

# Mazurska Rospuda?

Z dużym zainteresowaniem, ale też z rosnącym w miarę lektury zdziwieniem przeczytałem w październikowym numerze DŻ artykuł „[Tałty to nie Rospuda](#)”. Jego autor, Robert Chwiałkowski ze stowarzyszenia SISKOM (które zaproponowało wariant alternatywny obwodnicy Augustowa!), pisze o planowanej i kontrowersyjnej modernizacji drogi krajowej nr 16 na odcinku Mrągowo-Mikołajki. Kontrowersje te związane są głównie z przeprowadzeniem trasy przez cenne przyrodniczo obszary, w tym siedliska żółwia błotnego, planem budowy 350-metrowej estakady przecinającej Jezioro Tałty tuż obok stolicy Mazur – Mikołajek oraz wpływem inwestycji na turystykę w regionie.

Autor tekstu w DŻ pisze: *Mówi się o „drugiej Rospudzie”, o rozjechaniu Mazur przez tiry, o zniszczonej mazurskiej przyrodzie, o utracie walorów turystycznych rejonu Wielkich Jezior Mazurskich, po czym zadaje pytanie „czy niepokój jest uzasadniony?”*. Na to pytanie odpowiada sam, że w zasadzie niepokój nie ma, co wyjaśnia w inżynierski sposób. Autor uważa, że najkorzystniejszym, choć wymagającym pewnych modyfikacji, jest preferowany przez drogowców „wariant mikołajski” oraz stwierdza, że porównanie mazurskiej inwestycji z tą w dolinie Rospudy jest chybione.



Atutem Mazur jest natura – lasy i jeziora oraz spokój wynikający z ich położenia (Jezioro Śniardwy, 2008 r.). Fot. Krzysztof A. Worobiec

Otóż moim zdaniem nie jest. W obu wypadkach są to inwestycje drogowe, związane z budową estakad na cennych terenach przyrodniczych, na obszarach bagiennych, zagrażając istnieniu wielu siedlisk gatunków chronionych. Oczywiście jest też wiele różnic. Przede wszystkim, projekt budowy przeprawy nad rzeką Rospudą wywołał ostry konflikt społeczny. Po jednej stronie stanęli zwolennicy jej budowy – mieszkańcy Augustowa, samorządowcy i drogowcy, na drugim natomiast obrońcy natury i zwolennicy budowy trasy alternatywnej, omijającej unikalne bagna. W przypadku planowanej i obecnie konsultowanej rozbudowy drogi nr 16 jest inaczej: spora część mieszkańców wielu miejscowości, samorządowcy z Mikołajek łącznie z burmistrzem (!), leśnicy, przedsiębiorcy turystyczni wraz z ekologami i turystami, wspólnie protestują przeciwko planom drogowców, wspieranych przez władze województwa.

Robert Chwiałkowski pisze, że *wszystkie przyjęte warianty inwestycji omijają obszary chronione Natura 2000 lub tylko w niewielkim stopniu ingerują w granice obszaru*. To nie jest prawda: obszar od wsi Uzranki i Kosewo w gminie Mrągowo po Prawdowo i Lubiewo w gminie Mikołajki, znajduje się na oficjalnej liście projektowanych Specjalnych Obszarów Ochrony NATURA 2000 „Mazurska ostoja żółwia Baranowo” (Shadow List 2008 kod pltmp 447). Jest to 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. Wszystkie preferowane przez drogowców warianty drogi przecinają planowaną ostoję na odcinku wielu kilometrów i nie zaproponowano żadnego wariantu pozwalającego całkowicie ominąć obszar unikatowy pod względem walorów przyrodniczych.

Autor publikacji w DŻ preferuje mikołajski wariant, chociaż stwierdza, iż *trzeba poszukać takiego przebiegu drogi, który ominie zarówno obszary chronione, jak i siedliska przyrodnicze znajdujące się poza tymi obszarami*. Którędy? A może tym razem SISKOM też pomoże znaleźć trasę alternatywną? Problem w tym, że nowa trasa będzie przecinać projektowany obszar Natura 2000 lub będzie

musiała oddalić się zbyt od obecnego przebiegu, ponieważ na południe od obecnej i projektowanej drogi znajduje się teren Mazurskiego Parku Krajobrazowego, który zgodnie z planami powinien w przyszłości (przynajmniej mam taką nadzieję) uzyskać status parku narodowego (MPK powołany został jako forma tymczasowa do czasu utworzenia MPN).



