

Dzikie Życie, maj 2019

## Mazury – zagrożony Cud Natury

Krzysztof A. Worobiec

Prawie po dekadzie, niczym bumerang powracają plany kontrowersyjnej budowy drogi krajowej nr 16 na odcinku Mrągowo – Mikołajki – Orzysz – Ełk. O planach tych było głośno już wiele lat temu, głównie za sprawą protestów społecznych, o których donosiły media lokalne i krajowe, w tym także Miesięcznik *Dzikie Życie*<sup>1</sup>.

Droga krajowa nr 16 nazywana jest przez niektórych „kręgosłupem Warmii i Mazur” – przecina bowiem województwo z zachodu na wschód. Od wielu lat jest modernizowana odcinkami – niekiedy jako droga jednojezdniowa i dwupasmowa, na niektórych odcinkach jako dwujezdniowa i czteropasmowa. Dotychczas została przebudowana na odcinku z Olsztyna do Borek Wielkich. Przebudowa tego odcinka przebiegała w miarę spokojnie, a ich przebieg i realizacja nie wywoływały większych kontrowersji ani sprzeciwów społecznych, gdyż generalnie biegiły one wzdłuż „starej” drogi i nie niszczyły cennych przyrodniczo terenów ani wybitnie atrakcyjnych krajobrazów. Drogowcy zapowiadają rychłe rozpoczęcie budowy odcinka z Borek do Mrągowo, choć tu są już problemy – znajdują się tu m.in. cenne obszary przyrodnicze (dlatego w postępowaniu dotyczącym decyzji środowiskowej dla tego odcinka swój udział zgłosiło m.in. Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot). Największe kontrowersje oraz liczne protesty od lat wywołują natomiast plany budowy nowego odcinka z Mrągowo do Mikołajek i dalej przez Orzysz do Ełku<sup>2</sup> – przez Krainę Wielkich Jezior, skrajem Mazurskiego Parku Krajobrazowego, przez liczne obszary Natura 2000 i cenne przyrodniczo siedliska roślin i zwierząt oraz plany budowy potężnych estakad przecinających liczne jeziora. Największa z nich ma przecinać Jezioro Tałty (obok Mikołajek lub Rynu). Droga ta, jeśli powstanie, może mieć też negatywny wpływ na wizerunek Mazur – a tym samym na turystykę i rozwój tego regionu.



Jeden z najładniejszych punktów widokowych na Mazurach – nad Jezioroem Tałty. Fot. Krzysztof A. Worobiec

Przypomnę, że prace przygotowawcze nad wyznaczeniem wariantów tego odcinka rozpoczęły się już w 2008 r. W 2009 r. rozszerzono liczbę analizowanych wariantów ze względu na konieczność ominięcia obszarów Natura 2000 – obok wariantów południowych biegnących w pobliżu Mikołajek (wzdłuż istniejącej obecnie 16-tki, czyli wersji „O”), pojawiły się warianty północne w pobliżu Rynu. W tym samym roku przeprowadzono konsultacje społeczne i w związku z licznymi protestami pojawiły się kolejne warianty północne (m.in. tzw. giżycki i sorkwicki), a liczba rozpatrywanych wariantów wzrosła aż do 41 (!). Po wykonaniu dziesiątek inwentaryzacji przyrodniczych i rozmaitych analiz w 2011 r. wybrano spośród nich 7 wariantów, ale żaden z nich nie pozwalał na ominięcie obszarów cennych pod względem walorów przyrodniczych (o czym dalej). Na szczęście dla natury zabrakło wówczas finansów na dalszą realizację inwestycji, więc wszystkie plany schowano „do szuflady” (ciekawe ile do tej pory te analizy i plany kosztowały podatników, czyli nas wszystkich).

### **Autostrada przez Mazury...**

Plany wprowadzić schowano, ale o nich nie zapomniano, a teraz – pomimo druzgocących opinii, wyciągnięto je, odświeżono i publicznie ponownie zaprezentowano. W dniach 1-4 kwietnia 2019 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Olsztynie (GDDKiA) zorganizowała cykl spotkań informacyjnych (myląc nazwywanych „konsultacjami społecznymi”), na których przedstawiono plany „budowy drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo – Orzysz – Ełk”. Jak powiedział

przedstawiciel olsztyńskiego oddziału GDDKiA podczas spotkania w Orzyszu (2 kwietnia br.): „Spośród tych 41 wariantów wybraliśmy trzy najlepsze. Zostały one zakwalifikowane do dalszych prac”<sup>3</sup>. De facto obecnie przedstawiono dwa, a nie trzy warianty: północny biegnący w pobliżu Rynu oraz południowy koło Mikołajek, tyle tylko, że ten drugi w dwóch wersjach różni jedynie na krótkim odcinku w okolicach wsi Kosewo i Baranowo. Poza niewielkimi zmianami obecne warianty prawie nie różnią się od wariantów (lub ich przeplotu) analizowanych i odrzuconych już uprzednio. Oba warianty zakładają docelowo wybudowanie drogi ekspresowej o dwóch jezdniach, po dwa pasy w każdą stronę, plus pasy awaryjne, drogi serwisowe, etc. (co ciekawe obecnie na najbardziej ruchliwym odcinku z Olsztyna do Barczewa jest tylko jedna jezdnia i 2 pasy!), a więc o parametrach zbliżonych do autostrady, na którą wjazd będzie możliwy tylko na tzw. węzłach. Zgodnie z szacunkami opublikowanymi przed drogowców, tą planowaną super drogą ma docelowo przejeżdżać do ok. 23 000 samochodów dziennie, w tym z pewnością będzie co najmniej kilkanaście tysięcy tirów jadących tranzytem z Europy Zachodniej do Litwy, Łotwy, Białorusi i Rosji!

