

Skarżyska S-7 - opowieść o niewykorzystanych szansach

Skarżyski odcinek S-7 jest jedną z nielicznych luk w nowoczesnej infrastrukturze tej trasy, łączącej Warszawę z Krakowem. Ośmiokilometrowy odcinek ekspresówki już w 2012 r. miał połączyć Skarżysko-Kamienną z granicą województwa mazowieckiego. Do dzisiaj jednak inwestycja nie doszła do skutku. Jej historia oraz ubiegłe miesiące przekonały nas, że w sprawie skarżyskiej S-7 drogowcom lepiej niż budowanie drogi wychodzi polemika z faktami. Ale od początku.

Drogę zaplanowano w 2006 r. i od początku charakteryzował ją duży rozmach. Skarżysko-Kamienna, niespełna 50-tysięczne miasto powiatowe, z drogą ekspresową połączono aż trzema węzłami. To, co korzystne dla człowieka, okazało się jednak zgubne dla przyrody, w konsekwencji także dla możliwości szybkiej realizacji inwestycji.

Osią problemów okazał się węzeł Skarżysko Północ w dolinie rzeki Oleśnicy. W dokumentach inwestorskich zatajono fakt, że miejsce to jest ważne nie tylko z punktu widzenia zachowania drożności korytarza ekologicznego o randze międzynarodowej, ale także kluczowe dla ochrony jednego z najważniejszych w województwie świętokrzyskim stanowisk wymierającego gatunku motyla - przepłatki aurinii. Co więcej, obszar planowanej drogi i lokalizacja węzła Skarżysko Północ zlokalizowano na terenie proponowanego obszaru Natura 2000 „Ostoja Skarżyska”, wyznaczonego właśnie ze względu na silną populację tego motyla. Jednakże raport środowiskowy i wydana przez Wojewodę Świętokrzyskiego w 2008 r. decyzja środowiskowa w ogóle nie odnosiła się do powyższych kwestii. Spowodowało to, że Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w kwietniu 2011 r. unieważnił decyzję środowiskową. W uzasadnieniu decyzji napisano: „pozostawienie jej [decyzji środowiskowej - dopisek PnrWI] w obrocie prawnym narażałoby Polskę na zarzuty ze strony Komisji Europejskiej i wszczęcie przeciwko Polsce postępowania naruszeniowego”.

Wydawać by się mogło, że trzyletni przestój inwestycji i pełna wiedza o słabych stronach dokumentacji pozwolą GDDKiA na poprawienie projektu i zaprojektowanie drogi w sposób godzący interesy ludzi i przyrody. Tymczasem drogowcy realizowali swoje plany jakby nic się nie stało. W dwa miesiące od unieważnienia decyzji środowiskowej przez GDOŚ, w czerwcu 2011 r. GDDKiA udzieliła za kwotę ponad 722 tys. zł zamówienia na przeprowadzenie uregulowania stanu prawnego i ustalenie odszkodowania za nieruchomości niezbędne do realizacji inwestycji. W konsekwencji tych działań drogowcy wypłacili odszkodowania dla 241 osób fizycznych i 3 jednostek samorządu terytorialnego w kwocie około 31 mln zł. Wycięto też pas lasu pod budowę drogi - w sumie 45 hektarów lasu o wartości około 1,4 mln złotych. To okazało się pomyłką. Decyzja środowiskowa, która dopuszczała do realizacji wykupiony i przekształcony środowiskowo wariant drogi, została ostatecznie wycofana o obrotu prawnego w 2013 r. Inwestor pozostał bez najważniejszej w procesie inwestycyjnym decyzji.

Inwestor jednak zmarnował szansę na nowy początek dla inwestycji. Racjonalną opcją (z perspektywy czasu także szybszą do przeprowadzenia) było przygotowanie dokumentów, które tym razem rzetelnie oceniłyby wpływ planowanej inwestycji na przyrodę oraz wyznaczenie takiego przebiegu drogi, który stanowiłby kompromis pomiędzy rozwojem miejscowości a ochroną przyrody. Niestety zdecydowano się na prawną ekwilibrystkę.

