

Bydgoszcz, dnia 24 maja 2010 roku

Andrzej Walkowiak  
Poseł na Sejm RP

Sz.P.  
Jacek Jeziński  
Prezes NIK  
Najwyższa Izba Kontroli  
ul. Filtrowa 57  
02-056 Warszawa

W związku z niepokojącymi działaniami Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (zwanej dalej GDOŚ) oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy dotyczącymi przebiegu trasy S5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz uprzejmie proszę o przeprowadzenie kontroli w tej instytucji.

Na wstępie nieodzownym jest przedstawienie stanu faktycznego. W lutym 2008 roku GDDKiA złożyła do Kujawsko - Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego wnioski o wydanie decyzji o warunkach środowiskowych inwestycji wraz z wstępnym raportem oddziaływania na środowisko. Do października GDDKiA kilka razy otrzymywała prośby o poprawki w raporcie. Uchybienia były w większości natury formalnej. Prace nad raportem trwały aż do kwietnia 2009 roku.

10 kwietnia 2009 roku dokumenty zostały wysłane do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. W ciągu 60 dni Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Bydgoszczy miała wydać decyzję o warunkach środowiskowych inwestycji. Jednak w czerwcu 2009 roku okazało się, że procedura zajmie urzędnikom więcej czasu. Należy zaznaczyć, iż w maju 2009

roku pani minister Patrycja Wolińska na posiedzeniu Sejmu oświadczyła, że budowa drogi S5 może się znacznie opóźnić z powodu konfliktów społecznych. Nawiązała w ten sposób do działań prezydenta Bydgoszczy Konstantego Dombrowicza samotnie upierającego się przy wariacie przeprowadzenia drogi przez miasto wbrew wszelkim opiniom fachowców z resortu infrastruktury. Jednakże w rzeczywistości nie było żadnego konfliktu, tym bardziej, że bydgoszczanie jednoznacznie opowiadali i nadal opowiadają się za przebiegiem S5 obwodnicą, co pokazują liczne dyskusje i sondaże, natomiast stanowisko prezydenta miasta nie miało jakiegokolwiek uzasadnienia i racji bytu, co pokazały kolejne wydarzenia.

W lipcu 2009 roku okazało się, że raport GDDKiA znów jest rzekomo niepełny. Tym razem urzędnicy z GDOŚ dopatrzili się braku danych o wpływie inwestycji na siedliska przyrodnicze i gatunki chronione związane z obszarami Natura 2000. Zamiast więc prowadzić prace przy budowie trasy, drogowcy zajmowali się szukaniem kumaka nizinnego, który podobno miał występować na terenach przebiegu S5. Nie znaleziono ani jednego!!! Na początku sierpnia 2009 roku urzędnicy z GDDKiA po raz kolejny wysłali raport uzupełniony o brakujące dane.

Na tym etapie swoje niezadowolenie z przebiegu wykonywania przedmiotowej inwestycji wyraziłem w interpelacji poselskiej nr 12250. W odpowiedzi podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki potwierdził, że *budowa obwodnicy miasta Bydgoszczy przewidywana jest w ramach inwestycji pn. „Budowa drogi ekspresowej S5 na odcinku od Nowych Marz do Bydgoszczy”, ujętej w „Programie budowy dróg krajowych na lata 2008-2012” zatwierdzonym uchwałą Rady Ministrów nr 163/2007 z dnia 25 września 2007 roku Zadanie to znajduje się również na liście projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” 2007-2013, w związku z czym istnieje możliwość współfinansowania realizacji z funduszy unijnych. Ponadto wytłumaczył, iż opóźnienia w realizacji projektu spowodowane są w głównej mierze przedłużającym się postępowaniem środowiskowym, które toczy się dla całego przebiegu S5 w granicach woj. kujawsko-pomorskiego i obejmuje 3 projekty: Nowe Marzy - Bydgoszcz, Bydgoszcz - Żnin, Żnin - granica woj. kujawsko-pomorskiego. Jego zdaniem wpływ na uzyskanie tej decyzji mają protesty i zastrzeżenia organizacji ekologicznych, a także kwestie związane z wyznaczaniem nowych obszarów Natura 2000. W konsekwencji wpłynęło to na zmianę końcowego terminu realizacji inwestycji, który przewiduje się na maj 2012 r. Jedną z przyczyn opóźnienia był również stan prawny, w jakim realizowane były inwestycje*

*drogowe, m.in. niezgodność prawa polskiego z prawem wspólnotowym w zakresie ochrony środowiska. Poinformował także, że dotychczas dla odcinka od Nowych Marz do Bydgoszczy zostało opracowane wielowariantowe studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowe (STES). Zgodnie z decyzją Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, zatwierdzoną w dniu 29 stycznia 2008 r. przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), do dalszych prac projektowych przyjęto przebieg trasy drogi S5 według wariantu IV, tj. północno-zachodniej obwodnicy Bydgoszczy. Dnia 8 lutego 2008 r. został złożony wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z rekomendacją ww. wariantu. Obecnie GDDKiA oczekuje na wydanie powyższej decyzji, która rozstrzygnie, jaki wariant przebiegu trasy będzie realizowany. Zatem realizacja powyższego zadania zgodnie z zakładanym harmonogramem uzależniona jest m.in. od uzyskania niezbędnych do rozpoczęcia robót decyzji administracyjnych.*

Jednakże do dnia dzisiejszego pomimo wielokrotnych starań GDDKiA nadal nie może uzyskać od GDOŚ stosownych zezwoleń środowiskowych na przeprowadzenie procesu inwestycyjnego dotyczącego budowy trasy S5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz. Z doniesień prasowych wynika, iż w staraniach województwo kujawsko – pomorskie zostało prześcignięte przez Dolny Śląsk i jest bodajże jedynym województwem spośród zainteresowanych budową trasy S5, które nie zakończyło jeszcze etapu formalnego. Z informacji uzyskanych z GDDKiA wynika, iż 11 maja 2010 roku złożyła zupełnie nowy wniosek do GDOŚ o wydanie decyzji środowiskowych. Było to spowodowane zmianą przepisów środowiskowych, zmianą wariantu trasy nieopodal Kowalewa, który wchodził w obszar Natury 2000 i w tym zakresie zaistniała konieczność modyfikacji wniosku. GDDKiA jest przekonana, iż w lipcu 2010 dostanie od GDOŚ decyzję środowiskową, gdyż raport według ich uznania jest w 100 procentach kompletny, więc nie zakłada, iż decyzja będzie negatywna.

