



Stowarzyszenie na rzecz
ochrony krajobrazu
kulturowego Mazur **SADYBA**

Kadzidłowo 1
12-210 Ukta
tel. (87) 4257474

Kadzidłowo, 20 maja 2023 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie
ul. Dworcowa 60
10-437 Olsztyn

Wniosek w konsultacjach społecznych dotyczących dokumentacji środowiskowej dla budowy drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo-Orzysz-Elk

Działając w imieniu Stowarzyszenia Sadyba, zgodnie z naszymi celami statutowymi, jako strona postępowania, w związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach [dalej: DŚU] dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo – Orzysz – Elk składamy wniosek o:

1. **wydanie negatywnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia w związku z licznymi uchybieniami**, a w szczególności:
 - braku analizy głównych alternatywnych rozwiązań,
 - nieprawidłowo przeprowadzonego wariantowania inwestycji,
 - nieprawidłowo wykonanych prognoz ruchu,
 - nieprawidłowo wykonana ocena oddziaływania na środowisko,
 - nieprawidłowo wykonana ocena oddziaływania na obszary Natura 2000,
 - błędów w Raporcie oddziaływania na środowisko.
2. **przeprowadzenie jednej procedury środowiskowej dla obu planowanych odcinków S16 tj. odcinka Mrągowo – Elk oraz Elk – Knyszyn (Białystok) wraz z analizą wariantu alternatywnego dla S16** w przebiegu jaki został poddany analizie eksperckiej w dokumencie pn. „Studium sieciowe przebiegu Via Carpatia i S16 w północno-wschodniej Polsce” JKO Consulting, grudzień 2021 r. [dalej: Studium Sieciowe], czyli w przebiegu Olsztyn – Szczyt-no – Łomża – Zambrów. Studium sieciowe - zamówione przez Fundację Dla Biebrzy, zostało w czerwcu 2022 r. przekazane w wersji papierowej do Generalnej Dyrekcji Dróg krajowych i Autostrad oddział w Olsztynie [dalej GDDKiA] oraz do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie [dalej RDOŚ] a w całości jest dostępne także na stronie: <https://dlabiebrzy.pl/>

UZASADNIENIE

1. Wstęp

Na wstępie należy przypomnieć, że prace nad wyznaczeniem procedowanego odcinka drogi S16 pomiędzy Mrągowem i Ełkiem – przecinającego z zachodu na wschód Krainę Wielkich Jezior Mazurskich, rozpoczęto już w 2008 rok. Ze względu na znajdujące się na tym obszarze liczne tereny chronione, a także w związku z licznymi protestami mieszkańców, rozpatrzono wówczas aż 41 „wariantów” – wszystkie zawarte w pasie pomiędzy Mikołajkami a Rynem, a tym samym wszystkie przycinające większą lub mniejszą estakadą Jezioro Tałty oraz liczne jeziora i tereny podmokłe. Spośród nich – po wykonaniu licznych inwentaryzacji przyrodniczych i analiz wstępnie wybrano 7 wariantów do dalszego procedowania. Żaden z nich nie pozwalał jednak na ominięcie cennych obszarów chronionych, dlatego w opublikowanym we wrześniu 2009 roku kilkusetstronicowym opracowaniu przyrodniczym¹ sporządzonym na potrzeby tej inwestycji stwierdzono: *„nie jest zatem możliwe poprowadzenie przyszłej drogi bez kolizji z obszarami cennymi przyrodniczo”*.

W opracowaniu tym, w rozdziale pt. *„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”.

Pomimo takiej konkluzji, a także pomimo wielu postulatów składanych przez przeciwników wariantów zaproponowanych przez GDDKiA, do tej pory nie przedstawiono i rzetelnie nie rozpatrzono żadnego korytarza alternatywnego omijającego teren zwarty pomiędzy Mikołajkami i Rynem, a więc Krainę Wielkich Jezior Mazurskich.

Zamiast tego po latach powrócono do wcześniej odrzuconych wariantów i podczas spotkania z mieszkańcami – m.in. w Orzyszu 2 kwietnia 2019 r., przedstawiciel GDDKiA oznajmił: *„Spośród tych 41 wariantów wybraliśmy trzy najlepsze. Zostały one zakwalifikowane do dalszych prac”*.

Skoro wytyczenie drogi pomiędzy Mrągowem i Ełkiem nie było możliwe w 2009 r., to na jakiej podstawie 10 lat później - zamiast szukać rzeczywistej alternatywy, uznano, że jest to możliwe obecnie?

¹ „Inwentaryzacja przyrodnicza. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe, etap I dla inwestycji polegającej na rozbudowie drogi krajowej nr 16 na odcinku Sorkwity-Mrågowo-Orzysz-Ełk – warianty dodatkowe”, Pracownia Projektowo-Konsultingowa Dróg i Mostów Dromos, Olsztyn, wyk. „Acer” Jerzy Łaźniewski, Olsztyn, wrzesień 2009.

Ponadto na wstępie należy zwrócić uwagę, że powstałe w latach 2008-2009 plany budowy przedmiotowego odcinka drogi - spośród których, jak wynika z powyższej wypowiedzi wybrano rzekomo „*trzy najlepsze*”, nie uwzględniały planów (częściowo obecnie realizowanych) innych ważnych inwestycji:

- kontynuacji drogi S16 na odcinku Ełk – Knyszyn (Białystok)
- budowy drogi tzw. *Via Carpatia*.
- budowy obwodnicy Warszawy,
- Centralnego Portu Komunikacyjnego [dalej: CPK] z systemem dróg dojazdowych i linii kolejowych, w szczególności linii kolejowej *Rail Balica* biegnącej przez Ełk i Olecko.

Plany tak istotnych inwestycji komunikacyjnych w tej części Polski wymagają innego spojrzenia na plany S16, a więc wykonania oceny strategicznej dla całego odcinka Mrągowo – Ełk oraz Ełk – Knyszyn (Białystok) a także szukania/wypracowania rozwiązań alternatywnych, uwzględniających wszystkie wyżej wymienione inwestycje.

Nie bez znaczenia – choć oczywiście nie decydujące w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ale ważne w procesie planowania szlaków komunikacyjnych jest strategiczne znaczenie drogi S 16, zwłaszcza w związku z trwającą od lutego 2022 roku wojną na Ukrainie. Wbrew opiniom, że droga w planowanym przez GDDKiA przebiegu jest istotna z militarnego punktu widzenia (tu warto przypomnieć, że w czasie I wojny światowej to właśnie brak przepraw mostowych skutecznie powstrzymał nacierające na zachód wojska rosyjskie na linii jezior mazurskich od Giżycka po Ruciane), to możliwy jest alternatywny przebiegu (opisany w dalszej części), który może nie tylko stanowić odcinek trasy łączącej ukraińskie przejścia graniczne z portami w Gdańsku i Gdyni, ale również pozwoli ominąć przyrodniczo cenne tereny - zarówno Krainę Wielkich Jezior Mazurskich jak i Biebrzański Park Narodowy.

2. Uwagi ogólne do postępowania środowiskowego

2.1. Zarzut: brak rozwiązań w korytarzach alternatywnych, brak strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

W 2019 roku GDDKiA oświadczyła, że „*Spośród tych 41 wariantów wybraliśmy trzy najlepsze. Zostały one zakwalifikowane do dalszych prac*”.

De facto przedstawiono nie trzy, ale jedną, rozbudowaną propozycję utworzoną z kompilacja (przeplotu) kilku wariantów odrzuconych ponad 10 lat wcześniej, gdyż na około 2/3 planowanej trasy tj. od Woźnic do Ełku (ok. 40 km) wszystkie „trzy warianty” bieżą jednym śladem! Zaledwie na ok. 1/3 całej trasy, tj. na odcinku pomiędzy Mrągowem i Woźnicami (w linii prostej to około 20 km) zaproponowano dwa „warianty”: północny - przebiegający w pobliżu Rynu (wariant C) oraz południowy – biegnący koło Mikołajek. Ten południowy odcinek został na bardzo krótkim, liczącym około 4-kilometrów odcinku koło Kosewa i Baranowa (a więc zaledwie ¼ tego „południowego wariantu”) wytyczony dwoma korytarzami, które nazwano wariantem A i B!

Oba „warianty” (A i B) dotyczą więc zaledwie około 1/20 całej planowanej trasy pomiędzy Mrągowem i Ełkiem (w zależności od wariantu cała trasa liczyć będzie od 77,47 km do 79,55 km)! Trudno więc uznać, iż spełniony został warunek przedstawienia rozwiązań alternatywnych.

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 oraz 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”.

Problem braku rozwiązań alternatywnych Stowarzyszenie Sadyba poruszało wielokrotnie postulując opracowanie polityki transportowej (tranzytowej) województwa by ograniczyć do minimum ciężki samochodowy ruch tranzytowy przez Krainę Wielkich Jezior. W odpowiedzi na jeden z naszych apeli Mirosław Nicewicz, obecnie szef GDDKiA (wówczas zastępcy dyrektora) napisał:

„zgadzam się z tezą Pana Worobca, że Warmii i Mazurom potrzebna jest kompleksowa koncepcja rozwoju infrastruktury transportowej..” (Gazeta Wyborcza/ Olsztyn 10. 05. 2006).

Jednak do tej pory brak jest takiej koncepcji a nawet rzeczowej dyskusji na ten temat!

