

UNIwersytet WARMIŃSKO - MAZURSKI  
w *Olsztynie*



WYDZIAŁ NAUK EKONOMICZNYCH

**Katedra Ekonomiki Nieruchomości**

10 - 745 Olsztyn, ul. Oczapowskiego 4, pok. 317, tel. (089) 523 35 07, fax 523 44 63

---

**OPINIA DOTYCZĄCA KOSZTÓW REALIZACJI  
OBWODNICZY OLSZTYNA NA ODCINKU OD WĘZŁA  
W WÓJTOWIE DO WĘZŁA W SPRĘCOWIE**

*Wykonawca:*

***Dr inż. Dariusz Łaguna***

Olsztyn, marzec 2007

## 1. Cel i przedmiot opinii

Celem opinii jest określenie szacunkowych kosztów realizacji zadania inwestycyjnego polegającego na budowie fragmentu obwodnicy miasta Olsztyn na odcinku od projektowanego węzła w Wójtowie do projektowanego węzła w Spręcowie.

Przedmiotem badań są przede wszystkim dwa warianty proponowanego przebiegu obwodnicy Olsztyna:

- wariant I – przechodzący pomiędzy wsią Dywity a jeziorem Wadąg, zaproponowany przez firmę PROFIL, akceptowany przez Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie – wariant niezgodny ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dywity,
- wariant II – poprowadzony po wschodniej stronie jeziora Wadąg, zaproponowany przez Stowarzyszenie „Zielona Dolina”, pozytywnie zaopiniowany podczas debaty publicznej – zgodny z ustaleniami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dywity.

Dodatkowo w obliczeniach uwzględniono również pozostałe warianty powstałe w fazie prac projektowych (żółty, zielony, niebieski i czerwony) zaproponowane przez firmę PROFIL.

## 2. Charakterystyka poszczególnych wariantów:

### Wariant I

Jest to przebieg obwodnicy Olsztyna rekomendowany przez firmę PROFIL, powstały po przeanalizowaniu pozostałych wariantów, zaproponowanych w trakcie prac projektowych.

Przebieg: od projektowanego węzła przed wsią Wójtowo, dalej w kierunku wsi Zalbki i Słupy, następnie przecina tereny zabudowy i ogródków działkowych we wsi Dąg, dalej przez tereny projektowanej zabudowy pomiędzy wsią Dywity i Różnowo do projektowanego węzła około 2 km za wsią Dywity. Łączna długość ok. 15 km (w obliczeniach projektanci nie ujęli 6 km fragmentu drogi nr 51 od projektowanego węzła za Dywitami do Spręcowa).

Projektowany przebieg jest niezgodny z ustaleniami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dywity uchwalonego w lipcu 2006 r.

Proponowany wariant w niewielkim stopniu narusza istniejące tereny zabudowy (projekt powstał na podkładzie aktualnych zdjęć lotniczych), ale zupełnie nie uwzględnia terenów przeznaczonych pod zabudowę, ujętych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz stanu formalno – prawnego terenu. Na tym etapie należało również wykorzystać mapy ewidencyjne (własnościowe) oraz informacje o planach miejscowych (uchwalonych i w trakcie opracowywania). Brak takiego podejścia należy uznać za błąd w sztuce, którego w projektowaniu urbanistycznym nie można popełnić.

Przykładowo w okolicach wsi Zalbki, Słupy i Wadąg proponowana obwodnica przechodzi przez tereny istniejącej zabudowy mieszkaniowej. Jest to rejon najtrudniejszy do poprowadzenia obwodnicy ze względu na stosunkowo niewielką ilość miejsca pomiędzy jeziorem Wadąg a rzeką Wadąg (cały teren poddany silnej presji urbanizacyjnej). We wsi Dągi proponowany przebieg przechodzi w większości przez tereny ogrodów działkowych (co należy uznać za rozwiązanie dopuszczalne) i tereny zabudowy mieszkaniowej. Przechodzi również przez teren zarezerwowany pod inwestycję celu publicznego w postaci zespołu szkół z obiektami sportowymi. Idąc dalej w kierunku wsi Dywity proponowany przebieg

obwodnicy przechodzi przez 5-ciu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, całkowicie burząc przyjęte rozwiązania przestrzenne.

