Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

Podlaska Debata Drogowa

3 grudnia 2020 r.

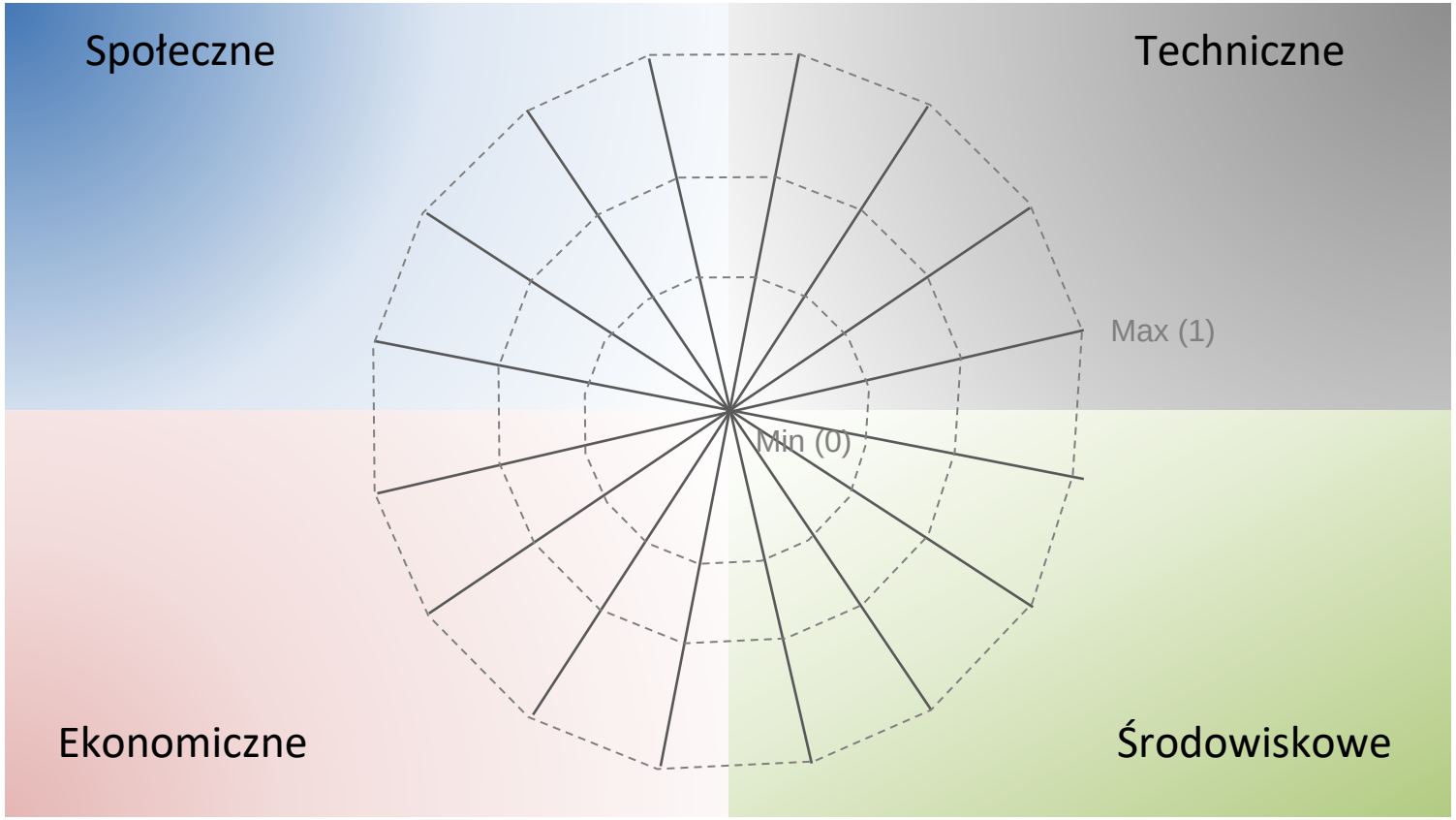
Cel i korzyści z realizacji drogi ekspresowej S16

- Wsparcie aktywizacji gospodarczej obszarów Polski Wschodniej
- Wzrost znaczenia ośrodków regionalnych Polski Wschodniej, takich jak Rzeszów, Lublin, Białystok, Olsztyn
- Zwiększenie dostępności obszaru województwa podlaskiego z kierunku północno-wschodniego, północnego i południowego
- Poprawa efektywności transportu drogowego oraz zapewnienie swobodnego przepływu osób, towarów, kapitału, usług - wpływ na wzrost konkurencyjności regionu Polski Wschodniej
- Wzrost mobilności osób i towarów w ramach wymiany międzyregionalnej oraz poza granice województwa podlaskiego jak również poza granice państwa
- Zapewnienie spójności komunikacyjnej szlaków Via Carpatia i Via Baltica na terenie Polski poprzez drogi klasy S

Planowanie inwestycji zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju

Wybór wariantu przebiegu trasy zostanie poprzedzony analizą aspektów środowiskowych, społecznych, ekonomicznych i technicznych w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju w skali mikro jak i makro.

Ideowy model analizy wielokryterialnej STEŚ



Via Carpatia - szlak łączący Europę

Via Carpatia - inicjatywa szlaku komunikacyjnego

I Deklaracja Łańcucka
27 października 2006 r., z inicjatywy Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego, odbyła się pierwsza międzynarodowa konferencja, podczas której ministrowie ds. transportu Polski, Litwy, Słowacji i Węgier podpisali tzw. pierwszą Deklarację Łańcucką, dając w ten sposób początek inicjatywie szlaku komunikacyjnego Via Carpatia.