W przedłożonym obecnie „Raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pt.: „Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo – Orzysz - Elk” [dalej: Raport] brak jest przedstawienia jakiegokolwiek „zarysu głównych alternatywnych rozwiązań” o jakich mowa w przepisach prawa unijnego i krajowego. GDDKiA nie przedstawiło żadnego rozwiązania alternatywnego - bo takim z pewnością nie można uznać przedstawienie 41 wariantów biegnących na tym samym terenie od siebie w odległości kilkudziesięciu czy kilkuset metrów, ani też 3 obecnie rozpatrywanych wariantów, co wykazano powyżej.

W Raporcie (tom 2 str. 735-739) jest wprawdzie mowa o tzw. „wariacie społecznym” (nie podając autorów/pomysłodawców tego wariantu), ale nazwa taka wprowadza w błąd, gdyż jest to wariant opracowany przez jedną osobę - która go tak nazwała. Wbrew sugestiom nie ma on poparcia „przez organizacje” oraz nie jest jedynym wariantem alternatywnym „przekazanym przez organizacje”.

W Raporcie pominięto natomiast warianty zgłaszane od wielu lat przez organizacje społeczne, które proponują korytarz omijający Krainę Wielkich Jezior Mazurskich od południa, co w ostatnich latach dało swój wyraz między innymi:

- w Petycji czternastu organizacji² z 18 lutego 2021 r.
- w Petycji trzech organizacji³ z 13 czerwca 2022 r.

W Raporcie nie odniesiono się również merytorycznie do „*Studium sieciowego przebiegu Via Carpatia i S16 w północno - wschodniej Polsce*” – autorstwa mgr inż. Jana Jakiela (konsultacje merytoryczne prof. dr. hab. inż. Andrzej Szarata), które stanowiło załącznik do Petycji z 13 czerwca 2022 r. Jest to o tyle istotne, że zarówno autor jak i konsultant „*Studium*” są jednymi z autorytetów w zakresie drogownictwa, a ich wnioski pozwalają na całkowicie inne spojrzenie na planowaną inwestycję i pokazują uzasadnioną pod wieloma względami trasę alternatywną (o czym dalej).

Podczas „Mazurskiej debaty drogowej” poświęconej *de facto* wyłącznie budowie drogi S 16 na odcinku Mrągowo-Ełk, która odbyła się online 17 czerwca 2020 r. Stowarzyszenie Sadyba przedstawiła rozwiązanie alternatywne, całkowicie omijające Puszcę Piską i nie kolidujące z rezerwatami Jezioro Nidzkie oraz Jezioro Pogubie Wielkie.

Także w konsultacjach społecznych dotyczących S16 w marcu 2021 roku Stowarzyszenie Sadyba przedstawiło kolejny możliwy wariant alternatywny. Miało to na celu wykazanie, że rozwiązań w korytarzu alternatywnym może być wiele. Dlatego niniejszym podtrzymujemy swoje wnioski z marca 2021 i uważamy, że powinny one być przeanalizowane na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej. Oczekujemy jednak, że zaproponowany przez nas wariant powinien być tylko jednym z możliwych wariantów, jakie powinny się znaleźć w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko wykonanej dla całego przebiegu S16 od Olsztyna do Białegostoku.

Zasady przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko określają przepisy Działu IV ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko [dalej: ustawa ooś]. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko [SOOŚ] jest postępowaniem, które przeprowadza się dla określonych rodzajów dokumentów opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji albo inne podmioty wykonujące funkcje publiczne. Do tych dokumentów, zgodnie z art. 46 ustawy ooś należą projekty związane z transportem mogące znacząco oddziaływać na środowisko lub których realizacja może spowodować znaczące oddziaływanie na obszar Natura 2000, jeżeli nie są one bezpośrednio związane z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynikają z tej ochrony.

2 Stowarzyszenia na rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur Sadyba, Inicjatywy Społecznej „Ratujmy Mazury”, Fundacji Dla Biebrzy, Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, Greenpeace Polska, Fundacji Greenmind, Fundacji Psubraty, Fundacji Dzika Polska, Klubu Przyrodników, Towarzystwa Przyjaciół Słońska "Unitis Viribus", Górnośląskiego Towarzystwa Przyrodniczego, Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków, Centrum Ochrony Mokradeł, Fundacji WWF Polska

3 Fundacji Dla Biebrzy, Fundacji Greenmind, Stowarzyszenia na rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur Sadyba

Droga ekspresowa S16 niewątpliwie jest inwestycją związaną z transportem i będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym też - przy wadliwym jej wytrasowaniu, na obszarze Natura 2000. Przebieg jej powinien więc być poprzedzony wykonaniem SOOŚ. Jednakże planowana droga ekspresowa S16 nie została poddana strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko na etapie prac nad Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), który został zatwierdzony 8 września 2015 r. uchwałą Rady Ministrów.

Analiza przebiegu drogi ekspresowej S16 na całym przebiegu pozwala na jej wytrasowanie w różnych korytarzach, też takich, które w całości lub niemal w całości omijają obszary chronione dyrektywami środowiskową i ptasią. Jest rzeczą oczywistą, że inwestycje drogowe - zważywszy na ich długość i możliwości finansowe inwestora, mogą być dzielone na oddzielne zadania inwestycyjne, o ile taki podział stanowi naturalnie wyodrębnione odcinki realizowane w różnych (często kilku- kilkunastoletnich) interwałach czasowych. Nie jest natomiast dopuszczalne sztuczne dzielenie inwestycji tak, by realizacja jednej części determinowała ograniczenia (zwłaszcza w możliwym wariantowaniu przebiegu drogi) dla części pozostałych. W przypadku przebiegu drogi ekspresowej S16 mamy do czynienia z dzieleniem jej na zupełnie odrębne odcinki, ale w taki sposób, by niemożliwym stało się ominięcie jakiegoś obszaru. W omawianym przypadku wydzielenie odcinka Mrągowo – Ełk stwarza niemożliwym przeprowadzenie drogi omijającej Wielkie Jeziora Mazurskie. Dodatkowo ustalony przebieg S16 pomiędzy Mrągowem a Ełkiem determinuje jej kontynuację do Białegostoku w taki sposób, iż niemożliwym jest jej poprowadzenia inaczej, niż tylko z przecięciem Biebrzańskiego Parku Narodowego!

Należy podkreślić, że procedura środowiskowa dla S16 na odcinku Mrągowo – Ełk oraz na odcinku Ełk – Knyszyn prowadzona jest niemal w tym samym czasie. Trzeba również zauważyć, że S16 na odcinku Mrągowo – Ełk została dodana do sieci autostrad i dróg ekspresowych decyzją Rady Ministrów 13 października 2015 r., a odcinek Ełk – Knyszyn niedługo potem, bo 19 maja 2016 r. Mamy więc do czynienia ze sztucznym, celowym podzieleniem inwestycji drogowej na dwa niejako niezależne zadania inwestycyjne, a podział ten został tak wykonany, że niemożliwym jest ominięcie terenów cennych przyrodniczo.

Jak do tej pory nikt nie potrafił wyjaśnić dlaczego poprowadzenie drogi S16 przez Ełk jest konieczne, ani nie wykazał, że poprowadzenie jej przez np. Łomżę będzie gorsze z punktu widzenia ruchowego, ekonomicznego, społecznego i środowiskowego.

Nie wiadomo też dlaczego ta droga musi być klasy ekspresowej. Faktem pozostaje natomiast, że decyzjami tylko politycznymi drogę usuwano z sieci autostrad i dróg ekspresowych, to znów dopisywano, a jeden z jej odcinków pomiędzy Olsztynem a Mrągowem w międzyczasie został już zrealizowany w klasie GP.

W raporcie oddziaływania na środowisko tym samym nie przeprowadzono odpowiedniego wariantowania przebiegu drogi. Na potrzeby postępowania środowiskowego nie wystarczy przeanalizować kilku wariantów przebiegu drogi, ale należy też wykazać, że nie istnieją inne, lepsze warianty realizacyjne, mniej oddziałujące na środowisko, korzystniejsze z punktu widzenia ruchowego, ekonomicznego i społecznego. Nie można jednoznacznie stwierdzić, że wariant określony jako najkorzystniejszy dla środowiska jest takim w rzeczywistości, o ile nie przeprowadzi się dowodu, że nie istnieje wariant korzystniejszy.

Wszystko powyższe jest efektem braku wykonania strategicznej oceny oddziaływania na

środowisko dla ciągu drogi S 16. Taka ocena odpowiedziała by na zasadnicze pytania któreby ten ciąg drogowy należy poprowadzić oraz w jakiej wybudować klasie. Z tego właśnie powodu domagamy się wykonania takiej oceny dla przebiegu drogi nr 16 od Olsztyna do Białegostoku i przeanalizowania kilku możliwych korytarzy, w których ta inwestycja może być zrealizowana.

2.2. Zarzut: nieprawidłowo przeprowadzone wariantowanie inwestycji

Jak wskazaliśmy wyżej droga ekspresowa S16 została celowo sztucznie podzielona na dwa niezależne odcinki inwestycyjne, choć odcinek S16 Mrągowo – Ełk oraz odcinek Ełk – Knyszyn (Białystok) mają być realizowane niemal równocześnie, to jako dwa oddzielne zadania. W związku z tym brak jest całościowej analizy jej przebiegu, ani analizy jakie są możliwości kontynuacji tego ciągu drogowego i jak to wpłynie na środowisko w przypadku zbudowania jej w wersji docelowej.