## **Wariant II**

Jest to projekt obwodnicy Olsztyna zaproponowany przez Stowarzyszenie „Zielona Dolina”, zgodny z polityką przestrzenną gminy Dywity ustaloną w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dywity. Projekt został również pozytywnie zaopiniowany w trakcie debaty publicznej z mieszkańcami gminy.

Przebieg: od projektowanego węzła przed wsią Wójtowo, dalej omijając od zachodu tereny wsi Nikielkowo w kierunku wsi Łęgajny, następnie omijając łukiem wieś Barczewko w kierunku zachodnim do projektowanego węzła w kierunku wsi Spręcowo. Łączna długość ok. 23 km.

Proponowany wariant nie narusza istniejących terenów zabudowy. Prawie na całej długości biegnie po terenach rolnych lub leśnych. Podkreślaną przez projektantów wadą tego rozwiązania jest zbytne oddalenie od granicy miasta Olsztyna. Tymczasem średnia odległość od granic miasta nie przekracza 10 km. Biorąc pod uwagę rozwojowe aspiracje Olsztyna granica ta mogłaby być przyszłą granicą OBSZARU METROPOLITALNEGO. To właśnie takie działania pozwoliłyby na rozpoczęcie poważnych prac związanych z wpisaniem obszaru miejskiego Olsztyna do grona 12 potencjalnych obszarów metropolitalnych opisanych w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (do tej pory Olsztyn nie został ujęty w tej grupie miast).

Taki przebieg obwodnicy to impuls rozwojowy dla terenów do tej pory zaniedbanych, takich jak północna część gminy Dywity, czy sąsiednich gmin Barczewo i Jeziorany.

### **3. Szacunkowe koszty realizacji poszczególnych wariantów.**

Szacunkowe koszty realizacji obwodnicy na odcinku północnym Olsztyna (od drogi nr 16 do drogi nr 51) ustalono na podstawie koncepcji przebiegu obwodnicy w różnych wariantach sporządzonej przez firmę PROFIL. Przyjęto założenie, że będzie to droga w klasie technicznej G (główna) o średnie szerokości pasa drogowego wynoszącej 50 m.

Na koszty realizacji obwodnicy składają się: koszty pozyskania terenów pod pas drogowy, koszty wypłaty odszkodowań i działań zabezpieczających (np. budowa ekranów), koszty prac budowlanych oraz koszty dodatkowe wynikające z utrudnień w trakcie budowy. Do kosztów realizacji obwodnicy nie zaliczono kosztów budowy skrzyżowań z drogami innej kategorii oraz kosztów budowy węzłów.

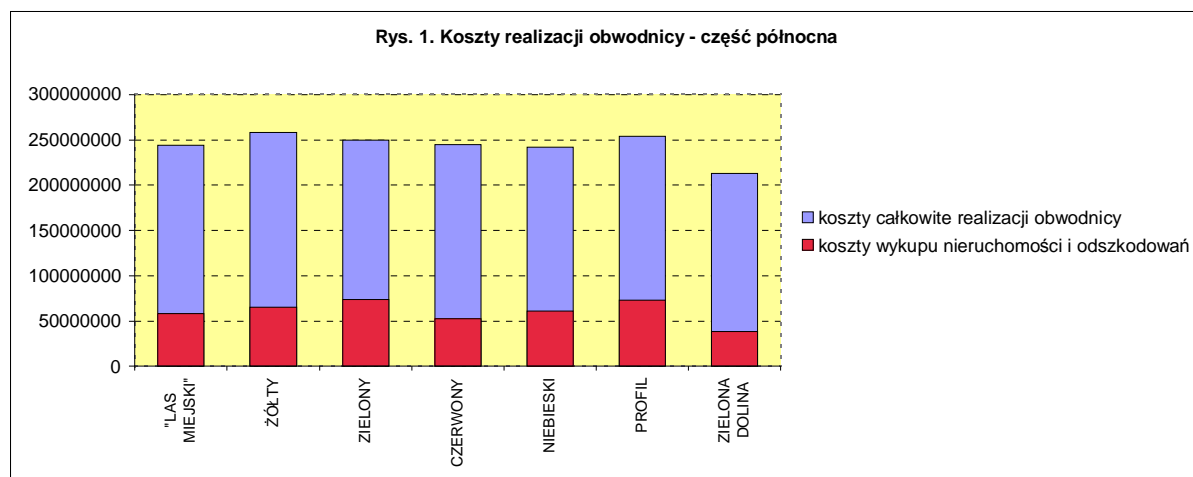
Koszty pozyskania terenów pod pas drogowy szacowano na podstawie prognozowanych średnich cen rynkowych gruntów na koniec roku 2006. Przyjęto założenie, że wszystkie tereny pozyskane zostaną w wyniku negocjacji, a podstawą odszkodowania będzie wartość rynkowa nieruchomości. W przypadku postępowań wywłaszczeniowych wysokość odszkodowań może wzrosnąć wielokrotnie w ramach realizacji konstytucyjnego prawa właściciela do **ślusznego odszkodowania** (art. 21 Konstytucji).

