

OBWODNICE OLSZTYNA W ASPEKCIE PRAWNYM, PLANISTYCZNYM I ZMIANY UŻYTKOWANIA ZIEMI

Sławomir Sobotka

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski

Streszczenie. W artykule opisano zmiany użytkowania gruntów w strefie podmiejskiej Olsztyna w wyniku planowanej budowy południowej obwodnicy miasta. Poruszono również kwestie dotyczące koncepcji przebiegu obwodnic oraz uchylenia decyzji środowiskowej dotyczącej obwodnicy północno-wschodniej miasta. W 2007 r. sporządzono raporty o oddziaływaniu na środowisko dwóch obwodnic Olsztyna. Jedną z nich to obwodnica północno-wschodnia (o długości 11,1 km), która planowo miała przebiegać przez gminy Dywity i Barczewo. Raport o oddziaływaniu na środowisko... 2007, który jej dotyczył, na skutek protestów został uchylony w 2012 r. przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie. Drugą z nich – obwodnica południowa (o długości 24,7 km) ma przebiegać przez obszar pięciu gmin: Barczewo, Purdę, Stawigudę i Gietrzwałd oraz Olsztyn. W 2013 r. wpisano ją do Załącznika nr 6 uchwały Rady Ministrów – Lista niektórych inwestycji polegających na budowie obwodnic na drogach krajowych realizowanych w nowej perspektywie finansowej UE 2014–2020. Według planów powinna zostać wybudowana do 2017 r. W ten sposób zabudowanych zostanie 21 rodzajów użytków gruntowych (łącznie 941 działek) w części 17 obrębów geodezyjnych. Łącznie jest to 2469,2 ha gruntów (uwzględniono działki, które będą wykupione); w tym 2357 ha w strefie podmiejskiej Olsztyna (1,7% jej powierzchni). Będą to przede wszystkim grunty orne (1065,7 ha), drogi (już istniejące – 459,5 ha), pastwiska (139,8 ha), łąki (116,9 ha) i nieużytki (105,7 ha). Znacznie mniejszy się (powyżej średniej dla ww. gmin, tj. 11,8% w stosunku do 3,0%) odsetek gruntów ornich o najwyższej (na badanym obszarze) – trzeciej klasie bonitacji (291,9 ha). Wycięte zostanie 493,2 ha lasów. Powierzchnia, która zostanie zabudowana, jest duża, zważywszy na fakt, że w 2011 r. tereny komunikacyjne w strefie podmiejskiej Olsztyna zajmowały ogółem 3223,3 ha (2,4% powierzchni strefy podmiejskiej Olsztyna).

Słowa kluczowe: strefa podmiejska, przekształcenia krajobrazu rolniczego, transformacja użytkowania gruntów, obwodnica miasta

WPROWADZENIE

Przedmiotem badań są zmiany użytkowania gruntów w strefie podmiejskiej Olsztyna w wyniku budowy południowej obwodnicy Olsztyna. Planuje się jej budowę w latach 2014–2017. Strefę podmiejską wyróżniono na podstawie kryterium administracyjnego. Obejmuje ona sześć gmin bezpośrednio sąsiadujących z granicą administracyjną Olsztyna, tj. Purdę, Stawigudę, Gietrzwałd, Jonkowo, Dywity i Barczewo. Łączna powierzchnia wymienionych gmin wynosi 1358,38 km². Wyboru gmin, a tym samym wyznaczenia strefy podmiejskiej, dokonano na podstawie wielkości zmian liczby ludności. W latach 2000–2010 wyniosła ona ogółem 23,5%. Są to wartości wielokrotnie wyższe niż te odnotowywane (najczęściej zbliżone do zera) w pozostałych gminach powiatu olsztyńskiego. Napływ ludności wpływa również na zmiany użytkowania terenu poprzez wznoszenie zabudowy, głównie mieszkaniowej jednorodzinnej. Kryterium administracyjne wyznaczania strefy podmiejskiej ułatwia zbieranie danych i ich późniejszą interpretację.

Niejednorodność strefy podmiejskiej sprawia, iż w opracowaniach naukowych występuje wiele jej definicji. Wśród nich można wyróżnić dwa podstawowe podejścia – funkcjonalne lub strukturalne. Dane literaturowe nie dostarczają jednoznacznych wniosków dotyczących delimitacji strefy podmiejskiej. Najczęściej wskazuje się na napływ (wzrost) liczby ludności i zmiany użytkowania ziemi.