Drogowcy wystąpili o nową, zastępczą decyzję środowiskową. Na potrzeby jej wydania analizowano zaledwie 2 warianty przebiegu drogi, jeden po starym śladzie drogi krajowej, drugi na już wykupionym i przekształconym terenie, a więc o przebiegu i parametrach technicznych identycznych jak w uchylonej decyzji środowiskowej i posiadanym pozwoleniu na budowę. Wykonawca raportu

próbował udowodnić, że korzystniejsza dla środowiska opcja przebiegu drogi to nie ta biegnąca przez tereny już przekształcone, ale przecinająca siedliska przyrodnicze i siedliska dziko żyjących zwierząt. Kolejny raport nie wniósł żadnej nowej jakości do procedury. W dalszym ciągu marginalizowano znaczenie doliny Oleśnicy dla zachowania łączności ekologicznej, nie wykonano rzetelnej inwentaryzacji przyrodniczej oraz pominięto oddziaływania skumulowane z planami rozwoju strefy przemysłowej miasta. Pomimo tych fundamentalnych wad Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach wydał decyzję środowiskową dla inwestycji. Do realizacji ponownie wybrano ten sam wariant.

Co to oznacza? W normalnej sytuacji wydawanie decyzji przebiega w następującym porządku: ocena oddziaływania na środowisko, wydanie decyzji środowiskowej, wydanie pozwolenia na budowę dla inwestycji. W przypadku skarżyskiej S-7 mamy prawny przekładaniec: decyzję środowiskową funkcjonującą bez nowego pozwolenia na budowę oraz pozwolenie na budowę funkcjonujące bez decyzji środowiskowej z uwagi na jej unieważnienie w 2013 r. Drogowcy mają więc dom bez klucza i klucz bez domu. W tym układzie nie można wejść do środka, ponieważ prawo europejskie działa jak atest unikatowości zamka.

W sprawie skarżyskiej S-7 postawiono na głowie porządek wydawania decyzji, zignorowano przy tym ostrzeżenia Pracowni na rzecz Wszystkich Istot, że taki sposób załatwienia sprawy wiedzie na manowce. Nawet drogowcy nie mają wątpliwości, że takie działanie stanowi naruszenie prawa europejskiego. Nie przeszkadza im to jednak w forsowaniu tej inwestycji przy równoczesnym wyciąganiu ręki po europejskie fundusze.

W dalszym ciągu losy decyzji środowiskowej i pozwolenia na budowę na gruncie krajowym są niepewne. Rozstrzygnięcie tej sprawy zapadnie nie w Warszawie, ale w Brukseli, w gabinetach unijnych komisarzy ds. środowiska oraz w Luksemburgu u kredytodawcy przedsięwzięcia. Komisja Europejska wszczęła przeciwko państwu polskiemu oficjalną procedurę wyjaśniającą w ramach narzędzia EU PILOT. Jest to efekt skargi do Brukseli skierowanej przez Pracownię na rzecz Wszystkich Istot m.in. w zakresie naruszenia art. 6 ust. 3 Dyrektywy Siedliskowej. Sprawą zajmuje się także wydział skarg Europejskiego Banku Inwestycyjnego, który rozstrzygnie możliwość finansowania tej inwestycji.

Różnica między koszeniem a mulczowaniem

Atmosfera wokół inwestycji ponownie zagaściła się we wrześniu 2015 r. Nie czekając na prawomocne decyzje oraz wbrew jakimkolwiek wymogom ochrony środowiska inwestor przystąpił do „przygotowania siedliska zastępczego” dla motyli translokowanych z terenu węzła Skarżysko Północ. Jak to w praktyce wyglądało? Służby utrzymaniowe pozostawione bez żadnego nadzoru przyrodniczego zamiast skosić łąkę dokonały jej mulczowania. Pozostawienie na gruncie rozdrobnionej roślinności łąkowej to podstawowe naruszenie zasad ochrony siedlisk wilgotnych. Co ważne dla niniejszej sprawy, zmulczowano także rośliny żywicielskie przeplatki aurinii z oprzędami gąsienic tego motyla. Wycięto także większość drzew i krzewów, stanowiących śródłąkowe enklawy budujące bioróżnorodność terenu. Na wycinkę znacznej części drzew inwestor powinien uzyskać stosowne pozwolenia, czego nie dopełniono. Wycięte drzewa i krzewy następnie spalono na terenie działki, czym doprowadzono do dalszego zniszczenia powierzchni siedliska. Abstrahując już nawet od poziomu wykonawstwa i zgodności działań z wytycznymi metodycznymi, wszystkie powyższe prace przeprowadzono poza procedurą derogacyjną. Najwyraźniej drogowcy lepiej od służb ochrony środowiska wiedzą jak powinno wyglądać siedlisko spełniające warunki dla przetrwania populacji zagrożonych wyginięciem motyli.