Koszty prac budowlanych oraz koszty działań zabezpieczających obliczono na podstawie przeciętnych cen na roboty tego typu uzyskanych w wyniku obserwowanych przetargów. Różnice wynikające ze specyfiki terenu uwzględniono w pozycji określonej jako dodatkowe koszty w trakcie budowy (trudne do przewidzenia na tym etapie projektu).

Szacunkowe koszty realizacji obwodnicy w dwóch opisywanych wariantach oraz w wariantach pośrednich pokazywanych przez firmę PROFIL podczas prac projektowych przedstawiono w tabeli 1 i na rysunku 1.

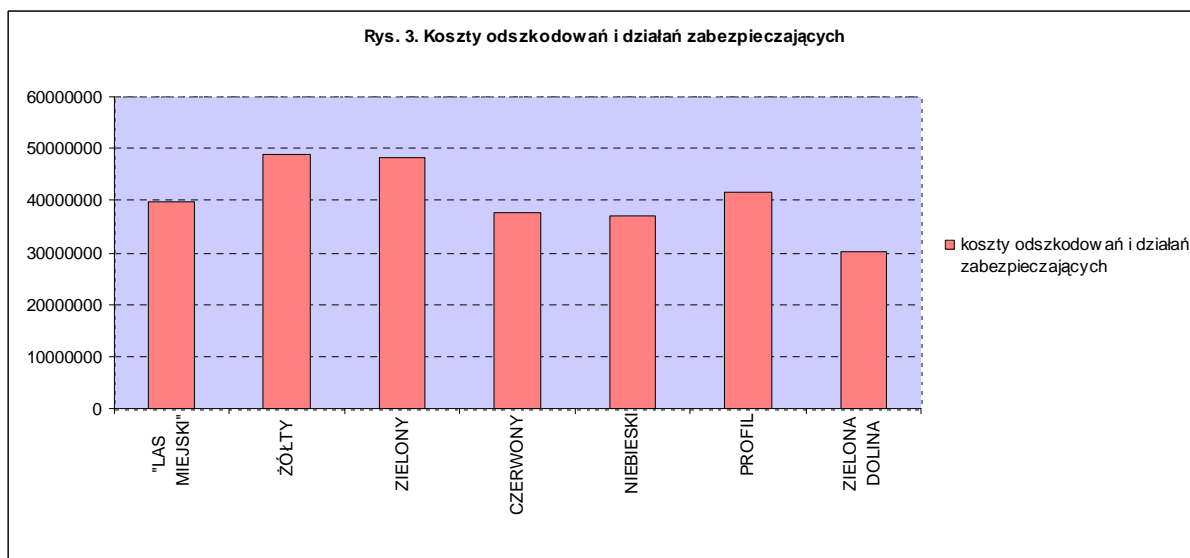
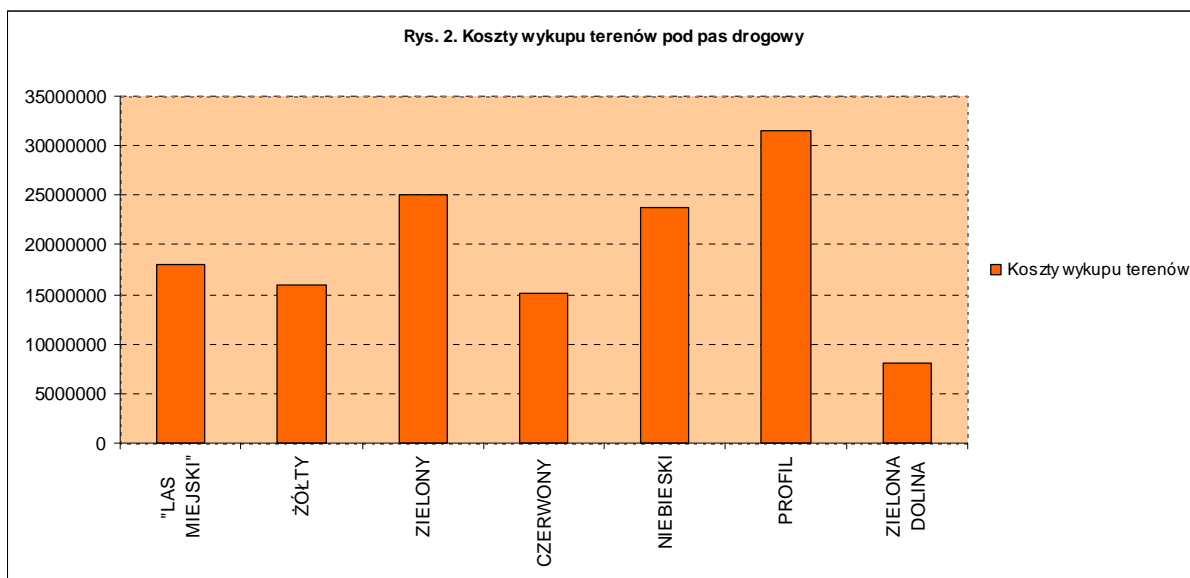
**Tabela 1.** Szacunkowe koszty realizacji obwodnicy Olsztyna - część północna