II Deklaracja Łańcucka
3 marca 2016 r. podpisana została w Warszawie Deklaracja Łańcut II, rozszerzająca inicjatywę o kolejne państwa – Rumunię, Turcję i Ukrainę, zainteresowane realizacją szlaku drogowego Via Carpatia.

III Deklaracja Łańcucka
17 kwietnia 2019 r. odbyła się konferencja „Korzyści dla regionów wynikające z wdrożenia trasy Via Carpatia". Wzięli w niej udział przedstawiciele Polski, Białorusi, Bułgarii, Chorwacji, Litwy, Rumunii, Słowacji, Turcji, Ukrainy, Węgier, a także Komisji Europejskiej. W wyniku spotkania została podpisana Deklaracja Łańcucka III dotycząca wzmocnienia współpracy w zakresie transportu w Europie Środkowej i Południowej.
Deklaracja przewiduje kontynuację rozwoju trasy Via Carpatia z przystąpieniem do tej inicjatywy nowych członków, zakłada wspieranie rozwoju szlaku Via Carpatia i uwzględnianie jej jako priorytetu krajowych polityk transportowych.

Planowany układ sieci autostrad i dróg ekspresowych

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW
zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych

z 19 maja 2016 r.

S51 (Olsztyn) – S61 (Ełk) – S19 (Knyszyn)

(aktualne) z 24 września 2019 r.

S51 (Olsztyn) – S61 (Ełk) – S19 (Knyszyn)

Stan realizacji sieci dróg krajowych

Drogi szybkiego ruchu w Polsce to **4 213,7 km**

(1 708,5 km A i 2 505,2 km S)

w realizacji

99 zadań (z PBDK) **1246,3 km**

w przetargu

27 zadań (z PBDK) oraz

8 obwodnic (z PB100)

o łącznej długości **520,7 km**

w przygotowaniu

105 zadań (z PBDK)

92 obwodnice (z PB100)

o łącznej długości **3039 km**

Funkcja drogi ekspresowej S16 w sieci drogowej

Poprzez S19
z S61 Via Baltica i S19 Via Carpatia

Poprzez S8
z aglomeracją warszawską oraz zachodnią i południową granicą Polski

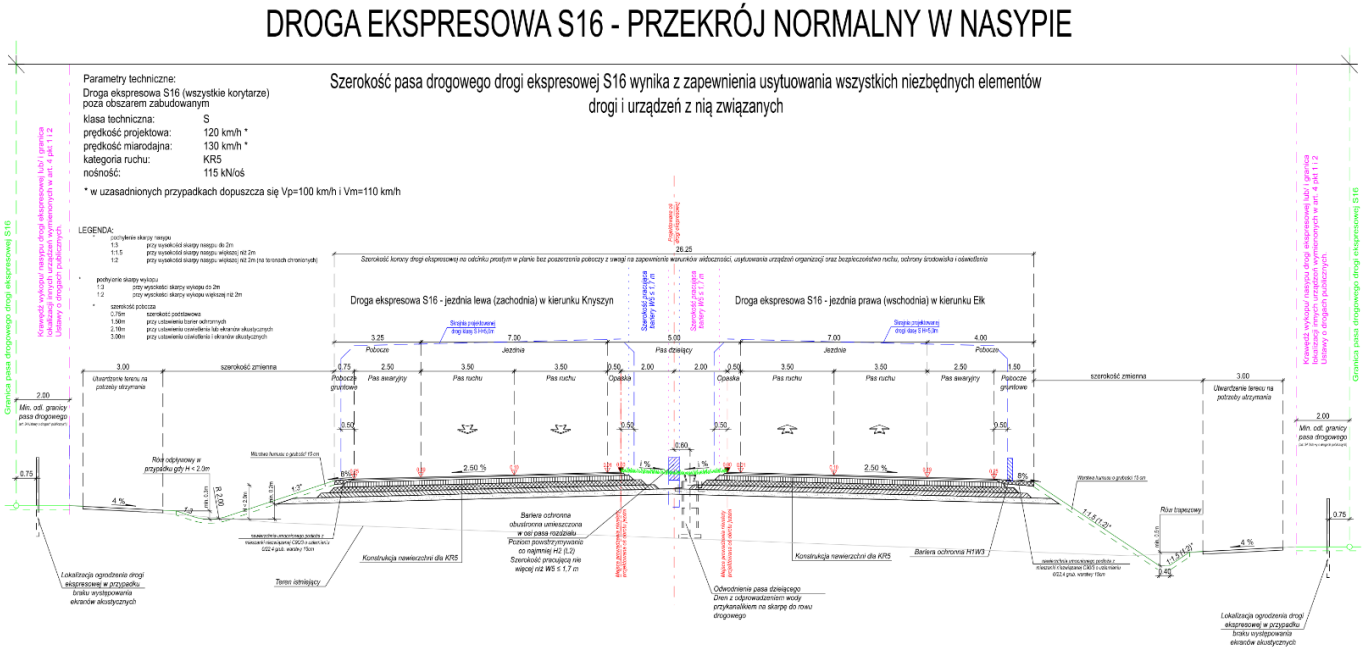
Poprzez S19
ze wschodnią granicą Polski

Łączy stolice regionów Białystok i Olsztyn.

