

# Petycja przeciwko tranzytowi drogowemu przez Mazury i Biebrzański Park Narodowy (S16) oficjalnie złożona do ministrów i drogowców

Kilkanaście organizacji społecznych z całej Polski złożyło dziś oficjalną petycję o wstrzymanie trwających aktualnie prac nad planowaną drogą ekspresową S16 przez Mazury i Biebrzański Park Narodowy i domaga się przeprowadzenia brakującej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla całej inwestycji.

**Kilkanaście organizacji społecznych z całej Polski złożyło dziś oficjalną [petycję](#)<sup>1</sup> o wstrzymanie trwających aktualnie prac nad planowaną drogą ekspresową S16 przez Mazury i Biebrzański Park Narodowy i domaga się przeprowadzenia brakującej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko<sup>2</sup> dla całej inwestycji.**

## [Treść petycji](#)

Planowana droga ekspresowa S16 na przygotowywanym aktualnie do realizacji odcinku Mrągowo-Ełk-Knyszyn byłaby włączona do krajowego i europejskiego systemu sieci dróg ekspresowych i autostrad, w tym „Via Baltica” i „Via Carpatia”. Spowodowałoby to skumulowanie ruchu tranzytowego do państw bałtyckich przez Mazury i Biebrzański Park Narodowy. To z kolei doprowadzi do znaczącego wzrostu natężenia ruchu pojazdów ciężarowych, wzrostu hałasu i zniszczenia unikatowych na skalę europejską walorów przyrodniczych przecinanych obszarów. Zdeprawowany zostanie atrakcyjny krajobraz i miejsca licznie odwiedzane przez turystów, co napędza dziś lokalną ekonomię. Kosztowna budowa na podmokłych terenach czteropasmowej drogi niepotrzebnie obciąży zwielokrotnionymi kosztami kieszeń podatników.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad złożyła już do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie wnioski o wydanie decyzji środowiskowej dla odcinka Mrągowo-Ełk. Zignorowano protesty, które od półtora roku przetaczają się przez Mazury angażując mieszkańców, samorządy, ekologów i turystów. Dla dalszego odcinka S16 w kierunku Białegostoku analizowane są jedynie warianty przecinające Biebrzański Park Narodowy. Przeciwko temu protestują mieszkańcy okolic największego polskiego parku narodowego wraz z przyrodnikami i naukowcami<sup>3</sup>. Ci ostatni określili taki wariant budowy jako ekstremalnie szkodliwy dla przyrody. Internetowe apele o wstrzymanie prac na obu odcinkach i opracowanie rozwiązania alternatywnego omijającego cenne tereny, podpisało do tej pory łącznie blisko 80 tys. osób!

Wysokie ryzyko tych inwestycji w związku z silnymi protestami społecznymi, negatywnym oddziaływaniem na obszary prawnie chronione i realnym konfliktem z instytucjami europejskimi jest dobrze znane inwestorowi. Dlatego po raz kolejny apelujemy do niego i odpowiedzialnych za rozwój infrastruktury i ochronę środowiska ministrów o przygotowanie tej inwestycji zgodnie ze sztuką projektowania inwestycji liniowych i w zgodzie z prawem ochrony przyrody – mówi Małgorzata Górską z Fundacji Greenmind. – Niezbędne jest przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla całej inwestycji zamiast sztucznego cięcia jej na krótkie odcinki. Decyzja o wyborze przebiegu tej inwestycji liniowej powinna zapaść w oparciu o analizy

alternatywnych<sup>4</sup>.

Nie można mówić o jakichkolwiek standardach ochrony przyrody w Polsce jeśli pozwoli się na budowę międzynarodowego korytarza tranzytowego przez park narodowy. Jaka to ochrona dobra narodowego? Tak jak buduje się obwodnice miast, tak musi powstać obwodnica Wielkich Jezior Mazurskich i doliny Biebrzy dla ruchu ciężarowego a mieszkańcy i turyści powinni mieć dostęp do dobrej jakości dróg lokalnych. Ominięcie Biebrzańskiego Parku Narodowego jest jak najbardziej możliwe. Nasza fundacja przedstawiła taką koncepcję<sup>5</sup> Generalnej Dyrekcji Dróg i nie rozumiemy dlaczego nie została ona jeszcze poddana analizom – mówi Małgorzata Stanek z Fundacji dla Biebrzy.