### **Cud natury...**

Droga krajowa nr 16 biegnie z Mrągowa przez Mikołajki do Orzysza (i dalej do Ełku) przez jeden z najładniejszych i najatrakcyjniejszych polskich krajobrazów. To Kraina Wielkich Jezior Mazurskich, która nie tak dawno promowana była przez Urząd Marszałkowski w Olsztynie jako „Cud Natury” (na kampanię „Mazury cud natury” urząd ten wydał 2,3 mln złotych!). Na odcinku z Mrągowa do Mikołajek droga ta biegnie przez Obszar Chronionego Krajobrazu (OChK) Jezior Legińsko-Mrągowskich, dalej w wersji południowej w bezpośredniej bliskości Mazurskiego Parku Krajobrazowego (stanowiącego formę przejściową do czasu utworzenia Mazurskiego Parku Narodowego, od lat planowanego m.in. w „Krajowej strategii ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej...”), a pomiędzy wsiami Kosewo i Uźranki (gm. Mrągowo) oraz Prawdowo i Lubiewo (gm. Mikołajki) przez Specjalny Obszar Ochrony Natura 2000 „Mazurska ostoja żółwia Baranowo” (PLH280055) – największe w północnej Polsce siedlisko występowania żółwia błotnego *Emys orbicularis orbicularis*, którego populację oszacowano na około 70 dorosłych osobników, co stanowi ok. 10% populacji krajowej i ok. 30% populacji tego gatunku w Polsce północno-wschodniej (populacja ta ulega już zmniejszeniu m.in. w ze względu na zwiększenie ruchu samochodowego<sup>4</sup>). W obu wariantach droga ma estakadami przecinać malownicze, rynnowe Jezioro Tałty (o czym dalej). W wariantcie północnym zniszczony zostanie kompleks leśny koło wsi Mrówki, który nie jest wprawdzie objęty ustawowymi formami ochrony przyrody, ale to jedyny taki kompleks na wschodnim brzegu Jeziora Tałty, więc jest to ważny korytarz migracyjny. W wersji południowej, koło Mikołajek, ma

przebiegać w bezpośredniej bliskości Jeziora Łuknajno – jednej z najliczniejszych w Europie oraz największych w Polsce kolonii łabędzia niemego, w 1977 r. uznanej za Rezerwat Biosfery UNESCO. W 1978 r. jezioro to zostało wpisane na listę międzynarodowych rezerwatów Konwencji Ramsar, chroniącej obszary siedliskowe ptaków wodnych (to także obszar Mazurskiego Parku Krajobrazowego oraz Natura 2000 PLH280055).

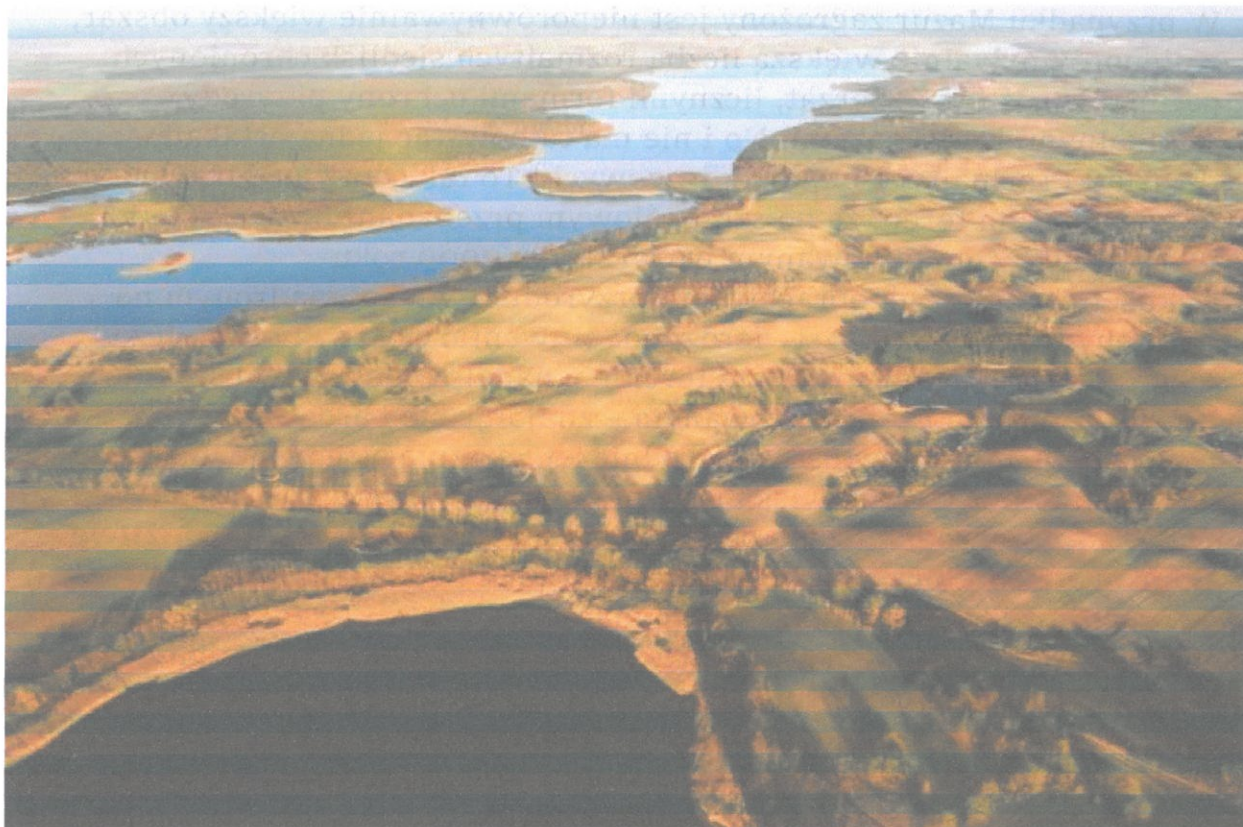


Jeden z najładniejszych punktów widokowych na Mazurach może zostać zniszczony – dokładnie tu w wariantcie północnym zaplanowana jest przeprawa nad Jeziorem Tałty. Fot. Krzysztof A. Worobiec

Nieco dalej, na odcinku Mikołajki – Orzysz droga ma przebiegać przez, lub w bezpośredniej bliskości rezerwatu torfowiskowego „Jezioro koło Drozdowa” i obszaru Natura 2000 „Bagna Nietlickie” (PLB80001) – największego tak dobrze zachowanego torfowiska niskiego na Pojezierzu Mazurskim, ostoi cietrzewi oraz największej w Polsce ostoi żurawi (w 2005 r. stwierdzono co najmniej 4 tys. ptaków) oraz obok Jeziora Tyrkło. Dalej na wschód, na odcinku od Orzysza do Ełku ma biec m. in. przez OChK Jezior Orzyskich oraz estakadami nad Jeziorem Orzysz, koło wioski Klusy nad Jeziorem Kraksztyn, w pobliżu rezerwatu Ostoja Bobrów Bartosze, brzegiem lub nad Jeziorem Sunowo i mniejszymi zbiornikami wodnymi w pobliżu wsi Bienie i Chrzanowo. Poza tym we wszystkich wariantach droga ma przebiegać przez wiele terenów podmokłych, przez dziesiątki i setki siedlisk chronionych gatunków roślin i zwierząt oraz unikalne krajobrazy jak ten koło Jeziora Tałty.