Jeziro Tałty (2008 r.) - tu jest jeszcze sielankowo - miło i spokojnie, ale już niedługo ta idylla może się skończyć. W tym miejscu ma być wybudowana estakada i czteropasmowa droga szybkiego ruchu. Fot. Krzysztof A. Worobiec

Poza tym należy pamiętać, że droga nr 16 nie kończy się przecież w Mikołajkach, lecz biegnie dalej, a tam napotykamy kolejne problemy. Tuż za Mikołajkami trasa ma przebiegać w bezpośredniej bliskości Jezioro Łuknajno (w zależności od wariantu od ok. 160 do 1300 metrów). Jezioro to jest jedną z najliczniejszych w Europie i największą w Polsce kolonią łabędzia niemego, m.in. dlatego decyzją Biura Międzynarodowej Rady Koordynacyjnej programu „Człowiek i Biosfera” pod egidą UNESCO zostało w 1977 r. uznane za Rezerwat Biosfery UNESCO. W 1978 r. jezioro Łuknajno wpisano na listę międzynarodowych rezerwatów Konwencji RAMSAR, chroniącej obszary siedliskowe ptaków wodnych, ponadto jest to także obszar Natura 2000.

Ale na tym nie koniec - kolejne kolizje znajdują się na odcinku Mikołajki-Orzysz, a najwyższą rangę kolizji przypisano obszarowi w rejonie rezerwatu torfowiskowego „Jeziorko koło Drozdowa” (teren projektowanego obszaru sieci Natura 2000 - „Mazurskie Bagna” - Shadow List kod pltmp 563) oraz obszar na zachód od jeziora Orzysz (dawna dolina rzeki Orzyszy w rejonie miejscowości Grądy - teren obfitujący w miejsca podmokłe, siedlisko rzadkich i chronionych gatunków roślin i zwierząt).

Takich konfliktów jest więcej, a szczegółowa, bardzo starannie opracowana inwentaryzacja przyrodnicza wszystkich dotychczasowych wariantów projektu drogi krajowej nr 16 na odcinku Mrągowo-Orzysz-Elk znajduje się na stronie internetowej firmowanej przez Pracownię Projektowo-Konsultingową Dróg i Mostów Dromos oraz GDDKiA ([www.mragowo-orzysz.pl](http://www.mragowo-orzysz.pl)). Jest to bardzo obszerny, kilkusetstronicowy dokument opisujący dokładnie stan istniejący oraz analizujący wpływ planowanej inwestycji na środowisko naturalne. Czytamy w nim m.in.: *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 oraz 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 można znaleźć bardzo interesujące stwierdzenie: *Jak wykazało niniejsze opracowanie nie istnieje możliwość wyboru bezkolizyjnego przebiegu przyszłej drogi w analizowanych wariantach. Wszystkie ważniejsze konflikty projektowanej inwestycji z biotopami i zasiedlającymi je biocenozami opisano w rozdz. 5, nadając im zróżnicowaną rangę - w zależności od przyjętych wcześniej kryteriów - głównie wartości przyrodniczej, wartości krajobrazowej oraz typu wrażliwości danych ekosystemów na zmiany wynikające z poprowadzenia przez nie lub w ich pobliżu dużego ciągu komunikacyjnego. 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.*

Skoro tak, to dlaczego nie szuka się zupełnie nowego korytarza alternatywnego, który ominie wszystkie kolizyjne obszary? W przypadku planowanej drogi Via Baltica i estakady nad Rospudą, drogowcy, mieszkańcy i samorząd Augustowa przekonywali, iż jedynie słusznym wariantem drogi może być tylko ten przecinający bagna Rospudy. Okazało się jednak, że możliwe są inne warianty trasy, w tym dużo bardziej korzystniejsza dla środowiska, a na dodatek krótsza i tańsza, biegnąca koło Ełku i Łomży (jest duża szansa, że ten wariant zostanie wybrany). Musiała to stwierdzić niezależna angielska firma Scott Wilson, której zlecono opracowanie alternatywnych wariantów tej drogi.



