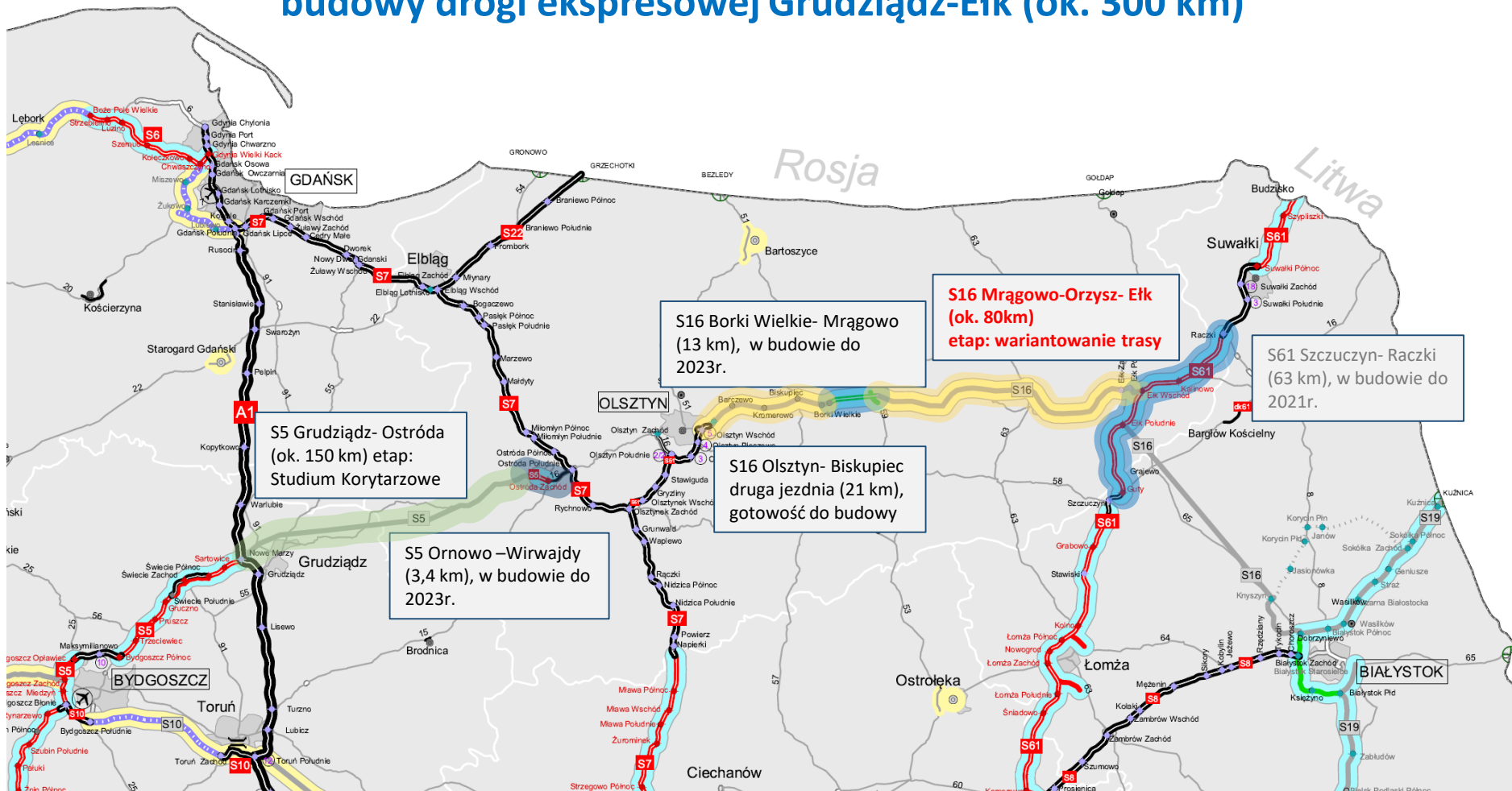




# Droga ekspresowa S16 Mrągowo – Orzysz – Ełk

# Realizacja odcinka S16 Mrągowo-Orzysz-Ełk (ok. 80 km) jako etap budowy drogi ekspresowej Grudziądz-Ełk (ok. 300 km)



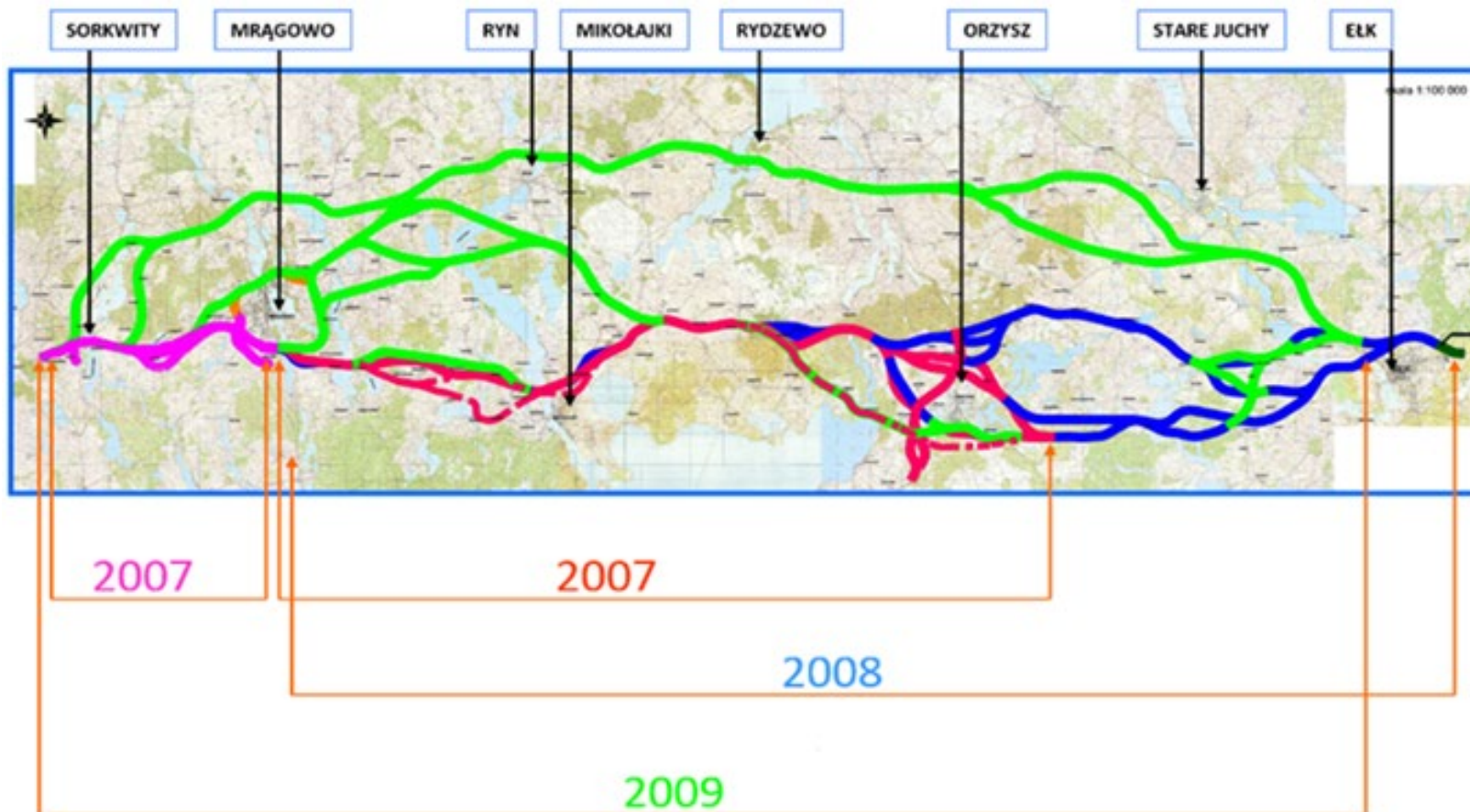
Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 z perspektywą do 2025r. Stan realizacji - maj 2020r.