Parametry projektowe drogi ekspresowej S16

Parametry projektowe drogi głównej

Klasa drogi	– S
Prędkość projektowa	– Vp = 120 km/h *
Prędkość miarodajna	– Vm = 130 km/h *
Dopuszczalne obciążenie nawierzchni	– 115 kN/oś
Przekrój poprzeczny	– 2 x 2
Szerokość pasa ruchu	– 3,5 m
Szerokość jezdni	– 7,0 m
Szerokość pasa awaryjnego	– 2,5 m
Szerokość pasa dzielącego	– 5,0 m
Skrajnia pionowa drogi głównej	– 5,0 m
Dostępność:	– w węzłach



* miejscowo ograniczone do Vp=100 km/h i Vm=110 km/h

Prace przygotowawcze

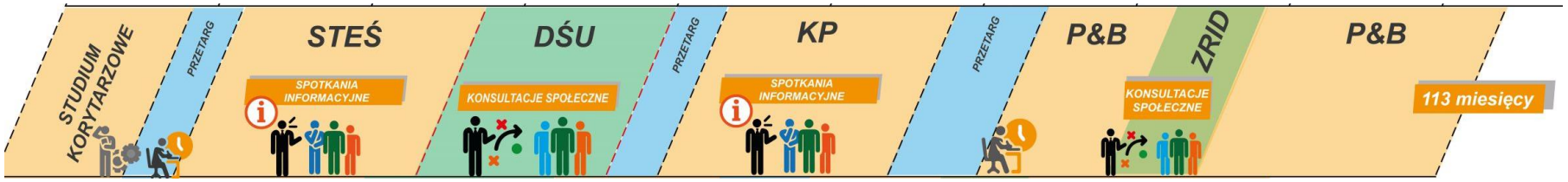
Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe jest dokumentacją projektową, w której kompleksowo analizowane są warianty trasy z jednakowym stopniem szczegółowości.

Jest **dokumentacją projektową** określającą preferowany wariant zamierzenia drogowego z uwzględnieniem między innymi uwarunkowań: ruchowych, przyrodniczych, społecznych i techniczno-ekonomicznych.

Służy **złożeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji (DŚU).**

Tu jesteśmy

styczeń 2019 r.

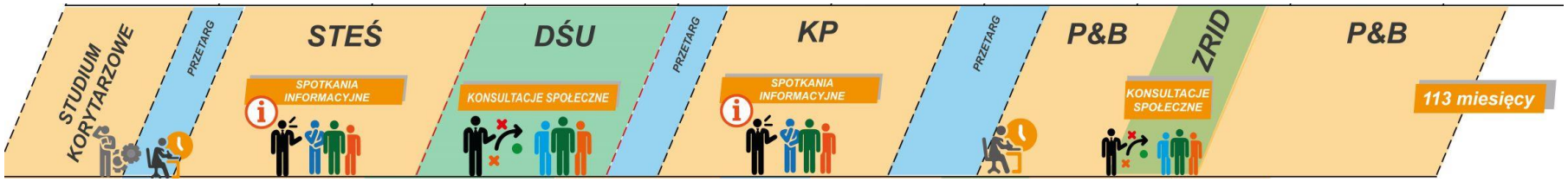


Zaawansowanie prac projektowych drogi ekspresowej S16 na odcinku Ełk - Knyszyn

Podpisanie umowy z Wykonawcą firmą Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o.o.	**14 stycznia 2019 r.**
Uproszczone Studium Korytarzowe (w tym spotkania informacyjne - maj 2019 r.)	✓
Analiza i prognoza ruchu	✓
Audyt BRD	✓
Inwentaryzacja przyrodnicza	✓
Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (w tym spotkania informacyjne: październik - grudzień 2020 r.)	w toku
Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko	w toku

Tu jesteśmy

styczeń 2019 r.



