

S16 - kontrowersyjna inwestycja drogowa na Mazurach i nie tylko

W majowym numerze „[Dzikiego Życia](#)”¹ pisałem bardzo obszernie o kontrowersjach związanych z powrotem do planów budowy drogi ekspresowej S16 przecinającej unikalną w skali Polski i Europy Krainę Wielkich Jezior Mazurskich. Pisałem o historii planowania tej drogi pomiędzy Mrągowem i Ełkiem, o jej kolejnych wariantach (od 2007 r. do tej pory było ich ponad 40), o związanych z jej budową i późniejszą eksploatacją zagrożeniach dla krajobrazu, przyrody i ludzi oraz uzasadnionych obawach sporej części mieszkańców tego regionu.

Ratujmy Mazury

Już we wrześniu 2008 r. w podsumowaniu inwentaryzacji przyrodniczej sporządzonej dla inwestycji rozbudowy drogi krajowej nr 16 na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) stwierdzono: „W każdym z rozpatrywanych wariantów stwierdzono obecność siedlisk, które uzyskały I, najwyższą rangę kolizji, co zgodnie z wytycznymi GDDKiA, wyklucza poprowadzenie drogi przez dany obszar i nakazuje szukanie korytarza alternatywnego”². Nic więc dziwnego, że w kwietniu 2019 r., tuż po prezentacji przez GDDKiA niby nowych wariantów drogi (a *de facto* wybranych spośród 41 wcześniej już rozpatrywanych) związał się społeczny ruch „Ratujmy Mazury”, skupiający sporą część mieszkańców gmin Mrągowo, Ryn, Mikołajki, Orzysz oraz Ełk, a więc terenów, przez które miałyby droga przebiegać. Ruch ten skupił ludzi w różnym wieku – od licealistów po emerytów, różnych profesji – od rolników przez dziennikarzy po biznesmenów, ludzi o różnym wykształceniu, o różnych preferencjach politycznych, a nawet o rozmaitych poglądach na tzw. „ekologiczne” tematy. Łączy ich jedno – sprzeciw wobec irracjonalnych planów budowy drogi o parametrach zbliżonych do autostrady (po dwa pasy i pas awaryjny w każdą stronę) i skierowania przez najcenniejszą część Mazur międzynarodowego tranzytu transportowego w ramach europejskiej sieci TEN-T (szerzej pisałem o tym we wspomnianym wcześniej wydaniu „Dzikiego Życia”). Wbrew obraźliwym i kłamliwym stwierdzeniom, powielanym przez zwolenników inwestycji, ruch „Ratujmy Mazury” nie skupia przeciwników budowy i modernizacji dróg ani przeciwników „rozwoju” i zwolenników „skansenu” czy też „ekooszołomów” – jak próbuje się go zdyskredytować i obrażać, ale przeciwników budowy S16. W oświadczeniu ruchu „Ratujmy Mazury” czytamy: „Chcemy dobrych, bezpiecznych i wygodnych dróg dla mieszkańców województwa. Nie uważamy, że żółwie i orły są ważniejsze od ludzi! Uważamy jednak, że Kraina Wielkich Jezior Mazurskich – Cud Natury – jak głosi hasło promocyjne regionu, nie jest przestrzenią odpowiednią dla tysięcy tirów dziennie. Cud natury należy chronić a nie niszczyć, a żeby to zrobić trzeba odróżnić potrzeby regionu od potrzeb międzynarodowego ciężarowego ruchu tranzytowego. To pierwsze zasługuje na dobre rozwiązanie drogowe, to drugie na alternatywę”³.



