

Oświadczenie

radnego Tadeusza Wawro złożone na sesji Rady Miejskiej w Brzeszczach w dniu 30 października 2012r. w sprawie budowy drogi ekspresowej S-1

Nawiązując do odbytych w miesiącu wrześniu br. konsultacji w sprawie budowy drogi ekspresowej S-1 od węzła Kosztowy II do węzła Suchy Potok w Bielsku-Białej i popierając jej budowę nie mogę przemilczeć okoliczności wyznaczania wariantów tej drogi i pojawiających się przy tej okazji nieudolnych i przeinaczania faktów, także ze strony GDDKiA. Procedura mająca na celu wyznaczenie trasy ostatniego odcinka tej drogi trwa wprawdzie oficjalnie od roku 1996r., jednakże znacznie wcześniej bo już w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku w planie zagospodarowania przestrzennego miasta Brzeszcze pojawił się pas wolny od zabudowy, jako swego rodzaju rezerwa terenowa pod budowę bliżej nieokreślonej drogi ponadlokalnej, w przybliżeniu pokrywający się z wariantem I i IV drogi S-1. W terenach tych legalnie nie inwestowano, co moim zdaniem ułatwia realizację jednego z wariantów, przebiegających przez gminy Oświęcim i Brzeszcze.

Droga ekspresowa S-1, która łączy lotnisko w Pyrzowicach z granicą państwa w Cieszynie i dalej z czeską drogą ekspresową R48 wpisuje się w Europejski Korytarz Transportowy nr VI, biegnący od Skandynawii przez Polskę na południe Europy i jest niezwykle istotna dla odciążenia drogi krajowej nr 1.

Gminy Oświęcim i Brzeszcze wiele lat temu wpisały tę drogę w swoje miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Społeczeństwa tych gmin w większości zaakceptowały, a co najmniej pogodziły się z przebiegiem tej drogi, a władze samorządowe podejmowały uchwały i rezolucje popierające jej budowę. Od wielu lat budowę drogi popierają też władze i mieszkańcy Bierunia oraz starostwo bieruńsko-lędzińskie. Mimo takiej niemal komfortowej sytuacji decydenci, w tym Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, od roku 2009 preferują tzw. wariant śląski tej drogi, przebiegający przez gminę Miedźna. Drogi tej nie ma w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Miedźna (gmina ta nie ma aktualnego planu zagospodarowania przestrzennego). Mieszkańcy tej gminy i jej władze samorządowe od lat słusznie protestują przeciwko budowie drogi przez ich teren. W ostatnim zebraniu konsultacyjnym w tej sprawie w dniu 18 września br. wzięło udział 819 osób, co jak na warunki wiejskie jest swoistym rekordem. Z tej grupy 818 osób było przeciwnych budowie drogi S-1 przez teren gminy Miedźna. Co zatem stoi na przeszkodzie, aby drogę wybudować zgodnie z życzeniami władz lokalnych i mieszkańców oraz zgodnie z planami zagospodarowania przestrzennego, przez gminy Oświęcim i Brzeszcze?

Jak się powszechnie uważa problemem ma być sąsiedztwo obozu w Brzezince. Tyle tylko, że obóz ten, na podstawie ustawy z dnia 7 maja 1999r. o ochronie terenów byłych hitlerowskich obozów zagłady i rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 27 maja 1999r., ma prawnie ustalony obszar, granice i strefę ochronną, która nigdzie nie przekracza 100 m, a wszystkie wcześniejsze warianty trasy na odcinku sąsiadującym z obozem przebiegały jednym śladem, zgodnym z planem zagospodarowania przestrzennego gminy Oświęcim, poza strefą ochrony konserwatorskiej obozu. Rodzi się pytanie po co przeprowadza się kolejne konsultacje w sprawie przebiegu drogi, skoro z góry wiadomo jaki będzie ich wynik. Niepotrzebnie tylko wprowadza się niepokój wśród mieszkańców tych terenów, gdzie droga wcześniej nie była planowana. Wszystkim tym, którzy kwestionują przebieg drogi S-1 w pobliżu obozu dają za przykład jeden z 7 cudów świata, rzymskie „Kolosium”, liczące nie kilkadziesiąt a blisko 2 tysiące lat, w pobliżu którego, niemal pod

samymi murami, przebiegają jedne z głównych ulic Rzymu : Via Celio Vibenna i Via dei Fori Imperiali. W tym przypadku jakoś nikt nie protestował, ani Unia Europejska, ani eksperci UNESCO, a jest to przecież zabytek najwyższej klasy.