NAZWA WARIANTU	ŁĄCZNA DŁUGOŚĆ	KOSZTY WYKUPU TERENÓW	KOSZTY ODSZKODOWAŃ	KOSZTY BUDOWY DROGI	INNE	RAZEM
	m	pln	pln	pln	pln	pln
"LAS MIEJSKI"	20100	17975000	12000000	186030000	27904500	243909500
ŻÓŁTY	21500	15975000	20000000	193050000	28957500	257982500
ZIELONY	20500	25000000	22000000	175890000	26383500	249273500
CZERWONY	22000	15025000	9000000	191490000	28723500	244238500
NIEBIESKI	21000	23750000	10000000	180960000	27144000	241854000
<b>PROFIL</b>	21000	31500000	14400000	180960000	27144000	<b>254004000</b>
<b>ZIELONA DOLINA</b>	23000	8115000	4000000	174330000	26149500	<b>212594500</b>



Szacunkowe koszty realizacji obwodnicy najwyżej przedstawiają się w tzw. żółtym wariantcie, który funkcjonował na etapie prac projektowych (został przedstawiony gminom do konsultacji). Stosunkowo wysoki w tym wariantcie był udział kosztów związanych z wykupem terenów i odszkodowaniami w całości inwestycji (ok. 25%). Niewiele tańszy w realizacji może okazać się wariant ostateczny pokazany przez firmę PROFIL (łącznie około 254 mln zł). Należy podkreślić, że do kosztów tego wariantu dodano szacunkowe koszty przebudowy drogi nr 51 na odcinku od węzła za Dywitami do Spręcowa. W ten sposób obwodnica w tym wariantcie będzie miała łączną długość około 21 km (porównywalną z pozostałymi wariantami). Najniższe koszty prognozuje się dla wariantu zaproponowanego przez Stowarzyszenie Zielona Dolina – około 212 mln zł. Różnica wynika przede wszystkim ze znacznie mniejszych kosztów wykupu terenów, odszkodowań i działań zabezpieczających. Przykładowo w tym wariantcie na wykup terenów trzeba będzie przeznaczyć ok. 8 mln zł, a w wariantcie PROFILU ok. 32 mln zł.