Charakterystyka wariantów w korytarzu Ełk - Knyszyn

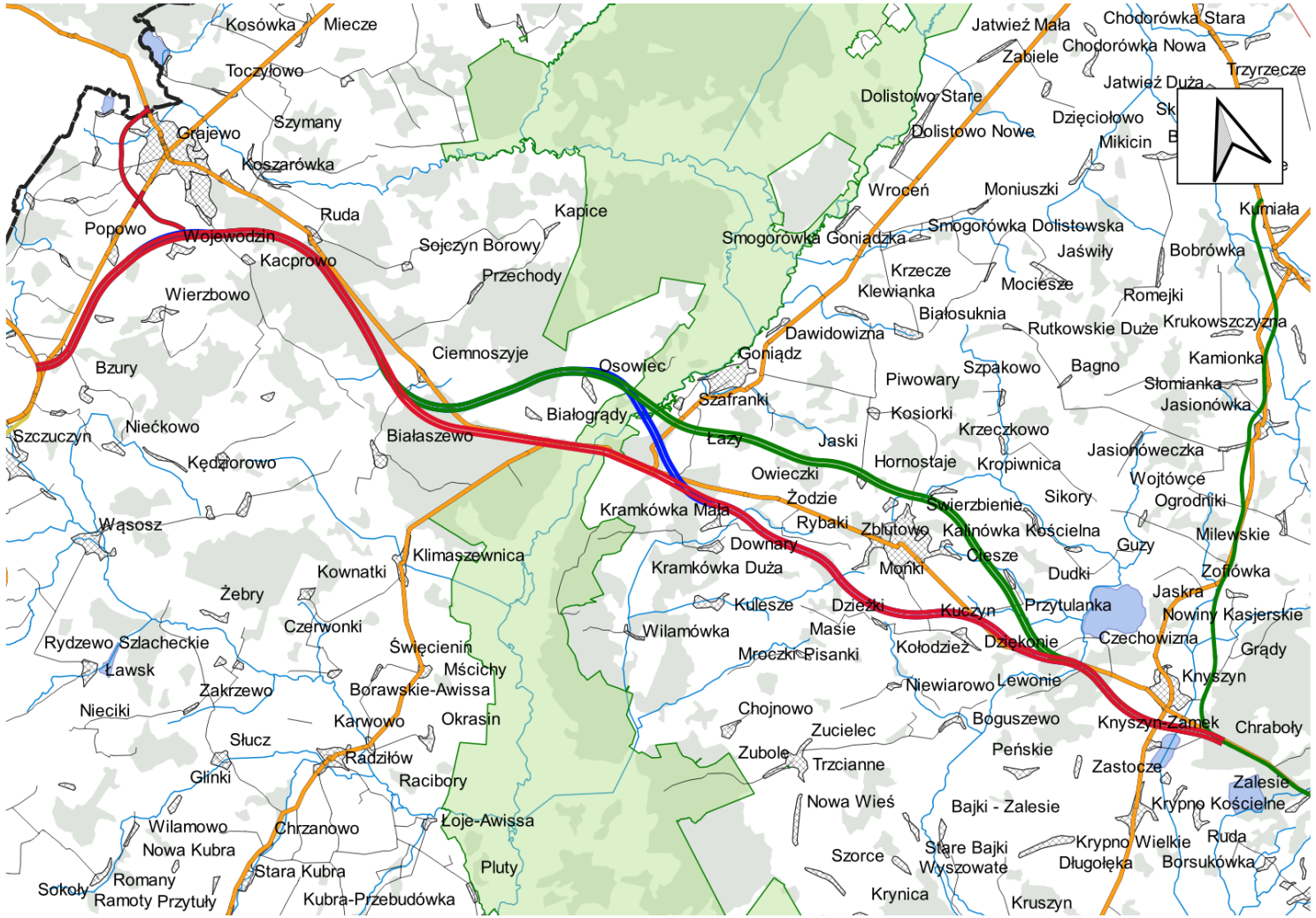
Droga ekspresowa S16

Wariant 1 dł. 60,2 km

Wariant 2 dł. 62,1 km

Wariant 3 dł. 62,3 km

W każdym z trzech wariantów planowane jest przełożenie drogi krajowej nr 65 (obwodnica Grajewa)



Opis i charakterystyka wariantów

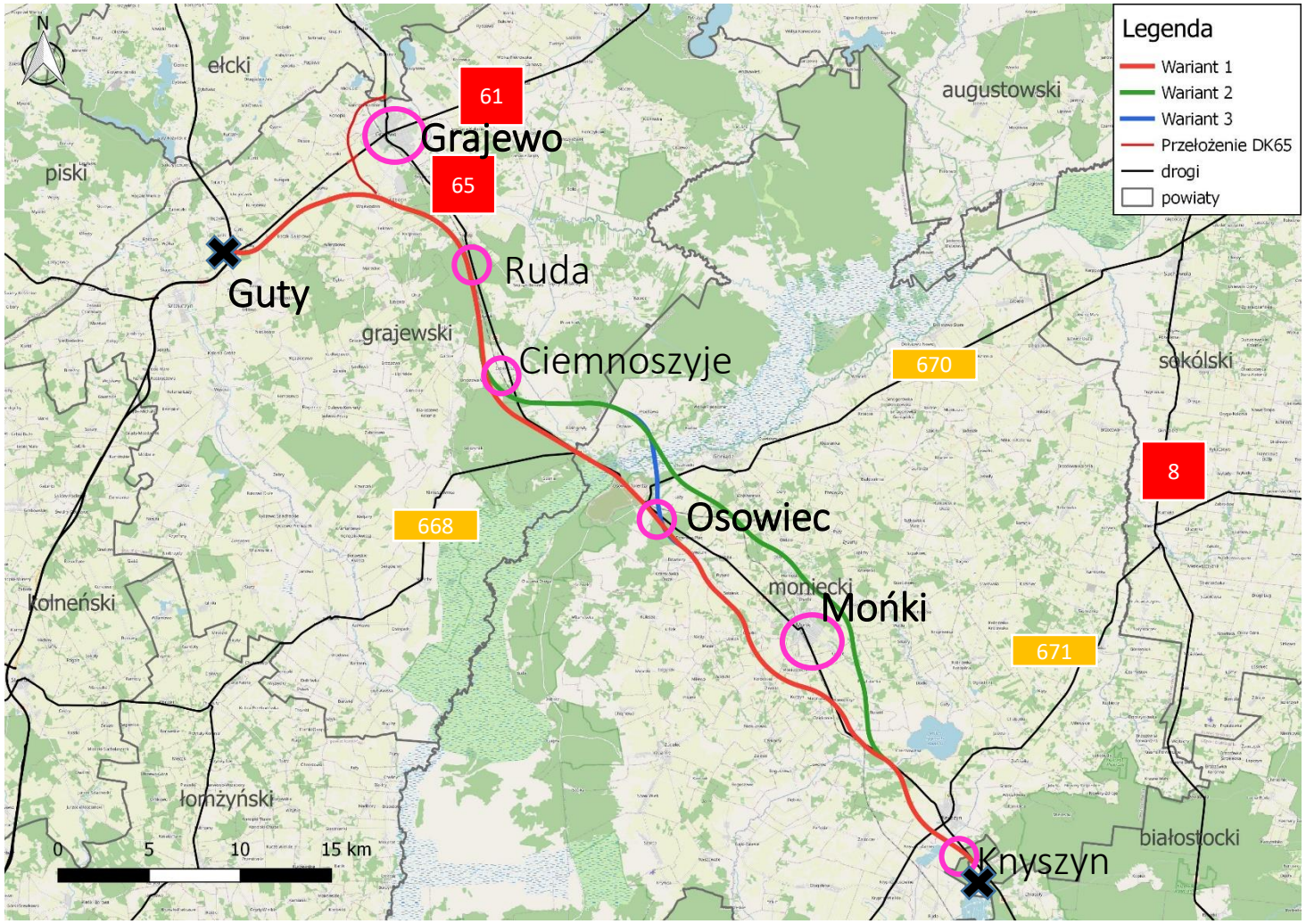
Początek odcinka - węzeł Guty (S61/S16)

