



02 czerwca 2022 r.

Eksperckie “Studium sieciowe” udowadnia, że droga ekspresowa S16 przez Biebrzański Park Narodowy i Mazury nie ma uzasadnienia.

Wyniki “Studium sieciowego przebiegu Via Carpatia i S16 w północno-wschodniej Polsce” opracowanego na zlecenie Fundacji dla Biebrzy 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.

Aktualnie trwa procedura inwestycyjna zmierzająca do budowy dwóch nowych odcinków klasy ekspresowej w ciągu drogi krajowej nr 16: Mrągowo-Ełk i Ełk-Knyszyn w północno-wschodniej Polsce. Oba te fragmenty S16 będą znacząco oddziaływać na środowisko przecinając Krainę Wielkich Jezior Mazurskich i Biebrzański Park Narodowy. Organizacje pozarządowe od dawna domagają się, by inwestor (GDDKiA) przeanalizował inne korytarze przebiegu S16, które ominą obszary cenne przyrodniczo i atrakcyjne turystycznie. Do tej pory apele strony społecznej pozostały bez reakcji. Dodanie przez GDDKiA do analiz kolejnego przebiegu (wzdłuż drogi krajowej nr 8), który też przecina Biebrzański Park Narodowy - lecz w innym miejscu - można jedynie traktować jako działanie pozorujące poszukiwanie mniej szkodliwego rozwiązania. Propozycja społeczna przebiegu drogi w korytarzu Boćki – Zambrów – Łomża - Szczytno – Olsztyn lub Radzyń Podlaski – Siedlce – Ostrów Mazowiecka - Łomża – Szczytno – Olsztyn, które przecinają obszary mniej wrażliwe przyrodniczo, jest dotąd ignorowana.

Jeszcze w 2021 roku Fundacja Dla Biebrzy zamówiła niezależne studium, którego celem było sprawdzenie, czy są możliwe korytarze alternatywne dla S16. Wyniki „Studium sieciowego przebiegu Via Carpatia i S16 w północno-wschodniej Polsce” są już dostępne na stronie <https://dlabiebrzy.pl/> w wersji posortowanej i opisanej.

Jest to pierwsze w Polsce opracowanie tego typu obejmujące sieć dróg szybkiego ruchu na tak znacznym obszarze kraju. Bierze pod uwagę wzajemne powiązania pomiędzy poszczególnymi szlakami drogowymi na natężenie ruchu wszystkich dróg krajowych i wojewódzkich znajdujących się w badanym obszarze oraz uwzględnia w pełni środki transportu publicznego. Studium zawiera prognozy ruchu drogowego na lata 2040 i 2050 dla różnych wariantów sieci drogowej w północno-wschodniej Polsce. Przeanalizowano w sposób kompleksowy warianty preferowane przez GDDKiA oraz proponowane przez stronę społeczną.

Wyniki analiz ruchu drogowego dobitnie pokazują, że:

- ➔ budowa S16 na odcinkach Mrągowo-Ełk i Ełk-Knyszyn nie ma uzasadnienia ruchowego. To oznacza, prognozy ruchu na lata 2040 i 2050 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.

Porównanie wyników prognoz ruchu na lata 2040 i 2050 wykonywanymi na potrzeby Studium Techniczno Ekonomiczno Środowiskowego dla odcinków S16 Mrągowo - Ełk oraz Ełk – Knyszyn oraz prognoz ruchu wykonanych na potrzeby “Studium sieciowego” 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 biebzańskim 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 sieciowego” będzie wynosić pomiędzy 12 800 a 13 700 pojazdów na dobę, a w oficjalnej dokumentacji STEŚ pomiędzy 18 970 a 21 880. Dla biebzańskiego odcinka S16 prognozy na 2050 r. zgodnie ze “Studium sieciowym” prognozuje się ruch pomiędzy 8 000 a 10 160, a w oficjalnej dokumentacji STEŚ pomiędzy 13 720 a 19 210 pojazdów na dobę. Warto podkreślić jest, że Studium sieciowe wykazało tak duże rozbieżności jedynie dla planowanych odcinków S16 przez Krainę Wielkich Jezior Mazurskich i przez Biebrzę oraz że drogę w klasie ekspresowej w przekroju 2 x 2 optaca się budować, gdy dobowe natężenie ruchu przekracza 20 tys. pojazdów.

