



## Ława. Warianty społeczne ekspresowej „piątki” - wyrzucą do kosza? Tomasz Kiejstut Dąbrowski odpowiada inwestorowi

data aktualizacji: 2023.08.21



**Z jeszcze ciepłego - opublikowanego w sierpniu tego roku raportu podsumowującego przeprowadzone w naszym województwie konsultacje społeczne w sprawie budowy S5 dowiadujemy się, jakie jest stanowisko inwestora w sprawie zgłoszonych przez Tomasza Kiejstuta Dąbrowskiego wariantów społecznych tej "eski" - W1A i W1B.**

Przypomnijmy: mieszkaniec walczy o to, aby przyszła "piątka" pobiegła blisko naszego miasta - tak, aby stała się obwodnicą Ławy. **"Nadrzędnym celem wariantów W1A i W1B jest umożliwienie powstania węzła IŁAWA WSCHÓD, absolutnie kluczowego z punktu widzenia strategicznego interesu miasta"**, podkreślał Tomasz Kiejstut Dąbrowski w swoich wcześniejszych wypowiedziach.

Ze wspomnianego "Raportu z działań informacyjnych" dowiadujemy się o bardzo krytycznym stosunku inwestora, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, do wariantów W1A i W1B. Co prawda autorzy odnotowują społeczne poparcie ("Postulat pojawił się w 696 ankietach" - piszą w raporcie), ale jednocześnie - podając stanowisko GDDKiA - informują: **"W dalszych pracach projektowych, analizowany będzie na przedmiotowym odcinku wyłącznie wariant W1"** i dalej: **"Warianty zaproponowane we wniosku pod względem technicznym, ekonomicznym,**

*środowiskowym i społecznym są gorsze od wariantu W1".*

~~galeriaspc~~8591~~

Poniżej odnosi się do tego autor i promotor wariantów społecznych, Tomasz Kiejstut Dąbrowski.

**Odnosząc się do raportu firmy „Trakt” z przeprowadzonych konsultacji społecznych, należy zauważyć kilka rzeczy:**

**Dotąd nie opublikowano naszej petycji** podpisanej przez blisko 500 osób o włączenie do analiz wariantów społecznych W1A i W1B, choć GDDKiA ma taki obowiązek. Całkowicie pominięto mój aktywny udział podczas spotkania w Lubawie dnia 9 stycznia 2023 roku, pomimo że zadałem kilka bardzo istotnych pytań, między innymi o powody braku wariantu „szesnastkowego” już na samym początku korytarzowania. **Śmierdzi orwellowskim wymazywaniem niewygodnych treści.**

**Kolejna sprawa to jasne zadeklarowanie przez GDDKiA, że węzeł w Wirwajdach powstanie tylko i wyłącznie w wariantcie W2, a na pewno nie w wariantach W1 i W3.** To oczywista manipulacja obliczona na rozerwanie wspólnoty interesów gminy Ostróda i samorządów iławskich.

Specjaliści z „Traktu” biadolą nad wydłużeniem długości trasy o zaledwie 1 600 metrów w wariantcie W1A (przez nas preferowanym), gdy sami na etapie korytarzowania wydłużyli pierwotny przebieg wariantu W1 o ponad 5km! To się nazywa bezczelność.

**Pojawia się stwierdzenie o niemożliwości zmieszczenia W1A obok linii kolejowej, gdzie rzekomo jest za wąsko.** My to policzyliśmy (szczegóły na stronie FB „Obwodnica dla Iławy”). Najwęższa luka ma 70

metrów, a wyburzenia będzie wymagała tylko jedna hala magazynowa przy ul. Kolejowej w Rudzienicach. Dla porównania: dobiegająca końca budowa S16 przez Sorkwity bez żadnego trudu wcisnęła się w lukę 40-metrową obok linii kolejowej! Warto zwrócić uwagę, że suto opłacani tzw. „specjaliści” nie potrafili po pół roku ciężkiej pracy umysłowej wskazać nawet jednego adresu, który rzekomo nasz wariant skazywałby na rozbiórkę. **Zero konkretów!**

**Z braku poważnych argumentów poświęcono dwa kolejne, obszerne akapity na mierzenie kątów przecięcia naszego wariantu „eski” a to z DK16, a to z rzeką Podburzanką.** To są żałośnie nieistotne na tym etapie drobne niuanse techniczne. Troska projektantów o rezerwat na odcinku 200 metrów, podczas gdy drugą ręką narysowali gwałt na dolinie Drwęcy na odcinku 12 km, jest po prostu szczytem absurdu.

Kolejny argument jest także z kosmosu. Twórcy tego radosnego dokumentu z pełną odpowiedzialnością **stwierdzają, że podłoże gruntowe naszego wariantu biegnącego wzdłuż linii kolejowej, która przez 150 lat nie osiadła, jest na pewno gorsze niż wariantów biegnących po torfowiskach i terenach zalewowych** rzeki i żeby było śmieszniej, szczegółowo wyliczają procentowo, o ile rzekomo miałyby być to droższe. Bez żadnych badań, odwiertów, bez powołania się na jakikolwiek dokument, opracowanie! Tak po prostu. To nawet nie wymaga dalszego komentarza.