Dodatkowo na rysunkach nr 2 i 3 przedstawiono szacunkowe koszty wykupu terenów pod pas drogowy oraz koszty ewentualnych odszkodowań i działań zabezpieczających w poszczególnych wariantach.



## Podsumowanie

- Zaproponowane dwie koncepcje przebiegu obwodnicy Olsztyna w części północnej znacząco różnią się pod względem skutków społeczno – gospodarczych, jakie wywołają w przestrzeni otaczającej miasto. Wariant I (PROFIL) przechodzi przez tereny poddane silnej presji urbanizacyjnej (zabudowane lub w trakcie zabudowy). Wariant „Zielona Dolina” oddalony jest od granic miasta średnio o 10 km, przechodząc przez tereny rolne jest rozwiązaniem perspektywicznym na najbliższe 20 lat.
- Jednym z głównych argumentów przemawiających za wyborem wariantu I (PROFIL) miałyby być fakt, że obwodnica będzie obsługiwała tereny zabudowy mieszkaniowej zlokalizowane na terenie gminy Dywity. Niestety argumentu tego nie potwierdzają badania urbanistyczne. Mieszkańcy tej części gminy nie są

zainteresowani podróżowaniem w kierunku wsi Wójtowo. Główny kierunek ich przemieszczania się stanowi centrum Olsztyna (podróż dom-praca-dom). Dlatego też ważniejsze jest usprawnienie ruchu na drogach rozchodzących się promieniście od centrum Olsztyna (w tym przypadku drogi powiatowe i droga nr 51).

- Wariant zaproponowany jako alternatywny z obejściem po stronie wschodniej jeziora Wadąg („Zielona Dolina”) jest wariantem perspektywicznym w kontekście rozpoczynającej się dyskusji o utworzeniu Obszaru Metropolitalnego Olsztyna (dyskusję należy podjąć jak najszybciej). Być może jest to wariant na wyrost, ale obwodnicy Olsztyna nie buduje się co 10 lat. Zmieniając tok rozumowania można postrzegać inwestycję w kategoriach nowego przebiegu drogi krajowej nr 51, co należy uznać za w pełni uzasadnione rozwiązanie.
- Wariant I (PROFIL) budzi protesty społeczne w gminie Dywity. Mieszkańcy, którzy tam zlokalizowali swoje „inwestycje życia” obawiają się znaczącego pogorszenia standardów zamieszkania w zabudowie podmiejskiej. Wariant alternatywny „Zielona Dolina” nie wchodzi na tereny zabudowy mieszkaniowej. Przebiega po terenach rolnych, co może stanowić impuls rozwojowy dla tych obszarów gminy Dywity i Barczewo. Zostało to potwierdzone w trakcie debaty publicznej z mieszkańcami gmin.
- Łączną długość każdego z wariantów należy liczyć od węzła w Wójtowie do węzła we wsi Spręcowo. Różnica długości obydwu wariantów jest niewielka. Wariant PROFILU jest krótszy o ok. 2 km (łączna długość tego wariantu to 21 km). Nie jest to różnica, która powodowałaby znaczący wzrost kosztów realizacji inwestycji
- Przeprowadzone prognozy kosztów realizacji inwestycji, zwłaszcza kosztów wykupu terenów i kosztów odszkodowań zdecydowanie przemawiają na korzyść obwodnicy poprowadzonej za jeziorem Wadąg. Wariant ten rozwiązuje również sprawę konfliktu społecznego na terenie gminy Dywity.
- Wariant I całkowicie dezorganizuje planowanie przestrzenne na terenie gminy przecinając 6 planów miejscowych. Tym samym uniemożliwia realizację jednego z podstawowych zadań gminy wynikających z ustawy o samorządzie gminnym, jakim jest troska o ład przestrzenny. Faktyczna szerokość pasa wyłączanego z zabudowy mieszkaniowej będzie wynosiła przy tej klasie drogi ok. 350 m (50 m na pas drogowy plus 150-cio metrowy pas z każdej strony, w którym przekroczone są normy drgań i hałasu). W tym pasie konieczna będzie wypłata odszkodowań dotychczasowym właścicielom nieruchomości.