Liszewski [1985c] utożsamia strefy podmiejskie z obszarem położonym w bezpośrednim sąsiedztwie miasta, w różnorodny sposób z nim związanym i w wyniku tych powiązań systematycznie przekształcanym. Koter [1985] za strefy podmiejskie uważa obszar wielostronnych i bezpośrednich kontaktów z miastem, pas terenu otaczający ośrodek centralny, w obrębie którego zachodzi przenikanie się form życia miejskiego i wiejskiego. Liszewski [1987b] uważa, że strefa podmiejska stanowi zorganizowaną część przestrzeni geograficznej, która przylega do terenów zainwestowanych miasta centralnego. Dochodzi w niej do wzajemnego przenikania elementów charakterystycznych zarówno dla miast, jak i wsi.

Struktura użytkowania gruntów w strefie podmiejskiej Olsztyna przedstawiała się w 2011 r. następująco: lasy (44,7%), grunty orne (27,7%), użytki zielone (10,9%), tereny zabudowane i zurbanizowane (9,5%) oraz grunty pod wodami (6,3%).

Niewiele jest publikacji dotyczących nowych inwestycji (autostrady, obwodnice) drogowych w Polsce. Związane jest to z faktem, że większość z nich zrealizowano niedawno, w latach 2007–2013, w związku z okresem programowania, otrzymaniem dużych środków finansowych z Unii Europejskiej. Górka i Trzepacz [2006] podejmują tematykę dotyczącą węzłów autostrady w kontekście przemian w zagospodarowaniu wybranych osiedli Krakowa.

Wśród sposobów użytkowania ziemi można wyróżnić użytkowanie faktyczne i potencjalne [Cymermann 2009] lub faktyczne, postulowane i potencjalne [Zarządzanie przestrzenne... 2008]. W celu określenia zmian obecnego użytkowania ziemi w strefie podmiejskiej Olsztyna, w związku z realizacją południowej obwodnicy Olsztyna, przeanalizowano materiały źródłowe, mapy i dokumentację w ramach kwerendy terenowej w olsztyńskim oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Opisując przedstawione elementy posłużono się charakterystyką i oceną badanego obszaru i zjawisk na nim występujących z wybranych punktów widzenia. Jako przykładowe punkty widzenia można wyróżnić rozmieszczenie różnych elementów i zjawisk w przestrzeni, podział na elementy składowe, związki występujące między tymi elementami, dotychczasowe tendencje rozwoju, czynniki sprawcze, możliwości rozwoju, unikatowe wartości wymagające zabezpieczenia, czynniki stwarzające zagrożenie dla tych wartości i inne. Metody niezbędne do tych celów wiążą się ściśle ze zbieraniem i przetwarzaniem informacji [Dembowska 1987]. Wyniki badań zaprezentowano za pomocą rysunku i tabel.