Pragniemy zaznaczyć, że połączenie drogowe co najmniej klasy dwujezdniowej GP pomiędzy Olsztynem a Mrągowem ma swoje uzasadnienie, co pokazują wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu [dalej: GPR] z 2015 oraz 2021 r. Ta trasa na odcinkach pomiędzy Biskupcem a Borki Wielkie już istnieje w klasie dwujezdniowej GP. Jednak prowadzenie dwujezdniowej drogi w klasie GP pomiędzy Olsztynem a Mrągowem nie oznacza wcale, że kontynuacja tego ciągu drogowego w kierunku Białegostoku powinna/musi prowadzić dalej przez Ełk. Takie założenie, bez rozpatrzenia alternatywnych korytarzy, np. przez Łomżę, jest z gruntu niewłaściwe zwłaszcza, że istniejące natężenie ruchu na istniejących drogach krajowych pomiędzy Mrągowem a Ełkiem oraz pomiędzy Ełkiem a Białymstokiem nie daje żadnych podstaw do twierdzenia, że na tych odcinkach konieczna jest budowa dwujezdniowej drogi ekspresowej!

Droga ekspresowa S16 została wpisana do sieci autostrad i dróg ekspresowych rozporządzeniem Rady Ministrów w październiku 2015 r. Nieco ponad pół roku później, w maju 2016 r., Rada Ministrów wprowadziła do sieci autostrad i dróg ekspresowych odcinek S16 łączący Ełk z Białymstokiem (konkretnie Ełk z Knyszynem, gdyż odcinek Knyszyn – Białystok wcześniej już był w sieci autostrad i dróg ekspresowych jako S19, ale docelowo ten szlak komunikacyjny tzw. szesnastka ma połączyć Olsztyn z Białymstokiem). Oba zadania inwestycyjne Mrągowo – Ełk oraz Ełk – Knyszyn (Białystok) znalazły się na liście autostrad i dróg ekspresowych niemal w tym samym czasie, ale procedury środowiskowe dla tych obu odcinków prowadzone są całkowicie niezależnie, choć znajdują się na podobnych etapach przygotowań. Raporty dla obu części inwestycji (Mrągowo – Ełk oraz Ełk – Knyszyn) tworzone są też niemal równocześnie, a to oznacza, że inwestor ma zamiar realizować obu części inwestycji równocześnie lub niemal równocześnie (a realny termin realizacji obu odcinków S16 to lata 2026-2029).

Jak już wspomniano, nikt nigdy nie wykazał, że droga ekspresowa S16, łącząca Olsztyn z Białymstokiem, musi być prowadzona akurat przez Mrągowo i Ełk, ani dlatego taki korytarz jest lepszy od korytarza przez Szczytno i Łomżę. Jednocześnie sztuczny podział S16 spowodował, że nie da się poprowadzić drogi pomiędzy Mrągowem a Ełkiem inaczej jak tylko przez Krainę Wielkich Jezior Mazurskich, a drogi pomiędzy Ełkiem a Białymstokiem inaczej jak tylko przez Biebrzański Park Narodowy. Takie podejście jest wypaczeniem zasad prawidłowego trasowania dróg wysokich klas i powoduje, że ważny w skali Polski i regionu ciąg komunikacyjny nr 16 przecina tereny o niezwyklej walorach krajobrazowych i przyrodniczych, w tym wiele obszarów Natura 2000 oraz Biebrzański Park Narodowy.

Poddając analizie całościowej przebieg drogi nr 16 pomiędzy Olsztynem a Białymstokiem można z powodzeniem wytyczyć wiele korytarzy alternatywnych, w tym takie, które albo niemal całkowicie omijają obszary chronione, albo przecinają je w miejscach nie powodujących większych defragmentacji tych obszarów.

Na potrzeby postępowania środowiskowego nie wystarczy przeanalizować kilku wariantów przedsięwzięcia i wskazać najkorzystniejszy (a w tym wypadku raczej najmniej szkodliwy) dla środowiska, ale należy wykazać, że nie istnieją warianty korzystniejsze dla środowiska. W przypadku przedmiotowej inwestycji przyjęto nieprawidłowy zakres opracowania, co miało istotny wpływ na wypaczenie wyników Raportu i nieprawidłowe określenie wariantu najkorzystniejszego dla środowiska.

Sztuczny podział S16 na odcinki Mrągowo – Ełk oraz Ełk – Knyszyn/Białystok spowodował bowiem, że analiza poszczególnych wariantów możliwego przebiegu drogi musi się ograniczać do korytarza przecinającego Krainę Wielkich Jezior Mazurskich (odcinek Mrągowo – Ełk) oraz do korytarza przecinającego Biebrzański Park Narodowy (odcinek Ełk – Knyszyn/Białystok). Podział taki powoduje, że warianty wskazane w obu przypadkach jako najkorzystniejsze dla środowiska, nie byłyby takimi, gdyby oba odcinki były rozpatrywane jako jedno zadanie inwestycyjne! Wskazanie wariantu dla pierwszego odcinka determinuje punkt początkowy i końcowy dla odcinka drugiego, w znacznym stopniu ograniczając możliwość prawidłowego wariantowania inwestycji w zamierzeniach. Przy czym nie ma tu znaczenia jak droga S16 zostanie podzielona w dalszych zadaniach inwestycyjnych. Taki podział powinien być dokonany dopiero na etapie realizacji inwestycji, a nie w procedurze środowiskowej. Inwestorzy dróg publicznych bardzo często dzielą inwestycję na kilka etapów realizacyjnych, jednak trzeba traktować inwestycję, jako całość na etapie decyzji środowiskowej.

Obecne natężenie ruchu na drogach krajowych - wg GPR 2015 i GPR 2021, w niczym nie uzasadnia budowy połączenia drogowego klasy ekspresowej pomiędzy Mrągowem a Ełkiem, ani pomiędzy Ełkiem a Białymstokiem. Tym samym podział S16 gdzie Ełk jest narzuconym punktem poprowadzenia drogi nie ma żadnego uzasadnienia z punktu widzenia ruchowego. Zaznaczyć trzeba, że dla takiego wariantowania przebiegu nie ma znaczenia, czy z konkluzji raportu oddziaływania na środowisko dla odcinka Mrągowo – Ełk wynika znaczące negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym na obszary Natura 2000, czy nie. Celem analizy wariantowej jest bowiem ustalenie najkorzystniejszego przebiegu drogi pod względem ruchowym, ekonomicznym, społecznym i środowiskowym.

2.3. Wniosek: należy powtórzyć wariantowanie inwestycji w odniesieniu do eksperckiego dokumentu pn.: „Studium sieciowe przebiegu Via Carpatia i S16 w północno-wschodniej Polsce” (JKO Conculring, grudzień 2021) zamówionego przez Fundację Dla Biebrzy.

Studium sieciowe zostało w czerwcu 2022 r. przekazane do GDDKiA o/Olsztyn oraz do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie. Studium zostało zamówione przez Fundację Dla Biebrzy i w całości jest dostępne na stronie: <https://dlabiebrzy.pl/>

W związku z brakiem reakcji na składane od lat propozycje alternatywnych korytarzy dla S16 i Via Carpatia, Fundacja Dla Biebrzy postanowiła zamówić studium, którego celem miało być wykazanie, czy możliwe jest inne poprowadzenie dróg wysokich klas w północno-wschodniej Polsce tak, aby zapewniona była ciągłość tych szlaków i zasadność ruchową, przy minimalizacji negatywnego oddziaływania na obszary chronione. Obszar przeprowadzonych na potrzeby Studium analiz objął całą północno-wschodnią Polskę i zawierał się pomiędzy drogą ekspresową S7 od zachodu, autostradą A2 od południa i granicami państwa od północy i wschodu. W analizowanym obszarze istnieją lub są w trakcie budowy lub planowania ważne szlaki transportowe, mające na celu obsługę ciężkiego ruchu tranzytowego z północno-wschodnich terenów Unii Europejskiej do krajów zachodnich i południowych UE. W Studium w sposób kompleksowy przeanalizowano aż 8 różnych wariantów możliwego poprowadzenia S16 oraz Via Carpatia. Do analiz założono przekroje dwujezdniowej drogi ekspresowej, po dwa pasy ruchu w każdym kierunku dla każdej z proponowanych dróg ekspresowych. Prognozy ruchu wykonano z wykorzystaniem Pasażerskiego Modelu Transportowego (PMT), stworzonego przez ekspertów z CPK, który posiada rozbudowane mechanizmy pozwalające na łatwe prognozowanie ruchu.

PMT wykorzystuje model sieci kolejowej oraz drogowej w zakresie dróg krajowych, dróg wojewódzkich oraz ważniejszych dróg powiatowych. Ze względu na brak modelu popytu transportu międzynarodowego oraz przewozów towarowych przyjęto sposób prognozowania za pomocą wskaźników GDDKiA. Wykorzystany PMT posiada zestaw zweryfikowanych i najbardziej aktualnych danych prognostycznych (dane demograficzne i prognozowane wskaźniki PKB) dla lat prognostycznych: 2030, 2035, 2040 i 2050. Ze względu na potrzebę prognozy ruchu dla możliwie dalekich horyzontów czasowych, a także chęć porównania rezultatów prognoz ruchu wykonywanej analizy sieciowej z prognozami ruchu dla S16 na odcinkach Olsztyn-Ełk oraz Ełk-Białystok, które są zawarte w oficjalnych dokumentacjach Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe [dalej: STEŚ] zamówionych przez GDDKiA, zdecydowano się na wykonanie prognoz ruchu dla horyzontów czasowych w 2040 i 2050 roku.