Wbrew nieprawdziwym stwierdzeniom należy podkreślić, że „Sadyba” i „Ratujmy Mazury” nie skupiają przeciwników nowoczesnych i bezpiecznych dróg, lecz przeciwników drogi ekspresowej S16 przecinającej serce Mazur (a od niedawna okazuje się, że także Biebrzański Park Narodowy!), będącej w zamierzeniu trasą tranzytową pomiędzy wschodem a zachodem Europy! Od lat powtarzamy, że tranzyt ciężarowy powinien omijać Krainę Wielkich Jezior i być kierowany poniżej Puszczy Piskiej, południowym pograniczem Mazur (co umownie nazwaliśmy „obwodnicą Mazur”) oraz że wybudowanie drogi przez znajdującą się tam piaszczystą równinę sandrową, pozbawioną większych kompleksów leśnych, jezior i bagien, obszarów chronionych i cennych obszarów turystycznych będzie z pewnością tańsze niż budowanie nowej drogi przez środek Mazur – podkreśla Krzysztof Worobiec z Inicjatywy Społecznej Ratujmy Mazury i Stowarzyszenia na rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur „Sadyba”. – Nie ma żadnego uzasadnienia dla realizacji tej inwestycji w proponowanym kształcie. Miliardy złotych pochłonie budowa drogi, która zniszczy unikatowy obszar Mazur i Doliny Biebrzy.

Budowa drogi S16 w proponowanym wariantcie jest dla nas nie do przyjęcia. Realizacja tej inwestycji spowoduje nie tylko nieodwracalne straty w najcenniejszych obszarach naszej przyrody, ale naruszona zostanie także integralność ważnych korytarzy ekologicznych. Jesteśmy na etapie, na którym możliwe jest jeszcze wypracowanie kompromisu z korzyścią dla środowiska naturalnego oraz lokalnej społeczności, której zależy na jak najszybszym zrealizowaniu inwestycji – mówi Dawid Kaźmierczak z Fundacji Dzika Polska.

Tysiące ton betonu wylane nad Biebrzą i na Mazurach zaszkodzą przyrodzie tych miejsc i ludzi, którzy tam mieszkają. Jeśli ta droga powstanie, będzie absurdalnym pomnikiem wybujałego ego odpowiedzialnych za nią polityków. Polityków, którzy nie rozumieją zagrożenia, jakim są kryzys klimatyczny i dewastacja środowiska. To nie kosztowne inwestycje świadczą o byciu dobrym włodarzem, tylko odpowiedzialne podejście do zapewnienia bezpiecznej przyszłości ludziom i przyrodzie – powiedział Krzysztof Cibor z Greenpeace.

Pomysł budowy drogi S16 prowadzącej tranzyt przez Krainę Wielkich Jezior Mazurskich i Biebrzański Park Narodowy jest kardynalnym błędem w projektowaniu polskiej sieci drogowej. Nie możemy dopuścić do zniszczenia tak unikatowych ekosystemów. Kolejną kontrowersją jest fakt, że droga przez Mazury została zgłoszona do dofinansowania z Funduszu Odbudowy na walkę ze skutkami COVID za kwotę 5,5 mld zł. Tymczasem badania naukowe dowodzą, że przyczyną przenoszenia się patogenów, takich jak koronawirus, naturalnie występujących w dzikiej przyrodzie, jest nasza nadmierna ingerencja w nią. Dlatego za wszelką cenę trzeba chronić takie tereny jak Mazury i

Istot.

Postępujący kryzys klimatyczny i szybki spadek różnorodności biologicznej wymagają zasadniczej zmiany podejścia w zarządzaniu przestrzenią i potraktowania w sposób priorytetowy ochrony naturalnych ekosystemów - zarówno w celu ochrony dzikich gatunków, jak i zabezpieczenia „świadczonych” przez nie „usług” - takich jak regulacja klimatu, oczyszczanie wód, czy umożliwianie człowiekowi obcowania z naturalną przyrodą - tłumaczy dr hab. Wiktor Kotowski, profesor Uniwersytetu Warszawskiego. - Na kontynencie europejskim, gdzie wpływ człowieka na strukturę krajobrazu był szczególnie znaczący, duże obszary naturalnej przyrody należy uznać za nienaruszalne. O niezbywalnej wartości takich terytoriów jak Biebrzański Park Narodowy, czy planowany Mazurski Park Narodowy, stanowią też ich „dzikość”, ograniczona dostępność dla człowieka i oddalenie od mogących wywrzeć negatywny wpływ elementów infrastruktury, takich jak ruchliwe drogi międzynarodowe. Dokładanie kolejnych, coraz większych obciążeń uznajemy za sprzeczne nie tylko z celami ochrony tych obszarów, ale też z konstytucyjną zasadą zrównoważonego rozwoju.