Jednakże śledząc dotychczasowe działania GDOŚ należy się obawiać, iż urzędnicy GDOŚ znowu dopatrzą się jakiś absurdalnych braków lub innych wymyślonych uchybień w złożonym wniosku. Już dotychczas w wyniku opieszałości urzędników GDOŚ oraz nadmiernej, bezsensownej biurokracji stracono 12 milionów euro z europejskich funduszy na rozwój sieci TEN-T, z których miała być sfinansowana dokumentacja przetargowa na odcinek S5 Nowe Marzy-Bydgoszcz-Cotoń. Z informacji uzyskanych od GDDKiA wynika, iż nie można było prolongować tych pieniędzy i GDDKiA będzie

zmuszona poszukiwać dofinansowania z innych źródeł. Utrata tych środków jest ewidentnym skutkiem nieprawidłowego działania GDOŚ.

Trwające odbijanie piłeczki między GDDKiA a GDOŚ jest żenującym widowiskiem dla mieszkańców Bydgoszczy i regionu, którzy z nadzieją i niecierpliwością oczekują powstania drogi ekspresowej S5. Ponadto takie działanie osłabia autorytet instytucji państwowych w oczach społeczeństwa, a w tym wypadku społeczności lokalnej województwa kujawsko – pomorskiego, naraża Państwo Polskie na utratę ogromnych środków z funduszy europejskich w sytuacji kryzysu gospodarczego i wysokiego deficytu budżetowego. Czy nasze Państwo jest aż tak bogate, że może sobie pozwolić przez działalność instytucji państwowych na bezmyślną utratę pieniędzy z Unii Europejskiej?

Wielokrotnie interpelowałem w kwestii trasy S5. Jednakże zawsze byłem zapewniany, iż proces inwestycyjny przebiega prawidłowo i inwestycja będzie wykonana planowo. Jednakże ze stanu faktycznego wynika zupełnie co innego. Obecnie mamy miesiąc maja 2010 roku, a GDDKiA nie ma nawet zezwoleń środowiskowych GDOŚ. Nie jestem specjalistą w dziedzinie budowy dróg ekspresowych, ale na zdrowy rozsądek wykonanie trasy S5 w przewidzianym terminie do 2012 roku wydaje się niemożliwe, tym bardziej że wszyscy dobrze wiemy w jakim tempie buduje się drogi w Polsce.

W związku z powyższym zwracam się do Najwyższej Izby Kontroli, jako najwyższego organu kontroli w Rzeczypospolitej Polskiej, o podjęcie działań zmierzających do ustalenia czy działania Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i jej bydgoskiego oddziału - RDOŚ w kwestii wydania decyzji środowiskowych w kwestii budowy trasy S5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz jest zgodne z:

- 1. zasadą legalności**, a mianowicie czy prowadzone przez GDOŚ postępowanie administracyjne na wniosek GDDKiA w kwestii wydania decyzji środowiskowych dotyczących budowy trasy S5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz było prowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa obowiązującymi w Rzeczypospolitej Polskiej, a w szczególności czy zachowana była terminowość przy rozpatrywaniu wniosku GDDKiA;
- 2. zasadą gospodarności**, a mianowicie czy istnieje związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy działaniem GDOŚ a utratą 12 milionów euro z europejskich funduszy na rozwój sieci TEN-T, z których miała być sfinansowana dokumentacja przetargowa na odcinek S5 Nowe Marzy-Bydgoszcz-Cotoń i czy działanie GDOŚ jest zawinione;

3. zasadą celowości, a mianowicie czy działania GDOŚ leżą w interesie społecznym i w interesie Państwa Polskiego, czy torpedowanie inwestycji publicznych jest celem instytucji państwowych takich jak GDOŚ,

4. **zasadą rzetelności**, a mianowicie czy postępowanie urzędników GDOŚ oprócz przestrzegania prawa przy rozstrzygnięciu wniosku GDDKiA zachowali standardy urzędniczej rzetelności wymagane w demokratycznym państwie prawa.

**W związku z powyższym apeluję o przeprowadzenie kontroli w Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Mając na względzie, iż jest to instytucja państwowa mnie osobiście, jako Posłowi na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, leży na sercu prawidłowe funkcjonowanie, przestrzeganie prawa, działanie w interesie publicznym organów państwowych. Ponadto jako rodowitemu bydgoszczaninowi, mieszkańcowi województwa kujawsko – pomorskiego w szczególności zależy na szybkim i bezproblemowym wybudowaniu trasy S5. Jednakże docierające do mnie niepokojące sygnały związane z przeszkodami w budowaniu trasy S5 spowodowały, iż w trosce o dobro wspólne, praworządność oraz przestrzeganie elementarnych zasad demokratycznego państwa postanowiłem w interesie całego społeczeństwa zwrócić się o pomoc do Najwyższej Izby Kontroli.**

Z poważaniem

Andrzej Walkowiak