

Tały to nie Rospuda

Ostatnie tygodnie przyniosły gwałtowne protesty i gorące dyskusje związane z kolejną planowaną inwestycją drogową. Chodzi o budowę drogi krajowej nr 16 pomiędzy Mrągowem a Ełkiem, przechodzącej przez sam środek Mazur. W sprawie tej inwestycji wypowiada się wiele organizacji ekologicznych, w tym bardzo zasłużonych dla ochrony środowiska. W mediach mówi się o „drugiej Rospudzie”, o rozjechaniu Mazur przez tiry, o zniszczeniu mazurskiej przyrody, o utracie walorów turystycznych rejonu Wielkich Jezior. Czy niepokój jest uzasadniony?

O potrzebie budowy dróg

Wiele dróg w Polsce, będących szlakami tranzytowymi, ingeruje w tereny cenne przyrodniczo – przechodzi przez lasy i mokradła, przecina obszary Natura 2000 oraz szlaki migracji zwierząt. Wpływa to niekorzystnie na środowisko naturalne, powodując jego degradację i fragmentację siedlisk. Coraz więcej dróg przenosi obciążenie przekraczające 10 tys. pojazdów na dobę, co wg prof. Włodzimierza Jędrzejewskiego powoduje powstanie bariery ekologicznej dla zwierząt. Z kolei przy natężeniu ruchu 4-6 tys. pojazdów na dobę dochodzi do największej śmiertelności zwierząt na drogach.



Tęcza nad jeziorem Tały. Fot. Karolina Piaścik

Polska, z racji położenia w centralnej części Europy, jest obszarem, przez który prowadzą międzynarodowe szlaki komunikacyjne łączące wschód z zachodem i północ z południem kontynentu. Gwałtowny rozwój infrastruktury komunikacyjnej na terenie Polski staje się faktem, gdyż zarówno zwiększa się współczynnik zmotoryzowania społeczeństwa, jak i ruch tranzytowy przez nasz kraj. Czy da się pogodzić rozwój infrastruktury drogowej z ochroną środowiska? Moim zdaniem tak. Aby to osiągnąć, konieczne jest ściśle trzymanie się poniższych zasad:

- Przestrzeganie prawa w dziedzinie ochrony środowiska.
- Planowanie przebiegu tras w odniesieniu do całej sieci drogowej i obszarów Natura 2000.
- Przestrzeganie zasad zrównoważonego rozwoju.
- Na wczesnym etapie projektowania współpraca drogowców z przyrodnikami i specjalistami od ochrony środowiska.
- Projektowanie zabezpieczeń na drogach, jak przejścia dla zwierząt, ekrany dźwiękochłonne, szczelne odwodnienie itp.

Stosowanie kompensacji przyrodniczej. Droga krajowa nr 16 - stan obecny

Droga nr 16 jest na wschód od Wisły najdalej na północ położonym ciągiem komunikacyjnym kategorii krajowej w relacji wschód – zachód. Zaczyna się w okolicach Augustowa i przechodzi przez Ełk, Orzysz, Mikołajki, Mrągowo, Biskupiec, Olsztyn, Ostródę, Iławę, by w okolicach Grudziądza zaraz po przekroczeniu Wisły połączyć się z drogą krajową nr 1 Gdańsk-Kraków.



Mikołajki. Fot. Karolina Piaścik

Najgorszy stan techniczny droga nr 16 ma pomiędzy Mrągowem a Orzyszem. Szerokość jezdni wynosi od 5,50 do 6 metrów. Droga jest niezwykle kręta, średnio na 1 km przypadają 4 zakręty, a promienie łuków wynoszą nawet mniej niż 50 metrów. Na odcinku pomiędzy Mikołajkami a Orzyszem jest wiadukt uniemożliwiający wjazd samochodom ciężarowym i autokarom wyższym niż 3,5 metra. W związku z powyższym ruch ciężki (a także turystyczny) wybiera trasę alternatywną, dłuższą o kilkanaście kilometrów, omijającą jezioro Śniardwy od południa przez Pisz i Ruciane-Nidę.

Największe natężenie ruchu na drodze nr 16 jest pomiędzy Olsztynem a Mrągowem, szacowane obecnie na około 10 tys. pojazdów na dobę (w sezonie letnim i w weekendy przekracza nawet 15 tys.). Pomiedzy Mrągowem a Ełkiem z powodu wspomnianego wiaduktu natężenie ruchu gwałtownie spada i wynosi około 2-3 tys. pojazdów (w sezonie 5-6 tys.). Droga krajowa nr 16 jest ogólnie dostępna również dla pojazdów ciężkich. Pomiedzy Olsztynem a Mrągowem natężenie ruchu pojazdów ciężarowych i autokarów wynosi około 2 tys. Z powyższych danych widać, iż ruch na drodze nr 16 powoduje efekt bariery ekologicznej na odcinku Olsztyn-Mrågowo, a pomiedzy Mrągowem a Ełkiem największą śmiertelność wśród zwierząt usiłujących przekroczyć jezdnię. Trasa ta jest więc obecnie niebezpieczna zarówno dla ludzi, jak i zwierząt, a także uciążliwa dla środowiska.