Ponownie okazało się, że naprawa szkody jest kosztowniejsza i bardziej pracochłonna niż

wykonywanie swojej pracy raz a dobrze. Interwencja Pracowni i zgłoszenie zagrożenia szkodą w środowisku doprowadziły do zebrania części biomasy zalegającej na gruncie. Według relacji drogowców, rozdrobniona biomasa była zgrabywana w pasy przez służby utrzymaniowe. Dopiero na tak przygotowany teren wjeżdżał sprzęt do jej belowania. Każdy kto ma własny kawałek łąki wie, że jeśli chce zebrać siano, po prostu je kosi a nie rozdrabnia. Dzięki kosiarce, przetrząsarce, zgrabiarce i prasie operacja koszenia łąki to w pełni zautomatyzowany proces niewymagający specjalnego zgrabiania siana. Symptomatyczny jest fakt, że GDDKiA wyparła się mulczowania, a pracownik RDOŚ unikał potwierdzenia, że ruń łąkowa została zmulczowana, choć jego wykształcenie i kompetencje wymuszają wiedzę na poziomie jednoznacznej oceny stanu na gruncie.

Warto przy okazji zwrócić uwagę na fortel GDDKiA. Zarówno w decyzji środowiskowej, jak i w raporcie w ramach działań kompensacyjnych zaplanowano stworzenie nowego siedliska dla motyli na terenie wytypowanej działki zastępczej. Tymczasem inwentaryzacja przyrodnicza przeprowadzona w 2015 r. przez ekspertów Pracowni na rzecz Wszystkich Istot wykazała, że działka zastępcza wytypowana do przeniesienia motyli... jest już przez nie zasiedlona. Oznacza to, że wobec niepowodzenia akcji przenoszenia motyli GDDKiA i tak odtrąbiłaby sukces, wskazując, że utrzymująca się tu naturalnie populacja pochodzi z osobników translokowanych na teren działki.

Niestety był to dopiero początek tworzenia rzeczywistości równoległej przez inwestora i kielecki RDOŚ. Gdy zrobiło się głośno o nieprawidłowościach przy przygotowaniu działki zastępczej, drogowcy wystąpili o wydanie zezwolenia na przesadzenie roślin żywicielskich z terenu zagrożonego budową węzła Skarżysko Północ na wcześniej zmulczowaną i częściowo spaloną działkę zastępczą. Ponownie u podstawy wniosku leżały przypuszczenia i deklaracje, a nie merytoryczne argumenty i naukowo stwierdzone fakty. Pomijając fakt zniszczenia siedliska zastępczego, to przeniesienie roślin żywicielskich nie oznacza przeniesienia całego skomplikowanego siedliska niezbędnego dla utrzymania żywotnych populacji gatunków. Nie da się sztucznie odtworzyć warunków siedliskowych tworzących się przez naturalne procesy przyrodnicze aż kilkadziesiąt lat. Pewne jest to, że jakkolwiek ingerencja w stanowiska motyli doprowadzi nie tylko do zniszczenia ich w dolinie Oleśnicy, ale i okolicznym obszarze Natura 2000 „Lasy Skarżyskie” z uwagi na ich połączenie funkcjonalne i terytorialne w ramach metapopulacji.

Wiadomości o kuriozalnym pomysle translokacji motyli szybko obiegły środowisko ekspertów i wywołały duże oburzenie. Swoje opinie o braku skuteczności planowanych przez drogowców działań przedstawili m.in. prof. Dariusz Tarnawski oraz dr Adam Malkiewicz z Uniwersytetu Wrocławskiego. Prof. Tarnawski wskazuje, że „zaproponowane działania kompensacyjne nie są wykonalne, skuteczne i proporcjonalne do szacowanych strat” oraz, że „osiągnięcie celu kompensacji jest niemożliwe”. Według niego „w celu uniknięcia nieodwracalnego zniszczenia przyrody projekt polegający na budowie węzła Skarżysko Północ w obecnym kształcie powinien zostać zaniechany”. Podobnego zdania jest dr Malkiewicz, który dowodzi, że w wyniku realizacji prac „znaczna część populacji przeplatki aurinii w rejonie obszaru Natura 2000 »Lasy Skarżyskie« z dużym prawdopodobieństwem zostanie unicestwiona”. Opinię powyższych profesorów poparli dr Marcin Sielezniew – krajowy ekspert ds. monitoringu przeplatki aurinii oraz prof. Jarosław Buszko, autor najważniejszych publikacji dotyczących ekologii motyli i poradników ich ochrony. Wymienione osoby są niekwestionowanymi autorytetami w dziedzinie ochrony entomofauny, w tym lepidopterofauny.