# Prace przygotowawcze zrealizowane w latach 2007-2009

## Analiza 41 wariantów, w korytarzu o szerokości 30 km i długości 100 km

- 2007 r. - Rozpoczęcie wariantowania przebiegu DK16 na odcinku Borki Wielkie- Mrągowo oraz Mrągowo- Orzysz
- 2008 r. - Rozszerzenie wariantowania na odcinek Orzysz-Ełk
- 2009 r. - Rozszerzenie wariantowania o 25 nowych wariantów społecznych na odcinku Sorkwity-Ełk
- 2009 r. - Wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla 41 wariantów (STES Étap I)

Analizowane w latach 2007-2009 warianty nowego przebiegu dk 16 na odcinku Sorkwity- Mrągowo- Orzysz- Ełk

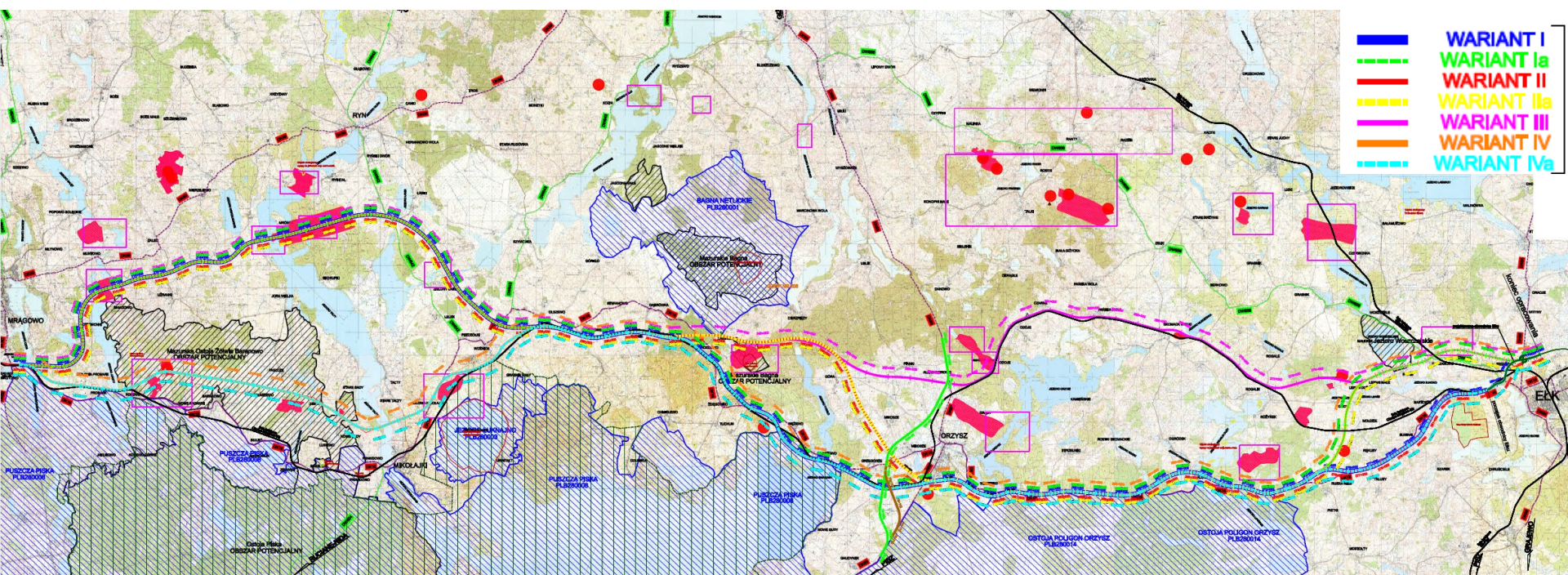


# Prace przygotowawcze zrealizowane w latach 2010-2013

## Szczegółowa analiza 7 z 41 wariantów nowego przebiegu DK16.

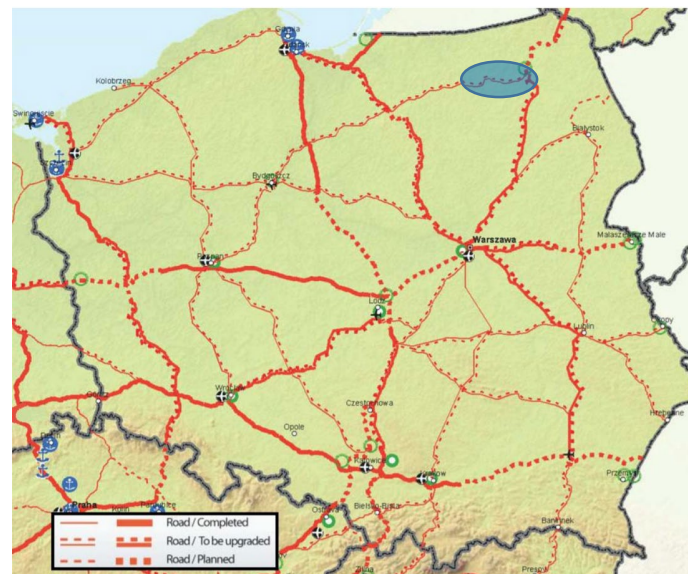
- 2010r. - Wskazanie do szczegółowych analiz 7 z 41 analizowanych wariantów.
- 2012r. - Opracowanie (STEŚ II) wraz z raportem oddziaływania na środowisko.
- 2013r.- Wstrzymanie prac projektowych ze względu na brak finansowania.