Plany drogowców

Droga krajowa nr 16 na odcinku Mrągowo-Ełk po planowanej rozbudowie posiadać będzie klasę drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP). Przewidziano dwie jezdnie, po dwa pasy ruchu oraz dostępność jedynie poprzez węzły. Przyjęto prędkość projektową 100 km/h, która w sposób bezpośredni przekłada się m.in. na ograniczenie dopuszczalnych promieni łuków poziomych i pionowych, maksymalnych i minimalnych odcinków prostych pomiedzy łukami, maksymalnego pochylenia podłużnego.

W pierwszym etapie rozpatrzono aż 16 wariantów zbliżonych do siebie przebiegiem i różniących się jedynie lokalnymi rozwiązaniami położenia drogi w planie, omijając poszczególne miejscowości po południowej lub północnej stronie.



Jezioro Śniardwy. Fot. Karolina Piaścik

Wariant bazowy (1) ma długość 78 km. W okolicy Mrągowo trasa przechodzi w pobliżu obszaru Natura 2000 Puszcza Piska (PLB280008), w odległości od 60 do 600 m od jego granic. W okolicach Mikołajek przechodzi przez jezioro Tałty mostem długości 350 metrów. Następnie mija od północy w odległości 800 m jezioro Łukajno (PLB280003), po czym przechodzi w odległości 900-1600 m na południe od Bagien Nietlickich (PLB280001). W okolicy miejscowości Drozdowo trasa mieści się w korytarzu szerokości ok. 4 km pomiedzy Bagnami Nietlickimi a Puszcza Piską. Dalej przebiega w odległości 200-1000 metrów od Ostoi Poligon Orzysz (PLB280014). Na wschód od Orzysza planowana droga pokrywa się z istniejącą drogą nr 16 z odejściem od jej korytarza jedynie w celu korekty łuków lub ominięcia siedzib ludzkich.

Choć wszystkie przyjęte warianty inwestycji omijają obszary chronione Natura 2000 lub tylko w niewielkim stopniu ingerują w granice obszaru, to nie ulega wątpliwości, iż będą w sposób pośredni i bezpośredni negatywnie oddziaływać na tereny cenne przyrodniczo. Jak wykazały dodatkowe badania zlecone przez GDDKiA, każdy z rozpatrywanych wariantów niszczy cenne siedliska znajdujące się poza obszarami Natura 2000, a zwłaszcza stanowiska żółwia błotnego, derkacza, orlika krzykliwego, dzięcioła czarnego, wydry.

Nie tędy droga

Problem budowy drogi pomiędzy Mrągowem a Ełkiem powszechnie porównywany jest do sytuacji doliny Rospudy. Odniesienie takie jest całkowicie chybione i jeśli już musi wystąpić, to jedynie jako wzór prawidłowego i skutecznego działania organizacji pozarządowych. Projektowana nowa droga nr 16 jest obecnie na wczesnym etapie sporządzania dokumentacji do uwarunkowań środowiskowych. Inwestor konsultuje przyjęte rozwiązania i słucha opinii organizacji ekologicznych, samorządowców i mieszkańców. Teren Mazur jest niezwykle trudnym obszarem dla inwestycji liniowych. M.in. dlatego GDDKiA zleciła wykonanie dodatkowej niezależnej ekspertyzy przyrodniczej Andrzejowi Jemiołkowskiemu i Jerzemu Łażniewskiemu, by znaleźć rozwiązanie jak najmniej ingerujące w przyrodę. Na tym etapie inwestor potrzebuje poważnych partnerów ze strony ekologów i przyrodników, którzy w sposób racjonalny ocenią dotychczasowe warianty drogi i przedstawią swoje propozycje rozwiązania problemu.