### **... czy cud techniki – czyli największy most w Polsce**

Ze względu na trudny teren liczne jeziora, wody stojące i płynące, bagna i tereny podmokłe oraz wzgórza morenowe, niezbędne będzie wykonanie olbrzymich prac ziemnych, przerzucenie milionów metrów sześciennych ziemi. Nastąpi olbrzymia dewastacja terenu w szerokim pasie wzdłuż planowanej drogi, likwidacja nie chronionych ustawowo, ale równie cennych terenów podmokłych oraz wybudowanie potężnych obiektów inżynierskich. Olbrzymie kontrowersje wzbudzają plany budowy przeprawy mostowej nad Jeziorem Tałty. Alternatywnie ma to być w wersji południowej estakada o długości 500 metrów i wysokości do 110 metrów tuż obok Mikołajek lub w wariantcie północnym estakada w pobliżu Notystu (koło Rynu) o długości 1200 metrów, z dwoma potężnymi pylonami o wysokości 146 metrów (dla porównania Pałac Kultury w Warszawie liczy 237 m wysokości, a bez iglicy i „korony” 168 m). Będzie to więc najwyższa dominanta na Mazurach – dwa pylony sterczące nad mazurskimi jeziorami niczym dwie gigantyczne latarnie morskie (nota bene najwyższa na świecie latarnia morska jest w Arabii Saudyjskiej i ma 133 m wysokości, w Polsce w Świnoujściu i ma „zaledwie” 65 m – co daje jej i tak 18 pozycję na świecie). Mazurska estakada będzie największą w Polsce (do tej pory najwyższy był Most Rędzński we Wrocławiu w ciągu autostrady A8, liczący „tylko” 122 metrów wysokości i 612 metrów długości) oraz czwartą, co do wielkości w Europie. A co, jak szaleć to szaleć. Z fantazją – jeśli nie będzie już „cudu natury” to niech będzie chociaż „cud techniki” (sic!).



Tak malowniczo wygląda krajobraz i północna część Jeziora Tałty, przez które ma przebiegać droga ekspresowa S16 z największą w Polsce estakadą. Fot. Waldemar Bzura

---

Oczywiście nie są to jedyne planowane przeprawy mostowe. W obu wariantach konieczna będzie budowa m. in. estakad nad Jeziorem Juksty, a na odcinku od Orzysza do Ełku m. in.: nad Jeziorem Orzysz, koło wioski Klusy nad Jeziorem Kraksztyn i dalej nad Jeziorem Sunowo i nad innymi, mniejszymi zbiornikami wody. Poza tym estakady będą musiały powstać nad bagnami i terenami podmokłymi, a najdłuższa nad rezerwatem żółwi koło Baranowa. W zależności od wariantu liczba zaplanowanych obiektów inżynierskich waha się od 67 do 74, osiągających łączną długość do ponad 6 kilometrów.

### Mazurska Rospuda

Gdy 10 lat temu, w 2009 r., o planach budowy nowej 16-tki na odcinku z Mrągowa do Orzysza pisałem jako o „Mazurskiej Rospudzie”, pojawiały się głosy, że to porównanie chybione<sup>5</sup>. Jeśli chybione, to tylko dlatego, że skala zniszczeń i ingerencji w środowisko jest w przypadku Mazur nieporównywalnie większa. W przypadku Doliny Rospudy (przypomnę, że po Greenpeace i Pracowni na rzecz Wszystkich Istot, „Sadyba” była trzecią organizacją, której członkowie przyłączyli się do blokady, a nasze logo zawisło na planowanych do wycinki drzewach obok ich banerów), zagrożona budową estakady była dolina z unikalnymi torfowiskami. W przypadku Mazur zagrożony jest nieporównywalnie większy obszar, z nieporównywalnie większą liczbą rozmaitych siedlisk chronionych gatunków roślin i zwierząt, licznymi formami ochrony przyrody i unikalnymi krajobrazami. No i nie ma tu powstać jedna estakada, ale dziesiątki rozmaitych budowli drogowych! To tak cenny pod względem przyrodniczym teren, że po szczegółowym przebadaniu dziesiątków wariantów, w opublikowanym we wrześniu 2009 roku kilkusetstronicowym opracowaniu przyrodniczym sporządzonym na potrzeby tej inwestycji<sup>6</sup> stwierdzono: „Inwentaryzacja przyrodnicza wykazała, że na analizowanym terenie – nadal w niewielkim stopniu przekształconym i zainwestowanym – znajduje się bardzo wiele obszarów o niezwykle dużej wartości przyrodniczej, obfitujących w siedliska chronione i liczne stanowiska rzadkiej fauny i flory. Są to często obszary nie objęte dziś żadną formą ochrony” i dalej: „**nie jest zatem możliwe poprowadzenie przyszłej drogi bez kolizji z obszarami cennymi przyrodniczo**”. W rozdziale „Porównanie wariantów w zakresie oddziaływań na elementy środowiska przyrodniczego”, na stronie 466 wyciągnięto jeszcze dalej idący wniosek: „Jak wykazało niniejsze opracowanie nie istnieje możliwość wyboru bezkolizyjnego przebiegu przyszłej drogi [...] **W każdym z rozpatrywanych wariantów stwierdzono obecność siedlisk, które uzyskały I, najwyższą rangę**

**kolizji, co – zgodnie z wytycznymi GDDKiA (wg „Podręcznika dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych” pod red. Bohatkiewicza – wersja 1.0 – 01.2008 r.) - wyklucza poprowadzenie drogi przez dany obszar i nakazuje szukanie korytarza alternatywnego”.** A skoro było to niemożliwe wówczas, to jakim cudem jest to możliwe obecnie? Natura nie uległa przecież przez 10 lat zmianie, a na dodatek od tamtego czasu ustanowiono nowe obszary chronione...