Warianty analizowane na etapie STEŚ II nowego przebiegu DK16 2010-2013r.



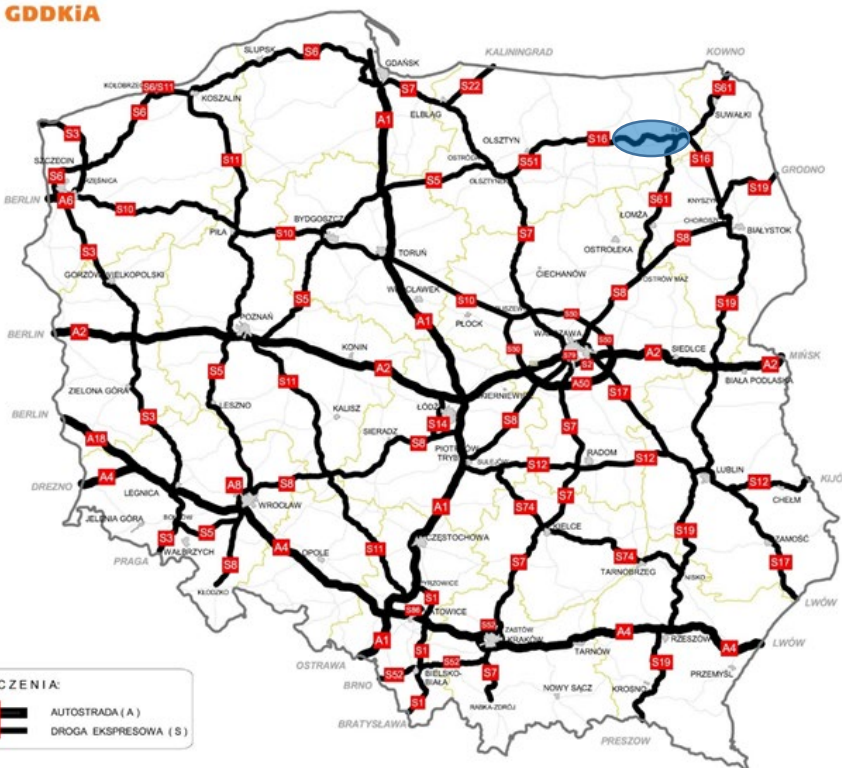
# Nowe regulacje prawne dotyczące realizacji DK16 w klasie S

Sieć TEN-T zgodnie z Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013r.



- 11.12.2013 r. - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013r. droga krajowa nr 16 została zaliczona do sieci TEN-T - sieć kompleksowa.

Układ autostrad i dróg ekspresowych w Polsce zgodnie z zmianą Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24.09.2019r.



- 13.11.2015 r. – Zmiana rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych - droga krajowa nr 16 została zaliczona do sieci dróg ekspresowych S16 Olsztyn - Ełk

# Wznowienie prac przygotowawczych

- 2017r.- Podjęcie decyzji o kontynuacji prac projektowych dla drogi nr 16 o parametrach S.

## Parametry techniczne

- klasa drogi: S (droga ekspresowa)
- liczba jezdni: 2x2
- 04.09.2017 r. - podpisanie umowy na prace projektowe z Konsorcjum firm Europrojekt Gdańsk S.A. oraz Wrocławskim Biurem Projektów Drosystem Sp. z o. o.

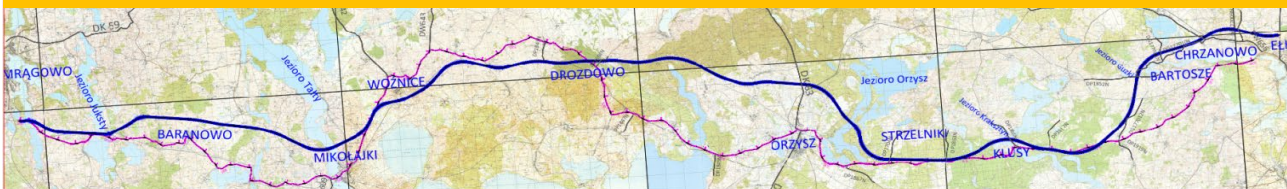
- Kontynuacja prac dla 3 wariantów analizowanych w latach 2010-2013:

Wariant A - przebieg według wariantu IV analizowanego na poprzednim etapie,

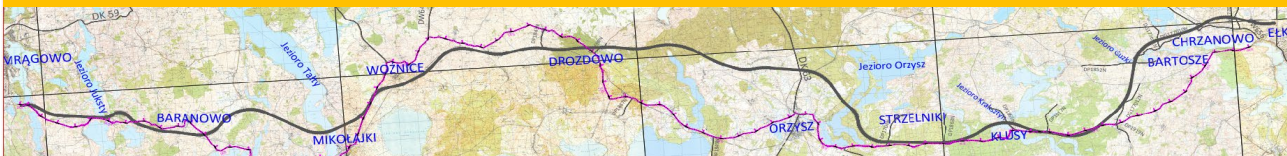
Wariant B - modyfikacja wariantu IV, w celu omińnięcia najcenniejszych zinventaryzowanych siedlisk żółwia błotnego,

Wariant C - przebieg według wariantu Ia analizowanego na poprzednim etapie, wariant omijający obszar Natura 2000 Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo.

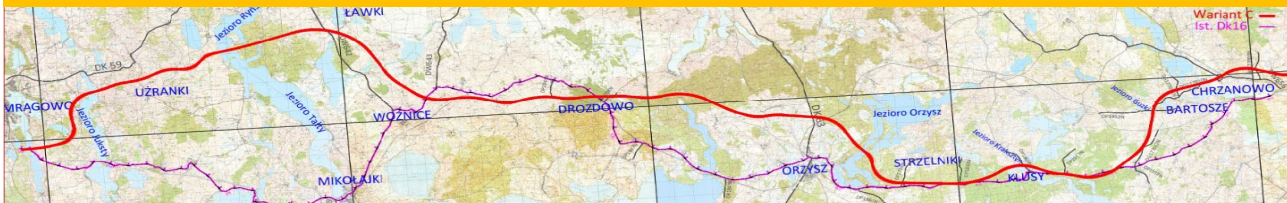
**A** dł. 77,0 km- Mrągowo- Baranowo (pn.) - Mikołajki- Woźnice - Orzysz (pn.)- Klusy - Chrzanowo- Ełk