Dla każdego z wariantów wykonano prognozy ruchu obejmujące wszystkie drogi krajowe, drogi wojewódzkie i ważniejsze drogi powiatowe znajdujących się w analizowanym obszarze. Prognozy ruchu zostały wykonane na lata 2040 i 2050 oraz przedstawione w formie graficznej, stanowiącej załącznik do opracowania. Studium sieciowe uwzględniło wszystkie środki transportu, zarówno drogowego, jak i zbiorowego, w skład którego wchodzi transport autobusowy, kolejowy i lotniczy. Model wykorzystany do utworzenia analizy sieciowej uwzględnia rozwój w każdej z gałęzi transportu. Jest to zgodne ze zrównoważonym podejściem do rozwoju transportu, które- go założeniem w perspektywie długoterminowej jest promocja i rozwój transportu zbiorowego oraz ograniczenie popytu na transport indywidualny. Studium sieciowe bierze pod uwagę wzajemne powiązania i wpływ pomiędzy poszczególnymi szlakami drogowymi na natężenie ruchu drogowego wszystkich dróg krajowych i wojewódzkich znajdujących się w badanym obszarze oraz uwzględnia w pełni środki transportu publicznego.

Prognozy ruchu na lata 2040 i 2050 wykonane w ramach analizy sieciowej nie uzasadniają rozbudowy ciągu drogi krajowej nr 16 do klasy ekspresowej na odcinku Mrągowo-Ełk i Ełk-Knyszyn. Analizy i prognozy ruchu wykazały ograniczone znaczenie komunikacyjne tych odcinków dróg dla ruchu lokalnego i tranzytowego. Wykazano też, że z punktu widzenia ruchowego analizowane w Studium warianty w korytarzu Olsztyn – Szczytno – Łomża –

Zambrów są korzystniejsze i mogą stanowić alternatywę dla S16 planowanej w korytarzu Olsztyn – Mrągowo – Ełk – Białystok w rozumieniu art. 15 ust. 3 pkt 2 oraz art. 34 Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r., poz. 1098 t.j.) 14.

Reasumując: w przedmiotowym postępowaniu dotyczącym S 16 trudno mówić o spójnym i usystematyzowanym podejściu do procesu planowania, dlatego błędnie wskazano wariant B inwestycji, jako najkorzystniejszy. Gdyby wykonano strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko i gdyby nie podzielono bezzasadnie inwestycję na dwa zadania, najkorzystniejszym wariantem dla środowiska oraz pod względem ruchowym, ekonomicznym i społecznym mógłby okazać się wariant idący w korytarzu Szczytno/Łomża. Dlatego wnioskujemy o przeprowadzenie jednej procedury środowiskowej dla obu odcinków S16, wraz z analizą korytarzy przez Szczytno i Łomżę.

3. Uwagi szczegółowe do przedłożonego Raportu o oddziaływaniu na środowisko.

3.1. Zarzut: warianty przyjęte do analiz na potrzeby STEŚ nie spełniają wymogów art. 66 ust. 1 pkt 5) ustawy z dnia z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 Nr 199 poz. 1227 z późniejszymi zmianami).

Zgodnie z treścią przywołanego przepisu Raport powinien zawierać opis wariantów uwzględniający szczególne cechy przedsięwzięcia lub jego oddziaływania, w tym wariantu proponowanego przez wnioskodawcę, racjonalnego wariantu alternatywnego oraz racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, wraz z uzasadnieniem ich wyboru.

W istocie w dokumentacji STEŚ przeanalizowano rzekomo trzy warianty możliwego przebiegu drogi ekspresowej S16, jednak żaden z nich nie spełnia wymogów ustawy ooś. Raport oddziaływania na środowisko (warianty drogi ekspresowej są nim objęte) zawsze powinien spełniać dwie cechy wskazane przez ustawodawcę – to jest przedstawiać warianty jednocześnie „alternatywne” i „racjonalne”. Brak którekolwiek z tych cech dla co najmniej dwóch wariantów będzie powodował wadliwość raportu oddziaływania na środowisko i z tego powodu wydana DŚU może być zakwestionowana.

„Racjonalność” wariantu oznacza, że wariant taki faktycznie mógłby zostać wybrany przez organ dokonujący oceny raportu zamiast wariantu zaproponowanego przez inwestora. Racjonalny wariant alternatywny nie może mieć charakteru abstrakcyjnego czy też jedynie teoretycznego. Nie należy zatem przedstawiać wariantu, którego faktyczna realizacja jest technicznie lub faktycznie niemożliwa albo jego realizacja jest skazana na niepowodzenie lub z jakichś innych powodów inwestor nie chce tego wariantu analizować. To oznacza, że we wniosku o decyzję środowiskową GDDKIA jest zobowiązana zgłosić minimum dwa warianty zoptymalizowane pod kątem ochrony przyrody.

W konkluzji analizy wielokryterialnej wykonana na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko stwierdzono: *Wariantem najkorzystniejszym pod względem oddziaływania na środowisko jest **Wariant C** (czerwony). Racjonalnym wariantem alternatywnym możliwym do realizacji jest wariant B. Wariant A nie może być realizowany ze względu na brak możliwości wykluczenia jego znaczącego negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000 PLH280055 Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo.*

W analizie wielokryterialnej zdecydowanie „wygrał” wariant C, jednak we wnioskach w raporcie oś napisano:

Wnioskodawca podjął decyzję o skierowaniu do realizacji wariantu B.

Dla tego wariantu wnioskuje się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Stosownie do art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy oś wariantem proponowanym przez wnioskodawcę jest wariant B, racjonalnym wariantem alternatywnym jest wariant C, który jest jednocześnie racjonalnym wariantem najkorzystniejszym dla środowiska. Stosownie do art. 66 ust. 1 pkt 5 żadnym z wariantów wymienionych w ustawie nie mógł być, oceniany w raporcie oś, wariant A, który nie może być realizowany ze względu na brak możliwości wykluczenia jego znaczącego negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000 PLH280055 Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo, co udowodnione zostało w przedłożonym raporcie oś.

Jednak w innym miejscu w raporcie napisano, że:

Najbardziej niekorzystny, pod względem komunikacyjnym jest wariant C, który na odcinku Mrągowo- Mikołajki jest najbardziej oddalony od istniejącej drogi krajowej nr 16. Jedynym powodem rozważania budowy drogi w tym wariantcie jest konieczność wyznaczenia racjonalnego wariantu, omijającego obszar Natura 2000 - Mazurska Ostoja żółwia Baranowo. Wariant C na odcinku Mrągowo-Mikołajki, wymaga budowy dwóch bardzo długich przepraw mostowych przez jeziora Juksty oraz Ryńskie. Jego realizacja, pod względem technologicznym, będzie bardzo utrudniona, gdyż będzie wymagała budowy tymczasowych dróg technologicznych, co wpłynie znacząco negatywnie na termin oraz koszt realizacji inwestycji. Realizacja wariantu C spowoduje straty w zasobach środowiska naturalnego – choć nieobjętego w przeważającej części żadną formą ochrony przyrody – to niezwykle cennego, bo przebiegającego w dziewiczym terenie. W raporcie oś wariant C pod względem oddziaływania na siedliska oraz stanowiska zinwentaryzowanych grup systematycznych został oceniony najgorzej.

Powyższe świadczy, że wariant C nie można nazwać racjonalnym wariantem alternatywnym, ani wariantem najkorzystniejszym dla środowiska. Na potrzeby dokumentacji STEŚ rozważono więc trzy warianty, z czego jeden znacząco negatywnie oddziałuje na obszar Natura 2000 PLH280055 Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo (co było oczywiste od początku, dlatego wariant ten nie powinien być brany pod uwagę w dokumentacji), drugi również przecina ten obszar, ale nieco mniej na niego oddziałuje, a trzeci jest nieracjonalny komunikacyjnie, będzie stwarzał problemy realizacyjne i spowoduje największe straty przyrodnicze i to niezwykle cennych siedlisk. Można więc zakładać, że warianty A i C specjalnie wybrano w takich, a nie innych przebiegach, jedynie by wykazać racjonalność wariantu B.

Tym samym żaden z analizowanych wariantów nie spełnia faktycznych wymogów narzuconych przez Ustawę oś.

Naczelny Sąd Administracyjny w uzasadnieniu orzeczenia z 08 listopada 2022 r. (III OSK 1601/22 - Wyrok NSA) stwierdził jednoznacznie:

„Zgodnie z prawidłową wykładnią art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy środowiskowej, wymagana wariantowość przedsięwzięcia polega na przedstawieniu co najmniej trzech wariantów z uzasadnieniem ich wyboru. Przedstawione warianty powinny się różnić przede wszystkim pod względem sposobu w jaki wnioskowane przedsięwzięcie będzie oddziaływać na środowisko w związku z różnymi sposobami jego realizacji [...]

Nie można zatem zredukować wymaganych trzech wariantów do jednego lub kilku wariantów inwestycyjnych (lokalizacyjnych), wraz z jednoczesnym uznaniem jednego z wariantów inwestycyjnych (lokalizacyjnych) za najkorzystniejszy dla środowiska. Zdaniem Sądu I instancji, racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska nie może być utożsamiany z jednym z wariantów proponowanych do realizacji przez wnioskodawcę, ponieważ decydującym czynnikiem w wyborze tego ostatniego wariantu jest czynnik najczęściej ekonomiczny, a nie ochrona środowiska. Nawet w przypadku inwestycji liniowych możliwa jest daleko idąca modyfikacja przedsięwzięcia tak, żeby uzyskać racjonalne rezultaty najkorzystniejsze dla środowiska, związane przykładowo z technologią budowy czy sposobem rozwiązania poszczególnych problemów technicznych (przykładowo budowa podziemna lub nadziemna czy też korekta przebiegu drogi albo jej parametrów). W przypadku opisu racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, kwestia opłacalności ekonomicznej przedsięwzięcia ma drugorzędne znaczenie, ponieważ brana jest pod uwagę przede wszystkim w innych wariantach - inwestorskim i racjonalnym wariantcie alternatywnym.”

