



13 czerwca 2022 r.

Ekspresówka S16 przez Mazury i Biebrzański Park Narodowy bez uzasadnienia. Kolejna petycja przeciwko jej budowie kosztem przyrodniczych skarbów Polski złożona.

W dniu 10 czerwca 2022 r. organizacje społeczne: Fundacja dla Biebrzy, Fundacja Greenmind i Stowarzyszenie na rzecz ochrony krajobrazu kulturowego Mazur „Sadyba” złożyły do Rady Ministrów, ministerstw i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad petycję w sprawie zmiany przebiegu planowanej drogi krajowej nr S16. Są twarde dowody na to, że ekspresówka przez Mazury i Biebrzański Park Narodowy nie ma uzasadnienia.

Domagamy się podjęcia merytorycznej dyskusji z udziałem niezależnych ekspertów i strony społecznej w celu weryfikacji aktualnych planów rozwoju sieci drogowej w Polsce północno-wschodniej. W szczególności jesteśmy oburzeni planowaną budową drogi ekspresowej S16 przecinającej Mazury na odcinku od Mrągowa do Ełku oraz jej kontynuacji przez Biebrzański Park Narodowy. Nie godzimy się na dalsze ignorowanie społecznego głosu w obronie przyrodniczych skarbów Polski jak i głosu ekspertów potwierdzających brak uzasadnienia transportowego dla budowy tu drogi ekspresowej – wyjaśnia Krzysztof Worobiec ze stowarzyszenia „Sadyba” i Inicjatywy Społecznej „Ratujmy Mazury”.

Wyniki [„Studium sieciowego przebiegu Via Carpatia i S16 w północno-wschodniej Polsce”](#) opracowanego na zlecenie Fundacji dla Biebrzy¹ miażdżą uzasadnienie dla budowy drogi ekspresowej S16 przez Biebrzański Park Narodowy i Krainę Wielkich Jezior Mazurskich. Droga powinna powstać w korytarzu omijającym te obszary od zachodu. Studium zostało przekazane decydującym wraz z petycją.

„Opracowanie studium sieciowego 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”. – czytamy we wstępie eksperckiej analizy.

Po przeanalizowaniu szczegółowo 8 wariantów drogi² pod względem natężenia ruchu drogowego i uzasadnienia celowości planowanej inwestycji w Studium stwierdzono jednoznacznie: „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.”

Wnioski te są istotnymi przesłankami wskazującymi na konieczność ponownego przeanalizowania i weryfikacji planów budowy S16 na odcinkach zagrażających unikalnym przyrodniczo i krajobrazowo obszarom Mazur i Doliny Biebrzy. Jednocześnie wskazano na możliwe dwa alternatywne rozwiązania, których zaletą jest minimalna ingerencja w chronione obszary przyrodnicze. Ich trasa przebiega ponadto przez tereny znacznie dogodniejsze do realizacji inwestycji drogowych (mniej jezior, wód płynących, terenów bagiennych, dużych deniwelacji terenu etc.)

¹ autor mgr inż. Jan Jakiel, konsultacje merytoryczne prof. dr. hab. inż. Andrzej Szarata

² 8 przeanalizowanych wariantów obejmuje 4 preferowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz 4 alternatywne - w tym 2 postulowane przez stronę społeczną.

Budowa S16 i Via Carpatia jest możliwa z całkowitym ominięciem Krainy Wielkich Jezior Mazurskich i Biebrzańskiego Parku Narodowego. Do tego poprawne zaprojektowanie przebiegu tych dróg zwiększy ich zasadność ruchową i ekonomiczną. – tłumaczy Małgorzata Górską z Fundacji Greenmind. – Via Carpatia jako trasa tranzytowa łącząca wschodnie kraje Unii Europejskiej oraz S16 łącząca Olsztyn z Białymstokiem są zbyt ważnymi trasami dla rozwoju regionalnego wschodniej części Polski, by ich realizacja była opóźniona z powodów protestów społeczności lokalnych i ich samorządów (np. gminy Mikołajki) oraz wielu organizacji społecznych.

Przypomnijmy rok 2007 i wnioski wyciągnięte z ostrego konfliktu wywołanego forsowaniem szkodliwych dla środowiska przyrodniczego planów budowy drogi Via Baltica przez Dolinę Rospudy. Sprawa ta wiązała się z przerwaniem budowy obwodnicy Augustowa, zmarnowaniem publicznych pieniędzy wydanych na opracowania planistyczne i rozpoczętą budowę, a jej korzystne zakończenie było ostatecznie możliwe dzięki wypracowaniu i realizacji projektu alternatywnego omijającego unikalne torfowiska nad Rospudą.

W wypadku drogi ekspresowej S16 GDDKiA straciła już kilkanaście lat³ nie reagując na głosy sprzeciwu i postulaty wielu organizacji pozarządowych i najwyższa pora to zmienić! – dodaje Worobiec.

Fundacja dla Biebrzy, Fundacja Greenmind i Stowarzyszenie Sadyba, działając w interesie publicznym, w złożonej w dniu dzisiejszym petycji żąda podjęcia następujących działań:

- uwzględnienia w obecnie prowadzonych pracach nad drogą S16 na terenie województwa warmińsko-mazurskiego oraz drogami S16 i S19 na terenie województwa podlaskiego, opracowania pod tytułem „Studium sieciowe przebiegu Via Carpatia i S16 w północno-wschodniej Polsce”
- 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 Raczki – 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.

³ Prace związane z planami budowy S16 na odcinku od Mrągowo do Ełku rozpoczęto już w 2008 r.