W poprzek Jeziora Kraksztyn i tej drogi do Ogródka planowana jest droga o parametrach zbliżonych do autostrady. Niedawno Wojciech Kass, poeta i dyrektor Muzeum K.I. Gałczyńskiego w Praniu oraz Muzeum Michała Kajki w Ogródku (położonego kilkaset metrów od miejsca na zdjęciu) na uroczystości otwarcia po remoncie tego drugiego mówił: „...niebawem ten mazurski kątek serdecznie opisywany w Kajkowych pieśniach przepołowi cywilizacyjny smok, któremu na imię S16 i swoim wielkim ogonem zaburzy domowość, kameralność, cichość tego kątko [...] po budowie tego molocho, nie odnajdziemy już drogi do domu, takiego domu jaki zapamiętaliśmy. W tym – drogi do domu Kajków, w którym znajduje się muzeum jego imienia”. Fot. Krzysztof A. Worobiec

Działający społecznie mieszkańcy tej części Mazur skrzyknęli się i zamiast dzielić się („nie tędy, lepiej tam”) założyli stronę internetową i profil na Facebooku⁴, zbierają podpisy osób przeciwnych dewastacji Mazur⁵, wydają ulotki i nalepki, informując o przebiegu drogi, zagrożeniach dla krajobrazu oraz utrudnieniach dla mieszkańców (spora część z nich nie wie, że droga będzie ich dzielić, a nie łączyć, że wjazd na nią będzie ograniczony do tzw. węzłów i np. w przypadku realizacji wariantu północnego droga z Mikołajek do Mrągowa wydłuży się z 24 do 36 kilometrów).

Niecodzienna koalicja mieszkańców i samorządowców „przeciw”

Spontaniczny ruch społeczny szybko otrzymał niespodziewane i bezprecedensowe wsparcie ze strony... samorządów lokalnych. Zdecydowane „NIE” inwestycji powiedziały cztery spośród pięciu samorządów gminnych, przez które ma przebiegać planowana droga. Najpierw burmistrzowie Mikołajek, Orzysza i Rynu oraz wójt gminy Mrągowo przedstawiali swoje oddzielne stanowiska (ich fragmenty cytowałem w „Dzikim Życiu”), a potem wspólnie podpisali się (razem z przedstawicielami „Ratujmy Mazury”) pod apelem do Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego, w którym m.in. stwierdzili: „Droga krajowa nr 16 ma po przebudowie spełniać rolę międzynarodowego korytarza transportowego i przebiegać przez cenne przyrodniczo, krajobrazowo i turystycznie tereny, które stanowią podstawę gospodarki tego obszaru. Dlatego też lokalne społeczności czują się głęboko zaniepokojone tymi zamierzeniami inwestycyjnymi, czego wyrazem jest liczny udział w spotkaniach informacyjnych, zebranie ponad 10 tysięcy podpisów pod apelem czy też przyjęcie stanowisk poprzez poszczególne rady gmin, które przedkładamy w załączeniu. Nie chcemy być postrzegani jako ci, którzy hamują rozwój naszego województwa, nie możemy jednak dopuścić aby decyzje w tej tak ważnej dla Mazur sprawie zapadły bez pełnej analizy możliwych skutków tego przedsięwzięcia,

zarówno tych przyrodniczych, krajobrazowych, jak i gospodarczych i społecznych”⁶.

Pod wpływem tego wspólnego apelu Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego na posiedzeniu 28 maja wykreślił z przygotowanego wcześniej projektu uchwały w sprawie poparcia dla budowy drogi S16 w wariantcie proponowanym przez GDDKiA, ograniczając się do stwierdzenia, że popiera budowę drogi, ale uwzględniającą czynniki społeczne, ekonomiczne i środowiskowe.

„Za” 16-ką

Dla porządku trzeba dodać, że poparcie dla budowy S16 wyraziła natomiast Rada Miasta Ełku oraz radni powiatowi z Mrągowa, zachowując się niesolidarnie i egoistycznie w stosunku do kolegów i koleżanek z gmin najbardziej zagrożonych tą inwestycją. Ci pierwsi mają najmniej do stracenia: Ełk leży poza turystycznym centrum Mazur, a zarazem ma też najwięcej do zyskania: radni z Ełku mają najdalej do Olsztyna – siedziby województwa i wielu urzędów, do których jeżdżą. Tomasz Andrukiewicz, prezydent Ełku powiedział, że „aktualnie dojazd do Ełku z wielu miejsc w Polsce jest niekomfortowy, długi, a nawet niebezpieczny [a] mieszkańcy Ełku czują się wykluczeni pod względem komunikacyjnym”⁷ – zapominając, że Ełk dzięki *Via Baltica* ma znacznie lepsze połączenie z Warszawą, a stamtąd z centrum Polski i Europy niż wiele innych miast. Natomiast przewodniczący rady powiatu mrągowskiego Bogdan Kossakowski stwierdził: „Powstało 41 projektów. To o 40 za dużo. Kto za to zapłacił? Podatnicy z własnych kieszeni. O przebiegu obwodnicy dyskutujemy już od lat. Wystarczy dyskusji, trzeba działać”⁸, więc rada powiatu w uchwale zwróciła się do ministra infrastruktury o przyspieszenie budowy tej drogi⁹.