Koniec odcinka - węzeł Knyszyn (DK 65/S19/S16)

Miejscowości, przez które przebiega DK 65:
Grajewo, Ruda, Ciemnoszyje, Osowiec, Mońki, Knyszyn

Działania minimalizujące oddziaływanie na środowisko (w tym zdrowie ludzi):

- ✓ Przejścia dla zwierząt
- ✓ Przejazdy gospodarcze
- ✓ Ekrany akustyczne
- ✓ Retencja wód opadowych
- ✓ Oczyszczenie wód opadowych
- ✓ Ogrodzenie drogi
- ✓ Wygrodzenia herpetologiczne
- ✓ Wprowadzenie nasadzeń



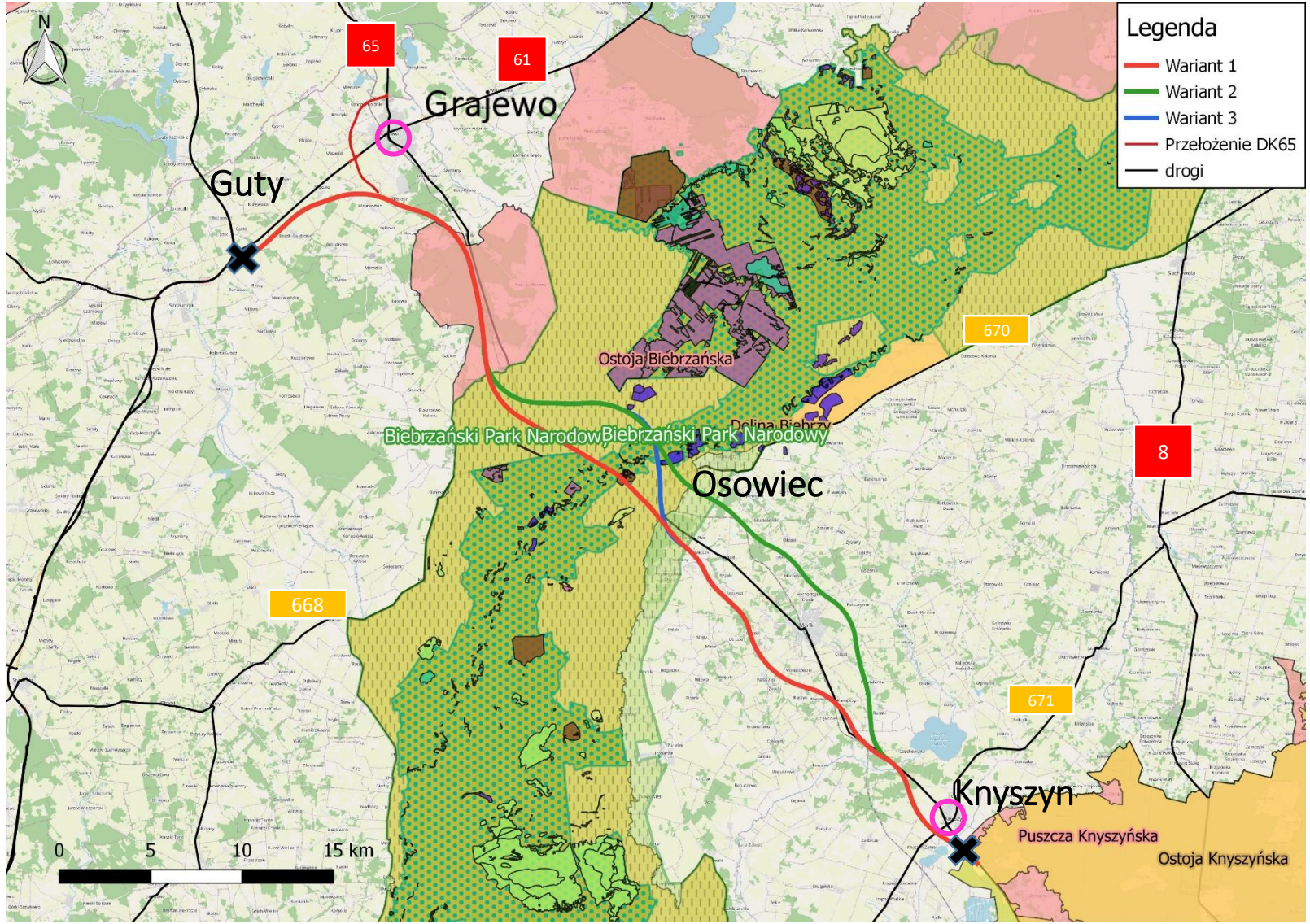
Przebieg wariantów na tle form ochrony przyrody

Inwentaryzacja przyrodnicza
(badania terenowe)
czerwiec 2019 r. - wrzesień 2020 r.

