczej nie przeszkodzi

zaklinanie rzeczywistości przez inwestora.



Przepust dla małych zwierząt prowadzący wprost do śmiertelnej dla nich pułapki (studni wpadowej).
Fot. Marek Sołtysiak

Kolejną sprawą w dyskusji, uniemożliwiająca jej definitywne zamknięcie, jest kwestia odpowiedzialności i wyciągnięcia konsekwencji za popełnione błędy na obwodnicy Mińska Mazowieckiego. Przykład prezentacji inwestycji pokazuje schemat myślowy i dziennikarską nierzetelność. Jeśli bowiem uwierzyć doniesieniom medialnym, za opóźnienia na obwodnicy odpowiedzialne jest „ekoszachrajstwo” domagające się jakiejś abstrakcyjnej ochrony przyrody. Niestety nie wszyscy są w stanie dostrzec manipulacje mediów i poznać się na fałszywym kreowaniu rzeczywistości. To nie społeczne organizacje przyrodnicze upominające się o przestrzeganie prawa są winne opóźnieniom, tylko podmiot, który nie dopełnił niezbędnych wymagań ochrony środowiska podczas budowy obwodnicy Mińska Mazowieckiego i notorycznie przymykał oko na fuszerkę. Medialne oskarżanie ekologów i deprecjonowanie konieczności ochrony przyrody przy projektach transportowych (*żabka ważniejsza niż człowiek*, no i – *szkoda tych pieniędzy*) jest GDDKiA bardzo na rękę, odsuwa bowiem od niej społeczny ciężar niezadowolenia. Na szczęście rośnie świadomość w społeczeństwie, iż dbałość o ochronę przyrody przy drogach jest niezbywalnym elementem całego procesu inwestycyjnego, gdyż nierozzerwalnie wiąże się z dbałością o bezpieczeństwo użytkowników ruchu. Jednoznacznie, choć w sposób tragiczny, ukazał to ostatni wypadek z łosiem na A2 – łoś sforsował ogrodzenie ochronne drogi i wtargnął na jezdnię. Czy inwestorowi i opinii publicznej potrzeba więcej takich tragedii, by wyciągnąć należyte wnioski?

Winnych tamtej sytuacji i obecnych błędów przy obwodnicy Mińska jednak brak. Trudno o wyciągnięcie konsekwencji skoro w ogóle nie dostrzega się problemu...

Obwodnica błędów

Problem zaś razi w oczy. W maju i lipcu br. (a więc na trzy i jeden miesiąc przed deklarowaną datą oddania drogi do ruchu) wspólnie z Górnośląskim Towarzystwem Przyrodniczym przeprowadzono wizje terenowe na placu budowy. Obwodnica Mińska Mazowieckiego, mimo iż położona niedaleko dużej aglomeracji miejskiej, przecina istotny lokalnie korytarz migracyjny zwierząt oraz zlokalizowana została na siedliskach chronionych prawem zwierząt. Na potrzeby procesu inwestycyjnego powstały wadliwe w kwestiach środowiskowych dokumenty: decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, raport oddziaływania na środowisko, projekt budowlany. Rolą tej dokumentacji było m.in. wskazanie takich warunków realizacji przedsięwzięcia, które zagwarantowałyby odpowiednie zabezpieczenie środowiska. Pomimo braku szczegółowości, decyzja środowiskowa dla inwestycji wskazywała wymogi, jakie inwestor zobligowany jest spełnić

w projekcie budowlanym by np. zachować drożność korytarzy ekologicznych i umożliwić zwierzętom migrację. Inwestycję zrealizowano jednak niezgodnie z zapisami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie spełniając nawet podstawowych wymagań dotyczących zabezpieczenia środowiska przed negatywnym wpływem drogi. Z całą stanowczością stwierdzić należy, iż na obwodnicy Mińska Mazowieckiego przyroda nie jest bezpieczna.



Złe zagospodarowanie jedyne przejścia dla dużych zwierząt. Asfaltowy przejazd gospodarczy stanowi barierę dla przemieszczania się zwierząt. Fot. Radosław Ślusarczyk

Podczas wizji ujawniono liczne błędy konstrukcyjne urządzeń ochrony środowiska, które całkowicie dyskwalifikują je jako służące migracji zwierząt. Trudno zrozumieć celowość działań inwestora, który najpierw zbudował za duże pieniądze przepusty mające służyć przemieszczaniu się zwierząt, następnie zagroził je siatką. Nawet likwidacja tej bariery nie na wiele się zda, gdyż wybudowane przepusty są za małe i w dodatku źle zagospodarowane. Wedle dostępnej wiedzy skutkuje to brakiem lub utrudnieniem migracji zwierząt.

Kolejnym przykładem niedbałości o przyrodę jest zlokalizowanie na przebiegu przejść dla zwierząt elementów odwodnienia tj. studni wpadowych (separatorów) czy zbiorników retencyjnych. Stanowią one śmiertelną pułapkę bez wyjścia dla mniejszych zwierząt i płazów. Znacząco utrudniają też migrację średniej i dużej fauny.



Zasypywanie zbiorników wodnych z płazami masami ziemnymi pochodzącymi z placu budowy. Fot. Radosław Ślusarczyk

Prawdziwą *rewelacją* jest jednak ujęcie naturalnego ciek wodnego w system odwodnienia, wskutek czego w separatorach na obwodnicy Mińska Mazowieckiego występują ryby. Niestety, nie jest to odosobniony przypadek na polskich drogach.

