

Adresaci petycji:

- 1) Rada Ministrów
- 2) Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk
- 3) Minister klimatu i środowiska Anna Moskwa
- 4) Minister funduszy i polityki regionalnej Grzegorz Puda
- 5) Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska Andrzej Szweda - Lewandowski
- 6) Generalny Dyrektor GDDKiA Tomasz Żuchowski
- 7) Dyrektor GDDKiA w Olsztynie Mirosław Nicewicz
- 8) Dyrektor GDDKiA w Białymstoku Wojciech Borzuchowski

**Podmiot
wnoszący petycję
(grupa
podmiotów)**

- 1) **Fundacja Dla Biebrzy**; ul. Kościuszki 26 m 11, 19-110 Goniądz, fundacja@dlabiebrzy.pl; KRS: 0000828586; reprezentowana przez Roberta Janusza Chwiałkowskiego
- 2) **Fundacja Greenmind** ul. Kaleńska 7/33, 04-367 Warszawa, kontakt@greenmind.pl KRS: 0000365733 reprezentowana przez Martę Agatę Wiśniewską
- 3) **Stowarzyszenie na rzecz Ochrony Krajobrazu kulturowego Mazur Sadyba**; Kadzidłowo 1, 12-220 Ruciane Nida; sadyba.mazury@gmail.com KRS: 0000204286 reprezentowane przez prezesa Krzysztofa Andrzeja Worobca

Informujemy, że zgodnie z Art. 4 ust. 2 pkt 1 (in fine) Ustawy o petycjach, osobą reprezentującą podmiot wnoszący petycję (grupę podmiotów) jest Robert Janusz Chwiałkowski, Fundacja dla Biebrzy, ul. Kościuszki 26 m. 11 19-110 Goniądz, fundacja@dlabiebrzy.pl

PETYCJA

Na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 2 Ustawy o petycjach z dnia 11 lipca 2014 r. działając w interesie publicznym składamy poniższą petycję z żądaniem podjęcia następujących działań:

- uwzględnienia w obecnie prowadzonych pracach nad:

- drogą S16 na terenie województwa warmińsko-mazurskiego,
- drogami S16 i S19 na terenie województwa podlaskiego,

opracowania pod tytułem „*Studium sieciowe przebiegu Via Carpatia i S16 w północno-wschodniej Polsce*” – autor mgr inż. Jan Jakiel, konsultacje merytoryczne prof. dr. hab. inż. Andrzej Szarata - (Studium), które załączamy do niniejszej petycji;

- wykonania pełnej analizy wariantów omijających Krainę Wielkich Jezior Mazurskich oraz Dolinę Biebrzy:

- w korytarzu Boćki – Zambrów – Łomża – Szczytno – Olsztyn (wariant W3a w Studium);
- w korytarzu Radzyń Podlaski – Siedlce – Ostrów Mazowiecka - Łomża – Szczytno – Olsztyn (wariant W4a w Studium), oraz

porównanie tych wariantów pod względem funkcjonalnym, technicznym, przyrodniczym, społecznym i nakładów inwestycyjnych z obecnie projektowanymi/analizowanymi drogami przez GDDKiA w korytarzach Mrągowo – Orzysz – Ełk – Knyszyn – Białystok oraz Raczek – Knyszyn – Białystok.

- zmiany Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 maja 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, w taki sposób, który będzie uwzględniał warianty omijające Krainę Wielkich Jezior Mazurskich oraz Dolinę Biebrzy, w korytarzach opisanych w punkcie powyżej.

- modernizacji i remontu, w konsultacjach z lokalną społecznością i samorządami, obecnie istniejących sieci drogowych w Krainie Wielkich Jezior Mazurskich i Dolinie Biebrzy, w taki sposób, który:

- nie zniszczy ich zasobów przyrodniczych;
- zapewni bezpieczeństwo i wygodne funkcjonowanie zarówno dla mieszkańców jak i turystów, a jednocześnie
- nie pozwoli na wykluczenie komunikacyjnie tych regionów.