Pozyskanie danych od różnych podmiotów, organów i organizacji

Bufor badań terenowych
od 200 do 500 m od osi drogi

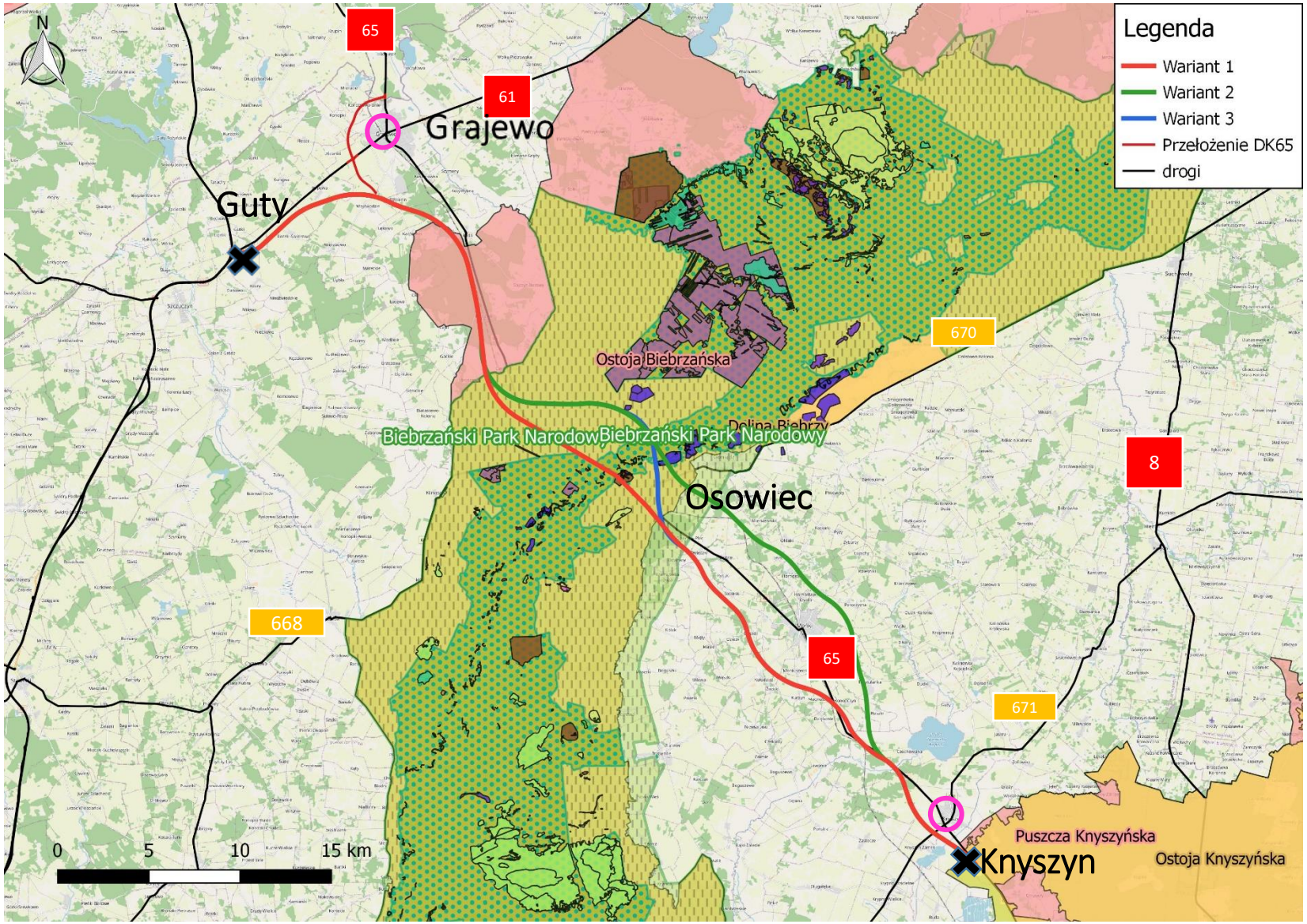
- Biebrzański Park Narodowy
- Biebrzański Park Narodowy - otulina
- Obszary Specjalnej Ochrony Natura 2000
- Specjalne Obszary Ochrony Natura 2000
- Ramsar
- Koncentracje ptaków migrujących
- Ostoje mopka zachodniego
- Strefy ochronne ptaków strefowych