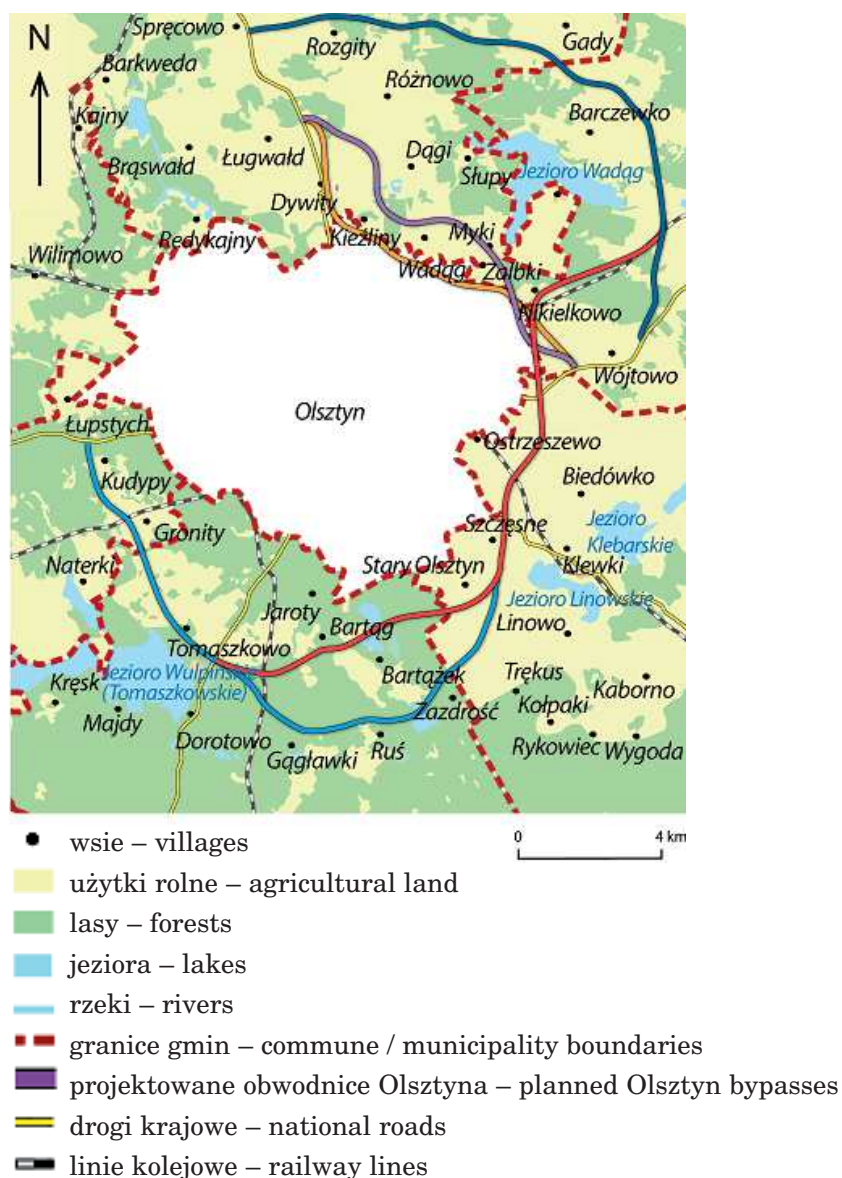
PLANOWANE OBWODNICE OLSZTYNA

W raportach o oddziaływaniu na środowisko dotyczących obwodnic przeanalizowano ogółem sześć wariantów inwestycyjnych. W przypadku obwodnicy południowej były to dwa warianty – II (niebieski, dł. 26,9 km) i III (czerwony, dł. 24,2 km). Raport dotyczący obwodnicy północno-wschodniej zawierał analizę czterech wariantów inwestycyjnych:

- a) wariantu IV (pomarańczowego, dł. 11,5 km);
- b) wariantu VI (fioletowego, dł. 11,1 km);
- c) dwóch wariantów społecznych:
 - VIII (granatowego, dł. 19,5 km);
 - VIIIa (czerwonego, dł. 23,1 km).

Oba warianty społeczne wytyczono za jeziorem Wadąg. Stwierdzono, że korzystniejszym wariantem przebiegu trasy obwodnicy południowej w ciągu drogi krajowej nr 16 jest wariant II (niebieski), a w przypadku obwodnicy północno-wschodniej – wariant VI (fioletowy).

W 2007 r. sporządzono dla wybranych dwóch obwodnic raporty o oddziaływaniu na środowisko [Raport o oddziaływaniu na środowisko... 2007]. Obwodnica północno-wschodnia w założeniu miała przebiegać przez dwie gminy – Dywity i Barczewo, zaś obwodnica południowa przez pięć gmin: Barczewo, Purda, Stawiguda, Gietrzwałd i Olsztyn. Druga z wymienionych obwodnic ma być zrealizowana w ciągu drogi krajowej nr 16, na odcinku od rejonu wsi Kudypy na zachód od Olsztyna – do rejonu wsi Wójtowo na wschód od miasta oraz w ciągu drogi krajowej nr 51. Obwodnica północno-wschodnia w ciągu drogi krajowej nr 51, na odcinku od rejonu miejscowości Dywity – do rejonu wsi Wójtowo (rys. 1).



Rys. 1. Projektowane warianty obwodnic Olsztyna

Fig. 1. Planned variants of Olsztyn bypasses

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddziału w Olsztynie

UCHYLENIE DECYZJI ŚRODOWISKOWEJ DOTYCZĄCEJ PÓLNOCNO-WSCHODNIEJ OBWODNICY OLSZTYNA

Interesującym aspektem, związanym z partycypacją społeczną w procesie planowania przestrzennego, jest uchylene przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie decyzji środowiskowej dotyczącej przebiegu północno-wschodniej obwodnicy Olsztyna. Jej projektowi towarzyszyły silne protesty społeczne. W trakcie 21-dniowego terminu, w którym podano do publicznej wiadomości informację o toczącym się postępowaniu w tej sprawie, do wojewody warmińsko-mazurskiego wpłynęło ponad 200 protestów mieszkańców miejscowości Dywity, Myki, Zalbki, Dągi, Kieźliny, Różnowo, Wadąg oraz

wójta gminy Dywity. Przeciwno budowie drogi, w proponowanym wariantcie, zaprotestowały też liczne organizacje funkcjonujące na tym obszarze. Głównym powodem protestów był fakt, że na terenach pod planowaną inwestycję duża liczba mieszkańców posiada wybudowane domy. Jest to wynikiem anulowania w 2003 r., na mocy Ustawy z dn. 23 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [Dz.U. z 2003 r. nr 80, poz. 717 z późn. zm.], planów sprzed 1995 r., w których zarezerwowano tereny pod obwodnicę. Realizacja drogi spowodowałaby podział istniejącego zespołu zabudowy mieszkaniowej. Wszyscy protestujący postulowali więc realizację granatowego wariantu (VIII) obwodnicy za jeziorem Wadąg. Wojewoda zauważył, iż zgodnie z Ustawą z 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych [Dz.U. z 2008 r. nr 193, poz. 1194 z późn. zm.] oraz Ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska [Dz.U. z 2001 r. nr 62, poz. 627 z późn. zm.], w sprawach dotyczących realizacji inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Po wydaniu decyzji środowiskowej w 2009 r. wpłynęły protesty do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Dotyczyły braku niektórych zapisów w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko budowy i późniejszej eksploatacji obwodnicy północno-wschodniej Olsztyna w ciągu drogi krajowej 51 [2007]. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska stwierdził, iż we wspomnianym raporcie rozstrzygnięto wszystkie sporne kwestie.