Przez to malownicze i cenne przyrodnicze miejsce w pobliżu Notystu zaplanowany jest północny wariant drogi. A na trasie wszystkich wariantów takich miejsc są dziesiątki. Fot. Krzysztof A. Worobiec

W przypadku Doliny Rospudy zagrożona była natura, w przypadku „Mazurskiej Rospudy” zagrożen jest znacznie więcej. Oprócz cennych walorów przyrodniczych, to także (a może przede wszystkim?) zagrożony jest unikalny, jeden z najciekawszych, najbardziej rozpoznawalnych krajobrazów i jedno z najbardziej rozpoznawalnych, najatrakcyjniejszych i najchętniej odwiedzanych przez turystów polskich i zagranicznych miejsc w Polsce („Morze, góry czy Mazury?”). Najbardziej popularnym obszarem są okolice Mikołajek, Rynu, największego polskiego jeziora Śniardwy oraz przyległych akwenów, a więc właśnie te tereny, na których ma być realizowana ta absurdalna inwestycja. Atrybutem tego obszaru są również czyste powietrze („Zielone Płuca Polski”), cisza i spokój, które stały się dobrem promującym Warmię i Mazury. Krajobraz, natura i spokój to skarby, które przyciągają turystów, ale z pewnością nie przyjeżdżają oni tu, po to by sobie pojeździć nowymi drogami. Kto zechce spędzać urlop w pensjonacie lub gospodarstwie agroturystycznym, w którym zamiast pięknych widoków, ciszy i spokoju, będzie przez całą dobę słuchał hałasu pędzących tirów?

## Korytarz tranzytowy dla tirów przez serce Mazur?

Na początku kwietnia, na spotkaniu w Orzyszu przedstawiciel GDDKiA zapewniał: „Przede wszystkim nie budujemy drogi tranzytowej. Nie wiem, skąd taka informacja. Budujemy drogę, która ma służyć mieszkańcom. Chcemy, żeby mieszkańcy tego regionu mieli dostęp do sieci dróg europejskich. A okolice województwa warmińsko-mazurskiego to jedne z terenów najbardziej wykluczonych komunikacyjnie”.

Skoro przedstawiciel GDDKiA mówi „Nie wiem, skąd taka informacja”, to świadomie wprowadza mieszkańców regionu w błąd i celowo pomija istotną informację, że droga nr 16 została już wpisana do Drogowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T<sup>7</sup>, zgodnie z Rozporządzeniem Rady i Parlamentu Europejskiego nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, obejmującej w Polsce 4816 km dróg. Jak czytamy w „Programie Budowy Dróg Krajowych”: „są to główne szlaki drogowe kraju, **na których występuje największe obciążenie ruchem, w tym tranzytowym**”. Rzekomo nieuzasadniona obawa, jakoby droga nr 16 miała być drogą tranzytową, nie jest też wymysłem podstępnych „ekologów”, ale konkretnym założeniem zawartym w cytowanym już opracowaniu: **„to droga biegnąca na linii wschód – zachód przejmująca ruch związany z wymianą handlową między Polską, Rosją, Białorusią i krajami nadbałtyckimi**”. Już 10 lat temu odpowiedzialny za infrastrukturę członek zarządu województwa dolał oliwy do ognia mówiąc: **„Chcemy doprowadzić do koncentracji tranzytowego ruchu towarowego ze wschodu na zachód na jednej drodze w naszym województwie – drodze nr 16...”**<sup>8</sup>.

Zgodnie z tymi planami Kraina Wielkich Jezior Mazurskich ma więc zostać przecięta na część północną i południową, a jej środkiem będzie korytarz tranzytowy, po którym pędzić będzie docelowo do kilkunastu tysięcy samochodów ciężarowych dziennie, czyli jeden co kilka sekund! I to ma „służyć mieszkańcom”!? Dla nas, mieszkańców Krainy Wielkich Jezior i zdecydowanej większości gości odwiedzających te tereny, najlepszy „dostęp do sieci dróg europejskich” byłby poprzez wygodny i szybki dojazd do Via Baltica i autostradę A2, którymi można dotrzeć od Paryża na zachodzie i Tallina na Wschodzie.

## Droga, turystyka i tzw. „rozwój”

Komu i po co potrzebna jest więc ta droga? Drogowcy mówią, że to dla „rozwój regionu”, bo „drogi to postęp”. Tyle tylko, że w Krainie Wielkich Jezior nie powstaną wielkie centra logistyczne, magazyny ani zakłady pracy, jakie są lokalizowane przy tego typu drogach, bo to region wybitnie turystyczny, a rozwój turystyki jest strategicznym celem naszego województwa. Zdecydowana większość „zwykłych” mieszkańców

oraz przedsiębiorców turystycznych biorących udział w spotkaniach na temat planowanej inwestycji nie chce ani „autostrady przez Mazury”, ani tirów pędzących tranzytem z zachodu na wschód i z powrotem. Nie chcą hałasu i spalin, bo jednym z atutów Mazur jest cisza i czyste powietrze. Obawiają się oni – całkiem słusznie, że nowa droga nie przyciągnie na Mazury nowych turystów, ale odstraszy tych, którzy tu od lat przyjeżdżają. Dlatego podczas tzw. „konsultacji” wyrażają się oni jasno: potrzebna dobra komunikacja z centrum i południem Polski, z Warszawą, Śląskiem i Małopolską, bo stamtąd przyjeżdża do nas najwięcej turystów, natomiast rzadko przyjeżdżają do nas goście z Suwalszczyzny czy Kujaw<sup>9</sup> (wiem o tym dobrze, gdyż od 30 lat żyjemy z żoną z turystyki).

Plany budowy korytarza tranzytowego wywołały wówczas oraz, jak można było przewidzieć, obecnie falę sprzeciwu „zwykłych” mieszkańców, którzy obawiają się, że budowa drogi nr 16 na tak cennym terenie wcale nie przyczyni się do rozwoju, lecz do jego ograniczenia. Mikołajki – uznawane za „stolicę Mazur”, są z trzech stron otoczone wodami: od południa Jeziorem Mikołajskim, od zachodu Jeziorem Tałty, a od wschodu Jeziorem Łuknajno. Jedyna szansa rozwoju (rozbudowy) miasta w przyszłości, to tereny leżące na północ od niego, ale tamte tereny chcą zająć drogowcy na budowę super drogi. Z kolei Ryn – leżący na północnym krańcu wąskiego rynnowego Jeziora Tałty, może zostać odcięty autostradą od szlaku żaglowego Wielkich Jezior Mazurskich, bo kto zechce cumować pod lub w pobliżu potężnej estakady, a zamiast śpiewu ptaków słuchać szumu pędzących aut? Poza tym Ryn jest już dobrze skomunikowany zmodernizowaną drogą krajową nr 59, więc biegnącej równolegle do niej „autostrady” nie potrzebuje. Z kolei Orzysz od południa sąsiaduje z ogromnym poligonem wojskowym (który przyczynia się do rozwoju miasta) oraz jeziorami, więc ta super droga też ograniczy możliwości jego rozwoju.