3.2. Zarzut: nieprawidłowo wykonana ocena oddziaływania na środowisko.

Odcinek S16 w przebiegu pomiędzy Mrągowem a Ełkiem będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko i obszary Natura 2000.

Rekomendowany przez GDDKiA wariant „B” drogi ekspresowej S16 na terenie Krainy Wielkich Jezior Mazurskich (odcinek: Mrągowo – Orzysz – Ełk):

a) przecina:

- obszary Natura 2000: PLB280008 Puszcze Piską, PLB280001 Bagna Nietlickie, PLH280055 Mazurską Ostoję Żółwia Baranowo, PLH280054 Mazurskie Bagna, PLH280034 Jezioro Woszczelskie, PLH 280014 Ostoję Poligon Orzysz;
- Mazurski Park Krajobrazowy i Otulinę Mazurskiego Parku Krajobrazowego;
- obszary chronionego krajobrazu: Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego (Zachód i Wschód), Jeziora Legińsko-Mrågowskie, Krainę Wielkich Jezior Mazurskich, Jeziora Orzyskie, Pojezierze Ełckie;

b) znajduje się niedaleko albo w bezpośredniej bliskości:

- rezerwatów przyrody: Ostoi Bobrów Bartosze, Jeziorka koło Drozdowa, Jeziora Łuknajno, Jezior Mazurskich, Bagien Nietlickich;
- obszarów Natura 2000: Jeziora Łuknajno PLB280003, Ostoi Piskiej PLH280048, Murawy na Poligonie Orzysz PLH280056.

W dokumentacji do decyzji środowiskowej „Inwentaryzacja Przyrodnicza – Etap I STES” datowanej na wrzesień 2009 rok czytamy we wnioskach:

„W każdym z rozpatrywanych wariantów stwierdzono obecność siedlisk, które uzyskały I – najwyższą rangę kolizji, co [...] nakazuje szukanie korytarza alternatywnego.”

oraz:

„Wykonana na potrzeby procedury OOS 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 [...]

Natomiast we napisanych 11 lat później wnioskach do Raport z 7 lipca 2020 r. czytamy: *Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie drogi ekspresowej S16, na odcinku Mrągowo – Orzysz – Elk we wnioskowanym wariantcie, nie wpłynie negatywnie na stan środowiska, a tym samym nie będzie stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi oraz nie będzie źródłem negatywnego oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska przy zastosowaniu zaproponowanych działań i środków ochrony.*

Konkluzja dokumentacji z 2009 i 2020 roku są więc ze sobą sprzeczne, choć na Mazurach w tym okresie nie doszło do żadnej znaczącej utraty siedlisk przyrodniczych, pozwalających na taką diametralną zmianę oceny wpływu na środowisko.

Również konkluzja z dokumentacji z 2020 r. jakoby „*Realizacja inwestycji będzie się przyczyniać do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w związku z przejęciem ruchu z dróg niższych kategorii oraz zapewnieniem jego płynności, która przekłada się na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych*” jest całkowicie nieuzasadniona i obraża inteligencję społeczeństwa, gdyż zwiększony przejazd pojazdów silnikowych z prędkością dopuszczalną dla dróg ekspresowych, ani wprowadzenie w Mazury tranzytu ciężkiego międzynarodowego, nie wpłyną na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, lecz wprost przeciwnie. Także istniejące natężenie ruchu drogowego na drogach krajowych, wynoszące pomiędzy 3, a 5 tysięcy pojazdów na dobę, nie wymaga zapewnienia mu *płynności*, gdyż na żadnych z obecnych mazurskich dróg nie tworzą się zatory komunikacyjne.

Należy także zwrócić uwagę, że planowana S16 przecina między innymi PLH280055 Mazurską Ostoję Żółwia Baranowo, na której obecnie jest prowadzony projekt Life, którego „*Celem strategicznym projektu jest polepszenie stanu ochrony żółwia błotnego *Emys orbicularis* i kumaka nizinnego *Bombina bombina* w pięciu obszarach Natura 2000 w Polsce i Danii*” (por.: <https://pkpr.life17.pl/opis-projektu>; całkowity budżet projektu to około 3 mln EUR, dotyczy nie tylko Mazur; tu prace zarządzane są przez Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej, natomiast Stowarzyszenie "Człowiek i Przyroda" prowadzi prace w woj. lubuskim).

Przeprowadzone prace w ramach tego projektu są w bezpośredniej bliskości planowanej S16 np. w miejscowościach Nowe Sady czy Faszczce.

Ponadto wcześniej na tym terenie były już realizowane różne projekty, między innymi:

- "Ochrona żółwia błotnego i płazów północnej Europy”;
- "Ochrona żółwia błotnego (*Emys orbicularis*) w woj. warmińsko - mazurskim”;
- "Ochrona żółwia błotnego (*Emys orbicularis*) w woj. warmińsko - mazurskim etap 2”;
- „Ochrona i regeneracja siedlisk żółwia błotnego oraz innych zagrożonych gatunków w Nadleśnictwie Maskulińskim”,

a część z tych projektów była realizowana m. in. przez PTO. Prace wykonane w ramach tych projektów również w sporej części znajdują się w blisko planowanej S16 (np. Kosewo, Baranowo czy Faszczce).

Nie można też pomijać faktu, że poza zagrożeniem dla już istniejących form ochrony przyrody, planowana droga może zniweczyć lub negatywnie wpłynąć na niezrealizowane od lat plany utworzenia Mazurskiego Parku Narodowego. Plany takie były i są przedstawiane w wielu rządowych strategiach dotyczących bezpieczeństwa ekologicznego – o jakim mowa w artykule 5 Konstytucji RP. Np. w dokumencie „Długookresowa strategia trwałego i zrównoważonego

rozwoju - Polska 2025” uznano, że stan i zasoby środowiska stanowią jeden z trzech najważniejszych czynników determinujących warunki i możliwości dalszego rozwoju Polski w XXI wieku, a jednym z najważniejszych zadań jest:

„zagwarantowanie, że polskie dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe przekazane zostanie następnym pokoleniom w stanie umożliwiającym realizację również ich aspiracji...”.

Zagwarantowanie takiej należytej ochrony dziedzictwa przyrodniczego jest realizowane m.in. poprzez tworzenie parków narodowych, stąd w wielu strategicznych dokumentach rządowych uznano, że *„do priorytetowych zadań należy m.in.: powołanie Turnickiego PN, Jurajskiego PN, Mazurskiego PN”.*

3.3. Zarzut: Nieprawidłowo wykonana ocena oddziaływania na obszary Natura 2000

Ustawa o oś w art. 3 ust. 1 pkt 17 definiuje pojęcie znaczącego negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000. Wedle tego zapisu przez znaczące negatywne oddziaływanie na obszar Natura 2000 rozumie się oddziaływanie na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności działania mogące:

- pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub
- wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub
- pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami.

Pojęcie integralności obszaru Natura 2000 zdefiniowane jest w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098 i 1718 oraz z 2022 r. poz. 84). Jest to spójność czynników strukturalnych i funkcjonalnych warunkujących zrównoważone trwanie populacji gatunków i siedlisk przyrodniczych, dla ochrony których zaprojektowano lub wyznaczono obszar Natura 2000.

Wykonana w raporcie oddziaływania na środowisko ocena dla obszaru PLH280055 Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo wykazała, że:

- Wariant A
 - przetnie obszar na odcinku 10 970 m,
 - zniszczy dwa stanowiska nizinnego torfowiska zasadowego,
 - zniszczy cztery siedliska łąki środkowoeuropejskiego,
 - zniszczy dwa siedliska trzaski grzebieniastej,
 - zniszczy trzy siedliska łąkowe kumaka nizinnego,
 - koliduje z trzema rejonami występowania żółwia błotnego,
 - przecina trzy korytarze dyspersji żółwia błotnego,
 - może wpłynąć na 96% rejonów występowania żółwia błotnego.
- Wariant B
 - przetnie obszar na odcinku 7 970 m,
 - zniszczy dwa stanowiska nizinnego torfowiska zasadowego,
 - zniszczy cztery siedliska łąki środkowoeuropejskiego,
 - zniszczy jedno siedlisko trzaski grzebieniastej,
 - zniszczy sześć siedlisk łąkowych kumaka nizinnego,

- koliduje z dwoma rejonami występowania żółwia błotnego,
- w czasie prac budowlanych może zostać zniszczone jedno stanowisko lęgowe żółwia,
- przecina trzy korytarze dyspersji żółwia błotnego,
- może wpłynąć na 69% obszarów występowania żółwia błotnego.

W ocenie oddziaływania na obszary Natura 2000 konieczność zniszczenia siedlisk przyrodniczych, dla ochrony których je powołano uznaje się za nieistotne lub mało znaczące.

W konkluzji oceny oddziaływania na obszar PLH280055 uznano, że oddziaływanie wariantu A będzie znacząco negatywne, a wariantu B negatywne, ale nie znacząco. Tym samym wariant B uznano za alternatywny wobec wariantu A.