W 2012 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie, w wyniku skarg wójta Gminy Dywity, kilkunastu mieszkańców gminy i Rolniczej Spółdzielni Produkcyjnej „Kieźliny” w Kieźlinach, na decyzję Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, uchylił decyzję środowiskową dotyczącą obwodnicy północno-wschodniej. Głównym powodem takiej decyzji sądu, był fakt, że raport oddziaływania na środowisko zawiera niepełne informacje, zaś organy administracji publicznej nie zebrały i nie rozpatrzyły w sposób wyczerpujący całego materiału dowodowego. Dotyczyło to czterech aspektów:

- „nie poczyniono jednak ustaleń w zakresie ogólnej powierzchni lasów na przedmiotowym obszarze i ustalenia, jaki procent w stosunku do ogólnej powierzchni lasów będą stanowiły wycięte drzewa, a następnie, jaki to będzie miało wpływ na środowisko”;
- organy nie wyjaśniły oddziaływania planowanej inwestycji na ujęcie wody w miejscowości Dągi, nie sporządziły także żadnej analizy na ten temat;
- ogólne, nieprecyzyjne zapisy w decyzji środowiskowej pozwalałyby na dużą dowolność w realizacji inwestycji i w konsekwencji cel, którym powinna być ochrona przyrody, mógłby nie zostać osiągnięty („oszczędne korzystanie z terenu”, „odpowiedni pojemnik”, „ograniczyć do minimum wycinkę drzew i krzewów”, „właściwy klimat akustyczny”);
- niewłaściwe rozmieszczenie ekranów akustycznych; w raporcie uwzględniono stan zabudowy z 2006 i 2007 r., a decyzję wydano w roku 2009, gdy wzrosła liczba domów jednorodzinnych [Wyrok w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 marca 2012 roku, sygn. akt IV SA/Wa 1164/10].

ZMIANY UŻYTKOWANIA GRUNTÓW W WYNIKU REALIZACJI POŁUDNIOWEJ OBWODNICY OLSZTYNA

Budowa południowej obwodnicy Olsztyna wiąże się z zabudową 2469,2 ha użytków gruntowych (w tym 2357 ha jest położonych w strefie podmiejskiej Olsztyna). Stanowi to 1,7% powierzchni strefy podmiejskiej Olsztyna. Uwzględniono tylko działki gruntowe,

które będą podlegać wykupowi. Obejmują one 17 obrębów geodezyjnych na terenie pięciu gmin, tj. Barczewa (125,79 ha), Purdy (700,74 ha), Stawigudy (1119,34 ha), Gietrzwałdu (411,07 ha) i Olsztyna (112,23 ha). Ogólna powierzchnia w poszczególnych obrębach geodezyjnych, która podlegać będzie zabudowie jest bardzo zróżnicowana i wynosi od 0,27 ha w Dorotowie do 615,59 ha w Bartągu. W ostatnim przypadku stanowi to 24,9% obszaru planowanej obwodnicy (tab. 1).

Tab. 1. Rodzaje użytków gruntowych w obrębach geodezyjnych, które przeznaczono pod budowę południowej obwodnicy Olsztyna

Table 1. Types of land in use within geodesic precincts, being intended for the construction of the south Olsztyn bypass