Kolejna kwestia związana jest z uchwalonymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Po co było prowadzić skomplikowaną i tak jak w przypadku Brzeszcz, wieloletnią procedurę uzgadniania i uchwalania tych planów, skoro obecnie nie bierze się ich pod uwagę. W procedurze tej mogli się wszyscy zainteresowani wypowiedzieć. Dotyczy to także dyirekcji Państwowego Muzeum Auschwitz-Birkenau, Wojewody Małopolskiego, Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Krakowie, Kompanii Węgla Kamiennego S.A w Katowicach i wszystkich pozostałych organów i instytucji, które brały udział w procedurze planowania przestrzennego. Skoro w swoim czasie instytucje te jak i inne osoby nie skorzystały z przysługujących im praw, nie wniosły protestów i zarzutów do ustaleń projektów planów, uzgodniły je lub pozytywnie zaopiniowały to uznać należy, że je zaakceptowały. Uchwalone plany zagospodarowania przestrzennego zgodnie z art. 14 ust. 8 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym są przecież aktami prawa miejscowego. Prawem nie jest natomiast sprawozdanie (raport) z konsultacji grupy ekspertów UNESCO.

W tym stanie rzeczy nie ma przeszkód prawnych do budowy drogi w sąsiedztwie obozu, zgodnie z uchwalonym planem zagospodarowania przestrzennego gminy Oświęcim. Na tym tle rodzi się zasadnicze pytanie czy w Polsce obowiązuje prawo i GDDKiA i inne instytucje biorące udział w procesie inwestycyjnym kierują się jego ustaleniami, czy też ważniejsze są różnorodne pozaprawne formy nacisku, nawet przez osoby spoza naszego kraju ? Przeciwno budowie drogi, a co najmniej za maksymalnym opóźnieniem jej budowy, są zapewne niektóre środowiska krakowskie w obawie o interesy gospodarcze lotniska Balice, które konkuruje i coraz częściej przegrywa z lotniskiem Pyrzowice oraz grupy krakowskich przewoźników w obawie o utratę turystów przewożonych z Balic do obozu Koncentracyjnego Auschwitz-Birkenau. Dodać należy, że muzeum to corocznie odwiedza prawie 1,5 mln turystów, w tym wielu z zagranicy. Na pozaprawne formy nacisku przeciwko budowie S-1 wskazują fakty.

W dniu 18 lutego 2008r. do Wojewody Małopolskiego został złożony wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację drogi S-1 przez teren województwa małopolskiego. Już w tydzień później 25.02.2008r. zebrał się Komitet do Spraw Światowego Dziedzictwa Kulturowego w Polsce, który uchwałą nr 4 sprzeciwił się budowie drogi w sąsiedztwie obozu. Skąd zatem tak błyskawiczna reakcja? Nie mogło się to odbyć bez nieformalnego zawiadomienia przez służby Wojewody Małopolskiego. Dziwnym trafem w kilkuosobowym składzie tego mało znaczącego komitetu, powołanego przez Ministra Kultury pod koniec 2007r. , 50% stanowią osoby związane z Krakowem, w tym wszyscy eksperci. Przewodniczący tego komitetu dr hab. Bogusław Szmygin brał później udział w okresowej konsultacji ekspertów UNESCO w maju 2008r., o czym niżej ale jego akurat nie posadzam o złe intencje. Nie jest zatem prawdą, że to wyłącznie eksperci UNESCO sprzeciwili się budowie drogi. Eksperci ci zebrałi się na okresowej konsultacji w Krakowie i Oświęcimiu dopiero w dniach 10-13 maja 2008r. Do tego czasu Wojewoda Małopolski mógł spokojnie wydać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji. Lista uczestników konsultacji, tzw. ekspertów UNESCO, zawiera 23 nazwiska, w zdecydowanej większości z Polski, z których wielu jest związanych z Krakowem. Eksperci spoza Polski : Max Polonowski, Mechtild Rössler, Michael Turner i Christophe Young stanowili w tym gronie zdecydowaną mniejszość. Opracowany przez ekspertów raport, z tego co mi wiadomo, nigdy nie trafił do GDDKiA, ani też do

Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie. Skąd zatem powoływanie się na jego ustalenia podczas konsultacji? W raporcie tym (korzystam z wersji angielskiej, gdyż wersji polskiej prawdopodobnie w ogóle nie ma) nie użyto słowa „sprzeciw” (ang. objection, opposition). Należy też zauważyć, że osoby biorące udział w konsultacji nie są ekspertami od planowania i budowy dróg i postulowali też wcześniej poprawę dostępności komunikacyjnej obozu, o czym się publicznie nie mówi. Jak zatem poprawić dostępność komunikacyjną obozu bez budowy nowych dróg?

Nie było natomiast konsultacji społecznych i zbędnej zwłoki dla wydania np. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy wielce kontrowersyjnej spalarni odpadów komunalnych w Oświęcimiu, tyle że w tym ostatnim przypadku wnioskodawcą był Synthos S.A. w Oświęcimiu z jego większościowym akcjonariuszem prywatnym.

W tym kontekście nie dziwi mnie też finansowanie przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie działań, których celem jest blokowanie budowy S-1 przez teren powiatu oświęcimskiego (np. dofinansowanie wydania przez Towarzystwo na Rzecz Ziemi w Oświęcimiu „Podręcznika lokalnej aktywności obywatelskiej w zakresie ochrony środowiska”).

Centrala GDDKiA nie wiedzieć na jakiej podstawie uznała, że w wariancie małopolskim nie ma możliwości wykluczenia znaczącego oddziaływania na środowisko. Tu z kolei problemem ma być ptak z rodziny czaplowatych - ślepowron, którego to rzekoma ostoja koliduje z trasą S-1. Tyle tylko, że ptak ten występuje praktycznie w całej Europie, a na terenie stawów hodowlanych, w tym stawu „Lekacz” i sąsiednich, gdzie miałyby przebiegać droga, co 1-2 godziny rozlegają się huki petard, którymi właściciele stawów rybnych odstraszały chmary kormoranów, bo gdyby tego nie czynili te ostatnie wyjadłyby ze stawów wszystkie ryby. W bezpośrednim sąsiedztwie przebiegają też dwie linie kolejowe. Jaka więc to ostoja ptaków? Jestem przekonany, że o tym fakcie nikt GDDKiA nie informował, a jest to fakt powszechnie znany dla mieszkańców tej części gminy Oświęcim i sąsiedniej gminy Brzeszcze.

Ulegając presji ekologów Minister Środowiska rozporządzeniem z dnia 27.10.2008r. zaliczył w/w ostoję na terenie Małopolski do obszaru Natura 2000, a następnie zmieniając to rozporządzenie kolejnym rozporządzeniem z dnia 19.02.2011r. do obszaru Natura 2000 zaliczył również stawy na terenie gmin Miedźna, Bieruń i Bojszowy, przez które to gminy miałyby przebiegać droga w wariancie śląskim. Czyżby zatem chodziło o całkowite zablokowanie S-1? Minister Środowiska mógł przecież pozostawić konieczny korytarz pod drogę poza obszarem Natura 2000 i tym samym rozwiązać problem. Dlaczego tego nie uczynił? Widocznie opierał się na mało wiarygodnych enuncjacjach działaczy spod znaku wspomnianego wyżej Towarzystwa na Rzecz Ziemi i ich patrona dr Jacka Betleji. Nie sądzę bowiem, aby na terenach wymienionych wyżej stawów hodowlanych przeprowadzono rzetelną inwentaryzację przyrodniczą. Mieszkam tutaj od urodzenia, ponad 60 lat, doskonale znam te tereny i mam prawo nie wierzyć w dane rozpowszechniane przez pozarządowe organizacje ekologiczne, bo są to dane dalekie od rzeczywistości, z których śmieją się okoliczni mieszkańcy.