Na terenie inwestycji doszło także do zasypywania miejsc występowania i rozrodu płazów masami ziemnymi pochodzącymi z terenu budowy, co jest przestępstwem przeciwko środowisku. Natychmiast po ujawnieniu tego procederu zgłoszono wystąpienie szkody w środowisku, o czym powiadomiono także GDDKiA. Już w trakcie trwania postępowania przed organami ochrony środowiska, podczas kolejnej wizji terenowej jej uczestnicy byli świadkami dalszego zasypywania siedlisk przez maszyny z budowy.

Ochrona przyrody podczas prowadzenia inwestycji, wbrew zapewnieniom GDDKiA nie jest najwyraźniej priorytetem dla inwestora. Sprawę zgłoszono do prokuratury.

Podczas wizji na obwodnicy Mińska Mazowieckiego stwierdzono nie wykonywanie swoich obowiązków przez nadzór przyrodniczy. Nie wygrodzono znajdujących się kilka metrów od placu budowy podmokłych siedlisk. Poskutkowało to przedostawaniem się płazów i innych drobnych zwierząt w rejon pracujących maszyn, w tym także gatunków szczególnej troski UE: kumaka nizinnego i rzekotki drzewnej.

Obwodnica manipulacji

Mazowiecka GDDKiA wielokrotnie zapewniała, że przy obwodnicy Mińska Mazowieckiego *zastosowano rozwiązania prośrodowiskowe i proprzyrodnicze gwarantujące zachowanie zarówno drożność korytarzy migracyjnych, ochrony gatunkowej zwierząt, roślin i siedlisk przyrodniczych jak i przyczyniające się do zachowania różnorodności biologicznej.* W sposób nieznoszący sprzeciwu obalała kolejne mity organizacji przyrodniczych, podtrzymując fałszywe wyobrażenie o ochronie przyrody przy tej inwestycji. Sprawa obwodnicy Mińska Mazowieckiego nie jest jednak fikcją literacką, a prawdziwym życiem. Tu za błędy, do jakich dopuszczono na tej drodze, będą musieli zapłacić podatnicy.



Zasypywanie siedliska rozrodczego płazów przez pojazd budowy w rejonie węzła Ryczołek w ciągu obwodnicy Mińska Mazowieckiego. Fot. Marek Sołtysiak

Inwestor w końcowej fazie realizacji drogi uparcie twierdził, że wszystko zostało zbudowane zgodnie z projektem i decyzją środowiskową, a oba dokumenty zostały przygotowane rzetelnie. Dopiero pod koniec lipca br. rzeczniczka mazowieckiego oddziału GDDKiA przyznała, że inwestycja nie będzie gotowa w terminie. Podano też przyczyny: nieprzewidziane kolizje z urządzeniami elektroenergetycznymi, nieścisłości w dokumentacji projektowej, problemy z dostępnością działek, ulewne deszcze w 2011 r., trudny grunt. Dla inwestora *rzetelne przygotowanie dokumentacji* wcale nie wyklucza *nieprzewidzianych kolizji* z obiektami na przebiegu drogi.

Prawda mazowieckiej GDDKiA jest tym bardziej odosobniona, iż na błędy przy realizacji tej inwestycji wskazali sami drogowcy i środowiska związane z branżą np. Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM. W sierpniu br. na portalu rynekinfrastruktury.pl pojawił się artykuł pt. *Obwodnica Mińska Mazowieckiego – cała prawda o inwestycji*², demaskujący fakty i mity kreowane przez inwestora na temat tej drogi. Wprost wskazano na nieprawdziwość większości podawanych opinii publicznej powodów opóźnień w zakończeniu prac budowlanych.

Do błędów natury środowiskowej dodano także argumenty wskazujące, iż inwestycja została zaprojektowana niepoprawnie pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Po analizie dokumentacji i wizjach w terenie drogowcy rysują czarny scenariusz dla bezpieczeństwa użytkowników tej drogi, zwłaszcza na odcinku na wiadukcie nad A2 w ciągu drogi krajowej nr 50.



Studnia wpadowa na wprost wyjścia z przepustu. Fot. Radosław Ślusarczyk

Jak informuje artykuł, dopiero 23 lipca GDDKiA zwróciła się do Wojewody Mazowieckiego z wnioskiem o wydanie nowego pozwolenia na budowę w związku ze zmianami w projekcie odwodnienia i ogrodzenia obwodnicy. Organizacje przyrodnicze (w tym Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot) oraz SISKOM interweniowały w maju, natychmiast po ujawnieniu nieprawidłowości. Inwestor przez ten czas wolał *zaklinać rzeczywistość* w mediach zamiast podjąć konstruktywny dialog i zdecydowane działania na rzecz doprowadzenia drogi do zgodności z wymogami ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu.

Notoryczny anachronizm

W dyskusji o problemach na obwodnicy Mińska Mazowieckiego uderzający jest anachronizm instytucji, jaką jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Pomimo, iż wiedza w zakresie

prawidłowego zabezpieczenia przyrody jest powszechnie znana i dostępna, i od jej prawidłowego wdrażania zależne jest zewnętrzne finansowanie infrastruktury transportowej, to jednak GDDKiA jest odporna na transformację w kierunku dbałości o przyrodę. Wynikiem tego jest najdłuższa, najkosztowniejsza i najbardziej problemowa realizacja inwestycji transportowych. Zakończenie tej dyskusji nie jest możliwe dopóki w procesie inwestycyjnym na równi z dbałością o kwestie inżynierskie nie uwzględni się wymagań środowiskowych i społecznych.

Radosław Ślusarczyk, Sylwia Szczutkowska

1. gddkia.gov.pl/pl/a/11248/Konczymy-dyskusje-Cala-prawda-o-ochronie-srodowiska-na-obwodnicy-Minska-Mazowieckiego
2. rynekinfrastruktury.pl/arttykul/51/1/obwodnica-minska-mazowieckiego--cala-prawda-o-inwestycji