Przebieg wariantów na tle form ochrony przyrody

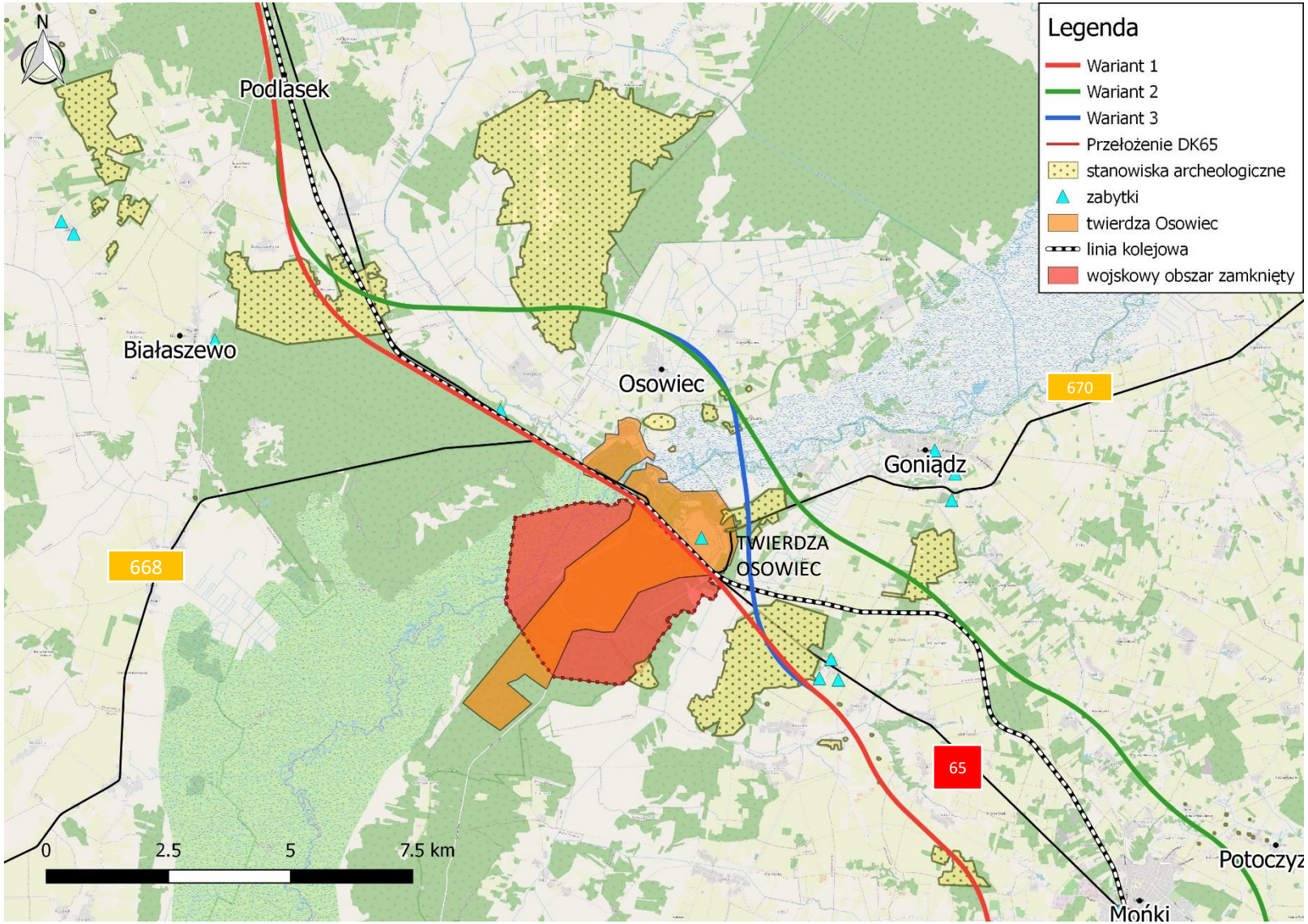
Orientacyjne długości [m] potencjalnych zniszczeń cennych siedlisk naturowych na trasie inwestycji z podziałem na warianty – w odległości do ok. 100 m od osi drogi

Kod siedliska	W1	W2	W3
2330	150	50	50
6510	2000	850	1450
91E0	1450	150	100
4030	750	-	-
3150	550	-	450
6120	1400	50	50
9170	800	350	350
91D0	-	300	300
91I0	100	-	
91T0	-	50	50



Uwarunkowania i napotkane wyzwania

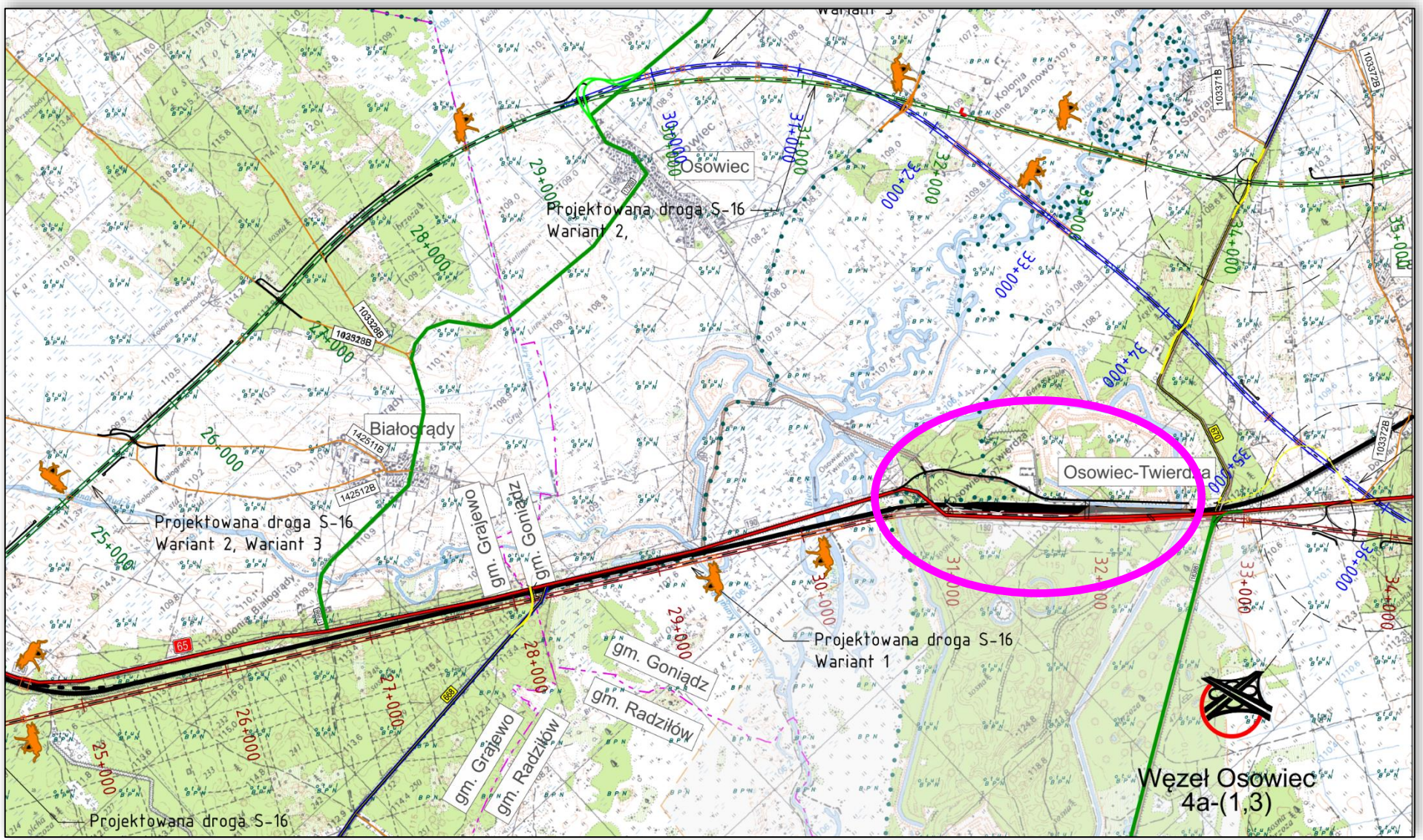
- ✓ Kolizja z linią kolejową
- ✓ Sąsiedztwo drogi krajowej nr 65
- ✓ Kolizja z wojskowym obszarem zamkniętym
- ✓ Kolizja z obszarami Natura 2000
- ✓ Kolizja z Parkiem Narodowym
- ✓ Kolizja ze szlakami migracji zwierząt
- ✓ Kolizja z siedliskami „naturowymi”
- ✓ Kolizja z rzeką Biebrza
- ✓ Kolizja z obszarem ochrony konserwatorskiej
- ✓ Kolizja z terenami leśnymi
- ✓ Uwarunkowania krajobrazowe
- ✓ Uwarunkowania geologiczne
- ✓ Uwarunkowania powodziowe