### **Mieszkańcy razem, samorządowcy z mieszkańcami**

Co istotne, tym razem nie udało się podzielić mieszkańców ze wsi i miast w pobliżu planowanych wariantów trasy. Inaczej niż dekadę temu, nie było – typowych w takich przypadkach, przepychanek typu: „u nas nie, lepiej tam”. Powstał natomiast zwarty „front sprzeciwu”: nieformalna koalicja mieszkańców gmin Mrągowo, Ryn, Mikołajki, Orzysz oraz Ełk, którzy uważają, że należy remontować istniejące drogi, a nie należy tworzyć „super drogi” i korytarza tranzytowego przecinającego serce Mazur. Utworzyli oni na Facebooku stronę „Ratujmy Mazury”, na której publikowane są wspólne postulaty, protesty, informacje o podejmowanych działaniach, dokumenty itp.



Dzikie, rolniczo nieprzekształcone tereny w okolicy wsi Notyst Mały w powiecie mrągowskim mogą wkrótce zniknąć, bowiem tędy planowany jest północny wariant drogi S16. Fot. Krzysztof A. Worobiec

„Protest mieszkańców popiera również burmistrz Orzysza Zbigniew Włodkowski, wicestarosta Marek Wysocki, a także radni” – pisała „Gazeta Piska”<sup>10</sup>. To niezbyt częsty przypadek (może pierwszy w Polsce?), żeby samorządy lokalne miały takie samo zdanie jak mieszkańcy protestujący w obronie przyrody i krajobrazu, a nawet wspierały te protesty! I nie zrobił to tylko jeden, ale aż cztery z pięciu samorządów z gmin, na których planowana jest inwestycja. To wyjątkowa i godna najwyższej pochwały „nowa jakość”. Ta jedność głosów jest tym bardziej istotna, że nie doszło do konfliktu pomiędzy sąsiednimi samorządami oraz pomiędzy władzą lokalną a protestującymi mieszkańcami: wszyscy są przeciwko wszystkim przedstawionym obecnie wariantom.

Oficjalny protest złożył burmistrz Rynu<sup>11</sup>: „W nawiązaniu do spotkania, które odbyło się 4 kwietnia 2019 r. w Urzędzie Miasta i Gminy Ryn, w sprawie budowy drogi krajowej S16 Mrągowo-Orzysz-Ełk, informuję, iż zgłaszam sprzeciw realizacji w/w inwestycji w odcinku przebiegającym przez Gminę Ryn”<sup>12</sup>. Kilka dni później wójt Gminy Mrągowo, w piśmie skierowanym GDDKiA Oddział w Olsztynie pisał: „W sprawie przedstawienia koncepcji przebiegu drogi krajowej NR 16 na terenie Gminy Mrągowo, pragnę poinformować, że przedstawione warianty są nie do przyjęcia ze względu na nieodwracalne szkody jakie powstaną w krajobrazie gminy przy realizacji inwestycji”<sup>13</sup>. Podobne, negatywne stanowisko miała też mrągowska Gminna Komisja Urbanistyczno-

Architektoniczna (w jej skład wchodzi inżynierowie, architekci i urbaniści), która stwierdziła, że: „realizacja któregośkolwiek z nich [wariantów – dopisek K.A.W.], **to zniszczenie walorów Mazur jakich nie znamy**” [tak zostało podkreślone i wytłuszczone w ich stanowisku]<sup>14</sup>. Na przedstawione plany nie pozostała też obojętna Rada Miejska w Orzyszu, która w Oświadczeniu z 11 kwietnia br. napisała, że „składa stanowczy protest dotyczący proponowanego przebiegu drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo-Orzysz-Ełk”<sup>15</sup>. W tym oświadczeniu, poza wyliczeniem zagrożonych form ochrony przyrody, zwrócono uwagę, że wybrano najdroższy wariant oraz stwierdzono: „Nierozumiałe jest również argumentowanie, że droga tranzytowa międzynarodowa służy poprawie warunków rozwoju gospodarczego regionu. Budowa drogi tranzytowej przez tereny atrakcyjne turystycznie uderzy w podstawy ekonomiczne funkcjonowania regionu, bazujące w dużej mierze na zasobach przyrodniczych”.

Równie zdecydowany głos zabrał Samorząd Gminy Mikołajki: „Wyrażamy jednak swoją obawę i sprzeciw związany z tworzeniem przez środek Mazur międzynarodowego korytarza transportowego, który spowoduje, że Mazury zostaną poddane presji intensywnego ruchu tranzytowego. Nadmieniamy, że samorząd Mikołajek przyjął już w tej sprawie stanowisko w 2008 roku, którego treść w znacznej mierze nadal pozostaje aktualna. Po bez mała 11 latach obserwujemy jednak zdecydowanie silniejszy głos lokalnej społeczności, która wyraźnie przeciwstawia się ruchowi tranzytowemu przez Gminę Mikołajki i Mazury [...] Proponowana funkcja drogi krajowej nr 16 oraz realizacja w pobliżu Ełku drogi Via Baltica wskazuje, że będzie ona obsługiwać tranzyt dla Rosji, krajów nadbałtyckich i Niemiec, takie komunikaty przekazywano w oficjalnych dokumentach uzasadniających ujęcie dk nr 16 w sieci TEN-T i obowiązujących dokumentach strategicznych odnoszących się do polityki transportowej państwa. To kilkunastokrotnie zwiększy transport ciężarowy na naszym terenie [...] apelujemy o czynne włączenie samorządów Mikołajek, Mrągowo, Rynu, Orzysza oraz strony społecznej w proces dalszych prac i konsultacji. Poza tym w naszej ocenie konieczne jest powołanie regionalnego (wojewódzkiego) zespołu, który zajmie się opracowaniem rozwiązania komunikacyjnego, które pozwoli rozwiązać problemy transportowe województwa w taki sposób, aby w możliwie najmniejszym stopniu zniszczyć lokalne dobra przyrodnicze i krajobrazowe oraz główną gałąź gospodarki Mazur, jaką jest turystyka”<sup>16</sup>.

### Nie dla tirów!

Na opisanym odcinku jest to droga kręta, do niedawna po jej obu stronach rosły drzewa przydrożne (od 2004 r. były one systematycznie wycinane i obecnie już ich praktycznie nie ma), w Żelwągach oraz w Mikołajkach biegnie ona pod wiaduktem kolejowym, w Mikołajkach dodatkowo

mostem nad przesmykiem pomiędzy Jeziorem Mikołajskim a Tałtami. Z tego względu na tym odcinku ograniczony jest ruch dużych samochodów ciężarowych (także za sprawą zbyt niskiego prześwitu w wiadukcie kolejowym, pod którym nie mieszczą się tiry). Podobnie jest na odcinku z Mikołajek do Orzysza, na którym jest drugie wąskie gardło w postaci kolejnego wiaduktu kolejowego. Dzięki temu odbywa się tu głównie ruch samochodów osobowych (dość duży w tzw. sezonie turystycznym, umiarkowany w pozostałych porach roku), co gwarantuje małą emisję spalin oraz hałasu.