Jedną z propozycji ekologów jest ominięcie rejonu Wielkich Jezior Mazurskich i poprowadzenie drogi nr 16 na północ od Węgorzewa. Mówi się o potrzebie budowy obwodnic obszarów cennych przyrodniczo. W tym miejscu trzeba sięgnąć do obowiązującego prawa. Dyrektywa Siedliskowa mówi wyraźnie, że możliwe są inwestycje w obszarach Natura 2000, jeśli brak wariantów alternatywnych, a inwestycja ma swoje uzasadnienie względami np. społecznymi. Budowa drogi pomiędzy Ełkiem a Mrągowem przez Węgorzewo pozbawiona jest jakiegokolwiek racjonalności. Wystarczy wziąć do ręki mapę Polski, by to stwierdzić – proponowana trasa byłaby dwa razy dłuższa. Pomijając względy ekonomiczne, ruchowe i społeczne, wariant węgorzewski pod względem środowiskowym wejdzie w podobny lub nawet większy konflikt przyrodniczy, jak warianty drogowców. GDDKiA w sposób łatwy jest w stanie wykazać, że wariant węgorzewski jest nie do przyjęcia, czyli tym samym wykaże brak wariantów alternatywnych wobec zaproponowanych w korytarzu mikołajskim. W przypadku braku propozycji wariantu bardziej racjonalnego niż węgorzewski, inwestor zrealizuje inwestycję po swojemu, prowadząc trasę nawet przez siedliska przyrodnicze (powoła się na argument braku wariantów alternatywnych).

Czy droga zdegraduje Mazury?

Powszechnie dostrzega się problem negatywnego oddziaływania nowobudowanych dróg. Rzadko kiedy ktoś zajmuje się natomiast problemem negatywnego oddziaływania istniejących tras komunikacyjnych. Inwestor każdej drogi jest zobowiązany do wykazania, że wariant inwestycyjny jest lepszy od wariantu zero, czyli bezinwestycyjnego. Nie jest to trudne, gdyż istniejące drogi są w fatalnym stanie i przenoszą zwykle ruch ponadnormatywny, powodujący dużą emisję spalin i hałasu oraz stwarzający zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi i zwierząt.

Dobrze zaprojektowana droga powinna posiadać urządzenia chroniące środowisko, czyli m.in. szczelne odwodnienie, wały ziemne, ekrany dźwiękochłonne, zieleń izolacyjną oraz przejścia dla zwierząt. Inwestor jest zobowiązany do zastosowania takich zabezpieczeń, by nie zostały przekroczone normy hałasu i spalin. Dodatkowo do roku po oddaniu drogi do użytku istnieje obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, podczas której szczegółowo mierzy się poziomy emisji. Bez żadnych zabezpieczeń oddziaływanie negatywne trasy przenoszącej ruch około 20 tys. pojazdów na dobę sięga do 300 metrów. Zastosowanie urządzeń ochrony środowiska znacznie tę strefę zmniejsza.

Posłużmy się konkretnym przykładem drogi, która posiada maksymalne natężenie ruchu 2 tys. pojazdów na godzinę, w tym ok. 10% ruchu ciężkiego, a dopuszczalna prędkość wynosi 100 km/h.

Parametry te odpowiadają mniej więcej planowanej drodze nr 16. Emitowany hałas przy krawędzi jezdni, wyliczony metodą Radosza, wynosiłby w takim przypadku około 75 dB. Założmy, że pożądany przez nas poziom hałasu wynosi 45 dB. Zastosowanie dobrych ekranów dźwiękochłonnych obniży poziom dźwięku o 15 dB. Zastosowanie specjalnej, tzw. cichej nawierzchni obniży hałas o dodatkowe 5 dB. Każde podwojenie odległości od źródła dźwięku zmniejsza hałas o 3 dB. Pożądane 45 dB uzyskamy już w odległości około 10 metrów od krawędzi jezdni. W tym momencie trzeba wspomnieć, że norma hałasu 45 dB jest minimalnym dopuszczalnym poziomem natężenia dźwięku dla obszarów uzdrowiskowych w porze nocnej i porównywalna z głośnością szumu liści na drzewach przy silnym wietrze.

Dodatkowo zmniejszymy negatywne oddziaływanie trasy stosując zielen izolacyjną, która może niezbyt skutecznie tłumi hałas (maks. do 3 dB), ale za to skutecznie wyłapuje zanieczyszczenia ze spalanego paliwa.

Czy budowa drogi musi niszczyć środowisko?

Pozostaje jednak problem zniszczenia środowiska naturalnego w trakcie budowy. Wiadomo, że każdy z zaproponowanych dotychczas wariantów drogi nr 16, choć omija granice Natura 2000, to jednak powoduje zniszczenie cennych siedlisk przyrodniczych. Trzeba poszukać takiego przebiegu drogi, który ominie zarówno obszary chronione, jak i siedliska przyrodnicze znajdujące się poza tymi obszarami.