Warte podkreślenia jest, że przy ocenie oddziaływania na obszary Natura 2000 nie przeanalizowano utraty siedlisk przyrodniczych w fazie eksploatacji, zwłaszcza w odniesieniu do rozprzestrzeniania się ponadnormatywnego hałasu w obszarach Natura 2000 utworzonych z tzw. dyrektywy ptasiej (poza jezioro Łukajno). Ograniczono się głównie do inwentaryzacji siedlisk znajdujących się w pasie planowanej drogi lub na terenie bezpośrednio przyległym. Tymczasem hałas drogowy wpływa znacząco negatywnie na populację ptaków. W przypadku drogi ekspresowej, na której dopuszcza się prędkość 120 km/h, ponadnormatywny hałas może sięgać do 300 lub więcej metrów od krawędzi drogi. Tym samym prowadząc drogę ekspresową przez obszary lub w okolicy obszarów Natura 2000 tworzy się pas szeroki na ponad pół kilometra, w którym może nastąpić znaczące negatywne oddziaływanie na populacje wielu dzikich zwierząt, zwłaszcza ptaków. Budowa i eksploatacja drogi prowadzi zatem do sytuacji, w której na terenach do niej przyległych zmniejsza się pojemność siedlisk, w których ptaki mogą i chcą gniazdować. Użytkowana droga, szczególnie droga z dużym natężeniem ruchu, jest więc czynnikiem który w praktyce jest równoważny z częściową utratę siedlisk ptaków w szerokiej strefie dotkniętej podwyższonym hałasem (por.: P. Chylarecki – Wpływ dróg na środowisko przyrodnicze). Mając powyższe na uwadze ocena oddziaływania na wszystkie obszary Natura 2000, nie uwzględniając negatywnego wpływu hałasu, jest wadliwa. Na przykład pominięto wpływ drogi na największe na Mazurach zlotowisko żurawi na Bagnie Netlickim.

Bez analizy wpływu hałasu drogowego na wszystkie obszary Natura 2000 nie da się stwierdzić braku znaczącego negatywnego oddziaływania.

W ocenie oddziaływania na obszary Natura 2000 ocena ich integralności została utożsamiona z zapewnieniem drożności korytarzy migracyjnych. Jest to podejście błędne. Integralność obszarów Natura 2000 należy rozumieć jako stan gwarantujący zrównoważone trwanie populacji tych gatunków i siedlisk przyrodniczych, dla ochrony których zaprojektowano lub wyznaczono obszar Natura 2000. Cechę tę należy rozpatrywać jako właściwość bycia całym (nietkniętym, pełnowartościowym, kompletnym). Takie pojęcie integralności obszaru Natura 2000 całkowicie koliduje z przecięciem tego obszaru przez drogę klasy ekspresowej na odcinku kilku kilometrów. Nawet gdyby na przebiegu drogi nie zinwentaryzowano ani jednego siedliska przyrodniczego, które musi zostać zniszczone, to już sam fakt prowadzenia takiej inwestycji w obszarze Natura 2000 na odcinku wielu kilometrów oznacza pogorszenie integralności obszaru Natura 2000.

Warto też zaznaczyć, że definicja znaczącego negatywnego wpływu na obszar Natura 2000 mówi o pogorszeniu stanu siedlisk i negatywnym wpływie na gatunki, dla ochrony których

powołano dany obszar. Nie ma w tej definicji określenia jaki procent lub ile siedlisk musi zostać zniszczonych, by można było uznać wpływ za znacząco negatywny. W definicji nie użyto też określenia znaczącego negatywnego wpływu na gatunki, ale negatywnego wpływu. Tym samym za znaczący negatywny wpływ na obszar Natura 2000 można uznać konieczność zniszczenia choćby jednego siedliska i negatywny wpływ choćby na jeden gatunek, dla ochrony którego stworzono obszar Natura 2000. Przy ocenie oddziaływania na obszar Natura 2000 nie można więc utraty wielu siedlisk przyrodniczych uznać za „mało znaczące”, a w raporcie jednoznacznie wykazano negatywny wpływ na populację żółwia błotnego w każdym z analizowanych wariantów!

Opisując wpływ na żółwia błotnego w obszarze PLH280055 w raporcie napisano:

W wariantcie B inwestycja w czasie eksplantacji może wpłynąć pośrednio na 4 rejonu występowania żółwia błotnego na łącznym obszarze 1270 ha co stanowi 69% rejonów występowania żółwia błotnego w obszarze Natura 2000 Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo:

- *w rejonie Kosewo – Zawady inwestycja może oddziaływać na 548 ha czyli na 88% rejonu występowania Kosewo - Zawady,*
- *w rejonie Cudnochy – inwestycja może oddziaływać na 248 ha czyli na 35% rejonu Cudnochy,*
- *w rejonie Faszczce – inwestycja może oddziaływać na 128 ha czyli na 100% rejonu Faszczce,*
- *w rejonie Nowe Sady inwestycja może oddziaływać na 346 ha czyli na 90% rejonu Nowe Sady,*

Wykazano tym samym w ocenie oddziaływania na obszar PLH280055 stwierdzono, że inwestycja może negatywnie oddziaływać pośrednio aż na 69 procent siedlisk żółwia błotnego, w tym w jednym rejonie aż w 100 procentach!

W tym miejscu należy wspomnieć o zasadzie przeczności. Jest powszechnie przyjmowana w Europie zasada podejścia do ochrony środowiska. Zasada ta sformułowana jest w szczególności w art. 191 ust. 2 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Zasadę przeczności w stosunku do sieci Natura 2000, wyraża również art. 6 dyrektywy siedliskowej i jego wykładania dokonywana w wyrokach Trybunału Sprawiedliwości. W przypadku prowadzenia ocen oddziaływania na środowisko, w szczególności na obszary Natura 2000, polega na tym, że nie rozwiane, racjonalne wątpliwości zawsze interpretuje się „na korzyść środowiska”. Jeżeli nie da się ustalić, czy negatywne oddziaływanie wystąpi, czy też nie, zakłada się, że wystąpi. Do uzyskania zezwolenia na inwestycję czy przedsięwzięcie potrzebne jest uzyskanie pewności, że nie będzie ono znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000. Niemożliwe do rozwiania wątpliwości są przesłanką do odmowy zezwolenia.

W uzupełnieniu raportu, w części dotyczącej oddziaływania na Mazurską Ostoję Żółwia Baranowo, nie rozwiano żadnych wątpliwości co do negatywnego oddziaływania aż na 69 procent siedlisk żółwia błotnego w fazie eksploatacji. W raporcie napisano:

„niezależnie od przyjętych zabezpieczeń, pod bezpośrednim negatywnym wpływem inwestycji podczas budowy w wariantcie B znajdują się siedliska i osobniki znajdujące się na terenie inwestycji”,

a w analizie oddziaływania skumulowanego:

„Nie można wykluczyć, że inwestycja ta spowoduje znaczny wzrost innych inwestycji wokół samej drogi (a szczególnie w okolicach węzłów drogowych. Ich wpływ oraz zakres nie jest możliwy w tym momencie do przewidzenia [...]

Zaproponowane w raporcie środki minimalizujące negatywny wpływ inwestycji w wariantcie B na żółwia błotnego i ich rzeczywisty wpływ ochronny na te siedliska należy uznać jedynie za teoretyczny, nie poparty żadnymi dowodami, choćby z tego powodu, że nigdy wcześniej nie usiłowano prowadzić takiej inwestycji przez siedliska żółwi błotnych. Jednak pomimo zaproponowanych środków minimalizujących stwierdzono, że inwestycja będzie mieć negatywny wpływ na około 7% populacji żółwia w czasie budowy i na drugie tyle w fazie eksploatacji. Tym samym końcowa konkluzja, że wariant B nie będzie mieć znaczącego negatywnego wpływu na obszar Natura 2000 PLH280055, przyjmując dodatkowo zasadę przezorności, jest całkowicie nieuprawniony.

Wniosek: każdy z analizowanych wariantów A, B i C będzie mieć znaczący negatywny wpływ na obszary Natura 2000, w tym na PLH280055 Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo.

Nie można więc twierdzić, że wariantem alternatywnym wobec wariantu A będzie wariant B lub C. Tym samym należy uznać, że w raporcie nie wykazano braku wariantów alternatywnych.

3.4. Zarzut: w raporcie oddziaływania na środowisko opisano stan istniejący obecnej DK16, ale nie wyjaśniono dlaczego istniejąca droga nie może zostać zmodernizowana do parametrów drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP). Należy uzupełnić raport o możliwości modernizacji obecnej DK16, czyli rozpatrzyć również wariant 0 inwestycyjny.

Konieczność budowy drogi ekspresowej S16 uzasadnia się również tym, że obecna DK16 jest wąska, kręta i przecina wiele miejscowości. W stanie istniejącym jest to droga klasy głównej (G). W raporcie jako nie podejmowanie przedsięwzięcia uznaje się pozostawienie DK16 w stanie obecnym. Jest to zasadniczy błąd wynikający z raportu.

Na potrzeby analizy wielokryterialnej należy przeanalizować również wariant 0 (zero) inwestycyjny, tzn. przeanalizować możliwość podniesienia klasy drogi nr 16 do parametrów GP wraz z korektą łuków, budową wiaduktów nad liniami kolejowymi, obwodnicami miejscowości, eliminacją tzw. wąskich gardeł, dostosowaniem nawierzchni do obciążenia 115 kN/oś, itp. DK16 po modernizacji z powodzeniem może przejąć prognozowane natężenie ruchu i stanowić ważny element sieci drogowej Warmii i Mazur, bez konieczności budowy drogi klasy ekspresowej nowym śladem. Jednocześnie negatywny wpływ na środowisko takiej inwestycji byłby marginalny.