Na gorącej linii

Sprawa S-7 to nie tylko interwencja Pracowni na rzecz Wszystkich Istot. W proces dotyczący wydania zezwoleń na odstępstwa od ochrony rzadkich i zagrożonych wyginięciem gatunków motyli włączyły się znane społeczne organizacje zajmujące się ochroną przyrody tj. Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA (wydawca publikacji *Motyłaty*¹), Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze,

Stowarzyszenie Ekologiczno-Kulturalne „Wspólna Ziemia”, Towarzystwo na rzecz Ziemi. W proces monitorowania stanu inwestycji i rozmowy z instytucjami odpowiedzialnymi za finansowanie tego przedsięwzięcia czynnie zaangażowana jest także międzynarodowa organizacja zajmująca się zrównoważonym transportem CEE Bankwatch Network. Dla rozwiązania problemów przyrodniczych inwestycji zorganizowano szereg spotkań z kredytodawcą przedsięwzięcia Europejskim Bankiem Inwestycyjnym.

Co istotne, to nie 9 lat impasu i liczne problemy formalne i merytoryczne inwestycji, ale właśnie zagrożenie finansowania przedsięwzięcia zmobilizowały drogowców do rozpoczęcia dyskusji o zmianie lokalizacji węzła Skarżysko Północ dla zminimalizowania konfliktów przyrodniczych.

Efektorem zalecanego przez EBI poszukiwania kompromisu było spotkanie w urzędzie miasta Skarżyska-Kamiennej 26 października 2015 r. z przedstawicielami kieleckiego oddziału GDDKiA, EBI, Pracowni na rzecz Wszystkich Istot i samorządu. Podczas spotkania promotor projektu po raz pierwszy w historii tej inwestycji zaprezentował inny wariant lokalizacyjny węzła, ograniczający kolizję z siedliskami chronionych gatunków motyli. Spotkanie zakończyło się deklaracją poszukiwania kompromisu i dialogu na rzecz rozwiązania problemu ochrony przyrody przy tej inwestycji. Strony zaangażowane w proces inwestycyjny dały sobie czas na wymienienie się materiałami i ocenę projektu pod kątem środowiskowym. Pełna nadziei na ruszenie sprawy do przodu była zwłaszcza lokalna społeczność i samorząd², którzy słusznie upatrują w budowie drogi polepszenia warunków bezpieczeństwa transportowego. Jakież było zdziwienie, gdy okazało się, że równoległe z deklaracjami poszukiwania alternatyw dla węzła, inwestor bez pardonu kontynuuje proces zdobycia decyzji na translokację roślin z terenu budowy węzła w jego pierwotnym kształcie. Co więcej, drogowcy wystąpili o rygor natychmiastowej wykonalności na przesadzenie roślin. Dzięki temu realizacji decyzji nie wstrzymuje żadne odwołanie stron, co przy posiadaniu opinii krajowych ekspertów na brak skuteczności translokacji motyli jest skandaliczne. Ponadto drogowcy równoległe ogłosili przetarg na translokację roślin. Do wykonania tego zadania zgłosiły się 2 firmy. Nic nie stoi więc na przeszkodzie zniszczenia jednego z najlepiej zachowanych w woj. świętokrzyskim stanowisk przeplatki aurinii.