UZASADNIENIE

Na wstępie należy przypomnieć, że prace związane z planami budowy drogi ekspresowej S16 na odcinku od Mrągorowa do Ełku rozpoczęto już w 2008 r., przeanalizowano 41 wariantów, a w opracowaniu sporządzonym na zamówienie GDDKiA stwierdzono: „*W każdym z rozpatrywanych wariantów stwierdzono obecność siedlisk [...a to] wyklucza poprowadzenie drogi przez dany obszar i nakazuje szukanie korytarza alternatywnego*”. Pomimo tego nigdy nie przedstawiono przebiegu alternatywnego, natomiast w 2019 r. powrócono do 3 rozpatrywanych wcześniej wariantów, mogących znacząco wpłynąć na unikalną przyrodę i krajobraz Krainy Wielkich Jezior Mazurskich. Dla tego odcinka trwa obecnie procedura środowiskowa prowadzona przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie. Należy również zwrócić uwagę, że 3 warianty o których mowa powyżej dotyczą wyłącznie krótkich odcinków na trasie Mrągorowo – Woźnice, a nie całej planowanej drogi ekspresowej S16 Mrągorowo – Mikołajki – Orzysz – Ełk.

Kontrowersje i protesty wzmożyły się wraz planami budowy kolejnego odcinka S16 z Ełku do Knyszyna, przecinającego unikane w skali Polski i Europy Bagna Biebrzańskie oraz Biebrzański Park Narodowy – jedną z największych ostoi dzikiej przyrody w Europie.

Planowanie przebiegu ważnych ciągów drogowych nie powinno dokonywać się decyzjami politycznymi, lecz wynikać z fachowych analiz korytarzowych. Do tej pory GDDKiA zdecydowała się na takie szersze analizy jedynie w dwóch przypadkach – planowania przebiegu Via Baltica oraz drogi ekspresowej S10 pomiędzy Warszawą a Toruniem wraz z Obwodnicą Autostradową Warszawy. W każdym z tych przypadków podejście strategiczne pozwoliło na wytyczenie przebiegu ciągów drogowych w optymalnym korytarzu pod względem ruchowym, ekonomicznym, środowiskowym i społecznym, co w znacznym stopniu zminimalizowało protesty społeczne.

Takiego podejścia domagaliśmy się od wielu lat dla wywołującego olbrzymie kontrowersje i protesty przebiegu drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo – Ełk oraz Ełk -Knyszyn. Wielokrotnie apelowaliśmy o analizę korytarzową dla drogi S16 na całym odcinku – tj. od Olsztyna do Białegostoku i prezentowaliśmy możliwe alternatywy. Organizacje pozarządowe, część społeczności lokalnych i część samorządów wielokrotnie postulowały np. rozważenie alternatyw w postaci odstąpienia od budowy drogi ekspresowej na odcinku od Mrągowa do Ełku na rzecz budowy drogi omijającej Krainę Wielkich Jezior Mazurskich od południa, poniżej Puszczy Piskiej.

Niestety wszystkie te apele pozostały bez odpowiedzi. W związku z brakiem reakcji na propozycje alternatywnych korytarzy dla S16 i Via Carpatia, Fundacja Dla Biebrzy postanowiła zamówić niezależne Studium, które by dobitnie wykazało, czy możliwe jest inne poprowadzenie dróg wysokich klas w północno-wschodniej Polsce tak, aby zapewniona była ciągłość tych szlaków i zasadność ruchowa przy minimalizacji negatywnego oddziaływania na obszary chronione.

Jak podkreślono na wstępie Studium:

„Opracowanie studium sieciowego (zwanego analizą sieciową) jest pierwszym w Polsce obejmującym sieć dróg szybkiego ruchu na tak znacznym obszarze kraju. Bierze pod uwagę wzajemne powiązania i wpływ pomiędzy poszczególnymi szlakami drogowymi na natężenie ruchu drogowego wszystkich dróg krajowych i wojewódzkich znajdujących się w badanym obszarze oraz uwzględnia w pełni środki transportu publicznego”.

