



## MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 06 listopada 2019 r.

Znak sprawy: DDP-2.054.171.2019

Szanowny Pan  
**Stanisław Karczewski**  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na pisma z dnia 22 października 2019 r. znak: od BPS/043-85-2425/19 do BP/043-85-2434/19 przekazujące do Ministerstwa Infrastruktury teksy oświadczeń Pani Senator Małgorzaty Kopiczo dotyczące problematyki realizacji zadania budowy drogi ekspresowej S16 Mrągowo – Orzysz – Ełk, przedstawiam poniżej informacje i wyjaśnienia w sprawie.

Uprzejmie informuję, iż droga krajowa nr 16, obok drogi ekspresowej S7, jest najważniejszym szlakiem transportowym na Warmii i Mazurach. Jest to najkrótsza trasa tranzytowa ze wschodu na zachód, łącząca najważniejsze ośrodki regionalne (Suwałki, Augustów, Ełk, Mrągowo, Olsztyn, Iława, Ostróda, Grudziądz). Stanowi ona najważniejsze połączenie komunikacyjne regionu dla przedsiębiorców oraz ruchu turystycznego. Najbardziej newralgicznym odcinkiem drogi krajowej nr 16 jest jej przebieg na odcinku Mrągowo - Orzysz, gdzie występuje kilka obiektów poprzecznych o zbyt małej skrajni, uniemożliwiającej przejazd pojazdów ciężarowych. Ponadto niskie parametry techniczne drogi krajowej nr 16 na odcinku Mrągowo – Orzysz tj.:

- 5,5-6,0 metrowa jezdnia,
- gruntowe pobocza, na których rosną drzewa ograniczające skrajnię drogi i widoczność,
- liczne miasta i miejscowości, przez które przebiega droga powodując mieszanie się ruchu tranzytowego z ruchem lokalnym,
- ograniczona dostępność dla pieszych,
- nienormatywne łuki poziome i pionowe,
- dostępność do drogi poprzez liczne zjazdy i proste skrzyżowania,

obniżają przepustowość drogi oraz poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zaniechanie realizacji drogi ekspresowej S16 spowodowałoby, że w dalszym ciągu ruch tranzytowy relacji wschód - zachód będzie degradował jeden z najcenniejszych przyrodniczo obszarów kraju, tj. „Krainę tysiąca jezior”. Główna trasa alternatywna dla drogi krajowej nr 16, czyli droga krajowa nr 58 przebiega bowiem przez środek jednego z największych i najcenniejszych obszarów Natura 2000, Puszcę Piską.

Zgodnie z przeprowadzonymi analizami ruchu prognozowane natężeniu ruchu na przedmiotowej drodze ekspresowej będzie wynosiło łącznie (w obu kierunkach) 9-12 tys. pojazdów na dobę w 2025 r., a w 2055 r. 18-24 tys. pojazdów na dobę, z czego około 25-30% będzie stanowił ruch ciężki. Dodatkowo zwiększający się wskaźnik motoryzacji oraz mobilność mieszkańców tego regionu, w przypadku braku realizacji drogi S16, przyczyni się do znacznego zwiększenia ruchu na istniejącej sieci, co w najbliższym czasie spowoduje wyczerpanie przepustowości istniejącej sieci drogowej.

Z uwagi na powyższe prowadzone są prace przygotowawcze dla przedmiotowej inwestycji. Proces ten składa się z wielu etapów, które obejmują m.in. fazę planistyczną, projektową oraz przygotowania dokumentacji studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowego (STES), materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wraz z raportem o oddziaływaniu na środowisko, a także dokumentacji wymaganej do złożenia wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

*niepodległa*

POLSKA  
STULECIE ODZYSKANIA  
NIEPODLEGŁOŚCI

W trakcie przedmiotowych przygotowań analizowane są wszelkie dostępne rozwiązania dotyczące przebiegu, jak i zagospodarowania terenu wzdłuż planowanej inwestycji. Prowadzone są analizy techniczne dotyczące możliwych do zastosowania rozwiązań oraz spotkania informacyjne z mieszkańcami danego regionu, które mają na celu naświetlenie potrzeb i oczekiwań lokalnych środowisk.

Obecnie w przygotowaniu jest studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe z elementami koncepcji programowej - etap I wraz z analizą wielokryterialną, która umożliwi wskazanie wariantu preferowanego przez Inwestora – GDDKiA.

STeŚ oraz analiza wielokryterialna zostaną przedstawione na posiedzeniu Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) i Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI). Zatwierdzenie STeŚ na posiedzeniach umożliwi wystąpienie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie (RDOŚ) z wnioskiem o wydanie DŚU.

RDOŚ w celu wydania decyzji środowiskowej przeprowadzi szczegółowe postępowanie z udziałem społeczeństwa. Zgodnie z art. 79 ust. 1 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, zapewniony będzie dostęp do dokumentacji z możliwością wnoszenia uwag i wniosków dla wszystkich zainteresowanych, w tym mieszkańców, na których nieruchomości będzie oddziaływać inwestycja drogowa. Następnie zostanie opracowana koncepcja programowa dla konkretnego wariantu, będąca uszczegółowieniem rozwiązań technicznych.

Podstawowym celem budowy drogi ekspresowej S16 jest przeniesienie ruchu z dróg krajowych nr 16, 58 i 59 oraz dróg wojewódzkich nr 610, 655, 656 na nową drogę ekspresową. Żaden z analizowanych wariantów nie koliduje z obszarem Mazurskiego Parku Krajobrazowego. Występuje kolizja jedynie z otuliną Mazurskiego Parku Krajobrazowego.

W ramach dotychczasowych działań GDDKiA w ramach prac projektowych zorganizowała oraz brała udział w kilkudziesięciu spotkaniach informacyjnych z mieszkańcami, przedstawicielami organów władzy samorządów terytorialnych i organizacjami ekologicznymi. Zostało przeanalizowanych ponad 40 wariantów możliwego przebiegu drogi ekspresowej S16, w tym kilkanaście wariantów wskazywanych przez społeczeństwo. Przeprowadzone analizy oraz zebrana wiedza umożliwiły zawężenie liczby wariantów do trzech obecnie analizowanych.

Zgodnie z informacjami wskazanymi powyżej, obecnie zadanie znajduje się na etapie prac przygotowawczych, których celem jest właśnie określenie preferowanego wariantu przebiegu drogi, wraz z wariantami alternatywnymi. Określenie tego wariantu będzie wynikiem szeregu analiz i opracowań, które jak wskazano powyżej są konsultowane z władzami samorządowymi i społeczeństwem. Ostateczna decyzja zaś co do wariantu drogi ekspresowej S16, który będzie realizowany, zostanie podjęta w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia wydanej przed odpowiedni organ administracji publicznej, czyli Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Należy podkreślić, że obecny rząd przykładą wielką wagę do rozważnego i skutecznego rozwiązania problemów z obszaru transportu drogowego, mając jednocześnie na uwadze dostępne na ten cel środki finansowe.

*Z poważaniem*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

*Z upoważnienia*

**MINISTRA INFRASTRUKTURY**

Rafał Weber

*Sekretarz Stanu*