**Rezerwa terenowa gminy to podobno nic takiego, można ją po prostu dla urzędniczego widzimisię wyrzucić do kosza.** Polecamy jednak zajrzeć do studium korytarzowego dla S5 na s. 400. Wynika z tych zapisów,

że im więcej wykorzystania rezerw terenowych ze studiów uwarunkowań, tym więcej się zyskuje w punktacji kryteriów technicznych.

Dlaczego więc systematycznie pogarszano wariant W1 w tym zakresie, rysując linie znacznie bardziej inwazyjne i dla lasów okalających Iławę od południowego-zachodu i dla Wikielca? Ano pewnie dlatego, że ten wariant miał zostać utopiony.

**W następnym akapicie dostajecie Państwo czarno na białym ziszczenie się moich ostrzeżeń sprzed blisko 3 lat. Ostrzegałem, że godzenie się na W1 bez żadnego „ale” oznacza absolutny brak szans na węzeł wschodni.**

I o to manipulatorom z GDDKiA chodziło. Zrobić absolutnie wszystko, żeby warianty najbliżej Iławy były jak najmniej funkcjonalne i wywoływały konflikty społeczne.

„Trakt” dalej brnie w ten teatr niedorzeczności. Uważa, że położony w lesie na dystans od zabudowań, obok stadionu węzeł między Iławą i Wikielcem, proponowany przez nas, będzie bardziej inwazyjny od tego obok szkoły podstawowej na krętej, wąskiej i pagórkowatej drodze powiatowej. Chyba ci, którzy ten dokument sporządzali, nigdy w życiu w Wikielcu nie byli. Znowu pojawia się „troska” o przyrodę i przywoływanie „korytarzy ekologicznych” tyle, że my proponujemy węzeł w miejscu, gdzie lasu i tak już w większości nie ma, każdy, kto wyjeżdża z Wikielca w kierunku Iławy, na pewno doskonale to wie. Kwestia oświetlenia węzła i jego wpływu na środowisko jest do przeskoczenia, to nie jest problem pierwszorzędny na tym etapie. GDDKiA nie ma problemu z projektowaniem węzła w bezpośrednim sąsiedztwie rezerwatu Łuknajno na S16.

## **Zarzuca się nam większą kolizję z terenami leśnymi.**

Tu część racji. W liczbach bezwzględnych minimalnie więcej należałoby wyciąć lasów w W1A niż w W1. Rzecz jednak dotyczy jakości tych lasów, ich znaczenia przyrodniczego. GDDKiA proponuje rżnięcie rozległych kompleksów, przez sam ich środek, tam, gdzie są bagna i siedliska cennej fauny i flory. Nasz wariant wymaga poświęcenia w większości lasków gospodarczych - kilku, kilkunastohektarowych. To kolosalna różnica.

## **Pojawia się też zarzut, że nie wykonaliśmy**

**szczegółowego raportu środowiskowego**, że nie ma szczegółów geometrii trasy i oszacowania w związku z tym późniejszej ingerencji w okalającą infrastrukturę i w związku z tym nie mamy prawa podnosić takich postulatów. Z łatwością odbijamy ten zarzut. GDDKiA też tego nie zrobiła, a to jej obowiązek, a nie nasz. Nie wykonała tam żadnych badań. Z góry założyła, że się nie da, a przecież na samym wstępie nie wahała się rysować nawet conceptów z mostem nad Jeziorakiem.

**Zwróćcie jeszcze uwagę, że w owym raporcie GDDKiA jest zaskakująco przychylna wobec wniosków dotyczących W2 i W3**, a wszystkie te, które dotyczą W1 czy pochodzą z miasta Łława, czy od nas, po prostu odrzuca na zasadzie: „Nie, bo nie”.

## **Wnioski płynące z lektury tego dokumentu nie są**

**optymistyczne**. Mamy do czynienia z działaniami poza merytoryką i zimną kalkulacją techniczną. Realizowane są prywatne interesy wąskiej grupy pod patronatem dyrektora generalnego GDDKiA z Rożentala, który robi absolutnie wszystko, by zrealizowano wariant W2. Od samego początku, kiedy tylko objął to stanowisko, czyli od 2018 roku, steruje ręcznie tym procesem, wywierając bezprawne

naciski na swoich podwładnych w olsztyńskim GDDKiA, łamiąc przy tym zapisy dotyczące konfliktu interesów. Było mu mało ronda obok rodzinnej wsi za 14 milionów, teraz jego idée fixe jest poprowadzenie tam drogi ekspresowej za 7 miliardów. Ma rozmach.

## **Tylko czy my jako społeczeństwo powinniśmy mu dalej na to pozwalać?**

Opinia: Tomasz Kiejstut Dąbrowski.

***Takie "warianty społeczne" proponuje Tomasz Kiejstut Dąbrowski.***



Źródło:

<https://www.infolawa.pl/aktualnosci/item/71775-ilawa-warianty-spoeczne-ekspresowej-piatki-wyrzuca-do-kosza-tomasz-kiejstut-dabrowski-odpowiada-inwestorowi>