I jeszcze jedna ostatnia kwestia, natury prawnej. Przepisy kodeksu postępowania administracyjnego (art. 21 § 1 ust. 1) stanowią, że w sprawach dotyczących nieruchomości właściwość miejscową organu administracji publicznej ustala się wg miejsca położenia nieruchomości, a jeżeli nieruchomość położona jest na obszarze właściwości dwóch lub więcej organów, orzekanie należy do organu na którego obszarze znajduje się większa część nieruchomości. Podobne przepisy zawiera też ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych

(art. 11a ust. 2) . Czy zatem uzasadnione było składanie wniosku do Wojewody Małopolskiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji, jak również angażowanie innych organów i instytucji małopolskich ?

Mam nadzieję, że jeżeli Ministerstwu Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz GDDKiA rzeczywiście zależy na budowie drogi S-1 to decydenci wrócą do wariantu małopolskiego drogi, gdyż jej realizacja w obecnym wariantcie „B” lub ewentualnie mniej korzystnym wariantcie „C”, na pewno nie spotka się z tak zdecydowanym i słusznym oporem mieszkańców, jak w wariantcie „A”.

Szkokuje bierność i kunktatorstwo władz województwa małopolskiego, opóźnianie i przedłużanie procedury uzgodnień, wyszukiwanie coraz to nowych przeszkód do budowy drogi (mam tu na myśli Wojewodę Małopolskiego, Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Krakowie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, Dyрекcję Państwowego Muzeum Auschwitz - Birkenau), które to władze zapatrzone w Kraków nie widzą interesu powiatu oświęcimskiego i jego mieszkańców. Nie wiedzieć czemu nie ma też niestety konkretnych, zdecydowanych działań popierających budowę drogi S-1 przez teren województwa małopolskiego ze strony małopolskiego sejmiku wojewódzkiego, rady powiatu i starosty oświęcimskiego, przynajmniej na taką skalę jak to czyni starosta bieruńsko-lędzki i władze gminy Miedźna. Z przykrością stwierdzam, że władze małopolskie nie potrafią docenić i wykorzystać szans jakie daje budowa drogi S-1. Wielkie centra logistyczne nie powstają przecież przy drodze gminnej, powiatowej, czy nawet wojewódzkiej. Odcięcie Oświęcimia i powiatu oświęcimskiego od dostępu do tego typu drogi odbije się niekorzystnie na rozwoju działalności gospodarczej na tym terenie oraz spowoduje nasilenie drogowego ruchu tranzytowego. Brak łączności ze Śląskiem, gdzie tradycyjnie nasi mieszkańcy znajdują zatrudnienie, odbija się już teraz zwiększeniem bezrobocia w powiecie. Nasi mieszkańcy nie mogą liczyć na zatrudnienie w Małopolsce od lat muszą poszukiwać miejsc pracy na Śląsku, najczęściej w Bieruniu, Katowicach, Tychach, Sosnowcu, Czechowicach-Dziedzicach, Bielsku - Białej i innych ośrodkach śląskich. W interesie mieszkańców gminy Brzeszcze leży utrzymanie i rozwijanie związków ze Śląskiem, gdyż na władze w Krakowie nie mają co liczyć. Przykładem lekceważenia naszych interesów przez władze krakowskie jest chociażby podział unijnych środków pomocowych, czy ostatnio zamiar likwidacji połączeń kolejowych Oświęcimia z Krakowem. Proponowane przez Województwo Małopolskie opracowanie studium lokalizacyjno-funkcjonalno-ruchowego rozwoju układu komunikacyjnego powiatu oświęcimskiego”, które dofinansowuje również nasza gmina, jest jedynie próbą odwrócenia uwagi od najważniejszych problemów komunikacyjnych powiatu oświęcimskiego. Bez budowy drogi S-1 przez gminy małopolskie podstawowe problemy komunikacyjne Oświęcimia i Brzeszcz nie zostaną w dającej się przewidzieć przyszłości rozwiązane, z olbrzymią szkodą dla tego terenu. Przyszłe pokolenia nie wybaczą nam zmarnowania szansy jaką daje budowa drogi ekspresowej przez teren gminy Brzeszcze.