GDDKiA „roziewa mity, przedstawiając fakty”

Po tak silnej i nieoczekiwanej fali sprzeciwu głos w tej sprawie zabrał inwestor, czyli GDDKiA w Olsztynie. W mającym rozwiewać mity „Stanowisku w związku z kontrowersjami, jakie wywołały plany budowy drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo – Orzysz – Ełk”, opublikowanym na łamach lokalnych mediów¹⁰, drogowcy piszą m.in. że „...dzięki wykonanym analizom i pozyskanej wiedzy mogliśmy zawęzić rozpatrywane warianty z ponad czterdziestu do trzech” – choć z cytowanej na wstępie inwentaryzacji wynika, że wcześniej nie znaleźli wariantu bezkolizyjnego, oraz że „budowa drogi ma służyć mieszkańcom województwa warmińsko-mazurskiego oraz turystom. Od lat o jej budowę zabiegają lokalne samorządy i lokalni politycy...”, choć większość zainteresowanych samorządów zdecydowanie opowiedziało się przeciw takiej inwestycji. GDDKiA zarzuca nam także pisanie nieprawdy: „Informowanie, że nad Tałtami powstanie olbrzymi most podwieszany (niektórzy porównują jego wielkość nawet do Pałacu Kultury) jest, delikatnie mówiąc, wprowadzaniem opinii publicznej w błąd” (o moście tym pisałem m.in. w majowym „Dzikim Życiu”). Rzekomo propozycja ta została odrzucona przez nich już w 2012 r., choć w kwietniu 2019 r. była przez nich prezentowana w materiałach podczas spotkań z mieszkańcami. GDDKiA próbowała także umniejszyć tranzytowe znaczenie drogi i liczbę pojazdów na niej: „Zgodnie z rzeczywistymi pomiarami ruchu wykonanymi w 2015 r. w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu przez przejście graniczne w Budzisku przejeżdżało 8,5 tys. pojazdów na dobę, z czego około 5 tys. stanowiły pojazdy ciężarowe. Ponadto tylko część z tych 5 tys. pojazdów to ruch w kierunku zachodnim, czyli w korytarzu planowanej S16”. Skoro ruch jest tak mały, to po co taka kosztowna inwestycja oraz dlaczego w dokumentach GDDKiA maksymalne docelowe natężenie ruchu szacowane jest na poziomie prawie 23 tysięcy samochodów dziennie!? Na dodatek w innym miejscu owego stanowiska GDDKiA przyznaje (chyba niechcący) rację przeciwnikom inwestycji: „wraz z budową kolejnych odcinków S5, S16 i S61 natężenie ruchu na kierunku wschód – zachód będzie szybko rosło [...] wszak lepsze drogi przyciągną więcej aut”, a z konkluzji dowiadujemy się, że budowa drogi oraz „przeniesienie ruchu z sieci dróg o niskich parametrach na nowoczesną drogę [...] wpłynie korzystniej na środowisko niż pozostawienie stanu istniejącego” (sic!).