Mistrzowie szkodliwych decyzji

GDDKiA nie miałyby takiej łatwości w działaniu, gdyby nie wsparcie kieleckiej RDOŚ. Trzeba wyraźnie podkreślić, że decyzje dyrektora Waldemara Pietrasika dotyczące tej sprawy nie mają nic wspólnego z ochroną przyrody. W ramach postępowania derogacyjnego, urząd wyznaczył koalicji organizacji przyrodniczych zaangażowanych w postępowanie jedynie 3 dni na zapoznanie się z dokumentami sprawy i wniesienie uwag. Organ zmienił jednak zdanie i poinformował wszystkie strony, że z uwagi na skomplikowany charakter sprawy zakończy postępowanie do 15 listopada 2015 r. Kiedy Pracownia przesłała opinię eksperta okazało się, że RDOŚ rozstrzygnął postępowanie **dzień wcześniej** nie informując stron postępowania o 7-dniowym wymaganym prawem terminie na zapoznanie się ze zgromadzonymi materiałami i wypowiedzenie się. Nic dziwnego, że RDOŚ tak jawnie ograniczył aktywny udział organizacji przyrodniczych w postępowaniu i uniemożliwił im złożenie materiału dowodowego. Nie byłby bowiem w stanie dyskutować z argumentami specjalistów w tej dziedzinie, którzy na pomysł stworzenia siedliska motyli przez przesadzenie ich roślin żywicielskich nie pozostawili suchej nitki.

Przy okazji treść decyzji obnażyła brak kompetencji ludzi powołanych do ochrony przyrody. Rośliny kluczowe dla rozwoju chronionych gatunków motyli nakazano przesadzić do 15 grudnia! Każdy, kto ma ogródek wie, że w grudniu nie wykonuje się przesadzania roślin, tym bardziej, jeśli wziąć pod uwagę, że są to byliny niezbędne dla rozwoju zagrożonych wyginięciem gatunków. Nie chodzi więc o uratowanie motyli, ale o ułatwienie szybszej budowy drogi, bez oglądania się na skutki

środowiskowe.

Co dalej?

Przyszłość drogi nie jest oczywista, choć nie rysuje się jasno i optymistycznie. Przy planowaniu i realizacji inwestycji popełniono masę błędów i jak widać, nie ma chętnych do poniesienia za nie odpowiedzialności. Tymczasem istnieją dwa wyjścia z patowej sytuacji: albo drogowcy wyciągną wnioski z 9-letniego impasu i rozpoczną rzetelne prace nad poprawą projektu albo idąc w zaparte będą polemizować z faktami. Przyszłość pokaże, czy drogowcy wybiorą odpowiednią drogę.

Sylwia Szczutkowska

Przypisy:

1. motyle.natura2000.pl
2. skarzynsko.info/art/2301/Nowa-propozycja-rozwiazze-patowa-sytuacje-w-sprawie-obwodnicy-Skarzynska.html

Porównanie wyników przeprowadzonych badań awifauny lęgowej z wynikami raportu oddziaływania drogi S-7 na środowisko z roku 2011; dla części obszaru badań stanowiącej zbiór wspólny z terenem inwentaryzacji obranym na potrzeby ROOŚ; **pogrubioną czcionką** wyróżniono gatunki z I załącznika Dyrektywy Ptasiej. ¹ w roku 2015 w obrębie całego obszaru badań nie odnotowano obecności czajki.

Gatunek wraz z symbolem zastosowanym na mapach	Liczba par lęgowych	
	Niniejsze badania 2015	ROOŚ 2011
Derkacz <i>Crex crex</i> CX	24	1
Jarzębatka <i>Sylvia nisoria</i> SN	5	0
Gąsiorek <i>Lanius collurio</i> LC	44	4
Przepiórka <i>Coturnix coturnix</i> CR	1	0
Czajka <i>Vanellus vanellus</i> ¹	0	1
Kszyk <i>Gallinago gallinago</i> GG	1	0
Turkawka <i>Streptopelia turtur</i> ST	3	0
Krętogłów <i>Jynx torquilla</i> J	2	0
Dzięcioł zielony <i>Picus viridis</i> PV	3	0
Świergotek łąkowy <i>Anthus pratensis</i> AP	7	1
Pokląskwa <i>Saxicola rubetra</i> SR	11	0
Kląskawka <i>Saxicola rubicola</i> SRU	1	0
Świerszczak <i>Locustella naevia</i> LN	11	0
Srokosz <i>Lanius excubitor</i> LE	1	0
Dziwonia <i>Carpodacus erythrinus</i> CE	2	0
Potrzos <i>Emberiza schoeniclus</i> ES	9	0
Łącznie	125 par lęgowych należących do 15 gatunków	7 par lęgowych należących do 4 gatunków