Wcześniejsze analizy i prognozy ruchu, wykonywane na potrzeby dokumentacji STEŚ, były analizami korytarzowymi i obejmowały tylko korytarze planowanych dróg ekspresowych na stosunkowo krótkich odcinkach. Nie badały wpływu natężenia ruchu na obszar zewnętrzny i nie uwzględniały wcale lub w sposób uproszczony informacji na temat podróżowania transportem kolejowym.

Prezentowane Studium uwzględniło wszystkie środki transportu, zarówno drogowego, jak i zbiorowego, w skład którego wchodzi transport autobusowy, kolejowy i lotniczy. Model wykorzystany do utworzenia analizy sieciowej uwzględnia rozwój w każdej z gałęzi transportu. Jest to zgodne ze zrównoważonym podejściem do rozwoju transportu, którego założeniem w perspektywie długoterminowej jest promocja i rozwój transportu zbiorowego oraz ograniczenie popytu na transport indywidualny.

Studium bierze pod uwagę wzajemne powiązania i wpływ pomiędzy poszczególnymi szlakami drogowymi na natężenie ruchu drogowego wszystkich dróg krajowych i wojewódzkich znajdujących się w badanym obszarze oraz uwzględnia w pełni środki transportu publicznego.

Obszar analiz przeprowadzonych na potrzeby Studium zawierał się pomiędzy drogą ekspresową S7 od zachodu, autostradą A2 od południa i granicami państwa od północy i wschodu. Szczegółowo przeanalizowano 8 wariantów, w tym preferowane przez GDDKiA oraz wnioskowane przez stronę społeczną. Dla każdego z nich wykonano prognozy ruchu obejmujące wszystkie drogi krajowe, drogi wojewódzkie i ważniejsze drogi powiatowe znajdujących się w analizowanym obszarze. Prognozy ruchu zostały wykonane na lata 2040 i 2050 oraz przedstawione w formie graficznej, stanowiącej załącznik do Studium.

Porównanie wyników prognoz ruchu na lata 2040 i 2050 wykonywanymi na potrzeby STEŚ dla odcinków S16 Mrągowo - Ełk oraz Ełk - Knyszyn oraz prognoz ruchu wykonanych na potrzeby Studium wykazały znaczne różnice przekraczające nawet 100%. Szacuje się, że w związku z metodyką wykonania prognoz opartą na wskaźnikach wzrostu ruchu GDDKiA oraz obszarze jedynie wzdłuż korytarza planowanej drogi ekspresowej S16 na odcinku mazurskim oraz biebrzańskim uzyskano zawyżenie wyników prognoz ruchu w STEŚ o co najmniej 50%. Na odcinku S16 Mrągowo - Ełk prognozowane natężenie ruchu w roku 2050 r. według Studium będzie wynosić pomiędzy 12 800 a 13 700 pojazdów na dobę, a w oficjalnej dokumentacji STEŚ pomiędzy 18 970 a 21 880. Dla biebrzańskiego odcinka S16 prognozy na 2050 r. zgodnie ze Studium wykazały ruch dobowy pomiędzy 8 000 a 10 160 w wariantach 1-3, a w oficjalnej dokumentacji STEŚ prognozuje się ruch dobowy pomiędzy 13 720 a 19 210 pojazdów. Podobne różnice w prognozach dobowego ruchu, sięgające 100%, są dla wariantu 4 drogi ekspresowej S16 na odcinku Raczki - Korycin. Warto podkreślić, że Studium sieciowe wykazało tak duże rozbieżności jedynie dla planowanych odcinków S16 przez Mazury i przez Biebrzę oraz, że drogę w klasie ekspresowej w przekroju 2 x 2 opłaca się budować, gdy dobowe natężenie ruchu przekracza 20 tys. pojazdów. Dlatego ogólny wniosek zawarty w Studium jest jednoznaczny:

