

Wierzę drzewom

Od kilku lat w całej Polsce trwa w najlepsze wycinanie drzew. Zarządcy terenów, urzędnicy i inwestorzy wycinają nawet piękne, zdrowe i często bardzo stare aleje drzew, uzasadniając to „dobrem publicznym”, „nadrzędnym interesem publicznym”, „bezpieczeństwem” lub wprost interesem ekonomicznym. Wiele przypadków wycinki nie ma racjonalnego uzasadnienia, niektóre prowadzi się z naruszeniem prawa. Trend jest taki, aby zezwalać na wycinanie drzew w imię rozwoju, postępu i zysku. Organizacje pozarządowe starają się przeciwdziałać bezprawnemu i szkodliwemu procederowi, ale zwykle są bezsilne wobec niejasnych procedur i współpracy inwestorów z urzędnikami.

Paradoks czy paroksyzm prawny?

W województwie świętokrzyskim realizowany jest duży i bardzo medialny projekt budowy ścieżki rowerowej biegnącej od Podkarpacia, przez Lubelszczyznę, świętokrzyskie, dalej na północ. Ścieżka będzie łączyć całą Polskę wschodnią, dzięki czemu ma się zwiększyć ruch turystyczny w tej części kraju. Projekt nosi nazwę „Trasy rowerowe w Polsce wschodniej – województwo świętokrzyskie” i jest współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach „Programu operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013”. Beneficjentem projektu jest woj. świętokrzyskie.



Aleja ponad 70 modrzewi, która rośnie tu około 70 lat zniknie. Nie przewidziano nasadzeń kompensacyjnych. Przez kolejnych... 70 lat rowerzyści będą jeździć w pyłe, słońcu i hałasie. Fot. Łukasz Misiuna

Realizacja tego przedsięwzięcia budzi duże emocje i jest nagłaśniana w mediach jeszcze zanim została ukończona. Środowiska rowerowe zarzucają wiele nieprawidłowości i zastosowanie złych rozwiązań technicznych, nieuwzględniających rzeczywistych potrzeb ruchu rowerowego, a przede wszystkim jego bezpieczeństwa.

Zadziwiającym rozwiązaniem zastosowanym przez projektantów jest przeprowadzenie – bez ponownych nasadzeń – wycinki ok. 180 drzew, w tym 74 sztuk starych i pięknych modrzewi tworzących malowniczą aleję na odcinku Iwaniska – Jachimowice. Zadziwia sposób zinwentaryzowania alei, a przede wszystkim dokumentacja i sposób wykonania pomiarów, które nie oddają stanu faktycznego. Rozmiary drzew zostały zaniżone.

Projekt zakłada budowę ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 758. Zgodnie z projektem ścieżka zostanie dobudowana do istniejącej drogi. Uznano, że inwestycja podlega tzw. specustawie drogowej (ustawa z dn. 10.04.2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych), która zezwala na wywłaszczanie właścicieli gruntów oraz pozwala na niedokonywanie oceny oddziaływania na środowisko ze względu na szczególnie ważny charakter

inwestycji. Ustawa ta powstała, aby zdecydowanie uprościć przygotowanie i realizację kluczowych i oczekiwanych społecznie inwestycji, takich jak budowa dróg krajowych, autostrad, obwodnic miast i dróg ekspresowych. Zgodnie z orzeczeniem Sądu Administracyjnego w Szczecinie „Stosowanie specustawy odnosi się tylko do realizacji inwestycji drogowej jako budowli a nie wszystkiego, co ma znajdować się w pasie drogowym. [...] Zatem stosowanie cytowanej ustawy musi zostać poprzedzone wnikliwą oceną przez organy orzekające – czy dana decyzja nie będzie stanowiła obejścia prawa w realizowaniu innych celów” (wyrok z dn. 6.11.2013, sygn. akt: II SA/Sz 903/13). Przepisy specustawy, które wprowadzają szczególny, uprzywilejowany tryb realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, nie mogą być poddawane interpretacji, np. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 27 sierpnia 2009 r., sygn. akt: II OSK 881/09, stwierdza: „W świetle wskazanego powyżej stanowiska, utrwalonego w linii orzeczniczej wojewódzkich sądów administracyjnych oraz Naczelnego Sądu Administracyjnego, uznać należy, iż realizacja planowanego przedsięwzięcia budowy trasy rowerowej, w oparciu o przepisy ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, stanowi rażące naruszenie prawa”.