Nad Jeziorem Tałty planowana jest największa w Polsce (czwarta co do wielkości w Europie) estakada z pylonami wysokimi prawie jak Pałac Kultury w Warszawie. Fot. Krzysztof A. Worobiec

Wszyscy – a więc zarówno zwolennicy, jak i przeciwnicy rozbudowy drogi nr 16, są zgodni, że droga ta (podobnie jak wiele innych dróg w regionie) wymaga pilnego remontu. Należy ją jednak wyremontować w ten sposób, aby usprawnić ruch samochodów osobowych<sup>17</sup>, a nie ułatwić ciężarowy ruch tranzytowy z zachodu na wschód. Przeciwnicy budowy drogi uważają bowiem, że wbrew zapewnieniom projektantów, przyczyni się ona do wzmożenia ciężarowego ruchu tranzytowego. Wiadomo, że czteropasmowa droga szybkiego ruchu, z dobrą nawierzchnią, skracająca trasę i czas przejazdu, spowoduje gwałtowny wzrost natężenia ruchu samochodowego, głównie tranzytu ciężarowego. Przyznają to pośrednio zresztą sami drogowcy – według przedstawionych przez nich danych na 16-tce w zależności od odcinka ruch samochodowy waha się od 3000 do 5000 samochodów dziennie, a zmodernizowaną drogą ma docelowo

jechać do 23 000 samochodów dziennie (czyli wzrost 5-7-krotny), a może i więcej (jak taki ruch może wyglądać wie każdy, kto przed budową obwodnic jechał z Suwałk do Augustowa, tyle tylko, że tamtędy przejeżdżało około 5 tysięcy tirów dziennie). A skąd taki przyrost? Czy nagle wszyscy mieszkańcy Ełku, Olecka, Suwałk i okolic zaczną codziennie jeździć do Olsztyna? Nie, wzrost będzie wynikał ze wzrostu liczby samochodów ciężarowych<sup>18</sup>.

Negatywne skutki rosnącego samochodowego transportu ciężarowego zaniepokoiły Komisję Europejską, która dąży do „redukcji przewozu ładunków transportem drogowym, rozwoju transportu intermodalnego oraz zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na stan środowiska naturalnego [a] Polityka Wspólnoty Europejskiej w dziedzinie środowiska oparta jest na zasadzie ostrożności”. Z tego powodu Wspólnota przyjęła Dyrektywę Rady nr 85/337, w której zapisano: „najlepsza polityka ochrony środowiska naturalnego polega raczej na zapobieganiu powstawaniu zanieczyszczeń i zagrożeń u źródła niż na późniejszych próbach przeciwdziałania ich skutkom; potwierdzono potrzebę uwzględniania tych skutków w środowisku w możliwie najwcześniejszej fazie we wszystkich procesach planowania technicznego i podejmowania decyzji; w tym celu przewidziano wprowadzenie procedur oceniających takie skutki”.

Zgodnie z Załącznikiem I do Dyrektywy 97/11/WE „Budowa autostrad i dróg szybkiego ruchu oraz nowej drogi o czterech lub większej liczbie pasów [...] w przypadku gdy taka nowa droga [...] miałaby co najmniej 10 kilometrów długości w jednym odcinku” zalicza się do przedsięwzięć podlegających przepisom art. 4 ust. 1 dyrektywy 85/337 i zmieniającej ją dyrektywy 97/11, a więc zobowiązujących wykonawcę do przedstawienia informacji:

- dotyczących planowanego przedsięwzięcia,
- środków przewidzianych w celu uniknięcia poważnych niekorzystnych skutków,
- „zarysu głównych alternatywnych rozwiązań rozpatrzonych przez wykonawcę, włącznie ze wskazaniem głównych powodów dokonanego przez niego wyboru, uwzględniającego skutki środowiskowe”. Ponadto wykonawca jest zobowiązany zadbać, by wszystkie informacje udostępnione zostały „opinii publicznej we właściwym czasie, aby umożliwić zainteresowanej społeczności wyrażenie opinii” oraz zgodnie z artykułem 6 dyrektywy musi zapewnić „społeczności, której to dotyczy, możliwość wyrażenia opinii, zanim to przedsięwzięcie zostanie przeprowadzone”.

### **Pseudo „konsultacje społeczne”**

A jak wygląda realizacja tych unijnych dyrektyw u nas? „Drogowcy w fatalnym stylu zaczynają konsultacje społeczne w sprawie budowy nowej S16 przez najcenniejsze przyrodniczo tereny Mazur. Jej trasę zamierzają przedstawić w błyskawicznym tempie, a spotkania z mieszkańcami zaplanowali w dni powszednie i w takich godzinach, że zainteresowani muszą wziąć urlop, by w nich wziąć udział”<sup>19</sup> – pisała olsztyńska „Gazeta Wyborcza”. Na przykład w Mrągowie odbyły się one w poniedziałek, 1 kwietnia, o godzinie 14.!, więc reakcja zainteresowanych tym spotkaniem osób była podobna: „to prima aprilis, konsultacje o 14., gdy wszyscy są w pracy? chyba tylko dla urzędników! To kpina!”. Niestety to nie był żart primaaprilisowy. Podczas spotkań w Mrągowie, Mikołajkach, Orzyszu, Ełku i Rynie organizatorzy podkreślali wprawdzie, że są to „spotkania informacyjne”, ale na wykładanych listach uczestników tych spotkań był nagłówek „konsultacje społeczne”.

Zastrzeżenia budziły nie tylko sposób, forma zawiadamiania o miejscu i czasie odbywania owych konsultacji, ale także krąg osób, do których kierowane są informacje etc. Na przykład w Rynie jeden z uczestników usłyszał od prowadzącej spotkanie: „Pan nie mieszka w Rynie”, choć warunek z unijnej dyrektywy: „umożliwić zainteresowanej społeczności wyrażenie opinii” nie zamyka kręgu zainteresowanych wyłącznie do mieszkańców regionu. Mazury tak jak choćby Tatry czy Puszcza Białowieska, są „dobrem ogólnonarodowym”, więc krąg zainteresowanych dotyczy całego kraju i tych wszystkich, którym bliskie jest zachowanie ich niezdewastowanego krajobrazu. Organizatorzy niezbyt poważnie potraktowali społeczność lokalną – na spotkania przyszło tak dużo mieszkańców (w tym miażdżąca większość przeciwników budowy „autostrady”), że w Mrągowie i Rynie nie zmieścili się oni w niewielkiej sali, w której i tak panował ścisk, więc wiele osób musiało stać na korytarzu, gdzie nie było nic słyszeć. Ze strony mieszkańców padło wiele rzeczowych argumentów i pytań (choć w Mrągowie czas spotkania ograniczono do 2 godzin, więc nie wszystkim udało się zadać pytania), ale drogowcy poza ogólnikową prezentacją, nie byli przygotowani na dyskusję i odpowiedzi.