Gwałtownie rosnący samochodowy ruch tranzytowy coraz bardziej zagraża walorom Mazur – droga w niewielkiej Ukcie na szlaku Krutyni coraz bardziej przypomina drogę wielkowiejską (2008 r.).  
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 i modernizacji. Powinna ona jednak pozostać tylko „kręgosłupem województwa” (tak jest często nazywana) i należy ją przebudować tak, by usprawnić ruch, lecz ograniczyć ruch tranzytowy. Przeciwnicy rozbudowy drogi uważają, że wbrew zapewnieniom projektantów, zmodernizowana droga przyczyni się do wzmożenia ciężarowego ruchu tranzytowego, ponieważ jest ona ujęta w planach zmodyfikowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Na internetowych stronach Ministerstwa Infrastruktury w Programie Budowy Dróg Krajowych czytamy: *Integracja systemów transportowych państw członkowskich realizowana jest poprzez rozwój transeuropejskich sieci TEN-T, utworzonych z najważniejszych ciągów komunikacyjnych krajowych sieci transportowych. Drogowa Transeuropejska Sieć Transportowa TEN-T obejmuje w Polsce 4816 km dróg. Są to główne szlaki drogowe kraju, na których występuje największe obciążenie ruchem, w tym tranzytowym.* Również drogowcy przyznają, że będzie to trasa tranzytowa: w opracowaniu sporządzonym w czerwcu 2008 r. przez Pracownię Projektowo-Konsultingową Dróg i Mostów Dromos czytamy o projektowanej drodze, że jest to *droga biegnąca na linii wschód–zachód przejmująca ruch związany z wymianą handlową między Polską, Rosją, Białorusią i krajami nadbałtyckim.* A więc okazuje się, że wcale nie chodzi o zwykłą modernizację drogi krajowej, lecz o stworzenie transeuropejskiego korytarza transportowego, przecinającego środek Mazur!

Truizmem jest stwierdzenie, że dobre drogi są potrzebne. To wiemy wszyscy i wszyscy chcemy takimi drogami podróżować. Ale muszą one nie tylko spełniać parametry techniczne czy przyczyniać się do poprawy komunikacji, ale też do rozwoju regionu, przez który prowadzą. W przypadku rozbudowy drogi nr 16 bardzo poważne obawy budzi zagrożenie cennych obszarów przyrodniczych, ale przede wszystkim utrata wyjątkowych wartości krajobrazowo-turystycznych, co może doprowadzić do zniszczenia podstawowego źródła utrzymania mieszkańców tej części Mazur, czyli turystyki. Region Wielkich Jezior Mazurskich jest obok Tatr i Bałtyku jednym z najchętniej odwiedzanych miejsc w Polsce, a jego atrybutami są walory przyrodnicze – jeziora, lasy, krajobrazy i spokój, a okolice Mikołajek od wielu lat mają wypracowaną turystyczną renomę, przyciągającą turystów z kraju i zagranicy.

Stąd obawy, iż rozbudowa drogi nr 16 w okolicach Mikołajek nie przyczyni się do rozwoju, lecz do spadku jego atrakcyjności. Dlatego przeciwko planowanej trasie jest samorząd Mikołajek (z burmistrzem na czele!), wspierany przez znaczną część mieszkańców, w tym przedsiębiorców turystycznych. Wiadomo, że czteropasmowa droga szybkiego ruchu, z dobrą nawierzchnią, skracająca trasę i czas przejazdu, spowoduje gwałtowny wzrost natężenia ruchu samochodowego, głównie tranzytowo-ciężarowego (największa część turystów na Mazury przyjeżdża z Warszawy,

Śląska i Mazowska inną trasą). Tiry już obecnie stanowią poważny problem: w wielu mazurskich wsiach, takich jak Ukta, Zgon czy Zełwągi, turyści rezygnują z odpoczynku z powodu hałasu pędzących ciężarówek. W Rucianem-Nidzie, jednej z najbardziej popularnych miejscowości, turyści spożywają obiad zaledwie kilka metrów od jezdni, po której pędzą dziennie setki tirów.



Budowa drogi zniszczy wiele cennych miejsc - w tym siedliska żółwia błotnego.

Fot. Krzysztof A. Worobiec

Teraz ten sam los mają dzielić Mikołajki - wzmożony ruch tirów drogą o podniesionej w stosunku do otoczenia jezdni lub wysoką na 19 metrów i długą na ok. 350 m estakadą nad jeziorem Tałty, w negatywny sposób będzie oddziaływał na otoczenie - m.in. wzrosną: hałas, wibracje, zanieczyszczenia spowodowane emisją spalin, ale także pochodzące ze ścierającego się asfaltu i opon samochodowych (te mikroskopijne zanieczyszczenia mogą powodować poważne problemy ekologiczne, np. w USA stwierdzono, że to one są przyczyną mętnienia wód jeziora Tahoe na pograniczu Newady i Kalifornii, odwiedzanego rocznie przez miliony zmotoryzowanych turystów). Dlatego proponowanie trasy tranzytowej dla tirów, przecinającej środek Mazur zarówno w pobliżu Mikołajek, ale też i Rynu, przez Uktę, Ruciane-Nidę czy Zgon, jest nieporozumieniem - to tak, jakby zaproponować trasę tranzytową przez olsztyńską Starówkę, centrum Warszawy czy przez Zakopane! Dlatego tak jak należy budować obwodnicę Olsztyna czy Warszawy, tak należy stworzyć obwodnicę Wielkich Jezior Mazurskich lub zreorganizować ruch w ten sposób, by doprowadzić do wyeliminowania ciężarowego transportu tranzytowego z tej części regionu. I to jest najważniejszy postulat przeciwników rozbudowy „szesnastki”: ochrona najcenniejszej części Mazur przed tirami!