Były minister infrastruktury atakuje przeciwników budowy

Jest rzeczą oczywistą i było łatwą do przewidzenia, że plany takiej inwestycji wywołają i będą wywoływać kontrowersje, oraz że znajdą się jej przeciwnicy i zwolennicy, że dojdzie do dyskusji, polemik i debat. Jednak co znamienne przeciwnicy S16 nie mówią „nie, bo nie”, nie obrażają zwolenników jej budowy, ani nie spychają problemu, ale starają się przedstawiać konkretne zagrożenia i je racjonalnie argumentować, oraz, jak wynika z obu cytowanych stanowisk, apelują o szukanie rozwiązań alternatywnych (pisałem o nich w „Dzikim Życiu”), natomiast zwolennicy ograniczają się do powielania sloganów i ogólników (typu „drogi to rozwój”) oraz prób obrażania i dyskredytacji strony przeciwnej, do pisania nieprawdy o ich pobudkach i o nich samych. Pomijam przy tym wysoce obraźliwe, anonimowe sformułowania i komentarze (także w stosunku do mnie) pojawiające się w Internecie, ale karygodne jest, gdy są to agresywne wypowiedzi osób publicznych.



To miejsce i dziesiątki takich dzikich miejsc na trasie planowanej S16, z niewielkimi bagnami i podmokłymi terenami – cennymi ostojami wielu gatunków roślin i zwierząt, może zniknąć, najpierw osuszone, potem rozjechane przez buldożery i ciężki sprzęt, a na koniec zasypane metrami sześciennymi ziemi, by mogły tędy pędzić ciężarówki ze Wschodu na Zachód. Fot. Krzysztof A. Worobiec

Jerzy Szmit, były poseł i wiceminister infrastruktury, szef olsztyńskich struktur Prawa i Sprawiedliwości dyskredytuje i obraża przeciwników inwestycji na portalu Facebook¹¹ pisząc: „Powstała koalicja, niezbyt liczna, ale potrafiąca robić wokół siebie dużo szumu. Koalicja ludzi uważających, że mogą narzucać swoje bardzo wąskie prywatne interesy większości. Gotowych blokować inwestycję dającą szansę na zrównoważony rozwój i lepsze życie Warmii i Mazur”. Według Szmita, zamęt czynią „Mazurzy wakacyjni”, lub ci, którzy „zarobili w wielkim świecie czasem spore pieniądze, przyjechali na Mazury wybudowali sobie piękne rezydencje i chcą wyłącznie spokoju”, albo „środowiska, które mówią wprost, że najchętniej nasze województwo zamieniliby na skansen, gdzie czas się zatrzymał, a przyroda we wszelkich przejawach ma pierwszeństwo przed potrzebami człowieka”. Ciekawe do której grupy były poseł zalicza demokratycznie wybranych burmistrzów i wójta oraz radnych z czterech gmin, którzy podpisali się pod apelem przeciwko budowie tej

superdrogi?!

Jakby tego wszystkiego było mało, w kolejnym wpisie Jerzy Szmit – notabene – człowiek, który dwukrotnie stracił prawo jazdy za przekroczenie limitu punktów, podaje: „Każdy wypadek na DK 16 obciąża sumienie tych » Obrońców Mazur«, którzy protestują przeciwko budowie nowej S 16” oraz jako „polubione” zamieścił na swojej stronie zdjęcie wypadku samochodowego z czyimś komentarzem o treści: „APEL DO TYCH, KTÓRZY PROTESTUJĄ PRZECIWKO BUDOWIE S 16-nie zapomnijcie umyć rąk s...syny”¹². To pozostawię bez komentarza...

Czy czeka nas „mega-Rospuda”?

Po wywołanej, a raczej odgrzanej, w kwietniu 2019 r. dyskusji na temat S16 na odcinku Mrągowo – Ełk i planów zniszczenia unikalnego charakteru Mazur, pojawiło się kolejne pole konfliktu. To zapowiedź kontynuacji budowy drogi S16 na odcinku... Ełk – Knyszyn, jako łącznik między *Via Baltica* a *Via Carpatia*, a więc przecinającej unikalne Bagna Biebrzańskie, jedną z największych ostoi dzikiej przyrody w Europie i Biebrzański Park Narodowy. Jak donosiły media: „Trasa nie wzbudzała wielkich emocji, dopóki była tylko w dalekich planach. Teraz sytuacja się zmieniła. Powstała wstępna dokumentacja. Jej autorzy przedstawili wstępne propozycje przebiegów. W przypadku podlaskiego fragmentu, wszystkie zostały poprowadzone przez największy w Polsce Biebrzański Park Narodowy.