## **Alternatywy**

Prowadzący spotkanie nie potrafili (a może nie chcieli?) odpowiedzieć na pytania, dlaczego spośród analizowanych 41 wariantów, wybrano wersje najdroższe (pojawiające się sporadycznie ostrożne i bardzo wstępne szacunki wahają się pomiędzy 2,5 a 4,5 miliardami złotych) i najbardziej ingerujące w Krainę Wielkich Jezior Mazurskich i jakie będą szacunkowe koszty realizacji inwestycji, dlaczego nie rozważano innej koncepcji poprawy komunikacji w tym rejonie Mazur, nie przedstawili też rzeczywistych alternatyw (wbrew unijnej dyrektywie nakazującej inwestorowi: „wskazanie głównych powodów dokonanego przez niego

wyboru” oraz przedstawienie „zarysu głównych alternatywnych rozwiązań”).



Jezioro Tałty. Fot. Krzysztof A. Worobiec

Problem rozwiązań alternatywnych poruszaliśmy wielokrotnie postulując opracowanie polityki transportowej (tranzytowej) województwa warmińsko-mazurskiego, tak by ograniczyć do minimum ciężki samochodowy ruch tranzytowy. Podczas spotkań proponowaliśmy alternatywy m.in. w postaci odstąpienia od budowy korytarza tranzytowego dla tirów na odcinku od Mrągowa do Ełku na rzecz rozproszenia samochodowego ruchu osobowego oraz lokalnego transportu ciężarowego (dostawczego) na istniejącą już sieć dróg<sup>20</sup> (oczywiście po ich zmodernizowaniu). Mówiliśmy, że tranzyt ciężarowy (tiry) powinien omijać Krainę Wielkich Jezior Mazurskich poniżej Puszczy Piskiej (to umowna „obwodnica Mazur”), że zaplanowanie i wybudowanie drogi przez znajdującą się tam piaszczystą równinę sandrową, pozbawioną większych kompleksów leśnych, jezior i bagien, obszarów chronionych i cennych obszarów turystycznych<sup>21</sup> będzie z pewnością tańsze niż zaplanowanie i wybudowanie nowej drogi 16 przez środek Mazur.

W odpowiedzi na jeden z naszych apeli Mirosław Nicewicz, ówczesny szef GDDKiA przyznał wprawdzie: „zgadzam się z tezą Pana Worobca, że Warmii i Mazurom potrzebna jest kompleksowa koncepcja rozwoju infrastruktury transportowej...”<sup>22</sup>, ale po 13 latach od tej wypowiedzi nadal brak jest takiej koncepcji. Zamiast niej, po raz kolejny proponowana jest trasa przecinająca centrum Mazur, a to tak jakby po

latach analiz i dyskusji zaproponować trasę przecinającą olsztyńską Starówkę, centrum Warszawy lub Tatry. W tym miejscu należy przypomnieć, że gdy w XIX wieku projektowano i tworzone, a w I połowie XX wieku rozbudowywano sieć głównych dróg kołowych oraz kolejowych na Mazurach (wówczas w Prusach Wschodnich), biegły one ze wschodu na zachód, czyli w kierunku Olsztyna i dalej do stolicy w Berlinie (tak właśnie biegnie „16-ka”) – równolegle do ówczesnej granicy państwa oraz promieniście na północ – w stronę stolicy prowincji w Królewcu. Po 1945 r., pomimo zmiany orientacji komunikacji, gdy „centrum zarządzania” i główne ośrodki decyzyjne, przemysłowe, edukacyjne etc. znalazły się na południu, a więc w Warszawie, na Śląsku, w Małopolsce itp., a ruch w tych kierunkach wzrastał gwałtownie z roku na rok, nie powstał nowy system dróg w tych kierunkach. Ba, nawet istniejące przedwojenne drogi nie były modernizowane i dostosowywane do tych nowych kierunków, o czym świadczyć może jakość dróg na południe np. z Pisz przez Kolno do Łomży (i dalej w kierunku Warszawy) czy z Mrągowa przez Rozogi i Myszyniec do Ostrołęki (i dalej do Warszawy).

### **Mądry Polak po Rospudzie?**

Wszyscy jesteśmy zgodni, że należy remontować mazurskie drogi lokalne, w tym 16-tkę, by można nimi bezpiecznie podróżować, ale po co rozbudowywać je jako korytarze tranzytowe dla ciężkiego transportu towarowego? Potrzebujemy dobrych i wygodnych dróg, by do Krainy Wielkich Jezior można było bezpiecznie dojechać z Warszawy oraz centralnej i południowej Polski (i odwrotnie), ale nie chcemy trasy dla tranzytu ze wschodu na zachód.

Atrybutem Mazur są walory przyrodnicze i krajobraz – unikalne w skali Europy połączenie wód – głównie jezior, lasów oraz wzgórz morenowych, i z tego powodu planowane inwestycje wymagają „szczególnej ostrożności” – o jakiej mowa w dyrektywach środowiskowych Unii Europejskiej. Dlatego uważamy, że tak jak należy wybudować obwodnicę Warszawy, Olsztyna czy Rospudy, tak samo należy całkowicie wyeliminować tranzyt ciężarowy z serca Mazur! Niech ruch tranzytowy łukiem omija Krainę Wielkich Jezior Mazurskich, a „Cud Natury” niech cudem pozostanie – dla nas mieszkańców, dla turystów i dla przyszłych pokoleń! Apeluję do wszystkich, którym bliska jest polska przyroda – zwłaszcza do Czytelników „Dzikiego Życia” i organizacji pozarządowych: włączajcie się w działania na rzecz ochrony cennych terenów przyrodniczych, nie pozwólcie na dewastację unikalnego krajobrazu Mazur! Piszcie do GDDKiA, urzędu marszałkowskiego w Olsztynie czy Ministerstwa Infrastruktury – protestujcie przeciwko tym absurdalnym, kosztownym dla przyrody i społeczeństwa planom i wspierajcie nasze działania. Ocalmy wspólnie serce Mazur, tak jak kiedyś wspólnie ocaliliśmy Dolinę Rospudy.

