

Za skarżyską S7 Polska może trafić przed Unijny Trybunał Sprawiedliwości

Na 19 grudnia br. zapowiedziano otwarcie będącej jeszcze w budowie trasy ekspresowej S7 na odcinku od Skarżyska-Kamiennej do granicy województw świętokrzyskiego i mazowieckiego. Choć informacjom medialnym towarzyszą hurraoptymistyczne komentarze, warto pamiętać że skarżyska S7 stanowi antyprzykład poprawnego budowania dróg w Polsce.

Na 18 grudnia br. zapowiedziano otwarcie będącej jeszcze w budowie trasy ekspresowej S7 na odcinku od Skarżyska-Kamiennej do granicy województw świętokrzyskiego i mazowieckiego. Choć informacjom medialnym towarzyszą hurraoptymistyczne komentarze, warto pamiętać że skarżyska S7 stanowi antyprzykład poprawnego budowania dróg w Polsce:

- droga powstaje na podstawie pozwolenia na budowę, które wydano ze złamaniem prawa
- z ogromną szkodą dla przyrody
- z węzłem Skarżysko Północ, zaprojektowanym na granicy bezpieczeństwa ruchu drogowego
- skarżyska S7 jest podstawą toczącej się przeciwko Polsce procedury naruszenia prawa UE, co z dużym prawdopodobieństwem zaprowadzi Polskę przed Unijny Trybunał Sprawiedliwości

Waga nieprawidłowości jest bardzo poważna.

1. Droga powstała w oparciu o pozwolenie na budowę (ZRID), które wydano z naruszeniem prawa.

Zarzuty Pracowni zostały uznane przez Naczelny Sąd Administracyjny, który w wyroku z 5 czerwca 2019 r. potwierdził, że zaskarżona przez nas decyzja została wydana z naruszeniem prawa. Przypomnijmy, że Wojewoda Świętokrzyski w 2017 r. zmienił zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (pozwolenie na budowę) z uwagi na wprowadzenie przez drogowców zmian w lokalizacji i rodzaju węzła Skarżysko Północ. Nasze Stowarzyszenie od początku informowało urzędników, że wydaniu pozwolenia na budowę towarzyszyło naruszenie prawa związane z Raportem Środowiskowym. Decyzji tej nadano rygor natychmiastowej wykonalności, co pozwoliło na niezwłoczne rozpoczęcie prac budowlanych, pomimo złożenia odwołania.

2. Przykład skarżyskiej S7 stanowi podstawę wszczętej przeciwko Polsce procedury naruszenia prawa UE

W marcu 2019 r. Komisja Europejska skierowała do Polski tzw. uzasadnioną opinię mającą doprowadzić do zmiany wadliwych przepisów. Jeżeli rząd nie przeprowadzi nowelizacji specustawy drogowej i przepisów OOS, Polskę czeka Trybunał Sprawiedliwości UE a poprawę przepisów wymusi groźba wielomilionowych kar.

Od 2009 r. Stowarzyszenie konsekwentnie wskazuje na naruszenia prawa i wymogów ochrony przyrody podczas projektowania i realizacji tej inwestycji. Przypomnijmy, że pierwsza decyzja środowiskowa wskutek naszej interwencji została wyeliminowana z obrotu prawnego w 2012 r. Kolejna decyzja środowiskowa dla tej inwestycji z 2014 r. powieliła wszystkie błędy poprzedniej. Decyzji tej nadano rygor natychmiastowej wykonalności, co umożliwiło drogowcom kontynuowanie bez dalszych przeszkód procesu inwestycyjnego i ubieganie się o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Społeczeństwo, w tym działające w sprawie organizacje ekologiczne, nie mogło się ubiegać o zastosowanie środka tymczasowego tj. wstrzymania wykonania decyzji środowiskowej,

ponieważ zgodnie z utrwalonym orzecznictwem decyzja ta nie podlega wykonaniu. Przykład skarżyskiej S7 pokazał, że możliwość zwrócenia się do sądu o zastosowanie środków tymczasowych w stosunku do decyzji objętych przepisami dotyczącymi udziału społeczeństwa jest w Polsce iluzoryczny. Przykład ten stoi u podstawy wszczęcia przez Komisję Europejską przeciwko Polsce procedury naruszenia prawa UE (sprawa 2016/2046).