Dlatego wnioskujemy by raport oddziaływania na środowisko został uzupełniony o analizę wariantu 0 inwestycyjnego i został on przeanalizowany jako pełnoprawny wariant w analizie wielokryterialnej. Należy też o taki wariant uzupełnić raport w dziedzinie prognoz ruchu oraz oddziaływania na środowisko w dziedzinie emisji hałasu i spalin. Innymi słowy jako nie podejmowanie przedsięwzięcia należy rozumieć jedynie nie podejmowanie realizacji S16, ale podniesienie klasy obecnej DK16 do parametrów GP.

Wariant modernizacji DK16 do parametrów GP można również uznać za racjonalny wariant alternatywny i najkorzystniejszy dla środowiska.

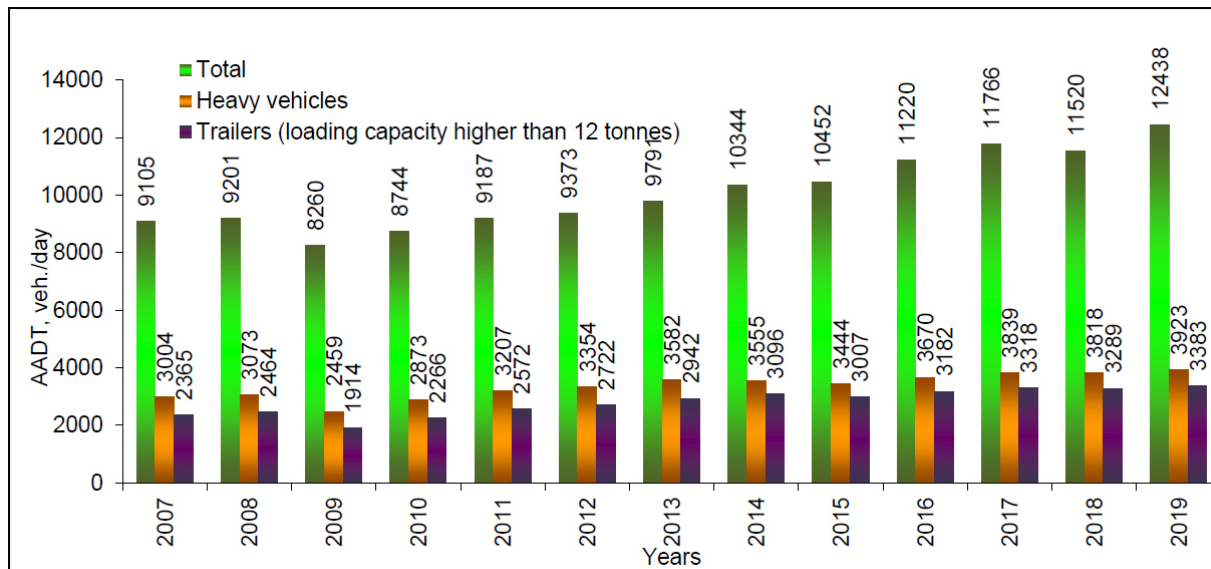
3.5. W raporcie oddziaływania na środowisko w sposób błędny uzasadnia się konieczność budowy S16.

W opisie planowanego przedsięwzięcia (punkt 2 raportu) napisano m.in.:

Droga krajowa nr 16 ma znaczenie międzynarodowe, krajowe i regionalne. Jest to najkrótsza trasa tranzytowa między Berlinem a Państwami Bałtyckimi.

Powyższe stwierdzenie jest nieprawdziwe, gdyż celem połączenia m.in. Berlina z Państwami Bałtyckimi jest obecnie realizowany szlak Via Baltica i to on wraz z drogą ekspresowymi S61, S8, planowaną autostradą obwodnicą Warszawy oraz autostradą A2 jest najkrótszą trasą tranzytową dla takich relacji. W raporcie w żaden sposób nie odniesiono się do szlaku Via Baltica, ani dlaczego ta trasa miałaby być niewystarczająca dla tranzytu międzynarodowego z Państw Bałtyckich. Brak takiego odniesienia się widoczny jest zwłaszcza w prognozach ruchu dla planowanej S16. Warto przypomnieć, że prognozy ruchu dla kończącej właśnie drogi ekspresowej S61 wskazują na jej obciążenie na poziomie 20 tys. pojazdów na dobę w roku 2050. Z prognoz długoterminowych nie wynika więc jakiegokolwiek przekroczenie przepustowości tej trasy. Nie ma więc też konieczności realizacji alternatywnej trasy dla tranzytu międzynarodowego *Berlin – Państwa Bałtyckie*. Nie ma też uzasadnienia dla realizacji trasy tranzytowej akurat przez Krainę Wielkich Jezior Mazurskich.

Analiza ruchu na przejściu granicznym w Budzisku oraz ruchu na drogach Litwy wykazuje wręcz spadek ruchu tranzytowego z państw Bałtyckich. Na drogach międzynarodowych na całej Litwie ruch w ciągu 12 lat (2007-2019) wzrósł o 25%, a na A5 przy granicy z Polską jedynie o 18%. Kontynuacją litewskiej A5 jest S61 po stronie polskiej. Dowodzą tego pomiary ruchu wykonywane przez litewski odpowiednik GDDKiA

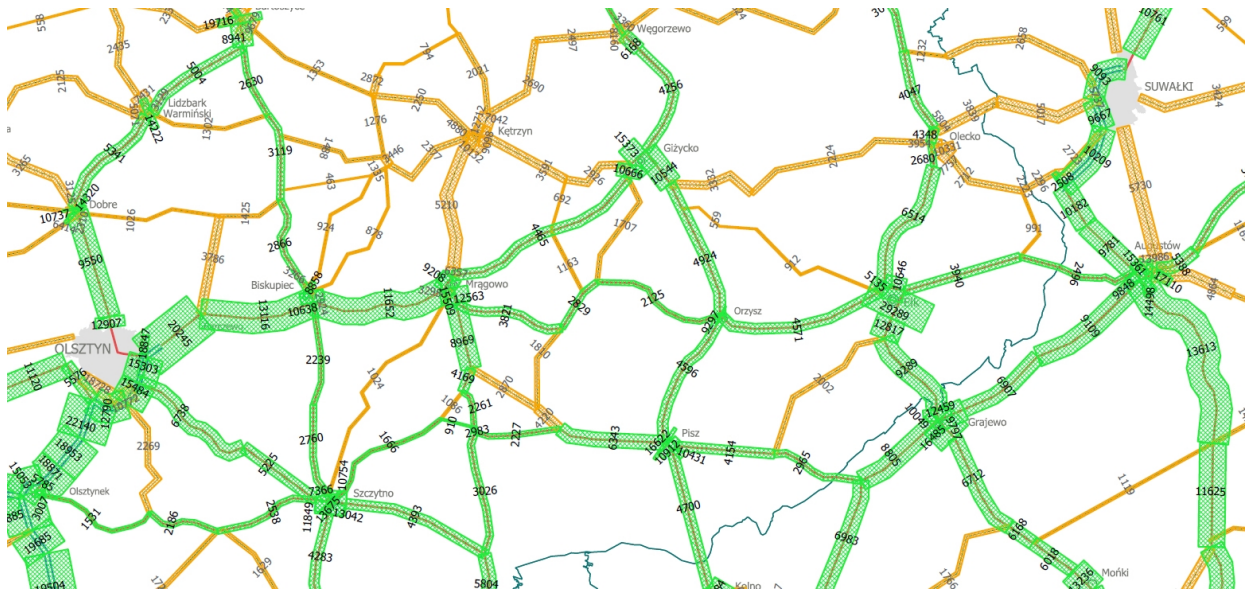


Change of annual average daily traffic (AADT) on the transport corridor *Via Baltica* since 2007

Potwierdzają to też wyniki pomiaru ruchu wykonywane przez GDDKiA. Brak jest znaczących zmian natężenia ruchu na DK8 (docelowo S61) przy granicy z Litwą. W wynikach GPR 2010 ruch był na poziomie 7200 pojazdów na dobę, w wynikach GPR 2015 na poziomie 8600 P/d, a ostatnio w wynikach GPR 2020/2021 spadł do poziomu 8100 P/d. Oznacza to, że w ciągu 11-12

lat wzrost ruchu przy granicy z Litwą był na poziomie 12,5%, podczas gdy w całej Polsce wzrost ruchu na drogach międzynarodowych wyniósł 49%.

Oddawanie do ruchu kolejnych etapów budowy Rail Baltica zmniejszy z pewnością też ruch drogowy z Państwami Bałtyckimi. Ruch na granicy z Litwą praktycznie nie zmienia się od 15 lat i budowa Via Baltica w przekroju 2×2 to wszystko, co jest potrzebne do przejścia tranzytu i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym rejonie (poza modernizacją istniejących dróg krajowych, wojewódzkich i bardziej lokalnych). S16 nie będzie obciążać z tranzytu innych dróg, bo po prostu nie ma co, ani z czego odciążać. Obecnie średni ruch drogowy na Mazurach i Suwalszczyźnie wygląda następująco (za GPR 2020/21):



Powyższe potwierdza brak znaczenia S16 dla tranzytu, a także jakiegokolwiek konieczności realizacji S16 pomiędzy Mrągowem a Ełkiem. Więcej w tym temacie w zarzutach do prognoz ruchu.