## Krzysztof A. Worobiec

Stowarzyszenie na rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur  
„Sadyba”

### Przypisy:

1. Krzysztof A. Worobiec, „Mazurska Rospuda?”, Miesięcznik Dzikie Życie, 2/2009; Robert Chwiałkowski, „Tały to nie Rospuda”, Miesięcznik Dzikie Życie 10/2008.
2. Rozważane obecnie warianty są na stronie:  
[gddkia.gov.pl/userfiles/articles/p/posiedzenie-zespołu-opiniowania-\\_10750/droga%20krajowa%20nr%2016.pdf](http://gddkia.gov.pl/userfiles/articles/p/posiedzenie-zespołu-opiniowania-_10750/droga%20krajowa%20nr%2016.pdf)
3. „Burzliwe spotkanie w sprawie S16”, „Gazeta Piska”, 4 kwietnia 2019 r.
4. „W ciągu ostatnich dwudziestu lat cały szereg czynników spowodował ograniczenie liczebności tej populacji. Jednymi z najważniejszych czynników było: rozbudowa miasta Mrągowo, osuszenie „Bagien Prawdowskich”, zalesienie nieużytków, intensywne osuszanie małych bagienek śródpolnych i śródleśnych, zwiększanie ruchu samochodowego” [za:] „Wpływ planowanej drogi krajowej nr 16 na odcinku Mrągowo-Mikołajki na populację żółwia błotnego *Emys orbicularis* (L.)”, Grzegorz Górecki; Uniwersytet Warszawski, Stacja Terenowa Wydz. Biologii, Urwitałt, 2008 [w:] „Inwentaryzacja przyrodnicza. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe, etap I dla inwestycji polegającej na rozbudowie drogi krajowej nr 16 na odcinku Sorkwity-Mrągowo-Orzysz-Ełk – warianty dodatkowe”, Pracownia Projektowo-Konsultingowa Dróg i Mostów Dromos, Olsztyn, wyk. „Acer” Jerzy Łażniewski, Olsztyn, wrzesień 2009. s. 383-388.
5. Robert Chwiałkowski, „Tały to nie Rospuda”, dz. cyt.
6. „Inwentaryzacja przyrodnicza. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe, etap I dla inwestycji polegającej na rozbudowie drogi krajowej nr 16 na odcinku Sorkwity-Mrągowo-Orzysz-Ełk – warianty dodatkowe”, Pracownia Projektowo-Konsultingowa Dróg i Mostów Dromos, Olsztyn, wyk. „Acer” Jerzy Łażniewski, Olsztyn, wrzesień 2009.
7. Trans-European Transport Networks – program unijny dotyczący sieci drogowych, kolejowych, wodnych i powietrznych.
8. Pisałem o tym m.in. w olsztyńskim wydaniu „Gazety Wyborczej” 29.04.2009 w artykule „Rospuda już ocalona – Mazury nie”.
9. Cała droga liczy 395 km i biegnie ona od wsi Dolna Grupa koło Grudziądza (woj. kujawsko-pomorskie) do granicy z Litwą w Ogrodnikach (woj. podlaskie).
10. „Burzliwe spotkanie w sprawie S16”, „Gazeta Piska”, 4.04.2019.
11. [gizycko.wm.pl/578756,Radni-i-mieszkancy-Rynu-przeciwni-budowie-drogi-S16-na-terenie-gminy.html](http://gizycko.wm.pl/578756,Radni-i-mieszkancy-Rynu-przeciwni-budowie-drogi-S16-na-terenie-gminy.html).
12. Pismo znak 673.7.2019 z 12 kwietnia 2019 r.
13. Pismo znak RBK.7211.1.2019. z 15 kwietnia 2019 r.
14. Protokół z posiedzenia komisji z 11 kwietnia 2019 r.

15. Załącznik do Oświadczenia Rady Miejskiej w Orzyszu z dnia 11 kwietnia 2019 r.
16. Stanowisko Samorządu Gminy Mikołajki w sprawie przedłożonej przez GDDKiA analizy porównawczej wariantów docelowego przebiegu drogi krajowej nr 16 na odcinku Mrągowo-Orzysz; Mikołajki, 17 kwietnia 2019 r.
17. Poza poprawą warunków jazdy uwzględniającą także: budowę lokalnych obwodnic wsi lub mijanek - tam gdzie jest to możliwe; zatok autobusowych, spowalniaczy ruch, ścieżek rowerowych, chodników, przejść dla pieszych, ograniczenia prędkości, wyraźne oznakowanie. etc.
18. Może to być szacunek zaniżony – w styczniu 2019 roku drogowcy zapowiedzieli: „Ruch na autostradzie A2 pomiędzy Warszawą i Łodzią już teraz zbliża się do wartości granicznych dla obecnego przekroju, a w najbliższych latach spodziewany jest dalszy stopniowy jego wzrost. Spowoduje to, że w perspektywie kilku najbliższych lat może dojść do wyczerpania przepustowości tej trasy”. A na pewno przed budową autostrady były robione też szacunki, tyle tylko, że życie je szybko zweryfikowało.
19. „Mieszkańcy będą mogli zapoznać się z zaprojektowanymi wariantami przebiegu drogi S16 wraz z obsługą komunikacyjną terenu przyległego naniesionymi na ortofotomapy. Szczegółowy terminarz spotkań informacyjnych z mieszkańcami przedstawia się następująco: Mrągowo 1.04.2019 – godz. 14, Mikołajki 1.04.2019 – godz. 16, Orzysz 2.04.2019 – godz. 16, Ełk 3.04.2019 – godz. 14., Ryn 4.04.2019 – godz. 13”.
20. Dojazd zmodernizowaną drogą nr 16 z Olsztyna do Mrągowa, skąd drogami lokalnymi do Kętrzyna, przez Ryn do Giżycka, Mikołajek i dalej na wschód, do Pisza, na południe do Rozóg itd. Ełk może być bardzo dobrze skomunikowany z resztą kraju i całą Europą biegnącą w pobliżu drogą Via Baltica.
21. Na przykład – od drogi S7 wzdłuż: linii Szczytno-Kolno-Stawiski lub: wzdłuż linii Wielbark-Myszyniec-Kolno-Stawiski i dalej włączenie do Via Baltica.
22. „Gazeta Wyborcza” Olsztyn, 10.05.2006.