To niejedyne zarzuty Komisji. Zwraca ona także uwagę na zapisy specustawy drogowej, które powodują, że jeżeli drogowcy rozpoczną budowę drogi na podstawie pozwolenia na budowę, któremu nadano rygor natychmiastowej wykonalności, to sąd po upływie 14 dni od dnia rozpoczęcia budowy, nie może takiej decyzji uchylić, a może jedynie stwierdzić, że taka decyzja została wydana z naruszeniem prawa. Polskie prawo uniemożliwia wyeliminowanie z obrotu prawnego decyzji dotkniętych istotnymi wadami prawnymi, nie zapewnia więc społeczeństwu skutecznej procedury odwoławczej przed sądem. Dokładnie z taką sytuacją mamy do czynienia na skarżyskiej S7 (wyrok II OSK 2520/12 z 01.02.2013, wyrok II OSK 750/19 z 05.06.2019) - stwierdzenie złamania prawa nie powoduje żadnych konsekwencji dla drogowców.

3. Budowa drogi zniszczyła ceną przyrodę.

Eksperci przyrodnicy nie potwierdzili obecności przeplatki aurinii w 2019 r. na działce zastępczej, motyl ten prawdopodobnie (monitoring będzie kontynuowany) wyginął na tym stanowisku. Jest to o tyle kuriozalne, że GDDKiA zobowiązała się włączyć działkę zastępczą z przeplatką aurinią do pobliskiego obszaru Natura 2000 Lasy Skarżyskie.

Forsowany przez drogowców przebieg skarżyskiej S7 kolidował z jednym z najważniejszych w woj. świętokrzyskim stanowisk przeplatki aurinii, ściśle chronionego gatunku motyla zależnego od coraz rzadszych siedlisk łąk trzęślicowych i muraw bliźniczkowych. Aby zachować pozory dbałości o przyrodę, stworzono siedlisko zastępcze, na które przeniesiono rośliny żywicielskie i oprędy tego ginącego motyla. Nasze Stowarzyszenie przedstawiło szereg opinii ekspertów wskazujących, że będzie to działanie nieskuteczne, m.in. z uwagi na nieodpowiednie dla tego motyla warunki siedliskowe na wybranej działce. Czarny scenariusz stał się faktem.

4. Na skarżyskiej S7 może dochodzić do wypadków

Wielokrotnie alarmowaliśmy urzędników i drogowców, że trasa S7 koliduje z korytarzem migracji łośi, związanym z ciągiem ekologicznym doliny Oleśnicy. Obecność tych zwierząt obserwowaliśmy w bezpośredniej okolicy planowanej inwestycji, a po rozpoczęciu robót - także na placu budowy. Pomimo tak oczywistego materiału dowodowego, drogowcy nie zaprojektowali w tym rejonie przejścia dla dużych zwierząt. Zwierzęta mogą próbować forsować za niskie w tym rejonie wygrodzenie jezdni, co będzie generować wypadki z udziałem tych zwierząt. Niebezpieczne dla kierowców mogą być także rozwiązania projektowe związane z węzłem Skarżysko Północ. Sami drogowcy wypowiadali się o nim negatywnie podczas spotkania w październiku 2015 r. w Urzędzie Miasta Skarżysko, wskazując, że są to rozwiązania o minimalnych parametrach technicznych, niebezpieczne pod kątem wymogów bezpieczeństwa ruchu drogowego i generujące dodatkowe koszty w wysokości 20 mln złotych.

Skarżyska S7 przechodzi do historii jako projekt dewastujący przyrodę, realizowany w oparciu o dokumenty, które łamią prawo krajowe i unijne. Dla drogowców nie powinien być to powód do dumy, tylko do wstydu i głębokiej refleksji. Na skarżyskiej S7 przegrała cenna przyroda, pocieszamy się jednak że nie na darmo. Dzięki tej inwestycji udało się nam obnażyć wszystkie patologie systemu budowy dróg w Polsce i zapoczątkować zmianę prawa związanego z przedsięwzięciami infrastrukturalnymi. Mamy też nadzieję,

że wnioski z tej sytuacji wyciągną sami drogowcy - komentuje Sylwia Szczutkowska z Pracowni na rzecz Wszystkich Istot.

Kontakt:

Sylwia Szczutkowska, Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, tel. 512281664, e-mail: sylwia@pracownia.org.pl