Nazwa gminy Name of commune / municipality	Obręb geodezyjny Geodesic precinct	Powierz- chnia [ha] Area [ha]	Liczba działek* Number of plots*	Rodzaj użytku, klasa bonitacyjna i powierzchnia użytków gruntowych** Type of land, soil quality class, and the area of land in use**
1	2	3	4	5
Barczewo	Nikielkowo	33,73	8	R IVa – 0,53 ha, R IVb – 0,67 ha, R V – 4,16 ha, R VI – 0,07 ha, dr – 1,09 ha, Ł – 0,48 ha, Ps – 24,58 ha, Ls – 8,07 ha, W – 0,17 ha, N – 0,16 ha
	Wójtowo	92,06	143	R IIIb – 1,05 ha, R IVa – 15,40 ha, R IVb – 2,08 ha, R V – 3,54 ha, R VI – 0,39 ha, dr – 26,08 ha, Ł – 6,93 ha, Ps – 8,89 ha, W – 0,09 ha, N – 0,50 ha, Ls – 25,96 ha, Bi – 1,15 ha
Purda	Klebark Mały	149,80	61	R IVa – 18,96 ha, R IVb – 3,87 ha, R V – 3,16 ha, R VI – 2,03 ha, dr – 35,05 ha, Lz – 2,01 ha, Ł – 0,84 ha, Ps – 1,53 ha, Ls – 28,88 ha, N – 44,70 ha, W – 0,09 ha, Bi – 0,003 ha, Bp – 0,07 ha, B – 8,58 ha
	Klewki	16,42	9	R IIIa – 0,07 ha, R IIIb – 3,83 ha, R IVa – 9,12 ha, dr – 2,51 ha, Ł – 0,87 ha, N – 0,01 ha
	Linowo	388,38	27	R IIIa – 15,40 ha, R IIIb – 51,44 ha, R IVa – 136,73 ha, R IVb – 21,03 ha, R V – 7,87 ha, dr – 59,45 ha, Ł – 18,02 ha, Ps – 37,96 ha, W – 1,05 ha, N – 9,89 ha, Ls – 29,51 ha
	Ostrzeszewo	13,94	12	R IVa – 4,03 ha, R IVb – 2,02 ha, R V – 1,29 ha, B-R – 0,27 ha, S-R – 0,16 ha, Ps – 1,67 ha, Ł – 0,1 ha, dr – 3,54 ha, N – 0,85 ha
	Szczęsne	132,20	133	dr – 34,08 ha, R IIIa – 0,73 ha, R IIIb – 26,62 ha, R IVa – 23,19 ha, R IVb – 14,75 ha, R V – 3,88 ha, Ł – 8,11 ha, Ls – 2,32 ha, Ps – 5,31 ha, N – 0,76 ha, W – 0,27 ha, Bi – 0,78 ha, B – 0,25 ha, Lz – 6,74 ha, B-R – 4,35 ha
Stawiguda	Bartąg	615,59	165	dr – 101,26 ha, Ls – 138,05 ha, N – 30,67 ha, Ps – 19,07 ha, Ł – 56,68 ha, R IIIa – 8,87 ha, R IIIb – 92,59 ha, R IVa – 119,05 ha, R IVb – 12,93 ha, R V – 18,68 ha, R VI – 3,44 ha, W – 4,69 ha, B-R – 1,48 ha, B – 0,59 ha, Lz – 7,54 ha
	Dorotowo	0,27	2	R IVa – 0,09 ha, R V – 0,17 ha, dr – 0,006 ha

cd. tabeli 1
cont. table 1

11	2	3	4	5
Stawiguda	Tomaszkowo	503,48	157	dr – 93,13 ha, Ł – 6,09 ha, Ps – 14,37 ha, Ls – 34,74 ha, N – 7,51 ha, IIIA 1,75 ha, R IIIb – 79,47 ha, R IVa – 96,58 ha, R IVb – 43,57 ha, R V – 74,57 ha, R VI – 35,91 ha, W – 2,18 ha, B-R – 0,19 ha, B – 0,16 ha, Ba – 1,19 ha, B-Ps – 4,45 ha, Lz – 7,00 ha
Gietrzwałd	Gronity	363,82	135	N – 2,33 ha, dr – 67,52 ha, Ls – 206,26 ha, Ps – 23,98 ha, Ł – 16,81 ha, B – 0,35 ha, R IIIb – 0,71 ha, R IVa – 11,96 ha, R IVb – 1,58 ha, R V – 13,82 ha, R VI – 15,26 ha, Wsr – 0,82 ha, Bp – 0,57 ha, B-R – 0,90 ha, Lz – 0,93 ha
	Naterki	47,25	31	R IVa – 6,00 ha, R IV b – 0,96 ha, R V – 2,56 ha, VI – 7,07 ha, dr – 9,67 ha, Ls – 19,39 ha, W – 0,07 ha, N – 0,45 ha, Ł – 0,44 ha, Ps – 0,26 ha, B-R – 0,13 ha, Lz – 0,09 ha, Wsr – 0,13 ha
Miasto Olsztyn	88	27,09	10	Bz – 13,88 ha, Ł – 0,04 ha, Ps – 1,70 ha, dr – 8,87 ha, N – 2,64 ha
	89	12,23	21	R IVa – 7,27 ha, R IV b – 1,69 ha, R V – 0,30 ha, dr – 2,18 ha, N – 0,75 ha, Ps – 0,04 ha
	94	37,27	11	R IIIa – 0,83 ha, R IIIb – 7,83 ha, R IVa – 5,01 ha, R IVb – 0,77 ha, dr – 1,35 ha, Ps – 0,12 ha, N – 3,42 ha, W – 0,09 ha, Ba – 17,83 ha
	133	15,84	18	R IIIb – 0,71 ha, R IVa – 5,56 ha, R V – 0,33 ha, dr – 7,27 ha, Ł – 1,08 ha, Ps – 0,07 ha, N – 0,27 ha, W – 0,07 ha, B-R – 0,47 ha
	134	19,80	9	R IIIb – 0,01 ha, R IVa – 9,18 ha, R IVb – 0,75 ha, B-R – 1,79 ha, N – 0,74 ha, dr – 6,48 ha, Ps – 0,21 ha, Ł – 0,39 ha, Wsr – 0,18 ha, Lz – 0,05 ha
Suma		2 469,17	941	

