



Grzegorz Dziedzina
Z-ca Dyrektora Oddziału

O.Sz.Z-1.400.11.2019.pg

KANCELARIA OGÓLNA
W DZIAŁE
data: 2019-03-18
liczba:
podpis:

Szczecin, dnia 12.03.2019

Gmina Biały Bór
ul. Słupska 10
78-425 Biały Bór

dot.: budowy zachodniej obwodnicy Białego Boru

W odpowiedzi na pismo nr SG.0003.1.2019.BP z dnia 04.02.2019 r. w sprawie jw., Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie informuje, że budowa obwodnicy Białego Boru została ujęta w planach budowy obejść miejscowości położonych w ciągu dróg krajowych. Proponowany przez Państwa przebieg tzw. „małej obwodnicy” należy traktować jako realizację pierwszego etapu docelowej obwodnicy miasta.

Biorąc pod uwagę parametry techniczne, w tym przede wszystkim geometrię obecnego układu dróg krajowych Białym Borze, budowa odcinka drogi krajowej po nowym śladzie według Państwa koncepcji stanowi w naszej ocenie prawidłowy kierunek rozwoju. Należy jednak zauważyć, że realizacja ww. inwestycji nie jest w stanie rozwiązać wszystkich obecnie występujących problemów komunikacyjnych. Może to być osiągnięte tylko i wyłącznie poprzez powstanie kompletnej obwodnicy. Pomimo wybudowania proponowanego odcinka drogi, większa część ruchu tranzytowego z DK20 i DK25 w dalszym ciągu odbywałby się przez centrum miasta, generując takie same problemy, jak ma to miejsce obecnie. Oczywiście wyprowadzenie relacji Szczecinek – Bobolice (z DK 20 na DK 25) i odwrotnej poza granice miasta przyniosłoby niewątpliwą korzyść, niemniej jednak relacje te aktualnie stanowią niewielki udział w ogólnym natężeniu ruchu pojazdów na skrzyżowaniu ulic Szczecineckiej, Bobolickiej i Tamka.

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Szczecinie

al. Bohaterów Warszawy 33
70-348 Szczecin
tel. centrala: (091) 432 53 00
tel. sekretariat: (091) 432 53 01
fax. sekretariat: (091) 484 38 73

www.gddkia.gov.pl
e-mail: szczecin@gddkia.gov.pl

O priorytecie przedmiotowej obwodnicy i podobnych zadań decydują obiektywne i jednakowe dla całego kraju kryteria, takie jak m. in.: prognozowane natężenie ruchu, stan techniczny istniejącej nawierzchni oraz wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Znaczenie w podjęciu decyzji o rozpoczęciu realizacji ma również wskaźnik efektywności ekonomicznej inwestycji. Wstępne kalkulacje przeprowadzone przez Oddział wykazały wartość wskaźnika efektywności IRR dla budowy „małej obwodnicy” poniżej granicy rentowności przyjmowanej obecnie na poziomie 5%. Wynika to przede wszystkim z relatywnie wysokich cen rynkowych oraz niewielkiego natężenia ruchu prognozowanego na obwodnicy.

Odnosząc się do kwestii ujęcia przedmiotowej inwestycji w *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* informujemy, że program ten stanowi katalog zamknięty, a w związku z powyższym ewentualna budowa obwodnicy Białego Boru mogłaby zostać uwzględniona w kolejnym takim programie.

Reasumując, GDDKiA Oddział w Szczecinie jako rozwiązanie obecnych mankamentów infrastruktury drogowej w m. Biały Bór wskazuje budowę docelowej obwodnicy, której pierwszy etap może stanowić łącznik pomiędzy DK20 i DK 25, tj. ulicami Szczecinecką i Bobolicką. Inicjatywie powinna towarzyszyć świadomość wymienionych powyżej kwestii, które warunkują podjęcie decyzji o rozpoczęciu procesu realizacji inwestycji.

ZASTĘPCA DYREKTORA ODDZIAŁU


mgr inż. Mariusz Mierzwa