

Szanowny Pan
mgr inż. Mirosław Nicewicz
Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

Znak: AP(P)-0717-76/07

Data: 6.07.2007r.

Stanowisko Gminy Olsztyn w sprawie
wariantu przebiegu OBWODNICY

Droga Krajowa Nr 16 – wariant niebieski

W dotychczasowej korespondencji opiniującej warianty przebiegu OBWODNICY Gmina Olsztyn utrzymywała jednolite stanowisko odnośnie wyboru korytarza transportowego w wersji wariantu niebieskiego.

Wybór tego korytarza ma wieloletnią tradycję udokumentowaną w poprzednich opracowaniach koncepcyjnych przebiegu OBWODNICY oraz, w konsekwencji, w Studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Olsztyn i Gmin ościennych.

Kluczowe znaczenie w tej sprawie miało opracowanie "Studium możliwości obejścia Miasta Olsztyna na ciągach dróg międzyregionalnych nr 51, 16 i 53", wykonane przez Warmińsko – Mazurskie Biuro Planowania Przestrzennego w 1998r. Na podstawie ww. "Studium możliwości..." rezerwy terenów dla korytarza OBWODNICY wprowadzono do opracowań planistycznych prawa miejscowego (studia uwarunkowań i kierunków rozwoju zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego gmin). Jednocześnie tereny pozostające poza korytarzem OBWODNICY były konsekwentnie przeznaczane na inne funkcje. W przypadku Olsztyna proces ten dotyczył intensywnej urbanizacji dzielnicy JAROTY –SADY.

W ramach Programu Rozwoju Mieszkalnictwa dla miasta Olsztyna dzielnica JAROTY – SADY stanowi jedyny obszar, na którym skoncentrowano wszystkie programy rozbudowy infrastruktury i komunikacji oraz umieszczono odpowiednie środki w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym miasta Olsztyna. Wybór tego kierunku działań inwestycyj-

nych miasta dla zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych jest podyktowany faktem, że na tym terenie wybudowano ciągi infrastruktury złożone z prowadzonych równolegle głównych kolektorów sanitarnych 400÷500 i deszczowych 800÷1400, a także zrealizowano odpowiedni układ komunikacyjny miasta.

Wejście w obszar dzielnicy JAROTY-SADY wariantu czerwonego OBWODNICY spowoduje konieczność zmiany priorytetów działań inwestycyjnych na inne tereny mieszkaniowe – PIECZEWO II, które nie posiadają żadnej infrastruktury technicznej i komunikacyjnej. Oznacza to dla miasta Olsztyna zawieszenie programu budownictwa mieszkaniowego na okres co najmniej trzech lat oraz znaczne ograniczenie rezerw rozwojowych miasta.

Trasa wariantu czerwonego, prowadzonego w południowej części miasta, oprócz omówionej wyżej kolizji bezpośredniej, dodatkowo na odcinku około 3800 m. przebiega równolegle do terenów już zainwestowanych lub przewidzianych do zainwestowania. Bezpośrednio w korytarzu tej trasy w chwili obecnej na terenie gminy Stawiguda jest realizowana zabudowa jednorodzinna i wielorodzinna przy drodze wojewódzkiej 598.

Na całym ww. odcinku realizacja OBWODNICY spowodowałaby konieczność wykonania przedsięwzięć z zakresu ochrony przed oddziaływaniem ruchu komunikacyjnego na sąsiednią zabudowę.

Trasa ta odcinałaby całą południową część miasta – SADY, JAROTY, PIECZEWO od bezpośrednio przyległych terenów leśnych i otoczenia Jeziora Bartążek. Tereny te stanowią naturalne zaplecze rekreacyjne południowych dzielnic mieszkaniowych Olsztyna, trwale wpisane w świadomość ich mieszkańców.

Technicznie wariant czerwony przekracza dolinę rzeki Łyny w jej najszerszym odcinku przy jednoczesnej największej deniwelacji terenu. Przejścia przez dolinę rzeki, a w tym terenów torfowiskowych, sięgają wielkości kilkuset metrów. Nie pozostaje to bez wpływu na koszt inwestycji jak i koszty w środowisku.

Dlatego wariant czerwony nie jest do zaakceptowania przez gminę Olsztyn. Podjęcie zamierzenia budowy OBWODNICY miało na celu zagwarantowanie rozwoju miasta a nie jego zahamowanie. Straty miasta w konkretnie wydanych kwotach na przygotowanie terenów pod zabudowę nie są jedynymi kosztami. Nakłady ponoszone przez mieszkańców na rozwój miasta mają charakter rachunków „ciągnionych” przekładających się na wydatki w szeregu dziedzinach w rozległej perspektywie czasowej. Wyżej wymienione straty miasta, a w tym także straty w środowisku dostatecznie dokumentują konieczność wyboru NIEBIESKIEGO wariantu przebiegu OBWODNICY.

Droga krajowa nr 51 – wariant fioletowy

W planach rozwoju miasta Olsztyna, w tym również w "Studium uwarunkowań i kierunków rozwoju zagospodarowania przestrzennego", przez szereg lat rezerwowano korytarz transportowy dla projektowanej OBWODNICY w większości pokrywający się z proponowanym wariantem fioletowym. W południowym odcinku od Drogi Krajowej Nr 16 do torów szlakowych PKP Olsztyn-Biskupiec przebieg OBWODNICY wprowadzono do planu zagospodarowania przestrzennego. Wariant fioletowy nieco odbiega od trasy

przyjętej w planie. Szczegółowe rozpoznanie techniczne przebiegu OBWODNICY pozwoli nam skorygować nasze plany. Również na dalszych odcinkach trasy, przebiegających po naszym terenie, przewidujemy podporządkowanie projektów planu zagospodarowania przestrzennego wybranej ostatecznie trasie. Dodatkowo informujemy, że z tego samego korytarza, równoległe do wariantu fioletowego OBWODNICY, zamierza skorzystać Spółka ENERGA dla poprowadzenia linii wysokiego napięcia 400kV.

Reasumując obydwie wzmiankowane w waszym piśmie i omówione powyżej warianty:

- **niebieski** w ciągu drogi krajowej nr 16
- **fioletowy** w ciągu drogi krajowej nr 51

w pełni akceptuję i polecam do ostatecznego przyjęcia.

Z poważaniem