* nie uwzględniono działek geodezyjnych położonych w obecnie istniejącym pasie drogowym o długości około 10 km, których zarządcą jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

**R – grunty orne; Ł – łąka; Ps – pastwisko; Ls – las; Lz – grunty zadrzewione; dr – drogi; N – nieużytki; W – rowy; Wsr – grunty pod stawami; B – tereny mieszkaniowe; Ba – tereny przemysłowe; Bi – inne tereny zabudowane; Bp – tereny przeznaczone pod budowę (niezabudowane); Bz – tereny rekreacyjno-wypoczynkowe; B-R – grunty rolne zabudowane, S-R – sady.

*Geodesic precincts located in the currently existing right-of-way with a length of approx. 10 km, administered by the General Directorate for National Roads and Motorways (GDDKiA), have not been taken into account.

**R – arable land; Ł – meadow; Ps – pasture; Ls – forest; Lz – wooded land; dr – roads; N – wasteland; W – ditches; Wsr – pond bottoms; B – residential areas; Ba – industrial areas; Bi – other built-up areas; Bp – buildable land (not built-up); Bz – recreational areas; B-R – built-up agricultural land; S-R – orchards.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddziału w Olsztynie

Source: own work based on the data obtained from the General Directorate for National Roads and Motorways, Olsztyn Branch

Zróżnicowaną powierzchnię ma również 21 rodzajów użytków gruntowych, które zostaną zabudowane. Na przykład w obrębie geodezyjnym:

- Klewki (gmina Purda) grunty orne IIIa stanowią 0,07 ha powierzchni, zaś w obrębie Linowo (gmina Purda) – 15,40 ha (55,7% ogółu gruntów o tej bonitacji);
- Gronity (gmina Gietrzwałd) grunty orne IIIb obejmują 0,71 ha powierzchni, zaś w obrębie Bartąg (gmina Stawiguda) – 92,59 ha (35,0% ogółu gruntów o tej bonitacji, które zostaną zabudowane);
- Ostrzeszewo (gmina Purda) łąki stanowią 0,1 ha powierzchni, zaś w obrębie Bartąg (gmina Stawiguda) – 56,68 ha (48,5% ogółu łąk);
- Naterki (gmina Gietrzwałd) pastwiska obejmują 0,26 ha, zaś w obrębie Linowo (gmina Purda) – 37,96 ha (27,2% ogółu pastwisk);
- Nikielkowo (gmina Barczewo) istniejące drogi stanowią 1,09 ha, zaś w obrębie Bartąg (gmina Stawiguda) – 101,26 ha (22,0% ogółu istniejących dróg, które będą podlegać modernizacji);
- Szczęsne (gmina Purda) wycięte zostanie 2,32 ha lasów, zaś w Gronitach (gmina Gietrzwałd) aż 206,26 ha; stanowi to 41,8% ogółu lasów, które będą wycięte pod budowę południowej obwodnicy Olsztyna.

Sumaryczne zestawienie użytków gruntowych, które będą zabudowane zestawiono w tabeli 2. Są to niemal wszystkie rodzaje użytków, które się wyróżnia. Zwraca uwagę duży udział gruntów ornych (1065,7 ha), w tym o najwyższej (III) klasie bonitacji. W przypadku gruntów ornych III i IV klasy bonitacji udział procentowy jest wyższy (odpowiednio 11,8 i 23,3%) niż ten, który średnio występuje w czterech gminach (w których będzie realizowana obwodnica) strefy podmiejskiej Olsztyna (jest to odpowiednio 3 i 14%). Wspomniane grunty nie podlegają ochronie, zgodnie z zapisami w Ustawie o ochronie gruntów rolnych i leśnych z dnia 3 lutego 1995 roku [Dz.U. z 1995 r., nr 16, poz. 78 z późn. zm.]. Nadrzędnym celem w tym przypadku jest usprawnienie układu komunikacyjnego Olsztyna i zachowanie parametrów technicznych drogi, które będzie przeprowadzone kosztem użytków rolnych o najwyższej klasie bonitacji. W przypadku środowiska przyrodniczego planowana obwodnica zajmie m.in. fragmenty dolin rzecznych, tereny leśne i podmokłe. Będzie przebiegać w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru specjalnej ochrony Natura 2000 „Puszcza Napiwodzko-Ramucka” oraz na pewnych odcinkach przez Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Środkowej Łyny [Raport o oddziaływaniu na środowisko budowy i późniejszej eksploatacji obwodnicy południowej Olsztyna w ciągu drogi krajowej 16, 2007].