„Prognozy ruchu na lata 2040 i 2050 wykonane w ramach analizy sieciowej nie uzasadniają rozbudowy ciągu drogi krajowej nr 16 do klasy ekspresowej. Analizy i

prognozy ruchu wykazały ograniczone znaczenie komunikacyjne tych odcinków dróg dla ruchu lokalnego i tranzytowego. [...] Wyniki uzyskanych prognoz w Studium pokazują, że budowa drogi S16 na odcinku Mrągowo – Ełk i Ełk – Knyszyn jest całkowicie nieopłacalna nawet w perspektywie roku 2050. Warto przypomnieć, że drogę opłaca się budować w klasie ekspresowej w przekroju 2 x 2 gdy dobowe natężenie ruchu przekracza 20 tys. pojazdów.”

Po szczegółowym przeanalizowaniu wszystkich ośmiu wariantów w konkluzji Studium stwierdzono:

„Z sieciowego punktu widzenia wszystkie analizowane w opracowaniu warianty są ze sobą porównywalne, przy czym warianty W3a i W4a podnoszą efektywność istniejących dróg ekspresowych S8 i S61. Ze środowiskowego punktu widzenia badane warianty W3a i W4a sieci stanowią warianty alternatywne w stosunku do przebiegu drogi ekspresowej S16 i Via Carpatia w korytarzach preferowanych przez GDDKiA. Warianty W3a i W4a spełniają wszelkie kryteria możliwych alternatyw wobec korytarzy wynikających z rozporządzenia Rady Ministrów. W szczególności zapewniają połączenie drogami wysokich klas Białegostoku z Olsztynem oraz zapewniają ciągłość dla szlaku Via Carpatia. Dodatkowo wariant W4a zakłada prowadzenie szlaku Via Carpatia innym korytarzem w stosunku do drogi krajowej nr 19, wydobywając potencjały ruchowe związane z Siedlcami, największym miastem wschodniej części Mazowsza [...]

Pod względem miar ruchowych, takich jak największe korzyści czasowe, największe potoki ruchu oraz sieciowe wyniki pracy przewozowej i eksploatacyjnej warianty są porównywalne. Ostatecznie, biorąc pod uwagę wszystkie punkty widzenia, najkorzystniej przedstawiają się warianty W3a i W4a.”

Oba najkorzystniejsze warianty W3a i W4a mają orientacyjny przebieg:

1) Wariant 3a

sieć drogowa zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem oraz bez drogi ekspresowej S16 na odcinku Ełk – Knyszyn i z nowymi odcinkami dróg ekspresowych S66 na odcinku Boćki – Zambrów – Łomża oraz S53 na odcinku Łomża – Szczytno – Olsztyn, a także bez drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo – Mikołajki – Orzysz – Ełk;

2) Wariant 4a

sieć drogowa zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem oraz bez dróg ekspresowych S16 na odcinku Ełk – Knyszyn i S19 na odcinku Ploski – Międzyrzec Podlaski – Radzyń Podlaski i z nowymi odcinkami dróg ekspresowych S63 na odcinku Radzyń Podlaski – Siedlce – Ostrów Mazowiecka oraz S53 na odcinku Łomża – Szczytno – Olsztyn, a także bez drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo – Mikołajki – Orzysz – Ełk.

Główną zaletą tych dwóch wariantów alternatywnych są ich przebiegi w minimalnym stopniu ingerujące w chronione obszary przyrodnicze, ale także przez tereny znacznie dogodniejsze do realizacji inwestycji drogowych (mniej jezior, wód płynących, bagien, terenów podmokłych i mniej deniwelacji terenu).

Jest więc możliwa realizacja S16 i Via Carpatia z całkowitym ominięciem Krainy Wielkich Jezior Mazurskich oraz Biebrzańskiego Parku Narodowego i zaprojektowanie przebiegu tych dróg w sposób, który zwiększy ich zasadność ruchową i ekonomiczną.