Kilkanaście organizacji z całej Polski podpisanych pod dzisiejszą petycją domaga się wstrzymania prowadzonych aktualnie prac dla dwóch fragmentów S16 (przez Krainę Wielkich Jezior Mazurskich i przez Biebrzański Park Narodowy), przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla całego odcinka S16, przygotowania wspólnie ze wszystkimi zainteresowanymi stronami alternatywnego przebiegu trasy oraz modernizacji i remontu istniejącej sieci dróg służących społecznościom lokalnym i turystom co nie pozwoli zostać tym regionom wykluczonym komunikacyjnie. Dzięki temu możliwa będzie budowa niezbędnych połączeń drogowych tam, gdzie jest to uzasadnione i nie będzie kolidować z potrzebami lokalnych społeczności i wymogami ochrony przyrody<sup>6</sup>.

#### **Kontakt:**

Radosław Ślusarczyk, Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, tel. 660 538 329, e-mail: [suchy@pracownia.org.pl](mailto:suchy@pracownia.org.pl)

#### [Dodatkowe materiały wizualne dla mediów.](#)

1. [Treść petycji.](#)
2. „Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko” to proces wymagany prawem krajowym oraz europejskim. Określają to przepisy 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 (Dział IV) oraz Dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko. Przeprowadza się ją dla określonych rodzajów dokumentów strategicznych, w tym dla polityki, strategii, planu i programu m.in. w dziedzinie transportu oraz innych dokumentów, których realizacja może spowodować znaczące oddziaływanie na obszar Natura 2000. Przeprowadzenie strategicznej oceny jest też wymagane w przypadku wprowadzania zmian do już przyjętych dokumentów.

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

(<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-budowy-drog-krajowych-na-lata-2014-2023-z-perspektywa-do-2025-r>), ani później. Odcinek mazurski został dodany do sieci autostrad i dróg

tych zmian nie przeprowadzono strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. GDDKiA mija się z prawdą twierdząc, że dla fragmentu S16 Mrągowo-Ełk taka ocena była, a dla S16 Ełk-Knyszyn jest planowana. Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla całej inwestycji pt. droga ekspresowa S16 nie było. Analizy środowiskowe dla poszczególnych krótkich, kilkudziesięciokilometrowych odcinków inwestycji liniowej to „zwykłe” oceny oddziaływania i są niezbędne, ale dopiero na końcu procedury planistycznej. Strategiczna ocena powinna być wykonana na początku planowania tak ważnej inwestycji jak droga S16 na całym jej przebiegu od Olsztyna do Białegostoku.

3. Wyniki badania informacyjno-konsultacyjnego przeprowadzone pod koniec 2020 r. dla odcinka Ełk-Knyszyn jaskrawo pokazują, że społeczeństwo chce ominięcia Biebrzańskiego Parku Narodowego. 90% złożonych uwag zawierało postulat analizy korytarza całkowicie omijającego park narodowy od zachodu.
4. Przypomnijmy historię sprzed kilkunastu lat dotyczącą drogi „Via Baltica”. Z uwagi na jej prognozowane oddziaływania na obszary chronione, w tym ostoje Natura 2000, protesty społeczne i nieprawidłowości prawne, sprawa trafiła do polskich sądów oraz Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Ostateczny wybór trasy został dokonany po przeprowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko obejmującej analizę kilkudziesięciu wariantów przebiegu i ich porównaniu w oparciu o analizy sieciowe, ruchowe, społeczne, środowiskowe i ekonomiczne. Elementem procesu był - gwarantowany prawem - udział społeczeństwa. Więcej informacji tu:  
[http://viabaltica.scottwilson.com.pl/index.php?option=com\\_frontpage&Itemid=1](http://viabaltica.scottwilson.com.pl/index.php?option=com_frontpage&Itemid=1). Dokładnie taka sama procedura powinna zostać przeprowadzona dla drogi ekspresowej S16. Budowa „Via Baltica” w wybranym wtedy przebiegu - jako droga ekspresowa S61 - zbliża się ku ukończeniu.
5. <https://dlabiebrzy.pl/s16/s16-propozycja-wariantu-alternatywnego/>
6. Bezpośrednio zagrożone obszary chronione: Biebrzański Park Narodowy wraz z otuliną, Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Ostoja Biebrzańska” (PLB200006), Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Dolina Biebrzy” (PLH200008), Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Puszcza Knyszyńska” (PLB 200003), Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Ostoja Knyszyńska” (PLH200006), Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Puszcza Augustowska” (PLB200002), Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Ostoja Augustowska” (PLH200005), Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Puszcza Piska” (PLB280008), Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Bagna Nietlickie” (PLB280001), Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo” (PLH280055), Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Mazurskie Bagna” (PLH280054), Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Jezioro Woszczelskie” (PLH280034), Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Ostoja Poligon Orzysz” (PLH 280014), Mazurski Park Krajobrazowy wraz z otuliną, obszary chronionego krajobrazu: Jeziora Legińsko-Mrągowskie, Kraina Wielkich Jezior Mazurskich, Jeziora Orzyskie, Pojezierze Ełckie.