Ruchliwa droga, na której dochodzi do poważnych wypadków. Tu rowerzyści będą musieli przekraczać jezdnię na podwójnej ciągłej linii, aby dostać się... na swoją ścieżkę. Fot. Łukasz Misiuna

RDOŚ w Kielcach przyjął, że ścieżka to nie droga, tak więc inwestor nie musi wykonać raportu oddziaływania na środowisko ani nawet przygotować karty informacyjnej przedsięwzięcia! Warto tu wspomnieć, że budowana ścieżka przebiega częściowo przez chronione siedliska, a granica obszaru Natura 2000 „Ostoja Żywnów” znajduje się około 250 m od projektowanej ścieżki. RDOŚ w Kielcach powiedział więc: „proszę budować, nas nic nie interesuje. Nic nie musicie nam pokazywać, bo to nie jest znacząca inwestycja, a jej wpływ na środowisko jest niewielki”. A jednocześnie zarządca dróg i województwo świętokrzyskie powiedzieli komuś innemu: „to wielka inwestycja o ogromnym znaczeniu dla mieszkańców województwa, to budowa podobna do budowy autostrady, musimy wam więc zabrać ziemię i na specjalnych warunkach wybudować ścieżkę dla rowerzystów”.

Zachodzi tu rażąca niekonsekwencja urzędników. Jeden urząd mówi, że inwestycja nie zalicza się do mogących znacząco oddziaływać na środowisko, bo nie należy do żadnej z grup wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dn. 9.11.2010 r. w sprawie przedsięwzięć posiadających takie cechy. Natomiast drugi urząd mówi coś wręcz przeciwnego, podkreśla, że to duża i ważna inwestycja. Trudno nie odnieść wrażenia, że chodzi po prostu o szybkie i bezproblemowe zrealizowanie budowy za wszelką cenę, ponieważ... unijne pieniądze mogą uciec sprzed nosa.

W rzeczywistości planowana inwestycja faktycznie nie należy do żadnej z grup mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Nie należy jej zatem traktować jako jakiejś specjalnej i wyjątkowo ważnej. To po prostu... ścieżka rowerowa. Należy więc zastosować zwykłe przepisy prawa, a nie specustawę. Czy wszystkie ścieżki rowerowe w Polsce buduje się w oparciu o ten akt prawny? Nie!

Jak wiele razy, tak i teraz realizuje się ciekawe zamierzenie w sposób kompletnie nieprzemyślany, z naruszeniem prawa, lekceważeniem społeczności lokalnej i cennych przyrodniczo obszarów. Ile jeszcze razy mamy tolerować tego rodzaju działania?

Przyroda

Planowana inwestycja ma przebiegać 250 metrów od granicy obszaru Natura 2000 „Ostoja Żywnów”. Obszar ten zajmuje ponad 5000 ha, czyli niemal tyle, co Świętokrzyski Park Narodowy. Ostoję powołano, bo stanowi ważny korytarz ekologiczny o randze krajowej. Występuje tu 15 siedlisk przyrodniczych chronionych prawem krajowym i Unii Europejskiej. Aleja ponad 70 starych modrzewi, która ma zostać wycięta, stanowi część tego systemu przyrodniczego. Inwestor nie zamierza nawet dokonać nasadzeń kompensacyjnych, bo w jego ocenie niosłoby to konieczność kolejnych wywłaszczeń. Łatwiej zatem wywłaszczyć i wyciąć niż zaprojektować przebieg trasy inaczej...

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach oddaje odpowiedzialność za ten obszar, czym po raz kolejny potwierdza, że nie rozumie swojej roli. Można było bowiem zastosować zapisy Dyrektywy Siedliskowej, które mówią, że ochrona obszaru Natura 2000 wykracza poza jego granice i należy dokonywać analizy wpływu inwestycji na obszar, nawet jeśli przebiega ona poza jego granicami. Chodzi tu właśnie o ochronę korytarzy ekologicznych oraz zachowanie spójności Sieci Natura 2000. Sens istnienia tej sieci jest zachowany, gdy dba się o połączenia pomiędzy poszczególnymi obszarami w jej ramach. Świętokrzyski RDOŚ po raz kolejny nie wywiązuje się ze swoich statutowych celów oraz nie respektuje prawa, do którego ochrony został powołany. Sam sposób określenia wielkości drzew i ich stanu jest zrealizowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami profesjonalizmu. Działania te mogą świadczyć o próbie przejęcia znacznej ilości drewna i działania na szkodę Skarbu Państwa.

Ludzie

Społeczność lokalna jest poruszona sposobem realizacji tej inwestycji. Wiele razy jej przedstawiciele zgłaszali swoje uwagi wójtowi, staroście, a przede wszystkim inwestorowi, wykonawcy oraz Wojewodzie Świętokrzyskiemu. Ludzie zostaną wywłaszczeni w sposób, który budzi ich uzasadnione wątpliwości.