3.6. W raporcie oddziaływania na środowisko odniesiono się do dokumentów planistycznych wykonanych niezgodnie z Ustawą ooŚ

W raporcie oddziaływania na środowisko w punkcie 3 odniesiono się do istniejących dokumentów planistycznych, w tym:

- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.),
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku,
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
- Strategia rozwoju społeczno – gospodarczego województwa warmińsko – mazurskiego do roku 2030,
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko – mazurskiego.

Starano się w ten sposób wykazać strategiczny charakter planowanej drogi ekspresowej S16.

Warto jednak nadmienić, że żaden z ww. dokumentów nie został poprzedzony strategiczną oceną oddziaływania na środowisko dla S16. Zgodnie z art. 46 ust. 1 oraz art. 47 Ustawy z dnia 3

października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (zwanej dalej Ustawą ooŚ) wszystkie wymienione w raporcie dokumenty planistyczne szczebla krajowego i wojewódzkiego powinny zostać poprzedzone wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 51 Ustawy ooŚ Prognoza oddziaływania na środowisko, biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu oraz cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, powinna przedstawiać m.in. rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w wyżej wymienionych dokumentach wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opisem metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych.

Tym samym żaden z dokumentów planistycznych przywoływany w raporcie oddziaływania na środowisko nie spełnia norm narzuconych przez polskie prawo i nie można się na nie powoływać w jakimkolwiek uzasadnieniu potrzeby budowy drogi ekspresowej S16, a załączone do dokumentów mapy z przebiegiem drogi należy uznać jedynie za „flamaster plany”.

4. Uwagi szczegółowe do prognoz ruchu

4.1. Zarzut: Prognozy ruchu dla S16 na odcinku Mrągowo – Ełk należy uznać za mocno przeszacowane, nawet o 50%

We wspomnianym już „Studium sieciowe przebiegu Via Carpatia i S16 w północno-wschodniej Polsce” (JKO Consulting, grudzień 2021), zamówionym przez Fundację Dla Biebrzy kompleksowo przeanalizowano aż 8 możliwych wariantów sieci drogowej w tej części kraju.

Wykonane na potrzeby Studium prognozy ruchu wykazały znaczne różnice w prognozach na 2040 i 2050 rok w stosunku do prognoz ruchu wykonanych na potrzeby STEŚ dla S16 Mrągowo – Ełk.

Wcześniejsze analizy i prognozy ruchu, wykonywane na potrzeby dokumentacji STEŚ, zamawiane przez GDDKiA, były analizami korytarzowymi i obejmowały tylko korytarze planowanych dróg ekspresowych na stosunkowo krótkich odcinkach. Nie badały wpływu natężenia ruchu na obszar zewnętrzny i nie uwzględniały wcale lub w sposób uproszczony informacji na temat podróżowania transportem kolejowym.

Szacuje się, że w związku z metodyką wykonania prognoz opartą na wskaźnikach wzrostu ruchu GDDKiA oraz obszarze jedynie wzdłuż korytarza planowanej inwestycji dla drogi ekspresowej S16 na odcinku mazurskim uzyskano zawyżenie wyników prognoz ruchu w STEŚ o co najmniej 50%. Stąd też wyniki prognoz ruchu w oficjalnej dokumentacjach do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla odcinka drogi ekspresowej S16 Mrągowo – Ełk bazujące na uproszczonych założeniach nie uwzględniły realnych zmian w zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców i mocno przeszacowały oczekiwane wyniki natężenia ruchu.

Na podstawie Studium sieciowego na odcinku drogi ekspresowej S16 Mrągowo – Ełk prognozowane natężenie ruchu wynosić będzie pomiędzy 12 800 a 13 700 pojazdów na dobę w

roku 2050, podczas gdy w oficjalnej dokumentacji STEŚ dla tego odcinka prognozowane natężenie wynosi pomiędzy 18 970 a 21 880 pojazdów na dobę.

Warte podkreślenia jest, że Studium sieciowe wykazało tak duże rozbieżności jedynie dla planowanych odcinków S16 przez Mazury i przez Biebrzę. Dla pozostałych odcinków dróg ujętych w Studium sieciowym, jak S8 Warszawa – Białystok, S61 Ostrów Mazowiecka – Budzisko i autostrady A2 nie wykazano większych różnic w prognozach w stosunku do oficjalnych dokumentacji firmowanych przez GDDKiA.

Dla przejścia ruchu na poziomie 13 700 pojazdów na dobę w 2050 roku nie ma uzasadnienia dla realizacji tego ciągu drogowego w klasie ekspresowej. Takie natężenie z powodzeniem może przejąć jednojezdniowa droga klasy GP, np. zmodernizowana DK16. Również prognozy ruchu wykonane na potrzeby STEŚ wykazują ruch na poziomie 10 tys. pojazdów na dobę dla wariantu zero, czyli bezinwestycyjnego, w 2055 roku.

Drogę opłaca się budować w klasie ekspresowej w przekroju 2 x 2 gdy dobowe natężenie ruchu przekracza 20 tys. pojazdów (na podstawie „Wytycznych poszerzenia jezdni o dodatkowe pasy ruchu w zależności od przewidywanego natężenia ruchu drogowego”, opracowanych przez Politechnikę Gdańską na zamówienie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa). Wyniki uzyskanych prognoz w Studium sieciowym pokazują, że budowa drogi S16 na odcinku Mrągowo – Ełk i Ełk – Knyszyn jest całkowicie nieopłacalna nawet w perspektywie roku 2050. Wyniki prognoz ruchu wykazały też nikłe znaczenie planowanej mazurskiej części S16 dla ruchu tranzytowego, turystycznego i lokalnego. Budowa S16 zasadna jest jedynie na odcinku Olsztyn – Mrągowo (co nie wywołuje kontrowersji i protestów rzekomych „przeciwników S16-ki”).

4.2. Zarzut: w prognozach ruchu wykonanych na potrzeby STEŚ w sposób niepoprawny opisano planowaną sieć drogową.

W Tomie E „Analizy i prognozy ruchu” do analiz przyjęto niepełną sieć drogową na obszarze Polski. Tabela 4.4. „Rozwój układu drogowego dróg szybkiego ruchu na obszarze kraju do 2050 roku” nie zawiera pełnej tzw. Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej [dalej: OAW] w ciągu A50/S50-S10. Dokument z analizami ruchu dla S16 datowany jest na listopad 2019 roku podczas gdy Ministerstwo Infrastruktury oraz GDDKiA 13 maja 2018 oficjalnie podały informację o rozpoczęciu prac przygotowawczych dotyczących OAW. Istnienie tej obwodnicy jest w przypadku prognoz ruchu dla planowanej S16 czynnikiem decydującym, gdyż bez tej inwestycji miasto stołeczne Warszawa pozostałoby wąskim gardłem dla ruchu tranzytowego. Nie uwzględnienie OAW w prognozach ruchu dla planowanego odcinka S16, przy przyjętej przez projektanta metodzie prognozowania, w sposób istotny mógł zwiększyć obciążenie ruchem tej inwestycji w prognozach długoterminowych. Ciąg S16 wraz z S5 został tak pomyślany, by stać się alternatywą dla ruchu tranzytowego międzynarodowego wobec ciągu S61-S8 i A2. Wobec wąskiego gardła w postaci konieczności przejazdu przez Warszawę rzeczywiście ciąg tranzytowy S61–S8–A2 wydawał się mało atrakcyjny dla ruchu. Fakt wpisania OAW przez Radę Ministrów do sieci autostrad i dróg ekspresowych i rozpoczęcie prac studialnych nad tą obwodnicą całkowicie zmienia tę sytuację. W tym momencie alternatywny ciąg tranzytowy w postaci S16–S5 stracił na swoim znaczeniu.

Należy więc powtórzyć analizy i prognozy ruchu dla S16 Mrągowo – Ełk z uwzględnieniem istnienia OAW po 2030 roku. Warto też nadmienić, że w Raporcie oddziaływania na środowisko zawarto mapy z pełną AOW.

4.3. Zarzut: Przy prognozowaniu ruchu na potrzeby STEŚ dla S16 Mrągowo-Ełk nie uwzględniono danych demograficznych mówiących o zmniejszaniu się liczebności mieszkańców Warmii i Mazur.

W tomie E dokumentacji STEŚ w punkcie 4 w sposób prawidłowy dokonano analizy demograficznej obszaru, na podstawie danych GUS, wykazując znaczne zmniejszenie liczby ludności w wielu rejonach Województwa Warmińsko-Mazurskiego w 2055 roku, sięgające nawet 20 procent (przy okazji pragniemy zwrócić uwagę na nieprawidłową wartość w tabelce odnoszącej się do Powiatu Olsztyńskiego w 2055 roku: wpisana procentowa wartość 55,99 jest niepoprawna). Jednak w dalszym ciągu dokumentacji z prognozami ruchu nie opisano jak owe dane demograficzne wpływają na prognozy ruchu, a zwłaszcza na wytyczne GDDKiA zakładające nieustanny i nieskończony wzrost natężenia ruchu na polskich drogach. Należy podejrzewać, że znaczny prognozowany ubytek liczby ludności w powiatach: mrągowskim, oleckim, giżyckim, ełckim, piskim, a także w samym Olsztynie w żaden sposób nie wpłynął na wykonane prognozy ruchu.

Mając na uwadze wykazane błędy w prognozach ruchu, należy je powtórzyć. W związku z błędną analizą prognoz ruchu należy powtórzyć też analizę ekonomiczną (Tom G STEŚ) oraz całe oddziaływanie na środowisko w dziedzinie hałasu i spalin.

Uwzględniając powyższe należy uznać nasz wniosek jako zasadny.