

OŚWIADCZENIE

Rady Miejskiej w Orzyszu

z dnia 25 września 2013 roku

w sprawie stanowiska dotyczącego planowanego przebiegu drogi krajowej nr 16

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594 ze zm.) oraz § 28 ust. 2 pkt 3 Statutu Gminy Orzysz – uchwała Nr III/28/06 Rady Miejskiej w Orzyszu z dnia 28 grudnia 2006 roku (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2007r. Nr 22, poz. 430 ze zm.) Rada Miejska w Orzyszu oświadcza, co następuje:

§ 1.

Rada Miejska w Orzyszu zajmuje stanowisko dotyczące planowanego przebiegu drogi krajowej nr 16 o treści stanowiącej załącznik do niniejszego oświadczenia.

§ 2.

Zobowiązuje się Przewodniczącą Rady Miejskiej w Orzyszu do niezwłocznego powiadomienia o treści niniejszego oświadczenia:

- 1) Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie;
- 2) Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Olsztynie;
- 3) Stowarzyszenia „SZESTNASTKA” z siedzibą w Olsztynie.

Przewodniczący Rady


Wiesław Wasilewski

Załącznik Nr 1
do Oświadczenia
Rady Miejskiej w Orzyszu
z dnia 25 września 2013 roku

Droga krajowa nr 16, obok drogi ekspresowej S7, jest najważniejszym szlakiem transportowym na Warmii i Mazurach. Jest to najkrótsza trasa tranzytowa między Berlinem a Państwami Bałtyckimi oraz główna regionalna droga z zachodu na wschód, łącząca najważniejsze ośrodki regionalne (Iława, Ostróda, Olsztyn, Mrągowo, Ełk, Augustów, Suwałki), z trasami układu południkowego. Przebieg drogi utrwalony historycznie zapewnia połączenie wielu miejscowości zlokalizowanych przy drodze. Droga nr 16 stanowi główny kanał transportowy regionu dla firm i ważny strumień ruchu turystycznego.

Rozbudowa tej trasy jest inwestycją, na którą czekają wszystkie zlokalizowane wzdłuż szesnastki gminy, uzależniając od niej swój przyszły rozwój gospodarczy. Pojawiło się jednak zagrożenie dla realizacji tej inwestycji. Najlepszy społecznie, przyrodniczo i ekonomicznie wariant IV budowy drogi krajowej nr 16 koliduje z obszarem Natura 2000 SOOS „Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo” PLH 280055 i z formalnego punktu widzenia, zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, nie może być zrealizowany. Istnieją bowiem warianty przebiegu drogi krajowej nr 16, które nie kolidują z obszarami Natura 2000.

Brak zgody Komisji Europejskiej na przebieg drogi krajowej nr 16 w wariantcie zbliżonym do obecnego przebiegu szesnastki uniemożliwi w rezultacie realizację tej inwestycji, gdyż alternatywne warianty nie mogą być również realizowane, tym razem ze względów ekonomicznych. Poza tym budowa drogi wg tego przebiegu oznaczałaby stworzenie zupełnie nowego ciągu komunikacyjnego, ingerującego w obszar dotychczas nie naruszony działalnością człowieka.

Zaniechanie realizacji przedmiotowej inwestycji spowoduje, że kilkanaście tysięcy pojazdów (w tym kilka tysięcy ciężarowych), które codziennie przejeżdżają województwo warmińsko-mazurskie na kierunku wschód-zachód, w dalszym ciągu będzie się poruszać zupełnie nie przystosowanymi do takiego ruchu drogami (dk 16 oraz alternatywnymi drogami krajowymi nr 58, 59 i 63). Brak zabezpieczeń ograniczających negatywne oddziaływanie ruchu na środowisko, spowoduje dalszą degradację regionu Wielkich Jezior Mazurskich oraz Puszczy Piskiej jednego z największych i najcenniejszych obszarów Natura 2000.

Należy podkreślić fakt, że od kilkunastu lat przejazd samochodów ciężarowych odcinkiem Mrągowo Orzysz uniemożliwiają nienormatywne obiekty mostowe nad drogą i w ciągu tej drogi, przejazd autobusów rejsowych też jest ograniczony. Pozostali uczestnicy ruchu często wybierają drogi alternatywne (krajowe nr 58, nr 59 i nr 63) i rezygnują z przejazdu tym odcinkiem drogi z uwagi na wąską jezdnię, liczne łuku poziome i pionowe, drzewa rosnące na wąskich poboczach i ograniczające widoczność. Ponadto przebieg przez miejscowości, dostępność do drogi poprzez liczne zjazdy i proste skrzyżowania obniżają przepustowość drogi oraz bezpieczeństwo ruchu.

Budowa według wariantu IV w pobliżu istniejącej dk 16 zapewni dostępność do drogi głównej mieszkańcom gmin, dla których droga krajowa stanowi ważne połączenie z siecią dróg w województwie oraz udostępnienie całego odcinka do przejazdu samochodów ciężarowych. Będzie to niewątpliwie szansą dla dalszego rozwoju gmin. Przebieg nowej drogi w śladzie istniejącej lub po nowym terenie w oddaleniu około 1,5-2,0 km, nie burzy dotychczasowego układu powiązań komunikacyjnych na wschód od Mrągowa. Budowa drogi głównej z siecią dróg dojazdowych poprawi bezpieczeństwo ruchu, podniesie komfort jazdy i przejezdność poprzez oddzielenie ruchu lokalnego (pojazdy rolnicze, rowery, piesi) od ruchu tranzytowego. Realizacja inwestycji według tego wariantu umożliwi rozwój gospodarczy, społeczny i turystyczny miast i miejscowości zlokalizowanych przy obecnym przebiegu dk 16. Budowa drogi w korytarzu istniejącej szesnastki oraz linii kolejowej Olsztyn — Ełk nie zakłóci równowagi przyrodniczej i jednocześnie wpisze się w funkcjonujący od lat układ komunikacyjny.

Warmia i Mazury uznawane są za region o wyjątkowej atrakcyjności turystycznej, a wysoka atrakcyjność środowiska przyrodniczego jest jednym z najważniejszych elementów rozstrzygających o konkurencyjności Województwa Warmińsko — Mazurskiego. Integralną częścią dążeń do wzrostu potencjału turystycznego są działania związane ze wzrostem dostępności komunikacyjnej, a w szczególności poprawa połączeń drogowych. Budowa drogi nr 16 ze względów na bezpieczeństwo podróżowania i dostępność regionu dla turystów, jest koniecznością i stanie się ona impulsem nie tylko do dalszego rozwoju turystyki. Spowoduje również pozytywny wpływ na rynek pracy, poprzez aktywizację terenów objętych bezpośrednim i pośrednim jej oddziaływaniem.