Pod budowę ścieżki rowerowej, która ma w nazwie słowo green zostaną zniszczone piękne, wypielęgowane zielone ogrody oraz zasypane studnie. Fot. Łukasz Misiuna

Żadne uwagi zgłoszone podczas wymuszonych przez mieszkańców konsultacji społecznych nie zostały uwzględnione w projekcie. Zarówno projektant biura DROGINF, jak i dyrektor Generalnej

Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach w ogóle nie byli zainteresowani podjęciem rozmów z mieszkańcami na spotkaniach. Woleli siedzieć z boku i bawić się telefonami komórkowymi, a na uwagi na spotkaniu w starostwie o niebezpieczeństwie przejazdu np. na podwójnej ciągłej pan projektant zaproponował, żeby postawić sobie policję pod domem, jeśli jest niebezpiecznie. Wypowiedź ta ma wielu świadków.



Społeczność lokalna czuje się oszukana. Słusznie. Fot. Łukasz Misiuna

Utrudniany jest dostęp do niektórych dokumentów, m.in. opinii policji. Komenda Powiatowa Policji w Opatowie opiniowała Projekt Organizacji Ruchu ponadregionalnej trasy rowerowej w Polsce Wschodniej na terenie woj. świętokrzyskiego w zakresie dróg powiatowych. Opinię w zakresie organizacji ruchu w miejscowości Iwaniska na drogach wojewódzkich przekazano wg kompetencji do Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Kielcach. Nie można jej jednak przeczytać...

Wszystkie odpowiedzi udzielane przez Świętokrzyski Urząd Wojewódzki w Kielcach i Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach są niemerytoryczne oraz niekompletne. Ponadto uniemożliwia się dostęp do informacji publicznej, powołując się na jeden przepis i nie uwzględniając całej podstawy prawnej.

Mieszkańcy niejednokrotnie proponowali modyfikację przebiegu ścieżki. Szukali możliwości dialogu, na co pozwala im Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Zostali zlekceważeni i pominięci.

Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach nie przedstawił uwag zgłoszonych podczas konsultacji społecznych ani nie poinformował, czy zostały one ujęte w projekcie. Nie podano rzeczowej argumentacji na podstawie przeprowadzonych analiz. Nie podano nazw organizacji pozarządowych, z którymi zostały przeprowadzone konsultacje społeczne.

Druga sprawa to pytanie: czy podróż rowerowa przez świętokrzyskie ma się odbywać drogą pozbawioną cienia, wzdłuż ruchliwej i niebezpiecznej drogi krajowej, bez bufora drzew? Ma ona przechodzić w wielu miejscach przez linię ciągłą podwójną, gdzie za przejście na niej pieszy musi zapłacić co najmniej 50 zł mandatu (obecnie mandaty w Iwaniskach są nagminnie udzielane osobom starszym). Jakie mandaty będą płacić rowerzyści? Żadnych – będą płacić swoim życiem.

„Przebieg trasy został wyznaczony tak, aby ukazać atrakcyjność Naszego regionu a turyści zarówno długodystansowi jak również amatorzy zdrowego trybu życia i rodziny z dziećmi mieli okazję zobaczyć najpiękniejsze miejsca w województwie świętokrzyskim” – stwierdza Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach (pisownia oryginalna). Czy naprawdę tak ma wyglądać „Polska Wschodnia”? Czy rzeczywiście ktoś tu pomyślał o turystach rowerowych? Wątpliwe.

Budowa ścieżki rowerowej biegnącej przez cały wschód Polski, która ma w zamyśle udostępniać turystom wyjątkowe walory krajobrazowe, kulturowe i przyrodnicze, nie może odbywać się w sposób, jaki proponują realizatorzy przedsięwzięcia. Ta inwestycja powinna być „czysta” na każdym etapie. „Ekologiczność” nie polega tylko na używaniu bezemisyjnych środków komunikacji. Ekologia to nauka o zależnościach, powiązaniach, wpływach. Nam inwestor proponuje usunięcie ludzi i wycięcie drzew z całego tego procesu.

Skutki

Droga ma promować region, jego walory, możliwości. Ma przyciągać i zachęcać. W rzeczywistości powstanie szlak, który będzie się chciało jak najszybciej opuścić. Nie będzie tu bowiem nic, co pozwoliłoby na relaks, odpoczynek i komfort podróży rowerem. Mieszkańcy nie będą patrzeć przychylnie na turystów, którzy będą się przemieszczać drogą zbudowaną na bezprawnie odebranych im działkach, utrudniając im niejednokrotnie wyjście z posesji i narażających ich na niebezpieczeństwo potrącenia. Przyroda też nie zachwyci, bo... zostanie wycięta. Wydane zostaną ogromne pieniądze, a skutek będzie byle jaki oraz szkodliwy społecznie i przyrodniczo. Ponadto planowana trasa wiąże się z rekordowo wysokimi kosztami realizacji - 1 milion 200 tysięcy złotych za 1 km.

Na odcinkach Iwaniska-Ujazd i Ujazd-Konary powstanie najniebezpieczniejsza ścieżka rowerowa w Polsce. Ciekawi jesteśmy, co na tę sytuację powiedzą prokuratura i Komisja Europejska? Jak zinterpretują całą sytuację i kto za to zapłaci?

Łukasz Misiuna