Udział procentowy pozostałych użytków gruntowych (łąk, pastwisk i lasów) nie przekracza średniej dla wspomnianych czterech gmin. Niemniej wycięte zostanie 493,2 ha lasów. Zabudowanych (zmodernizowanych) zostanie także 450 ha obecnie istniejących dróg. Ubędzie 256,7 ha użytków zielonych (odpowiednio 139,8 ha pastwisk i 116,9 ha łąk); 105,7 ha nieużytków i około 24 hektarów gruntów zadrzewionych. Poza tym transformacji ulegnie 59 hektarów terenów już zabudowanych.

Tab. 2. Rodzaje użytków gruntowych (ogółem 21) przeznaczone pod budowę południowej obwodnicy Olsztyna

Table 2. Types of land in use (in total), being intended for the construction of the south Olsztyn bypass

Użytek gruntowy* Land in use*	Powierzchnia [ha] Area [ha]	Udział [%] Percentage [%]	Udział % w 4 gminach** Percentage in 4 communes / municipalities**
R IIIa	27,65	1,1	3,0
R IIIb	264,26	10,7	
R IVa	468,66	19,0	14,0
R IVb	106,67	4,3	
R V	134,33	5,4	4,9
R VI	64,17	2,6	3,0
Ł	116,88	4,7	9,1
Ps	139,76	5,7	
Ls	493,18	20,0	48,3
Lz	24,36	1,0	–
dr	459,54	18,6	–
N	105,65	4,3	–
W	8,77	0,3	–
Wsr	1,00	0,0	–
B	9,93	0,4	–
Ba	19,02	0,8	–
Bi	1,93	0,1	–
Bp	0,64	0,0	–
Bz	13,88	0,6	–
B-R, B-Ps	13,60	0,6	–
S-R	0,16	0,0	–

*R – grunty orne, Ł – łąka; Ps – pastwisko; Ls – las; Lz – grunty zadrzewione; dr – drogi; N – nieużytki; W – rowy; Wsr – grunty pod stawami; B – tereny mieszkaniowe; Ba – tereny przemysłowe; Bi – inne tereny zabudowane; Bp – tereny przeznaczone pod zabudowę (niezabudowane); Bz – tereny rekreacyjno-wypoczynkowe; B-R – grunty rolne zabudowane; B-R – tereny mieszkaniowe na gruntach ornym; B-Ps – tereny mieszkaniowe na pastwiskach; S-R – sady.

*R – arable land; Ł – meadow; Ps – pasture; Ls – forest; Lz – wooded land; dr – roads; N – wasteland; W – ditches; Wsr – pond bottoms; B – residential areas; Ba – industrial areas; Bi – other built-up areas; Bp – buildable land (not built-up); Bz – recreational areas; B-R – built-up agricultural land; B-Ps – residential areas on pastures; S-R – orchards.

**Barczewo, Purda, Stawiguda, Gietrzwałd.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddziału w Olsztynie

Source: own work based on the data obtained from the General Directorate for National Roads and Motorways, Olsztyn Branch

PODSUMOWANIE

Historia planowanych obwodnic Olsztyna potoczyła się w odmienny sposób. Z sześciu wariantów inwestycyjnych ostatecznie wybrano dwa – jeden, aby zbudować obwodnicę północno-wschodnią, drugi zaś dotyczył obwodnicy południowej Olsztyna.

W 2012 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie uchylił w wyniku protestów decyzję środowiskową dotyczącą obwodnicy północno-wschodniej Olsztyna. Wskazuje to na duże znaczenie uczestnictwa społecznego w planowaniu przestrzennym. W 2013 r. południową obwodnicę Olsztyna wpisano do Załącznika nr 6 uchwały Rady Ministrów – Lista niektórych inwestycji polegających na budowie obwodnic na drogach krajowych realizowanych w nowej perspektywie finansowej UE 2014–2020. Oznacza to, że zostanie ona wybudowana. W planach przewidziano ukończenie tej budowy w roku 2017. Realizacja obwodnicy południowej Olsztyna wpłynie na zmianę użytkowania 2469,2 ha użytków rolnych, które zostaną zabudowane. Jest to powierzchnia niewiele mniejsza od obszaru, który zajmują obecne tereny komunikacyjne w strefie podmiejskiej Olsztyna. Zwraca uwagę fakt, że zabudowane zostaną 941 działki gruntowe, 21 rodzajów użytków gruntowych w 17 obrębach geodezyjnych. Dotyczy to głównie Bartąga, Tomaszkowa i Linowa – ogółem jest to 1507,45 ha (61,1% obszaru pod planowaną obwodnicę). Zabudowa obejmie również dużą powierzchnię (291,9 ha) gruntów ornich najwyższej – III klasy bonitacji. W fazie planowania przebiegu obwodnicy w mniejszym stopniu uwzględniano bonitację gruntów. Priorytetem było zachowanie parametrów technicznych inwestycji oraz ochrona cennych terenów pod względem przyrodniczym.