Oczywiście nie wszyscy protestują przeciwko omawianej modernizacji. Jej zwolennicy obiecują sobie przyspieszony rozwój regionu i bliżej nieokreślony dobrobyt z tym związany. Inni wierzą w zapewnienia, że nowa trasa będzie krótsza o 10 kilometrów i dlatego będzie dużo tańsza (zapominają, że budowa mostu nad jeziorem Tałty będzie znacznie bardziej kosztowna niż owe „zaoszczędzone” 10 kilometrów drogi). Jeszcze inni mieszkają przy obecnej drodze i chcą po prostu świętego spokoju lub obawiają się o... swoje domy. A to dlatego, że podczas spotkań przedstawicieli drogowców z mieszkańcami owych miejscowości padają argumenty (zawarte także w rozdawanych przez drogowców ulotkach): *W przypadku, gdy propozycje GDDKiA nie zyskają aprobaty, zrealizowany zostanie wariant zero, polegający na poszerzeniu istniejącej drogi. Wiązać się to będzie z wyburzeniami ok. 50 gospodarstw i 150 domów.* Ta ilość wyburzeń brzmi groźnie i działa skutecznie - oczywiście nie jest to alternatywa, lecz szantaż: albo zgodzicie się na naszą propozycję, albo będziemy burzyć wasze domy.

Warmia i Mazury są terenem wyjątkowym i potrzebują wyjątkowych rozwiązań, w tym koncepcji rozwoju infrastruktury transportowej i ograniczenia ruchu tranzytowego. Tymczasem brak jest alternatyw i projektów, prowadzących do ochrony centrum Mazur przed rosnącą ilością samochodów ciężarowych. Należy planować zgodnie z kierunkiem rozwoju Unii Europejskiej, w którym obecnie najważniejszą sprawą jest ochrona środowiska. Zaniepokojenie Komisji Europejskiej wywołały negatywne skutki gwałtownego rozwoju transportu samochodowego, dlatego opracowany został projekt Marco Polo, którego *nadrzędnym celem jest doprowadzenie do redukcji przewozu ładunków transportem drogowym* oraz wspieranie transportu, łączącego komunikację samochodową i środki przyjazne środowisku, jak żegluga i kolej. Obecnie Unia przygotowuje kolejny projekt, mający na celu ograniczenie transportu samochodowego na rzecz transportu szynowego (m.in. w celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych). Tymczasem w Polsce transport kołowy wyparł kolejowy, a w rozwiniętej Szwajcarii udział kolei w transporcie przekracza 30% i nikt z tego powodu nie ma kompleksu zaścianka. Zarówno tam, jak i w wielu innych krajach, stosuje się - choćby częściowo -

rozwiązanie „tiry na tory”, czyli przewozy tirów lub kontenerów pociągami. Wydaje się, że jest to rozwiązanie idealne dla Polski, a szczególnie dla cennych przyrodniczo obszarów, takich jak Mazury. Jak się wydaje, możliwość ta została ostatnio dostrzeżona i zaczyna się o niej rozmawiać.

W listopadzie 2008 r. w Warszawie odbyła się konferencja „Właściwy kierunek INTERMODAL”, podczas której uczestnicy (w tym ministrowie środowiska oraz infrastruktury) wyrazili nadzieję, iż tym razem nie skończy się tylko na „pogadaniu sobie”: rozwijajmy ten transport, odciążając zatłoczenie na drogach i zanieczyszczoną atmosferę, a także ograniczając hałas, który wkrótce stanie się bardzo ważnym czynnikiem w konsultacjach społecznych! Oczywiście jest to rozwiązanie trudne do szybkiej realizacji, wymagające dużych inwestycji i kosztów, ale przecież także budowa dróg szybkiego ruchu lub autostrad do łatwych i tanich, a tym bardziej szybkich – jak pokazuje życie – nie należy.

Podsumowując, uważam, że drogę nr 16 na odcinku Mrągowo – Ełk należy wyremontować, tak aby była bezpieczna (poprawa nawierzchni, zamontowanie barier energochłonnych etc.), ale powinna ona pozostać „kręgosłupem województwa”, nie transeuropejskim korytarzem transportowym dla tirów. Dlatego nie powinna być rozbudowywana do czteropasmowej drogi szybkiego ruchu. Problem dróg tranzytowych dla tirów należy rozwiązać w inny sposób – nie kosztem dewastacji Krainy Wielkich Jezior Mazurskich!

Krzysztof A. Worobiec

Stowarzyszenie na rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur „Sadyba”



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