- ➔ pod względem ruchowym i funkcjonalnym warianty społeczne mogą być alternatywą dla przebiegów preferowanych przez GDDKiA. Wykazują wręcz większe obciążenie ruchem, co dowodzi, że budowa tam drogi ekspresowej ma większy sens z punktu widzenia potrzeb transportu i uzasadnienia dla wydatków publicznych.
- ➔ istnieje alternatywny i lepszy korytarz dla trasy tzw. Via Carpatia, w ciągu drogi krajowej nr 63 od Ostrowi Mazowieckiej przez Siedlce do Radzyna Podlaskiego, co pozwoli na efektywniejsze połączenie szlaku tranzytowego z południa Europy z budowaną aktualnie Via Baltica

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 korytarza 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, które mają orientacyjny przebieg:

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.

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.

Studium sieciowe jest ważnym dowodem w sprawie o wydanie decyzji środowiskowych dla budowy odcinków drogi ekspresowej S16, gdyż udowadnia istnienie realnych rozwiązań alternatywnych, które pozwolą uniknąć znaczących negatywnych oddziaływań na obszary chronione na Mazurach i w dolinie Biebrzy.

- Planowanie przebiegu wysokiej klasy dróg bez uprzedniej analizy różnych możliwych przebiegów na dłuższych odcinkach powoduje, że realizacja ważnych w skali całego państwa inwestycji będzie przebiegać nieefektywnie. - komentuje Małgorzata Stanek z Fundacji dla Biebrzy - Jednocześnie też może to prowadzić do takich sytuacji, że zniszczeniem będą zagrożone perełki polskiej przyrody jak Kraina Wielkich Jezior Mazurskich czy Biebzański Park Narodowy. W tym przypadku realizacja S16 i Via Carpatia w wariantach proponowanych przez stronę społeczną wyprowadza te ciągi drogowe poza obszary o wysokich walorach przyrodniczych.

- Można powiedzieć stanowczo, że możliwa jest realizacja S16 i Via Carpatia z całkowitym ominięciem Krainy Wielkich Jezior Mazurskich i Biebzańskiego Parku Narodowego a wręcz poprawne zaprojektowanie przebiegu tych dróg zwiększy ich zasadność ruchową i ekonomiczną. I co bardzo ważne: alternatywne przebiegi dróg w minimalnym tylko stopniu ingerują w chronione przyrodniczo tereny, ale także biegną przez tereny znacznie dogodniejsze do realizacji inwestycji drogowych (mniej jezior, wód płynących, bagien, terenów podmokłych etc.) - dodaje Krzysztof Worobiec ze Stowarzyszenia Sadyba.

- Warto przy tym zauważyć, że realizacja obiektów liniowych, w tym oczywiście dróg publicznych, w obszarach parków narodowych, rezerwatów przyrody czy obszarów Natura 2000, jest zakazana przez Ustawę o ochronie przyrody. Odstępstwo od tych zakazów może być wydane przez odpowiednie organy administracji publicznej tylko wówczas, gdy brak jest rozwiązań alternatywnych, tj. wtedy, kiedy nie ma innej możliwości poprowadzenia obiektu liniowego niż w granicach obszarów chronionych. Studium sieciowe przygotowane dla Fundacji dla Biebrzy pokazuje natomiast nie tylko, że rozwiązania alternatywne istnieją, ale że są one pod względem transportowym

nawet lepsze od wariantów proponowanych przez GDDKiA, a ich negatywne oddziaływanie na środowisko będzie znacznie mniejsze. Wygląda więc na to, że brak weryfikacji planów inwestycyjnych przez GDDKiA na obecnym etapie będzie skutkowało problemami z uzyskaniem odpowiednich zezwoleń na realizację części Via Carpatia – dodaje Tomasz Sowa – adwokat, członek Rady Fundacji dla Biebrzy.

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 powodu protestów społecznych, niezgodności z prawem ochrony przyrody i dyskusji o marnotrawstwie finansowych środków publicznych. W tym momencie GDDKiA straciła już 3 lata nie biorąc pod uwagę apeli społeczeństwa i petycji organizacji pozarządowych. Kontakt na opracowanie zleconych przez GDDKiA analiz dla 60-cio kilometrowego odcinka przez Biebrzę wzrósł już o prawie 2 miliony zł.

Fundacja dla Biebrzy, Fundacja Greenmind, Stowarzyszenie Sadyba i inicjatywa społeczna Ratujmy Mazury nadal apelują o wykonanie wielokryterialnej analizy różnych korytarzy dla wspomnianych dróg traktującej cały układ drogowy w regionie jako całość zamiast sztucznego dzielenia go na krótkie odcinki Twardym uzasadnieniem dla takiej procedury są wyniki prezentowanego dziś „Studium sieciowego przebiegu Via Carpatia i S16 w północno-wschodniej Polsce”.