Jednocześnie uważamy, że warianty W3a i W4a są rozwiązaniami alternatywnymi w rozumieniu Ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r., a także Dyrektywy Rady 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, w stosunku do obecnie projektowanych/analizowanych przebiegów tych dróg przez GDDKiA. Mając to na uwadze, brak analizy przedstawionych wariantów przez adresatów petycji i próba realizacji dróg w dotychczasowych korytarzach, może skutkować problemami z uzyskaniem odpowiednich zezwoleń na realizację inwestycji drogowej.

Naszym zdaniem należy wyciągnąć wnioski z konfliktu społecznego w 2007 roku wywołanego forsowaniem szkodliwych dla środowiska planów budowy drogi Via Baltica przez Dolinę Rospudy, które zakończyło się przerwaniem budowy, zmarnowaniem publicznych pieniędzy na plany i rozpoczętą budowę oraz wypracowaniem - zrealizowanego obecnie – projektu alternatywnego jej przebiegu.

Via Carpatia jako trasa tranzytowa łącząca wschodnie kraje UE oraz S16 łącząca Olsztyn z Białymstokiem są zbyt ważnymi trasami dla rozwoju regionalnego Polski wschodniej, by ich realizacja była opóźniona z powodów protestów części społeczności lokalnych i części samorządów oraz wielu organizacji społecznych.

Dlatego apelujemy o weryfikację obecnie projektowanej/analizowanej drogi S16 przez GDDKiA (w korytarzach Mrągowo – Orzysz – Ełk – Knyszyn – Białystok oraz Raczki – Knyszyn – Białystok) która przecina Krainę Wielkich Jezior Mazurskich i Dolinę Biebrzy oraz wypracowania alternatywnego przebiegu tej drogi ze wszystkimi zainteresowanymi stronami.

Jednocześnie- wyrażamy zgodę na ujawnienie w Biuletynie Informacji Publicznej podmiotu rozpatrującego petycję imienia i nazwiska osób uprawnionych do reprezentacji podmiotów stanowiących podmiot wnoszący petycję oraz podmiotów wyrażających poparcie dla petycji.

Załączniki:

1. „*Studium sieciowe przebiegu Via Carpatia i S16 w północno-wschodniej Polsce*” - autor mgr inż. Jan Jakiel, konsultacje merytoryczne prof. dr. hab. inż. Andrzej Szarata;
2. wydruk z Krajowego Rejestru Sądowego dla Fundacji dla Biebrzy;
3. wydruk z Krajowego Rejestru Sądowego dla Fundacji Greenmind;
4. wydruk z Krajowego Rejestru Sądowego dla Stowarzyszenia na rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur Sadyba;

Do wiadomości (bez załączników 2 – 4, w formie elektronicznej):

1. Marszałek Województwa Warmińsko – Mazurskiego
2. Marszałek Województwa Podlaskiego
3. Wojewoda Warmińsko – Mazurski
4. Wojewoda Podlaski
5. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Olsztynie
6. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Białymstoku
7. Starosta Ełcki
8. Wójt Gminy Ełk
9. Prezydent Ełku
10. Burmistrz Mikołajek
11. Starosta Mrągowski
12. Wójt Gminy Mrągowo
13. Burmistrz Mrągowo
14. Burmistrz Orzysza
15. Burmistrz Rynu
16. Starosta Piski
17. Starosta Szczycieński
18. Starosta Nidzicki
19. Starosta Działdowski
20. Starosta Giżycki
21. Burmistrz Pasymia
22. Rada Powiatu w Kętrzynie
23. Starosta Wysokomazowiecki
24. Prezydent Miasta Łomża
25. Burmistrz Zambrowa
26. Biebrzański Park Narodowy
27. Starosta Moniecki
28. Burmistrz Goniądza
29. Burmistrz Suchowoli
30. Wójt Gminy Sztabin
31. Burmistrz Grajewa
32. Burmistrz Augustowa

33. Burmistrz Knyszyna
34. Prezydent Białegostoku
35. Wójt Gminy Korycin
36. Parlamentarny Zespół ds. Budowy Drogi Ekspresowej S16
37. Podlaski Zespół Parlamentarny
38. Warmińsko-Mazurski Zespół Parlamentarny
39. Najwyższa Izba Kontroli