- Nie jesteśmy przeciwni budowie drogi. Natomiast jesteśmy przeciwni źle przygotowanym inwestycjom. S16 przecina park w połowie. To olbrzymia inwestycja ze spodziewanymi, negatywnymi skutkami dla przyrody – mówił nam kilka tygodni temu wicedyrektor Biebrzańskiego Parku Narodowego Mariusz Siłakowski¹³. GDDKiA w Białymstoku przyznaje, że docierają do niej protesty w tej sprawie, w sumie 109 opinii, a wśród nich zbiorowe protesty mieszkańców gminy Mońki, Kapic i Toczydłowa (gmina Grajewo). A to dopiero początek, więc ciąg dalszy nastąpi.

Krzysztof A. Worobiec

Stowarzyszenie na rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur „Sadyba”

Przypisy:

1. Krzysztof A. Worobiec, „Mazury – zagrożony cud natury”, „Dziki Życie”, nr 5/2019, s. 2-9; dzikiezycie.pl/archiwum/2019/maj-2019/mazury-zagrozony-cud-natury.
2. „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.
3. Fragment pisma ruchu „Ratujmy Mazury” do Marszałka i Radnych Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego, władz samorządowych i rządowych z 5 czerwca 2019 r.
4. ratujmymazury.pl oraz facebook.com/ratujmymazury.
5. Petycję w tej sprawie można podpisać pod adresem ratujmymazury.pl/petycja lub act.greenpeace.org/page/42143/petition/1.
6. Pismo z 27 maja 2019 r. podpisane przez Piotra Jakubowskiego – Burmistrza Mikołajek, Piotra Piercewicza – Wójta Gminy Mrągowo, Zbigniewa Włodkowskiego – Burmistrza Orzysza i Jarosława Filipka – Burmistrza Rynu oraz przedstawicieli lokalnych społeczności gmin („Ruchu Mazury”): Mikołajki, Mrągowo, Orzysz i Ryn.
7. olsztyn.wyborcza.pl/olsztyn/7,48726,24817388,radni-z-elka-poparli-budowe-s16-przez-mazury.html
8. olsztyn.com.pl/artukul_radni_powiatu_mrągowskiego_poparli_budowe_ekspresowej_s16,27409.html
9. niezalezna.pl/276370-powiat-mrągowski-za-budowa-drogi-s16
10. M.in. „GDDKiA zabiera głos w sprawie S16”, „Gazeta Olsztyńska”, 28.05.2019; „Stanowisko

GDDKiA w sprawie budowy drogi ekspresowej S16 przez Mazury”, Debata, 30.05.2019.

11. Facebook, Jerzy Szmit, 10 czerwca 2019 r.; 09:28; [facebook.com/jerzy.szmit/?__tn__=%2CdC-R-R&eid=ARDFrDmRPHZl20u-sNQiplw7TW7bgZLaRmpImWZRR7hnkIPFQ4nTJtZHJA8KD2K2Q-QYWkWtZNMajz&hc_ref=ARRcqwb4BshIcXx4WMd0XFNVFLCJc3SdwFZb7_CevCbo9xwp8EkRYLsU7DosYj5dZUA&fref=nf](https://www.facebook.com/jerzy.szmit/?__tn__=%2CdC-R-R&eid=ARDFrDmRPHZl20u-sNQiplw7TW7bgZLaRmpImWZRR7hnkIPFQ4nTJtZHJA8KD2K2Q-QYWkWtZNMajz&hc_ref=ARRcqwb4BshIcXx4WMd0XFNVFLCJc3SdwFZb7_CevCbo9xwp8EkRYLsU7DosYj5dZUA&fref=nf).

12. Facebook, Jerzy Szmit, 13 czerwca 2019 r.; 21:52.

13. „Czarne chmury nad S16. Co dalej z łącznikiem Via Carpatii i Via Baltiki? Protesty w Podlaskiem i na Mazurach”; „Kurier Poranny”, 13. czerwca 2019 r.