**B** dł. 77,5 km- Mrągowo- Baranowo (pd.)- Mikołajki- Woźnice- Orzysz (pn.)- Klusy - Chrzanowo- Ełk

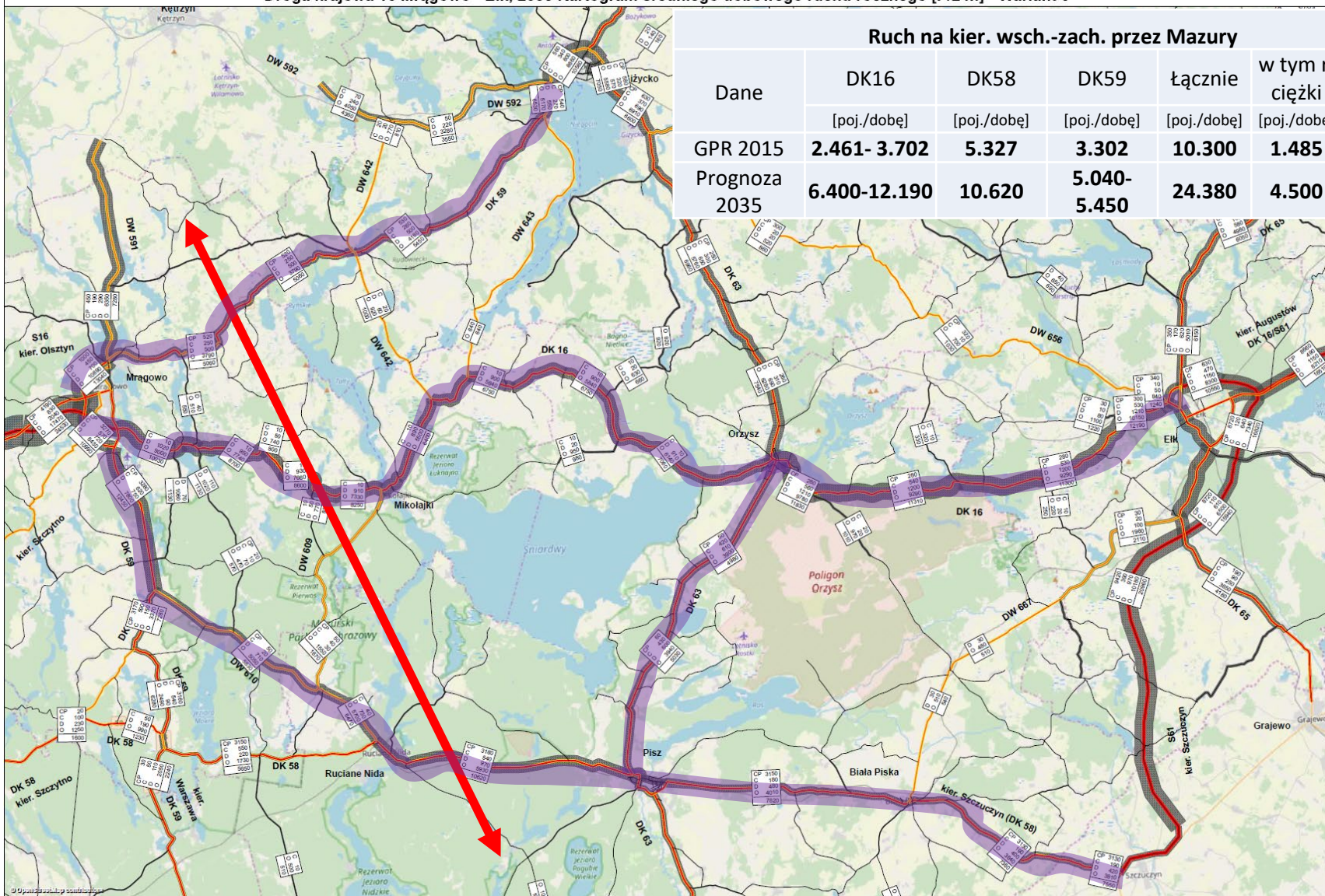


**C** dł. 79,5 km- Mrągowo- Uźranki- Mrówki- Ławki- Woźnice- Orzysz (pn.)- Klusy - Chrzanowo- Ełk



# Uwarunkowania ruchowe dla budowy drogi S16

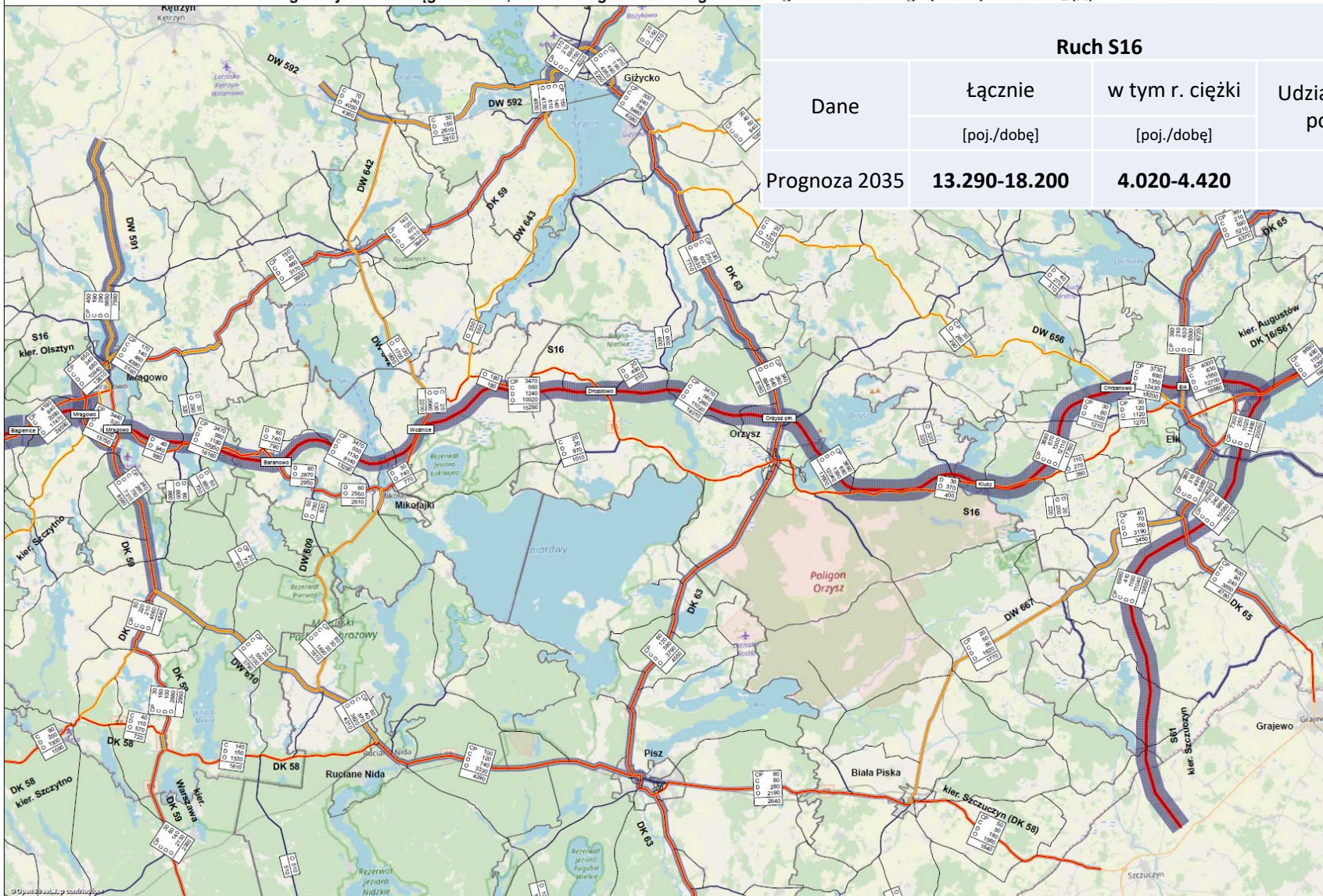
Droga krajowa 16 Mrągowo - Elk, 2035 Kartogram średniego dobowego ruchu rocznego [P/24h] - Wariant 0



Dane	Ruch na kier. wsch.-zach. przez Mazury				w tym r. ciężki [poj./dobę]	Udział w ruchu poj. ciężki
	DK16 [poj./dobę]	DK58 [poj./dobę]	DK59 [poj./dobę]	łącznie [poj./dobę]		
GPR 2015	2.461- 3.702	5.327	3.302	10.300	1.485	14%
Prognoza 2035	6.400-12.190	10.620	5.040-5.450	24.380	4.500	18%

# Uwarunkowania ruchowe dla budowy drogi S16

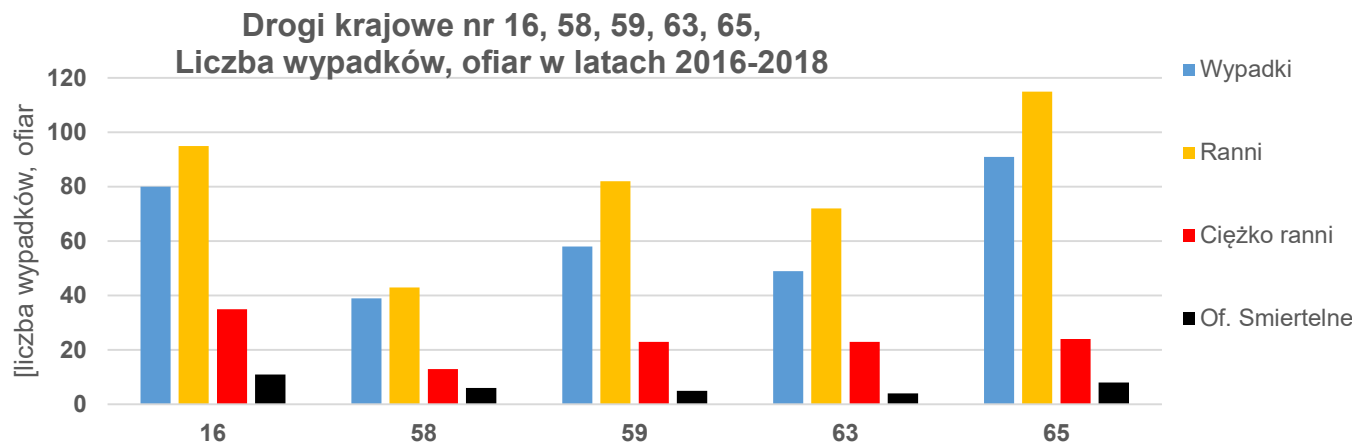
Droga krajowa 16 Mrągowo - Elk, 2035 Kartogram średniego dobowego ruchu rocznego [P/24h] - Wariant B(A)



Dane	Ruch S16		
	Łącznie [poj./dobę]	w tym r. ciężki [poj./dobę]	Udział w ruchu poj. cięż.
Prognoza 2035	<b>13.290-18.200</b>	<b>4.020-4.420</b>	<b>24%</b>



# Bezpieczeństwo ruchu drogowego w obszarze oddziaływania inwestycji- prognoza



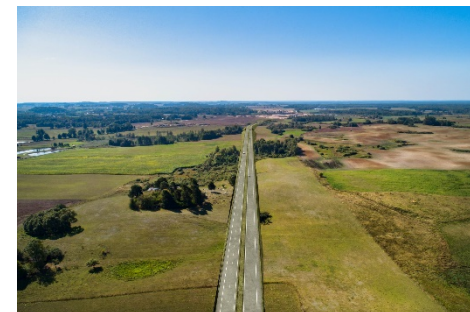
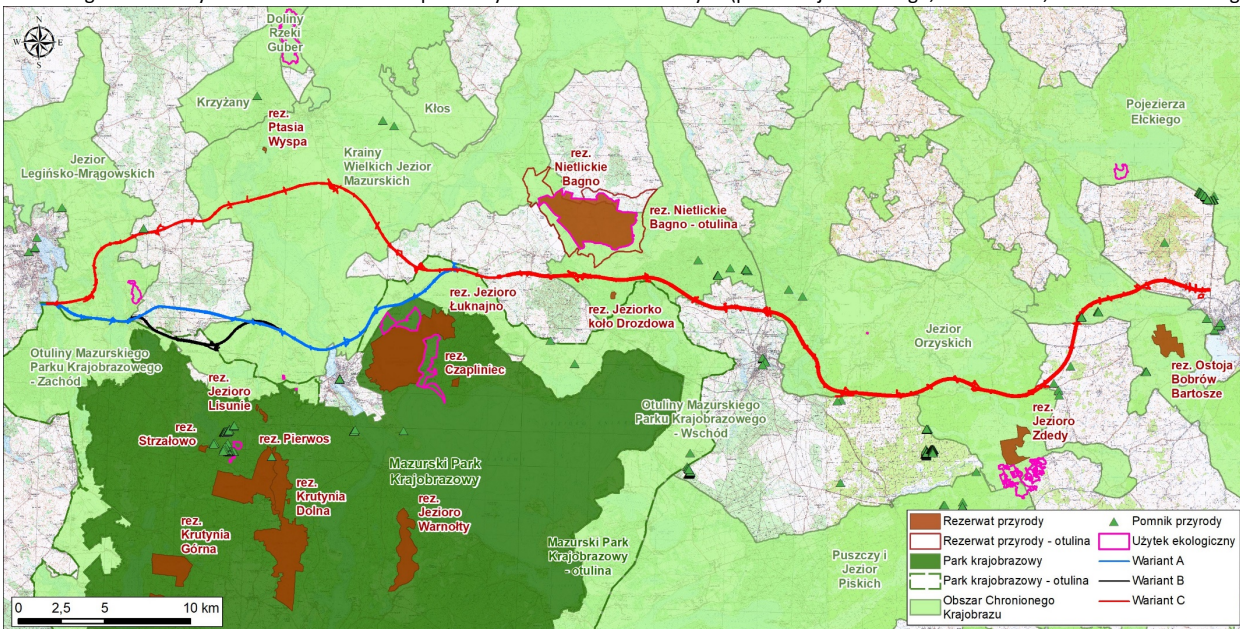
- w analizowanym obszarze w latach 2016- 2018 doszło do 759 wypadków, w których, 77 osób poniosło śmierć, a 901 odniosło obrażenia, koszty wypadków wyniosły 900 mln zł,
- największe zagrożenie liczone liczbą ofiar ciężko rannych i śmiertelnych występuje na drodze krajowej nr 16 (35 ofiar ciężko rannych, 11 śmiertelnych), koszt wypadków przekroczył 100 mln zł,
- największej liczby wypadków i ofiar prognozowana jest w przypadku pozostawienia istniejącej sieci drogowej bez przebudowy (wariant bezinwestycyjny),
- najmniejszej liczby wypadków i ofiar wystąpi w przypadku budowy drogi S16 według wariantów inwestycyjnych.

Zestawienie redukcji liczby wypadków i ofiar zgodnie z oceną wpływu budowy S16 na bezpieczeństwo ruchu drogowego

Wariant	Redukcja strat społecznych			
	Ilości wypadków	Ilości rannych	Ilości ofiar śmiertelnych	Kosztów wypadków
	(w wyp./ 25 lat)	(ofiar/ 25 lat)	(ofiar/ 25 lat)	(mln zł/25 lat)
W <sub>bezinwestycyjny</sub>	0	0	0	0
W <sub>inwestycyjny B (A)</sub>	681	1964	179	2921.2
W <sub>inwestycyjny C</sub>	680	1930	174	2864.9

# Uwarunkowania środowiskowe

Przebieg analizowanych wariantów S16 na tle pozostałych obszarów chronionych (parku krajobrazowego, rezerwatów, obszarów chronionego krajobrazu)



Przebieg analizowanych wariantów S16 na tle obszarów NATURA 2000



# Planowane węzły drogowe S16



**Wariant A** - Baranowo – Mikołajki – Woźnice – Drozdowo – Orzysz (DK63) – Strzelniki – Klusy – Chrzanowo

**Wariant B** – Baranowo – Mikołajki – Woźnice – Drozdowo – Orzysz (DK63) – Strzelniki – Klusy – Chrzanowo

**Wariant C** – Uźranki – Ławki – Woźnice – Drozdowo - Orzysz (DK63) – Strzelniki – Klusy – Chrzanowo



# Planowane węzły drogowe S16



**Wariant A** - Baranowo – Mikołajki – Woźnice – Drozdowo – Orzysz (DK63) – Strzelniki – Klusy – Chrzanowo

**Wariant B** – Baranowo – Mikołajki – Woźnice – Drozdowo – Orzysz (DK63) – Strzelniki – Klusy – Chrzanowo

**Wariant C** – Uźranki – Ławki – Woźnice – Drozdowo - Orzysz (DK63) – Strzelniki – Klusy – Chrzanowo

1:25.000



## Najdłuższe mosty

- nad jeziorem Juksty - dł. ok. 580 m (w wariancie C)
- nad jeziorem Tałty - dł. ok. 480 m (w wariantach A i B)
- nad jeziorem Ryńskie - dł. ok. 693m (w wariancie C)
- nad jeziorem Orzysz - dł. ok. 480 m (w wariantach A, B, C)

Wariant A, B- Wizualizacja most nad jeziorem Tałty



Wariant C- Wizualizacja most nad jeziorem Ryńskim



Wariant A,B, C- Wizualizacja most nad jeziorem Orzysz



Wszystkie mosty mogą być zrealizowane w konstrukcji belkowej. Nie przewiduje się budowy mostów o konstrukcji łukowej czy podwieszanej.

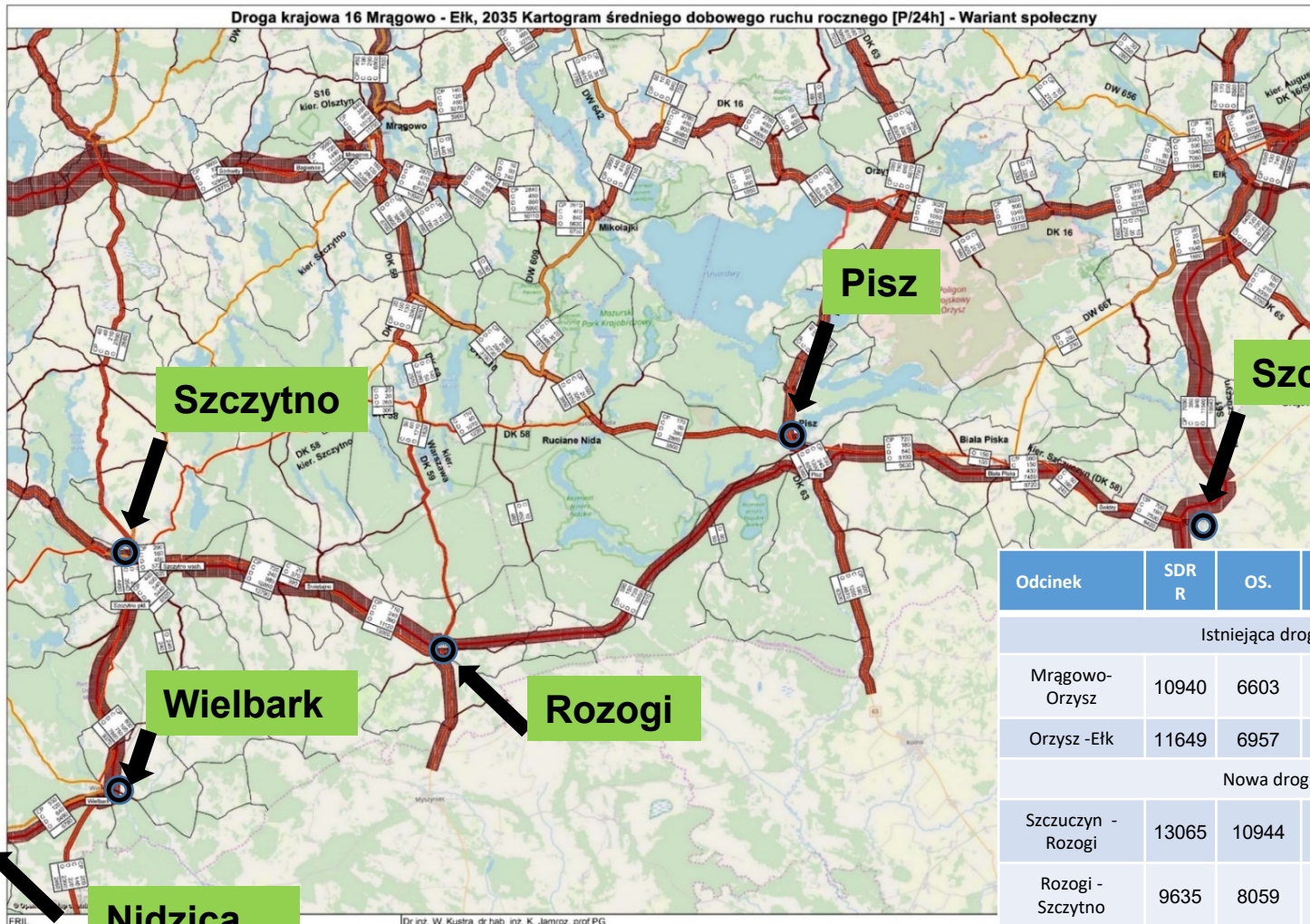
## Udział społeczeństwa w planowaniu trasy

**Stanowiska przedstawicieli:** samorządów, organizacji pozarządowych oraz mieszkańców przekazane Inwestorowi po spotkaniach informacyjnych, które odbyły się w kwietniu 2019r.:

- Negatywne opinie do realizacji drogi w zaproponowanych wariantach wyrazili:
  - Rada Miejska w Orzyszu, Wójt Gminy Mrągowo, Burmistrz Gminy Mikołajki.
  - Rada Miejska Ryn i Burmistrz Miasta Ryn (negatywna dla wariantu C),
- Ponadto wpłynęło ponad 100 protestów osób fizycznych (część protestów była podpisana przez pojedyncze osoby, niektóre przez kilkanaście lub kilkadziesiąt),
- Poparcie dla realizacji inwestycji wyraziło 17 samorządów i organizacji.
- **Badania ankietowe w Gminie Orzysz, w 2019 r.** Informacja ze strony urzędu miejskiego w Orzyszu <http://www.orzysz.pl/index.php?wiad=19785>
  - Liczba osób, która stwierdziła, że budowa S16 nie zagrazi środowisku - 67,8 %,
  - Liczba osób, która stwierdziła, że budowa S16 będzie miała korzystny wpływ na rozwój turystyczny gminy -73,3 %,
  - Liczba osób, która stwierdziła, że jest za przebiegiem drogi ekspresowej S16 przez teren gminy Orzysz - 74,6 %.
- W dniu 20.11.2019r. wpłynęła petycja Komitetu Ochrony Krajobrazu Ziemi Mrągowskiej oraz Komitetu Ochrony Ziemi Ryńskiej, z listami poparcia podpisanymi przez około 10.000 osób, z żądaniem:
  - rezygnacji z dalszych analiz budowy S16 w wariantcie C,
  - budowy drogi ekspresowej o przebiegu (S7) Nidzica - Wielbark - Szczytno - Rozogi - Pisz - Szczuczyn (S61),
  - budowy drogi krajowej nr 16, w rejonie istniejącego przebiegu, o parametrach dla klasy GP oraz przekroju 2+1.
- W dniu 13.03.2020r. wpłynęła petycja od: Greenpeace Polska, Stowarzyszenia na rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur SADYBA, Inicjatywy społecznej „Ratujmy Mazury”, z listami poparcia podpisanymi przez 26.270 osób, żądająca:
  - odstąpienia od dalszych prac nad analizowanymi wariantami S16,
  - przygotowania alternatywnego projektu, który wyeliminuje ruch tranzytowy z Mazur,
  - modernizacji i remontu istniejącej sieci drogowej przez Mazury.

# Analiza rozwiązań wskazanych w petycjach

Prognozowany ruch na sieci dróg w Regionie, w 2035r., w przypadku budowy drogi ekspresowej o przebiegu (S7) Nidzica - Wielbark - Szczytno - Rozogi - Pisz - Szczuczyn (S61) oraz dostosowania drogi krajowej nr 16 do parametrów GP.

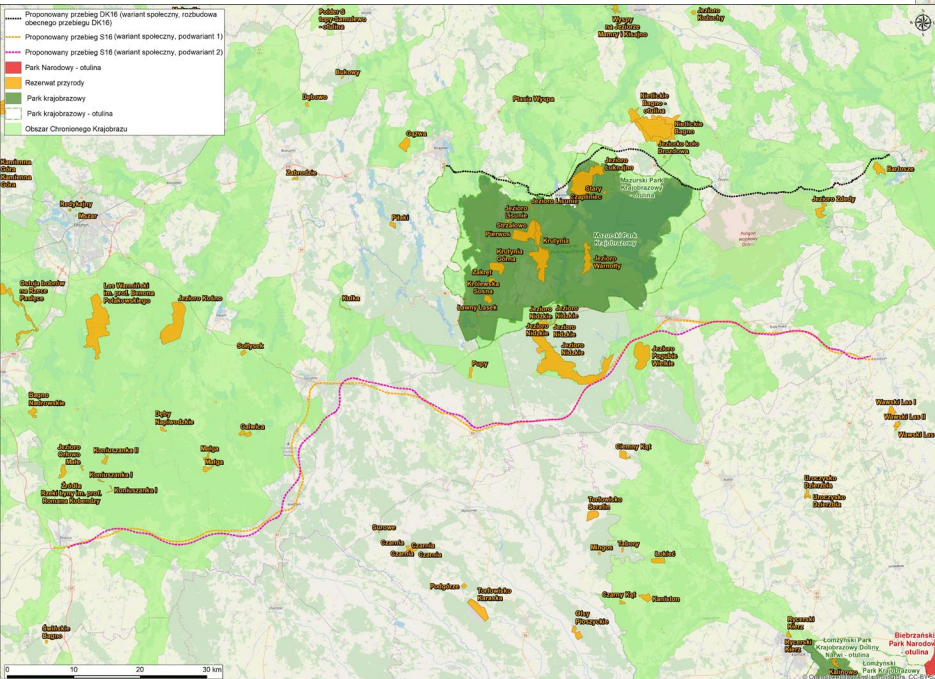
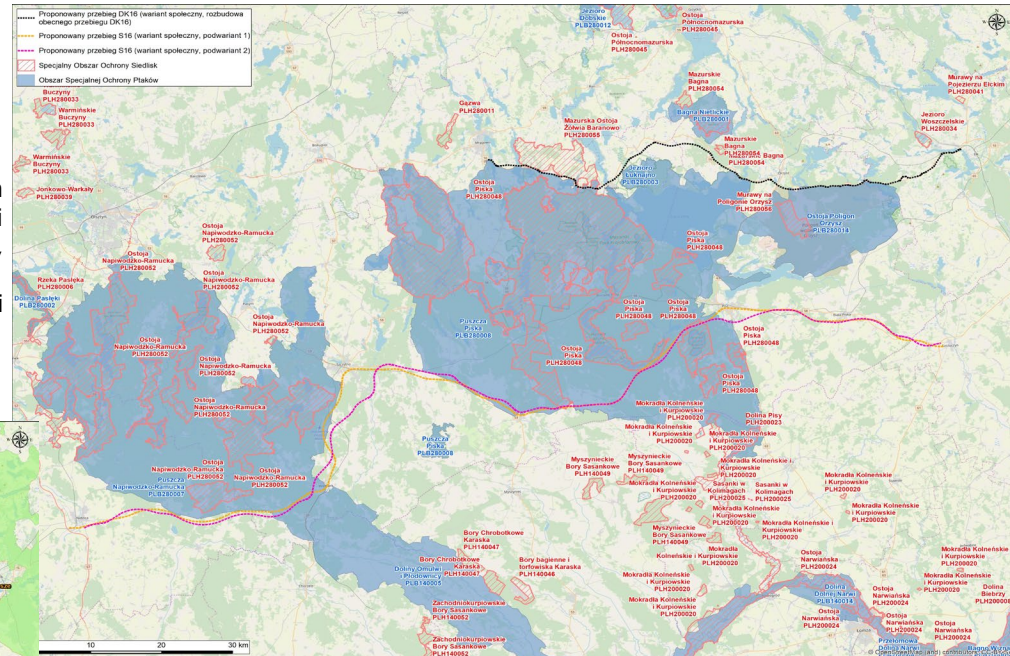


Odcinek	SDR R	OS.	D	C	CP	A
Istniejąca droga krajowa nr 16						
Mrągowo-Orzysz	10940	6603	872	466	2873	37
Orzysz -Elk	11649	6957	1043	502	3041	39
Nowa droga ekspresowa						
Szczuczyn - Rozogi	13065	10944	991	243	711	10
Rozogi - Szczytno	9635	8059	540	177	723	25

# Analiza rozwiązań wskazanych w petycjach

## Kolizje z obszarami Natura 2000.

- 1) Trasa przecina następujące obszary Natura 2000:
  - a. Ostoja Napiwodzko - Ramucka (PLH280052) dł. 10km
  - b. Puszcza Piska (PLB280008) (25km po granicy, 30km kolizja)
  - c. Ostoja Piska (PLH280048)
- 2) Budowa Ostoi Napiwodzko - Ramudzkiej będzie z trzech stron ograniczonymi drogami ekspresowymi co utrudni migrację i wymianę genetyczną w tym obszarze z terenami na północ, zachód i południe.
- 3) Budowa drogi klasy S na odcinku od Nidzicy do m. Rozogi wprowadza znaczną fragmentację korytarzy migracji.



## Kolizje z pozostałymi obszarami chronionymi

- 1) Trasa drogi ekspresowej Nidzica - Szczuczyn przechodzi w bezpośrednim sąsiedztwie lub może kolidować z rezerwatami Jezioro Nidzkie oraz Jezioro Pogubie Wielkie.
- 2) Na znacznych odcinkach trasa przecina Obszary Chronionego Krajobrazu.
- 3) W znacznie większym stopniu, w stosunku do analizowanych wariantów S16, ingeruje w kompleksy leśne (wariant jest dłuższy)
- 4) Brak jest szczegółowych danych przyrodniczych ale analiza zagospodarowania wykazuje, że na trasie jest szereg zbiorników, terenów podmokłych, które z pewnością stanowią siedliska i miejsca bytowania cennych gatunków zwierząt (podobnych składem do tych jakie są na trasie S16). Jednak z uwagi na długość przebiegu ingerencja będzie prawdopodobnie większa.



# Analiza rozwiązań wskazanych w petycjach

## Wnioski:

- Proponowany przebieg alternatywnej drogi ekspresowej w korytarzu Nidzica – Szczuczyn dł. 150km, na odcinku Nidzica- Rozogi dł. ok. 75 km dubluje już funkcjonujące albo będące w zaawansowanej fazie realizacji odcinki dróg S16 i S51. Nie ma uzasadnienia ruchowego dla budowy dodatkowego, równoległego do S16 odcinka drogi ekspresowej, co znalazło odzwierciedlenie w wykonanej dla trasy Nidzica-Szczuczyn prognozie ruchu. Każdy z wariantów S16 przenosi większy ruch niż przebieg Nidzica - Szczuczyn.
- Zgodnie z prognozą ruchu, po zmodernizowanej, zgodnie z propozycją wskazaną w petycjach, istniejącą DK16, będzie poruszało się 4 razy więcej samochodów ciężarowych w stosunku do trasy ekspresowej Nidzica - Szczuczyn, co mija się z celem inwestycji, tj. przeniesieniem ruchu ciężkiego na drogę ekspresową.
- Brak obsługi Olsztyna, największego ośrodka gospodarczego regionu, generującego największy ruch.
- Konflikty środowiskowe, tj. kolizje z obszarami Natura 2000 oraz innymi terenami chronionymi występują na znacznie większych obszarach w stosunku do kolizji wariantów S16, przy czym modernizacja istniejącej DK16, przebiegającej przez liczne obszary chronione, będzie bardzo trudna.
- Trasa Nidzica - Szczuczyn omija główną część Mazur, jednak z pewnością spowoduje protesty lokalnej społeczności. Wystąpi efekt NIMB (Not In My Backyard) czyli: „wszędzie, tylko nie na moim terenie”.
- Brak uzasadnienia ekonomicznego budowy drogi ekspresowej Nidzica - Szczuczyn o długości 150 km. Szacunkowy koszt realizacji S16, w wariantach A, B lub C wynosi, zależnie od wariantu, **od 3,4 mld zł do 3,8 mld zł**. Szacunkowy koszt realizacji odcinka drogi ekspresowej Nidzica- Szczuczyn (ok. 6,0 mld zł) oraz dostosowanie do klasy GP istniejącej DK16 (ok. 1 mld zł) wyniesie około **7 mld zł**, przy czym ruch ciężki nadal będzie obsługiwany przez istniejącą DK16.

## Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

ul. Wronia 53

00-874 Warszawa

tel. 22 375 88 88

e-mail: [kancelaria@gddkia.gov.pl](mailto:kancelaria@gddkia.gov.pl)

## Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie

al. Warszawska 89

10-083 Olsztyn

tel. 89 521 28 00

e-mail: [sekretariat\\_olsztyn@gddkia.gov.pl](mailto:sekretariat_olsztyn@gddkia.gov.pl)

[www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl)

[www.facebook.com](http://www.facebook.com)

[www.twitter.com/gddkia](http://www.twitter.com/gddkia)