PIŚMIENNICTWO

- Cymerman R., 2009. Podstawy planowania przestrzennego i projektowania urbanistycznego, UWM, Olsztyn.
- Dembowska Z., 1987. Metody i techniki w planowaniu przestrzennym. Część II. Metody i techniki szczegółowe, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa.
- Górka Z., Trzepacz P., 2006. Węzły autostrady A4 jako czynnik rozwoju przemian w zagospodarowaniu peryferyjnych osiedli Krakowa, w: Nowe przestrzenie w miastach, ich organizacja i funkcje. Red. J. Jażdżewska. XIX Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Uniwersytet Łódzki, Łódź.
- Koter M., 1985. Kształtowanie się strefy podmiejskiej w świetle badań historyczno-geograficznych, *Acta Universitatis Lodzianensis, Folia Geographica* 5, 61–73.
- Liszewski S., 1985c. Użytkowanie ziemi jako kryterium strefy podmiejskiej, *Acta Universitatis Lodzianensis, Folia Geographica* 5, 75–90.
- Liszewski S., 1987b. Strefa podmiejska jako przedmiot badań geograficznych. Próba syntezy, *Przegląd Geograficzny* 59(1–2), 65–79.
- Raport o oddziaływaniu na środowisko budowy i późniejszej eksploatacji obwodnicy południowej Olsztyna w ciągu drogi krajowej 16, 2007.
- Raport o oddziaływaniu na środowisku budowy i eksploatacji obwodnicy północno-wschodniej Olsztyna w ciągu drogi krajowej, 51, 2007.
- Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych. Dz.U. z 1995 r. nr 16, poz. 78 z późn. zm.

- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Dz.U. z 2001 r. nr 62, poz. 627 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Dz.U. z 2003 r. nr 80, poz. 717 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Dz.U. z 2008 r. nr 193, poz. 1194 z późn. zm.
- Wyrok w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 marca 2012 roku, sygn. akt IV SA/Wa 1164/10.
- Zarządzanie przestrzenne. Teoretyczne i praktyczne aspekty prognozowania finansowych skutków opracowań planistycznych, 2008. Red. T. Bajerowski. Uniwersytet Warmińsko-Mazurski, Olsztyn.

OLSZTYN BYPASSES FROM THE LEGAL, PLANNING, AND LAND-USE CHANGE PERSPECTIVES

Abstract The paper describes land-use changes in Olsztyn suburban area, resulting from the planned construction of the southern bypass of the city. It also raises the issues concerning both the concept of the bypass routes and the revocation of the Environmental Permit for the north-eastern bypass of the city. In 2007, Environmental Impact Reports were drawn up for two Olsztyn bypasses. One of them is the north-eastern bypass (with a length of 11.1 km) which, according to plan, was to run through Dywity commune and Barczewo urban-and-rural commune. The relevant Environmental Permit was repealed in 2012 by the Provincial Administrative Court in Warszawa, following a wave of protest. The other i.e. the southern bypass (with a length of 24.7 km) is to run through five communes / municipalities: Barczewo, Purda, Stawiguda, Gietrzwałd, and Olsztyn. In 2013, the bypass was entered in Annex 6 to the Resolution of the Council of Ministers – List of certain projects involving the construction of bypasses on national roads, to be implemented in the EU's new financial perspective for 2014–2020. According to plans, it is supposed to be constructed by 2017. In this way, 21 types of land in use (941 plots in total) in parts of 17 geodesic precincts will be land developed. In total, this is an area of 2,469.2 ha of land (counting plots to be bought out), including 2,357 ha in Olsztyn suburban area, which accounts for 1.7% of the total area thereof. The land concerned primarily consists of: arable land (1,065.7 ha), roads (already existing ones: 459.5 ha), pastures (139.8 ha), meadows (116.9 ha), and wasteland (105.7 ha). A percentage of arable land with the highest i.e. third class of soil quality (in the area concerned) will get significantly depleted (above the average value for the above-mentioned communes / municipalities, i.e. 11.8% as compared to 3.0%). 493.2 ha of forests will be cut down. The area to be land developed is large, considering that in 2011, the transport areas in Olsztyn suburban area covered a total of 3,223.3 ha (2.4% of the total area of Olsztyn suburban area).

Key words: suburban area, changes to the agricultural landscape, land-use transformation, city bypass

Zaakceptowano do druku – Accepted for print: 26.02.2014