Mikołajki. Fot. Karolina Piaścik

Warianty, jakie do tej pory były analizowane, są zbyt zbliżone do siebie i idą praktycznie jednym korytarzem. To błąd po stronie GDDKiA, że dopuszcza do analizy tylko takie rozwiązania, bez porównania z przebiegiem drogi w innych możliwych korytarzach. Trzeba tu dodać, że Rejon Wielkich Jezior niesie ze sobą duże ograniczenia w wyznaczaniu korytarzy, którymi można zrealizować inwestycję, a warianty, które powinny trafić do analizy, nie mogą być dłuższe, niż 25% od wariantu bazowego. Na przykład kryteria te spełnia wariant omijający jezioro Śniardwy od południa w rejonach miejscowości Pisz, Ruciane-Nida i Piecki oraz wariant w korytarzu po śladzie drogi wojewódzkiej 656 (Ełk-?Giżycko) z przejściem przez jezioro Niegocin w przesmyku w okolicy Rydzewa i dalej po śladzie drogi krajowej nr 59 przez Ryn do Mrągorowa. Aczkolwiek nie należy się spodziewać, że takie rozwiązania będą korzystniejsze środowiskowo (zwłaszcza wariant przez Ruciane-Nidę), to powinny one zostać włączone do analizy.

Moim zdaniem, najkorzystniej wypadnie trzymanie się korytarza mikołajskiego, ale konieczne będzie zmniejszenie parametrów projektowych drogi. Przyjęcie prędkości projektowej 80 km/h zamiast 100 spowoduje, iż można będzie stosować większe pochylenia podłużne, mniejsze promienie łuków i krótsze odcinki proste. Zmniejszenie prędkości projektowej spowoduje, że trasą da się łatwiej manipulować w jej przebiegu w planie oraz lepiej wpasować w pofałdowany krajobraz Mazur. Tym samym łatwiej będzie tak zaprojektować drogę, by ominęła ona zarówno siedziby ludzkie, jak i cenne siedliska przyrodnicze i nie zdewastowała jednocześnie krajobrazu.

W rejonach o cennych walorach przyrodniczych do budowy nowych dróg należy w sposób maksymalny wykorzystać przebieg istniejącej drogi lub inne obiekty, jak linie kolejowe, linie energetyczne itp. W pobliżu istniejących obiektów środowisko jest już zdewastowane i poprowadzenie nowej inwestycji nie spowoduje aż tak wielkich strat, jak lokalizowanie jej w terenie dziewiczym. W celu ominięcia cennych siedlisk przyrodniczych można trasę wprowadzić nawet w

siedziby ludzkie. Nowy dom można zbudować w pół roku, las rośnie kilkadziesiąt lat, a mokradła tworzą się kilkaset lub nawet kilka tysięcy lat. Człowiek łatwiej przystosuje się do życia w innym miejscu niż żółw błotny. Kompensacje przyrodnicze są jedynie protezą dla środowiska, jednak w przypadku koniecznej dewastacji inwestor powinien skompensować utracone siedliska.

Problemem dla nowej drogi będzie przejście w rejonie Mikołajek. Inwestor powinien przeanalizować kilka możliwych rozwiązań przekroczenia jeziora Tałty. Zarówno w umiejscowieniu, jak i w położeniu nad (lub pod) poziomem jeziora, a także zaproponować różnej długości obiekty mostowe. Być może warunki gruntowo-wodne nie pozwolą na wpuszczenie drogi w tunel pod jeziorem, ale takie rozwiązanie również powinno być wzięte pod uwagę.

Siła konsultacji

Rolą GDDKiA jest budowanie dróg w możliwie prostym przebiegu i za możliwie najmniejsze pieniądze. Inwestor będzie starał się ciąć koszty zwłaszcza w urządzeniach chroniących środowisko, np. na terenach podmokłych zaplanuje drogę na nasypie zamiast na estakadzie, zaproponuje mniej przejść dla zwierząt i będzie minimalizował ich parametry. Działanie takie stoi w oczywistej sprzeczności z interesem przyrody. Po to są jednak przeprowadzane konsultacje społeczne, by zwrócić inwestorowi uwagę na poczynione błędy i domagać się ich poprawienia. Tak też obecnie dzieje się z planowaną drogą nr 16.

Każdą drogę można zbudować tak, by jej ingerencja w przyrodę była minimalna. Potrzeba jedynie dobrej woli i konstruktywnego współdziałania drogowców i ekologów. Bierzcie więc udział w konsultacjach, czytajcie raporty, wyłapujcie błędy, składajcie wnioski i pilnujcie ich realizacji. Drogowcom póki co trzeba patrzeć cały czas na ręce, gdyż bez nieustannej kontroli mogą zdewastować to, co dla nas wszystkich cenne.

Robert Chwiałkowski

SISKOM - Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji

Szczegółowe opisy oraz mapy przebiegu wszystkich wariantów znaleźć można na stronie internetowej mragowo-orzysz.pl



Kolumna dofinansowana przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach.