

Mazurska Debata Drogowa - pytani i odpowiedzi do GDDKiA

Lp.	PYTANIE	ODPOWIEDŹ
1	Szanowni Państwo bardzo nam przykro , że nie pozwolono nam przedstawić pełnego stanowiska. To od 12 lat pokazuje jakość debaty w tej sprawie . Przez Mazury i Biebrzę ma być kanał tranzytowy z Via Baltica i Via Carpatia. . Dlatego też wnosimy o 2 rzeczy o strategiczną ocenę oddziaływania korytarza Knyszyn- Elk- Olsztyn, tak jak to miało miejsce w przypadku Rospudy, oraz o merytoryczną debatę nad przebiegiem korytarza komunikującego Via Karpatię i Baltica z Olsztynem. Nie róbcie z nas buntowników, którzy nie chcą rozwoju województwa , chcemy szerszego spojrzenia na korytarze transportowe w naszym regionie. Proszę o odniesienie się do naszych postulatów	Przeprowadzone analizy ruchu wykazały, że S16 na odcinku Elk-Knyszyn stanowi element korytarza transportowego łączącego kraje nadbałtyckie z południem Europy. Z powyższego powodu nie ma uzasadnienia przeprowadzanie oceny strategicznej dla korytarza Knyszyn-Elk-Olsztyn. W ramach opracowywanego studium techniczno- ekonomiczno- środowiskowego z elementami koncepcji programowej (STEŚ-R) dla odcinka S16 Mrągowo-Orzysz-Elk, zostały przeprowadzone analizy ruchu na lata 2025-2055. W powyższych analizach uwzględniona jest budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Elk- Knyszyn oraz budowa S19 "Via Carpatia". Prognoza wykazała, że odcinki Elk-Knyszyn oraz S-19 spowodują zmniejszenie ruchu ciężkiego na DK/S16 Olsztyn-Elk. Spowodowane to jest tym, że budowa S19 i S16 Elk- Knyszyn znacząco poprawi warunki ruchu na drogach ekspresowych S61 i S8. Znaczna część ruchu tranzytowego na kierunku Państwa Nadbałtyckie- Słowacja i Państwa Nadbałtycki- Czechi zostanie przejęta przez S19. Celem budowy odcinka S16 Elk- Knyszyn, dla którego opracowywane jest obecnie Studium Korytarzowe, jest połączenie S19 z S61, a co za tym idzie z państwami nadbałtyckimi (poprzez przejście Budzisko), a nie skomunikowanie Olsztyna z "Via Carpatia".
2	Co z mieszkańcami Drozdowa i wsi Pianki, będą przesiedlenia? Przez te wsie ma przebiega węzeł Drozdowo, a centralnie przez Pianki ma przebiegać S16 wg map udostępnionych na stronie GDDKiA. Co z zabytkami i cmentarzami wojennymi , które znajdują się na odcinku Mikołajki - Orzysz??	Według map zamieszczonych na stronie GDDKiA węzeł Drozdowo zlokalizowany jest na obszarze leśnym i nie koliduje z żadnymi zabudowaniami. W przedmiotowym rejonie przewidziane jest do wyburzenia jedno gospodarstwo we wsi Zastrużne. Natomiast jeżeli chodzi o wieś Pianki nie są przewidziane wyburzenia. Na stronie projektu http://S16.com.pl , pod rysunek przebiegu drogi dla obszaru wsi Pianki, omyłkowo został podłączony zły podkład mapowy. Arkusz został zmieniony. Za zaistniałą sytuację przepraszamy.
3	Jakie skrajnie Państwo proponujecie dla przejść gospodarczych – biorąc pod uwagę wymiary obecnego nowoczesnego sprzętu rolniczego	Minimalna dopuszczalna skrajnia dla dróg przebiegających pod projektowaną S16 będzie wynosiła 4,5 m.
4	Dlaczego nie można poprowadzić nowej drogi ekspresowej od południa Mazur na linii: Szczuczyn-Myszyniec-Wielbark-Nidzica. Tam droga ekspresowa dla tranzytu, a w linii S16 modernizacja DK16 poprzez obwodnice miejscowości. Na pewno nie budowanie wielkich estakad na środku jezior.	1. W latach 2007-2009 zostało przeanalizowane 41 wariantów możliwego nowego przebiegu drogi krajowej nr 16 wszystkie warianty mieściły się w pasie od Giżycka do Mikołajek- Orzysza. Ze względu na bardzo duże obszary Natura 2000 po stronie północnej od Giżycka m. in. Puszczy Boreckiej, Ostoi Warmińskiej, Ostoi Północno-Mazurskiej oraz na południe od Mikołajek Puszczy Piskiej, Ostoi Poligon Orzysz czy Mazurskiego Parku Krajobrazowego nie były analizowane w tamtym czasie inne warianty jako nie uzasadnione środowiskowo, ekonomicznie i ruchowo. 2. Zgodnie z pomiarami GPR2015 ruch na przejściu granicznym w Budzisku wynosił 8545poj. dobę z czego 5071 poj. dobę (łącznie w obu kierunkach) stanowiły pojazdy ciężarowe z naczepami. Ruch ciężarowy na pozostałych przejściach granicznych Goldap, Ogrodniki czy Kuźnica Białostocka jest nie wielki. Głównymi celami podróży dla 5071 poj. ciężarowych jest Polska i Niemcy (ruch związany z wymianą gospodarczą Państw Nadbałtyckich z Polska i Niemcami). Mniej ważnymi kierunkami dla ruchu z Budziska, ale również istotnymi jest kierunek na Czechi i Słowacje (związany z wymianą handlową Państw Nadbałtyckich z krajami położonymi na południe od Polski). Szacuje się, że w 2015r. na 5071 poj. ciężarowych na dobę około 2000 stanowił ruch Budzisko- Niemcy. Nawet gdyby założyć, że cały ruch pójdzie nową drogą ekspresową przez województwo Warmińsko- Mazurskie jest to zbyt mały ruch, aby uzasadnić budowę nowej drogi! 3. W tym samym czasie ruch ciężarowy przez Mazury wyłącznie po drogach krajowych dk59 Mrągowo- Giżycko, dk58 Ruciane Nida- Pisz oraz 16 Mrągowo-Orzysz wynosił 1485poj. dobę! 4. Ponadto obecnie jedną z największych inwestycji kolejowych na terenie Polski stanowi budowa Rail Baltica- tzn. połączenia kolejowego Państw Nadbałtycki z Warszawą i włączenia tego połączenia do trasy kolejowej Warszawa- Berlin czy Warszawa- Katowice- Wiedeń. Zgodnie z planami PKP PLK odcinek na terenie Polski ma powstać do 2027r. (na terenie państwa nadbałtyckich do 2025r.) maksymalna prędkość przejazdu ma wynieść 250km/h. Realizacja tej inwestycji może spowodować, że towarowy transport drogowy dla relacji Państwa Nadbałtyckie- Warszawa- Berlin lub Państwa Nadbałtyckie- Warszawa- Katowice- Wiedeń zostanie wyparty przez transport kolejowy i transport intermodalny (drogowo- kolejowy). 5. Podstawowym celem budowy S16 jest skanalizowanie ruchu przebiegającego na kierunku wschód- zachód przez Mazury. Budowa drogi nie tylko wpłynie na zmniejszenie ruchu na istniejącej dk16, ale również na dk 59 Mrągowo- Ryn- Giżycko oraz 58 Stare Kielonki-Ruciane Nida- Pisz. Odcinki te nie tylko przebiegają przez bardzo cenne przyrodniczo obszary Mazurskiego Parku Krajobrazowego, Puszczy Piskiej oraz Ostoi Piskiej ale również przez wiele miejscowości leżących wzdłuż tych dróg dla których również rosnący ruch coraz bardziej negatywnie oddziałuje. 6. Podstawowym problemem budowy drogi ekspresowej na kierunku Szczuczyn- Pisz- Szczytno- Nidzica (tzw. Mazuria) lub Stawiski- Kolno- Myszyniec- Nidzica jest to że nie przenoszą ruchu. W przypadku takiego przebiegu cały ruch związany z połączeniem Olsztyna, Mrągowo, Orzysz, Elku, Suwałk i tak pozostanie na istniejącej dk 16. Wykonane prognozy ruchu wskazują, że ruch po przebudowanej dk16, będzie wyższy niż nową drogą ekspresową. Ponadto taki przebieg jak Stawiski- Kolno- Nidzica byłby to równoległy przebieg do planowanej 80km bardziej na południe obwodnicy Warszawy, co dodatkowo potęguje brak uzasadnienie ruchowego i ekonomicznego. 7. Wariant przebiegu drogi ekspresowej Nidzica Pisz- Szczuczyn (Via Mazuria) został szczegółowo przeanalizowany w prezentacji GDDKiA na stronach 14-17. https://www.gddkia.gov.pl/frontend/web/userfiles/articles/m/mazurska-debata-drogowa-o-s16_38033/GDDKiA%20Olsztyn.pdf
5	Czy kiedykolwiek był brany pod uwagę wariant drogi poprowadzony poniżej całego WJM (np. Koło Pizsa), a w zamian wymodernizowanie lokalnych dróg m.in DK16?	
6	Czy GDDKiA rozważa alternatywę dla S16 w postaci Via Masurii?	
7	Jakie działania od 2007 roku podjęła GDDKiA w celu szukania alternatywy dla S16?	
8	Czy jakakolwiek instytucja lub gremium pracuje już nad możliwością przejazdów tranzytowych koleją?	Podstawowymi czynnikami wyboru sposobu transportu są dwa czynniki z jednej strony czas transportu, z drugiej koszt transportu. W celu rozwoju transportu intermodalnego (drogowo- kolejowego), konieczne jest spełnienie 3 warunków: 1. Infrastruktura- musi występować infrastruktura kolejowa o wysokich parametrach technicznych (czym wyższa prędkość przejazdu tym straty związane z załadunkiem i rozładunkiem pomiędzy transportem kolejowym, a drogowym mają mniejsze znaczenie). 2. Natężenie ruchu- na odcinku źródło- cel. Duże natężenie ruchu pojazdów ciężarowych przyczyniają się do skrócenia czasu oczekiwania na kolejny transport kolejowy, a co za tym idzie skracają się cały czas podróży, pozwala to na większą elastyczność, lepsze zapełnienie transportu kolejowego, a co za tym idzie umożliwia lepszą ofertę przewozową przewoźników kolejowych. 3. Odległość- czym większa odległość na którą odbywa się podróż, tym większa korzyść czasowa, mniejsze straty czasu związane z przeładunkiem pomiędzy transportem drogowym, a kolejowym. Obecnie jedną z największych inwestycji kolejowych na terenie Polski stanowi budowa Rail Baltica- tzn. połączenia kolejowego Państw Nadbałtycki z Warszawą i włączenia tego połączenia do trasy kolejowej Warszawa- Berlin czy Warszawa- Katowice- Wiedeń. Zgodnie z planami PKP PLK odcinek na terenie Polski ma powstać do 2027 r. (na terenie państwa nadbałtyckich do 2025 r.) maksymalna prędkość przejazdu ma wynieść 250 km/h. Realizacja tej inwestycji może spowodować, że towarowy transport drogowy dla relacji Państwa Nadbałtyckie- Warszawa- Berlin lub Państwa Nadbałtyckie- Warszawa- Katowice- Wiedeń zostanie wyparty przez transport kolejowy i transport intermodalny (drogowo- kolejowy).
9	Szymon Spandel Pytanie do GDDKiA : 1. Dlaczego wykonywana aktualnie STEŚ z elementami KP, procedowana jest w formie drogi jednojezdniowej? 2. Proszę o informację jakiej jest zaawansowanie prac projektowych nad STEŚ i elementami KP? 3. Kiedy planowane jest zakończenie prac nad STEŚ i elementami KP?	Wykonywany aktualnie STEŚ-R jest dla przekroju dwujezdniowego 2x2. Zgodnie z opracowanymi "Analizami ruchu" oraz "Analizą ustalenia liczby pasów ruchu i szerokości przekroju poprzecznego" wykonanych w ramach podpisanej umowy na STEŚ-R, jako optymalny przekrój zarówno w pierwszym etapie jak i w etapie docelowym został wskazany przekrój 2x2 (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu w każdym kierunku) i dla takiego przekroju jest wykonywany STEŚ-R. Obecnie trwa weryfikacja Zamawiającego opracowanego STEŚ-R i materiałów do decyzji środowiskowej. W III kw. 2020r. planowane jest złożenie wniosku o udzielenie decyzji środowiskowej. Elementy koncepcji programowej wraz z dokumentacją geologiczną powstaną w ciągu 1,5 roku od momenty ostateczności decyzji środowiskowej. Budowa od momentu uzyskania finansowania ok. 5lat (przetarg, projekt budowlany, budowa).
10	Dlaczego na planowanej Inwestycji muszą zniknąć całe wsie , tzn. bliskość inwestycji spowoduje opuszczanie tych miejscowości. Np. wieś Lepaki wielkie w 70% będzie pod negatywnym działaniem S16.	Nie przewiduje się rozbiórki żadnej zabudowy wsi Lepaki Wielkie. Dla całej inwestycji S16 (ok. 80km) przewiduje się tylko od 4-8 wyburzeń budynków mieszkalnych w zależności od wariantu. Inwestor jest zobowiązany do zachowania wszystkich norm m. in w tym celu w rejonie wsi Lepaki Wielkie przewidywana jest budowa ekranu akustycznego w celu ograniczenia hałasu.
11	Czy GDDKiA planuje po wybudowaniu S16 budowę alternatywnej trasy w standardzie DK w północnej części województwa Warmińsko-Mazurskiego po trasie: Suwałki-Giżycko-Bartoszyce-Elbląg?	Podstawowym celem budowy S16 Mrągowo- Orzysz-Elk jest skanalizowanie całego ruchu drogowego przebiegającego przez Mazury na kierunku wschód- zachód w jedną trasę drogową o parametrach drogi ekspresowej. Biorąc pod uwagę prognozowane natężenie ruchu na S16 nie ma uzasadnienia budowa drugiej równoległej trasy Suwałki-Giżycko-Bartoszyce-Elbląg w tak bliskiej odległości.
12	Czy GDDKiA przewiduje (na kiedy?) przedłużenie szlaku wschód-> zachód, czyli po obwodnicy Olsztyna dalej przez Ostródę do Grudziąda	Od Olsztyna do Ostródy komunikacja zapewniona jest poprzez drogi S-51 Olsztyn-Olsztynek oraz S-7 Olsztynek-Ostróda(Ornowo). Odcinek S5 Ornowo- Wirwajdy dł. 3,4km jest w trakcie budowy. Odcinek S5 Ostróda (Wirwajdy) - Grudziądz dł. 150km jest na etapie przygotowywania studium korytarzowego. Odcinek nie posiada finansowania- termin realizacji nie został jeszcze ustalony.

13	Jakie rozwiązania projektowe mają na celu minimalizowanie zagrożeń dla przyrody?	W celu minimalizacji zagrożeń dla przyrody m.in. przewidziana jest budowa szeregu przejść dla zwierząt o różnych parametrach oraz budowa wygrodzeń dla zwierząt nakierowujących na projektowane przejścia dla zwierząt. Zostanie wykonany system kanalizacji wyposażony w urządzenia podczyszczające. Obecna droga nie ma takich zabezpieczeń. Ponadto bardzo ważne z punktu widzenia przyrody, a często pomijane jest to że droga przejmie ruch nie tylko z dk16, ale również z dk58 Stare Kielbonki- Ruciane Nida- Pisz (od wielu lat ze względu na nienormatywne obiekty na dk16 większość ruch ciężkiego odbywa się drogami dk 59 i dk58 czy drogą wojewódzką 610, odcinki te nie tylko przebiegają przez środek Puszczy Piskiej, ale również przez obszar mazurskiego parku krajobrazowego.
14	Dlaczego wariant Północny C który w 2013 został odrzucony przez KOPI - GDDKiA jako najdroższy i najgorszy środowiskowo , wrócił teraz do rozważań ?	Na posiedzeniu KOPI nie został odrzucony wariant północny C. Na obecnym etapie prac zostały przeanalizowane, w takiej samej szczegółowości, warianty A i B -przebiegające na odcinku Mrągowo-Mikołajki najbliższej istniejącej dk16) i wariant C- przebiegający na północ od wariantów A i B.
15	- 17. Jakiej przyjęliście Państwo założenia natężenia ciężarowego ruchu tranzytowego na planowanej S16 i z jakich kierunków? 18. Jakiej są plany skomunikowania KWJM z lotniskiem w Szymanach i jak w te plany wpisuje się planowana S16?	17. W prezentacji (https://www.gddkia.gov.pl/frontend/web/userfiles/articles/m/mazurska-debata-drogowa-o-s16_38033/GDDKiA%20Olsztyn.pdf) strona 6-7 i 14 znajdują się informacje o prognozowanym ruchu przez Mazury. 18. Lotnisko w Szymanach obsługuje całe województwo Warmińsko- Mazurskie, podstawą jego funkcjonowania jest połączenie kolejowe z Olsztynem, a następnie poprzez S16 połączenie z KWJM.
16	Kiedy będą przeprowadzone konsultacje społeczne dla konkretnego wariantu? Bo trudno nazwać konsultacjami rozważanie 40 wariantów.	"Konsultacje społeczne" jako udział społeczeństwa w podejmowaniu decyzji został szczegółowo określony w Ustawie "o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko". Zgodnie z ww. ustawą udział społeczeństwa odbywa się w trakcie postępowania ws wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. We wniosku o wydanie decyzji środowiskowej zostanie wskazany wariant preferowany do realizacji oraz możliwe warianty alternatywne. Wariant preferowany do realizacji nie został jeszcze wybrany.
17	Ile do tej pory kosztowało opracowanie całej dokumentacji przygotowawczej	Od 2007r. tutejszy Oddział wydatkował na prace projektowe dla odcinka S16 Mrągowo-Orzysz-Elk kwotę 5,208 mln zł brutto, tj. na dokumentację projektową, analizy środowiskowe, inwentaryzacje przyrodnicze, badania geologiczne związane z przygotowaniem przedmiotowego odcinka do realizacji. Dla porównania zgodnie z opracowaną analizą ekonomiczną dla budowy S16 przesunięcie realizacji inwestycji o 5 lat z 2025r. na 2030r. przyniesie straty społeczeństwu w wysokości 1,7mld zł. Stanowi to średnio ok. 340mln zł rocznie (Straty określone są jako utracony zysk spowodowany skróceniem czasu przejazdu kierowców, zmniejszeniem emisji spalin, zmniejszeniem ilości wypadków- po wybudowaniu S16).
18	Żeby cała S16 spełniała parametry drogi ekspresowej niezbędna jest rozbudowa także około 30 km odcinka od Wójtowa do Biskupca oraz z Olsztyna na zachód. Czy koszty tej rozbudowy są uwzględnione i jakiej są wysokości?	Droga S16 budowana będzie na odcinku Olsztyn (S51)- Elk (S61). Szacunkowy koszt dobudowy drugiej jezdni na odcinku Olsztyn-Biskupiec wynosi 700mln zł. Jednocześnie należy pamiętać, że niezależnie czy powstanie odcinek S16 Mrągowo- Elk czy droga na odcinku Olsztyn- Elk będzie drogą ekspresową (S) czy drogą główną ruchu przyspieszonego (Gp) rosnący ruch pomiędzy miastami Olsztyn- Barczewo- Biskupiec- Mrągowo już uzasadnia dobudowę drugiej jezdni na przedmiotowym odcinku. Realizacja rozpocznie się niezwłocznie po zabezpieczeniu środków. Od Olsztyna na zachód (do 5-7) ruch prowadzony jest drogą S-51. Obecnie nie prowadzone są żadne prace przygotowawcze dla rozbudowy odcinka dk 16 Olsztyn-Ostróda.
19	1. żeby cała S16 spełniała parametry drogi ekspresowej niezbędna jest rozbudowa także około 30 km odcinka od Wójtowa do Biskupca oraz z Olsztyna na zachód. Czy koszty tej rozbudowy są uwzględnione i jakiej są wysokości? 2. Ile do tej pory kosztowało opracowanie całej dokumentacji przygotowawczej?	
20	Rafał Lewandowski Przedstawione podczas spotkań 3 warianty „budowy drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo–Orzysz–Elk” zasadniczo nie różnią się od propozycji sprzed ponad dekady. Przeanalizowano wówczas szczegółowo 41 wariantów, które w sporządzonym w czerwcu 2008 r. przez Pracownię Projektowo-Konsultingową Dróg i Mostów Dromos opracowaniu, w rozdziale „Porównanie wariantów w zakresie oddziaływań na elementy środowiska przyrodniczego” jednoznacznie podsumowano (str. 466): „Jak wykazało niniejsze opracowanie nie istnieje możliwość wyboru bezkolizyjnego przebiegu przyszłej drogi w analizowanych wariantach [...] 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. Bohatkiewicz (wersja 1.0 – 01. 2008 r.)], wyklucza poprowadzenie drogi przez dany obszar i nakazuje szukanie korytarza alternatywnego”	Z powodów wskazanych przez Pana analizy rozszerzono o kolejne warianty. W roku 2008 analizowanych były 16 wariantów możliwego przebiegu S16 z czego wszystkie kolidowały z dzisiejszym obszarem Natura 2000 "Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo". (patrz prezentacja GDDKiA: https://www.gddkia.gov.pl/frontend/web/userfiles/articles/m/mazurska-debata-drogowa-o-s16_38033/GDDKiA%20Olsztyn.pdf strona 3). Między innymi ze względu na przytoczony zapis w opracowaniu z 2008r. została podjęta decyzja o analizie kolejnych 25 wariantów w 2009r. (jednym z tych wariantów był wariant C). Natomiast wariant B powstał w 2017r. jako modyfikacja wariant A, która ominie najcenniejsze z inventaryzowane siedliska Żółwia błotnego na obszarze Natura 2000 Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo.
21	Czy była prowadzona analiza ewentualnej zmiany w ilości produkowanych spalin po wybudowaniu drogi w klasie s w stosunku do stanu jaki mamy obecnie? Czy ta ilość zmniejszy się, wzrośnie czy pozostanie na podobnym poziomie?	W raporcie oddziaływania na środowisko została obliczone ilościowe emisje spalin dla wszystkich wariantów inwestycyjnych oraz dla wariantu "0" polegającego na braku realizacji inwestycji. Ponadto w analizie ekonomicznej obliczone są koszty emisji spalin. Np. gdyby w 2025r. powstała droga ekspresowa S16 w wariantcie B w ciągu 20 lat szacunkowy zysk związany ze zmniejszeniem emisji spalin wynosi 930mln zł, natomiast w wariantcie C zysk wynosiłby- 701 mln zł.
22	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) ujmuje S16 Mrągowo-Orzysz-Elk jako zadanie „Poza limitem finansowym”. Czy i kiedy będą pieniądze na ten cel?	Przyznanie środków na realizację zadania uzależnione jest, między innymi, od zaawansowania prac przygotowawczych. W obecnej perspektywie finansowej zostały zabezpieczone środki na przygotowanie dokumentacji projektowej. Biorąc pod uwagę stan zaawansowania inwestycji nie ma możliwości jej realizacji w tej perspektywie finansowej. Program budowy dróg krajowych na kolejną perspektywę tzn. 2023-2030 jeszcze nie powstał.
23	Czyli jak w końcu skończymy debatę to będę 50 latkiem, to może lepiej "debatujemy" jak chcą Mikołajki to jako Wójt nie dożyje by się nią przejechać. A szkoda by było nie móc za życia doświadczyć przejazdu tą drogą. Czy niema jakiejś skróconej ścieżki by powstała szybciej ?	Dla wszystkich tego typu inwestycji drogowych jest taka sama procedura prawna/ścieżka przygotowania do realizacji inwestycji. Kluczowym etapem jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wariantu inwestycyjnego. Dalszy proces przygotowawczy nie rodzi większych problemów.
24	Pytanie do GDDKiA: Co z opłacalnością dk 16 jeśli nie da się przeprowadzić przebiegu Elk - Biebrza - Via Carpatia? Na jakim etapie jest połączenie Olsztyn - Iława - Grudziądz?	Na etapie studium korytarzowego jest inwestycja polegająca na budowie drogi ekspresowej S5 na odcinku Ostróda- Grudziądz. Brak budowy drogi ekspresowej łączącej S61 z S19 nie będzie miał znaczącego wpływu na budowę, natężenie ruchu czy opłacalność budowy S16 Mrągowo- Elk ze względu na dość dobre połączenie S61 z S19 poprzez istniejącą dk8 Augustów- Białystok oraz alternatywne połączenie poprzez dk65 Elk- Białystok. W ramach analizy ekonomicznej opracowana została analiza wrażliwości, badająca wpływ m.in. zmian ruchu czy wysokości nakładów inwestycyjnych na efektywność ekonomiczną inwestycji. Niezależnie od badanych negatywnych scenariuszy, inwestycja nadal pozostaje opłacalna ekonomicznie.
25	Dlaczego nie są analizowane alternatywy dla całej S16 pomimo, że w wytycznych Komisja Europejska wskazuje, że "przed przystąpieniem do zbadania czy plan lub przedsięwzięcie są niezbędne z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z interesu publicznego, należy wykazać brak rozwiązań alternatywnych."	W analizach wykazano, że budowa drogi S16, w korytarzu Mrągowo-Orzysz-Elk jest jedynym rozwiązaniem, które zaspokoi, w analizowanym okresie prognozy, potrzeby komunikacyjne regionu. "Inne rozwiązania, tj. np. modernizacja dk 16 nie zaspokoią potrzeb komunikacyjnych". Powyższe wnioski potwierdziła również przeprowadzona analiza zasadności realizacji drogi w alternatywnym korytarzu (Via Mazuria). Droga klasy S w korytarzu Nidzica-Szczytno-Pisz-Szczuczyn nie zbierze ruchu, w ilości uzasadniającej jej realizację
26	Dlaczego na odcinku Woźnice -Elk analizowany jest tylko jeden przebieg bez alternatywy?	Zgodnie z przepisami jako warianty traktowane są przebiegi tras, które mają wspólny początek i koniec. Wszystkie 3 analizowane warianty spełniają to kryterium. Pozostałe, analizowane we wcześniejszych fazach wariantowania, przebiegi na odcinku Woźnice-Elk zostały odrzucone. Analizy wykazały, że wspólny przebieg wariantów na przedmiotowym odcinku jest rozwiązaniem optymalnym. Wariantowane są natomiast, na ww. odcinku, rozwiązania techniczne poszczególnych wariantów.

27	1. Jak jest uzasadnienie ekonomiczne inwestycji – gdzie się można zapoznać z założeniami i wyliczeniami? 2. Jak będzie źródło finansowania planowej inwestycji? 3. Czy zostały oszacowane straty w branży turystycznej (największego „przemysłu” w KWJM) i na jakich założeniach dla poszczególnych gmin i miejscowości, przez które ma przebiegać planowana droga S16 (biorąc pod uwagę, że niektóre miejscowości utrzymują się głównie z turystyki) i czy zostało to ujęte w Państwa analizach i gdzie się można z nimi zapoznać? 4. Czy zostały oszacowane zyski – jakie i na jakich założeniach dla poszczególnych gmin i miejscowości, przez które ma przebiegać planowana droga S16 i gdzie się można z nimi zapoznać?	1. Analiza ekonomiczna wykonana dla 3 wariantów (A, B, C) wykazała, że wszystkie warianty są uzasadnione ekonomicznie tzn. wewnętrzna stopa zwrotu inwestycji jest wyższa niż 5%. Obecnie trwa wewnętrzna weryfikacja opracowanego STES-R Etap I. Po zakończeniu procedur wewnętrznych GDDKIA (posiedzeń Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych oraz Komisji Oceny Przedsięwzięć inwestycyjnych, analiza ekonomiczna będzie mogła, na życzenie, zostać udostępniona). Posiedzenie ZOPI odbędzie się po wprowadzeniu przez wykonawcę dokumentacji, w opracowaniach, korekt wynikających z uwag Oddziału GDDKIA w Olsztynie. Posiedzenia ZOPI i KOPI planowane są w III kwartale 2020r. 3.4. Podstawą analizy ekonomicznej przeprowadzanej dla inwestycji drogowych są w głównej mierze oszczędności czasu użytkowników, oszczędności kosztów wypadków i kosztów emisji środowiska wynikające z pracy przewozowej związanej z funkcjonowaniem z nową drogą. Budowa drogi S16 Olsztyn – Elk znajduje się w Programie Budowy Dróg Krajowych 2014-2023 (z perspektywą do 2025) w załączniku nr 1 „Lista zadań inwestycyjnych, które mogą być realizowane w ramach Programu” na pozycji 145 (poza limitem finansowym). Obecnie budowa S16 nie ma zapewnionego finansowania w związku z powyższym nie jest znane źródło finansowania budowy. Opracowywana dokumentacja projektowa jest finansowana z Budżetu Państwa. ☒
28	15. Jak przyjęliście Państwo założenia natężenia ruchu lokalnego na planowanej S16? 16. Jak przyjęliście Państwo założenia natężenia ruchu turystycznego na planowanej S16 i z jakich kierunków? 17. Jak przyjęliście Państwo założenia natężenia ciężarowego ruchu tranzytowego na planowanej S16 i z jakich kierunków? 18. Jak są plany skomunikowania KWJM z Lotniskiem w Szymanach i jak w te plany wpisuje się planowana S16? 19. Czy zostały wykonane analizy jakiego będzie natężenie ruchu na planowanej S16 po zakończeniu realizacji Via Baltica, Via Carpatia i północnej obwodnicy Warszawy oraz CPK? 20. Czy plany budowy dróg są skoordynowane z programem rozwoju dróg kolejowych i jak to wpływa na analizy natężenia ruchu? 21. Jak są plany remontów i modernizacji dróg lokalnych na terenie KWJM (wojewódzkich, powiatowych i gminnych) w kontekście planów budowy S16? Jakiego szacunkowo środka mogą być na to przeznaczone i w jakim okresie?	15. 16. 17. 18. Odp. udzielona w pkt. 28 19. odp. udzielona w pkt 54-55 20. Nie są skoordynowane. Brak wiedzy na temat przyszłej oferty transportu kolejowego po wybudowaniu np. Rail Baltica zarówno pod względem kosztów jak i czasu przejazdu, czasu rozładunku, załadunku ilości i długości postojów nie możliwe jest dokonanie szczegółowych analiz dotyczących zmian w udziale transportu drogowego, względem kolejowego. Nie mniej istotnie duże prawdopodobieństwo, że w przypadku budowy Rail Baltica część transportu towarowego w szczególności na trasie Budzisko- Niemcy zostanie przejęta przez transport Kolejowy lub transport intermodalny (drogowo- kolejowy). 21. Za plany modernizacji dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych odpowiadają zarządcy tych dróg .
29	5. Czy w analizach środowiskowych został uwzględniony również okres budowy S16 (który potrwa kilka lat) i jaki to będzie miało wpływ na środowisko (np. na szlaki migracyjne) – biorąc pod uwagę, że budowa obejmie dużo większy obszar (drogi dojazdowe, techniczne itd.) niż sama planowana droga? 6. W związku z tym, jeżeli dobrze zrozumieliśmy, analiza środowiskowa jest zakończona lub na ukończeniu - czy możecie Państwo nas poinformować czy na proponowanych przebiegach S16 lub w sąsiedztwie znajdują się „siedliska i gatunki priorytetowe” biorąc pod uwagę również obszar budowy? 7. Czy państwa zdaniem planowana inwestycja zagraża lub nie obszarom prawnie chronionym i jeżeli tak to którym?	5. Tak, raport oddziaływania środowisko uwzględni oddziaływanie w fazie realizacji inwestycji, w tym również na szlaki migracji zwierząt. W raporcie założono taką zajętość terenu, w której mieszczą się również drogi dojazdowe (docelowo) oraz drogi technologiczne (niezbędne do obsługi budowy) i taka szerokość terenu poddana została analizie oddziaływania na środowisko. 6. Tak znajdują się. 7. Opracowany raport oddziaływania na środowisko wykazał znaczące negatywne oddziaływanie wariant A na obszar Natura 2000 Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo.
30	8. Jakiego znaczenia w Państwa analizach mają Obszary Chronionego Krajobrazu? 9. Jak Państwo interpretujecie i jaką stosujecie wykładnię do sformułowania o znaczącym negatywnym oddziaływaniu na środowisko, o którym jest mowa w prawie unijnym i krajowym? 10. Dlaczego nie są analizowane alternatywy dla całej S16 pomimo, że w wytycznych Komisja Europejska wskazuje, że "przed przystąpieniem do zbadania czy plan lub przedsięwzięcie są niezbędne z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z interesu publicznego, należy wykazać brak rozwiązań alternatywnych." 11. Czy analizujecie Państwo koncepcję „Via Masuria” albo proponowane przez Sadybę tzw. „Obwodnicę KWJM” lub ruch rozproszony (po remontach i modernizacji obecnej sieci drogowej) jako alternatywy do całej S16? 12. Dlaczego na odcinku Wońnice - Elk analizowany jest tylko jeden przebieg bez alternatywy?	8. W raporcie oddziaływania na środowisko dokonano oceny oddziaływania na Obszary Chronionego Krajobrazu pod kątem naruszenia zakazów w nich występujących, zgodnie z aktami prawnymi, które powołują każdy z tych OChK. 9. Ocenę oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 przeprowadzono zgodnie z Wytycznymi metodycznymi Komisji Europejskiej dotyczącymi przepisów Artykułu 6(3) i (4) Dyrektywy Siedliskowej 92/43/EWG „Ocena planów i przedsięwzięć znacząco oddziałujących na obszary Natura 2000”. Ocenę dzieli się na fazy: • Faza 1: rozpoznanie – proces, w trakcie którego identyfikowane są prawdopodobne wpływy inwestycji na obszar Natura 2000 oraz dokonywana jest analiza, czy przewidywane oddziaływanie mogą mieć znaczący wpływ na obszar. • Faza 2: ocena właściwa – ocena oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000 w odniesieniu do struktury obszaru, jego funkcji i celów ochrony. Jeśli występują negatywne oddziaływanie dodatkowo ocenia się potencjalne środki łagodzące. • Faza 3: ocena rozwiązań alternatywnych – proces, w trakcie którego analizowane są alternatywne warianty osiągnięcia celów przedsięwzięcia pozwalające na uniknięcie znaczącego negatywnego wpływu na obszar Natura 2000. • Faza 4: ocena w przypadku, gdy brak jest rozwiązań alternatywnych i utrzymują się znaczące negatywne oddziaływanie – ocena środków kompensujących w przypadku, gdy w świetle koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego uznaje się, że przedsięwzięcie powinno być realizowane. 10. 11. 12 Odp. udzielona w pkt 10-13 oraz 43-44.
31	13. Jakiego Państwo zakładacie przy realizacji S16 przez jeden z najcenniejszych obszarów przyrodniczych w kraju – np. normy hałasu? Zwracamy uwagę, że turyści nie przyjeżdżają do KWJM, żeby odpoczywać w dopuszczalnych normach hałasu – to mogą zrobić u siebie np. w Warszawie nad Wisłą przy moście Łazienkowski.	Kwestie norm hałasu reguluje Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2007 nr 120 poz. 826) , które jest podstawą projektowania zabezpieczeń akustycznych. Zastosowanie środków minimalizujących w postaci ekranów akustycznych zapewni dotrzymanie standardów jakości w środowisku w zakresie klimatu akustycznego.
32	Jakiego Państwo zakładacie przy realizacji S16 przez jeden z najcenniejszych obszarów przyrodniczych w kraju – np. normy hałasu?	
33	Izabela Lota Badanie w gminie Orzysz miały formę jedynie ankiety internetowej, w której każdy mógł zgłaszać dowolną ilość razy. Czy na tej podstawie GDDKIA ocenia poparcie społeczne dla inwestycji?	GDDKIA nie była inicjatorem przeprowadzenia ww. ankiety. Ankieta została przeprowadzona przez władze gminy, która kilka miesięcy wcześniej negatywnie opowiedziały się w sprawie realizacji analizowanych wariantów. Badanie nie jest jedynym źródłem oceny opinii społeczeństwa. Tutejszy Oddział był inicjatorem wyłącznie badań ankietowych wykonanych przez firmę PBS DGA w Mikołajkach w 2008 r. z których wynikało, że zdecydowana większość (83%) mieszkańców Mikołajek i okolic akceptuje projekt budowy drogi uwzględniający przejście przez Jezioro Tałty na wysokości wsi Kolonia Mikołajki. ☒
34	Tyle mówi się o Elku a dlaczego nie mówi się o Suwałkach?	
35	Dlaczego nie zaproszono do tej debaty mieszkańców Suwalszczyzny? Przecież my jesteśmy dokładnie tak samo odcięci od zachodniej Polski jak mieszkańcy Elku.	Zaproszenie zostało skierowane do wszystkich zainteresowanych inwestycją. Jednakże ze względu na ograniczone czas na debatę nie było możliwości udzielenia głosu wszystkim zainteresowanym budową tej drogi.
36	Czy zostały wykonane analizy jakiego będzie natężenie ruchu na planowanej S16 po zakończeniu realizacji Via Baltica, Via Carpatia i obwodnicy Warszawy oraz CPL?	
37	Jakiego będzie natężenie ruchu na planowanej S16 po zakończeniu realizacji Via Carpatia i Via Baltica i obwodnicy Warszawy oraz CPL ?	Aktualne prognozy ruchu którymi dysponujemy dla budowy S16 Mrągowo- Orzysz-Elk bazują na modelu ruchu opracowanym w 2018r. W związku z powyższym nie uwzględniają dużej obwodnicy Warszawy oraz Centralnego Portu Komunikacyjnego.
38	Czy analizy ruchu realizowane dla projektu S16 na odcinku Elk - Mrągowo uwzględniły istnienie CKP i Dużej Obwodnicy Warszawy?	
39	PYTANIE: A transport kolejowy? Czy były rozmowy z PKP odnośnie otwarcia odcinka Mrągowo-Mikołajki-Orzysz???	GDDKIA nie prowadziła rozmów z PKP PLK na temat otwarcia odcinka Mrągowo-Orzysz dla ruchu pociągów. Z informacji uzyskanych z PKP PLK na dzień dzisiejszy stan techniczny linii kolejowej na tym odcinku uniemożliwia prowadzenie ruchu pociągów.
40	Czy udostępni Państwo retransmisję debaty?	Debata została opublikowana na Facebooku: https://www.facebook.com/gddkia/videos/335521010770533/

41	Pozostaje pytanie jakie środki GDDKiA zamierza przeznaczyć na modernizację dróg lokalnych na Mazurach, takich które faktycznie służą mieszkańcom i turystom.	Odp. Została udzielona w trakcie debaty: https://www.facebook.com/gddkia/videos/335521010770533/
42	dla tranzytu z Litwy to droga dokąd? do Niemiec? przecież będzie via ballta i autostrada a2 na tranzyt do Niemiec/ Więc nie bardzo wiem tranzyt dokąd? nad morze? przecież Litwa ma port w Klaipėdie i nie potrzebuje do gdańska	
43	PYTANIE: Jak zostanie rozwiązany problem bezpośredniego zanieczyszczenia z drogi S16 do zbiorników wodnych? Jak zostanie zabezpieczona przeciwko wycieku olejów, wypadków i innych katastrof np. z cysternami przewożącymi niebezpieczne substancje. Pytanie kieruję do Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad [GDDKiA]	
44	powtórzę jako użytkownik tej drogi nie obchodzi mnie wariant jaki ma powstać, ale interesuje mnie termin oddania drogi gdyż kursuję tą drogą w miarę często	
45	Jakie są plany skomunikowania KWJM z lotniskiem w Szymanach i jak w te plany wpisuje się w planowaną inwestycję.	
46	Jakie jest uzasadnienie ekonomiczne inwestycji – gdzie się można zapoznać z założeniami i wyliczeniami	
47	Dlaczego odcinek drogi ekspresowej od Olsztyna/Ostródy do A1 ma oznaczenie S5, a nie S16? I czy jest planowana północne obejście Olsztyna?	
48	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad [GDDKiA] twierdzi, że bierze pod uwagę głosy strony społecznej. Pojawiła się koncepcja alternatywna, Ryn mówi o lepszych lokalizacjach, Giżycko że chce drogi u siebie. Jak to się ma do deklaracji dyrekcji, że zaraz odbędzie się zespół opiniowania projektów inwestycyjnych ?	
49	Dlaczego pomijane są te niewygodne pytania o brak wykonania oceny strategicznej dla S16 na całym jej przebiegu?	
50	Dlaczego nie zlokalizowano drogi wzdłuż linii kolejowej Mikołajki- Orzysz- Elk? Wydaje się najmniej szkodliwa dla środowiska. Most przez jezioro Orzysz wydaje się być absurdalny.	
51	Tomasz Stańczak: czy jst, biznes, mieszkańcy i ekolodzy mogą łącznie zaproponować taki jeden wariant który będzie akceptowalny przez wszystkich ww. na całej długości ?	
52	1. Jakie branże mają uzyskać możliwość rozwoju dzięki S16?	
53	Dlaczego pomimo pierwszych wniosków, że należy szukać innej drogi przez Mazury (wszystkie 40 wariantów) ponownie wybrane zostały trzy z nich?	
54	Czy S16 połączy się z S19 w okolicach Elku?	
55	Czy brano pod uwagę możliwość połączenia S16 z węzłem Elk - Południe budowanej Via Baltica (S61), bo w chwili obecnej wariant biegnie północą. W takiej sytuacji mielibyśmy połączenie S16, s61 oraz s19 (Via Carpatia). Deklaracja łańcucha mówi ołączeniu Via Carpatia z Via Baltica właśnie w pobliżu Elku. Proszę, by nie zapominać o tym, że s16 ma łączyć m.in. Elk z Olsztynem. Sam remont dk16 niewiele znaczy w poprawie rozwoju gospodarczego, bezpieczeństwa czy rozwoju turystyki.	
56	Główny cel nowej drogi to tranzyt z Pribałtyki. Zapewne w ramach uzgodnień z UE. Dlaczego nie skorzystać z gotowych dróg A7 i E28 do Braniewa?	
57	Szanowni Państwo, czy brane były pod uwagę straty w obszarze dziedzictwa kulturowego: na trasie znajdują się cenne obiekty architektoniczne, w tym cmentarze czy kościoły? Na realizacji inwestycji ucierpi Muzeum Michała Kajki - symbolicznej postaci dla regionu? Droga przebiegać będzie w odległości 1 km od domu poety?	