Uwarunkowania i napotkane wyzwania

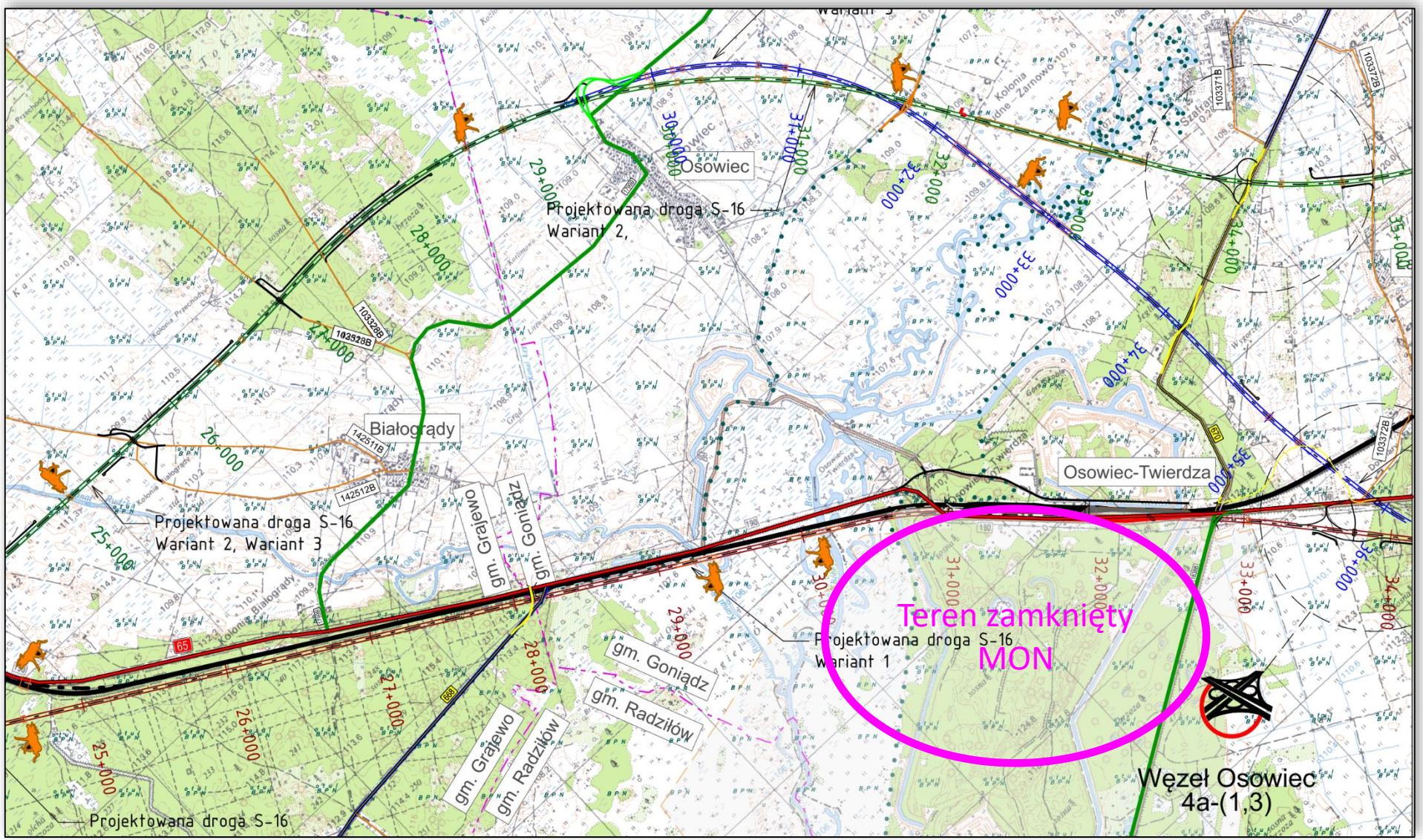
PKP - kolizja z planowaną przebudową linii E75 w ramach budowy „Rail Baltica”

(częściowa rozbiórka obiektów inżynierskich i rampy przeładunkowej)



Uwarunkowania i napotkane wyzwania

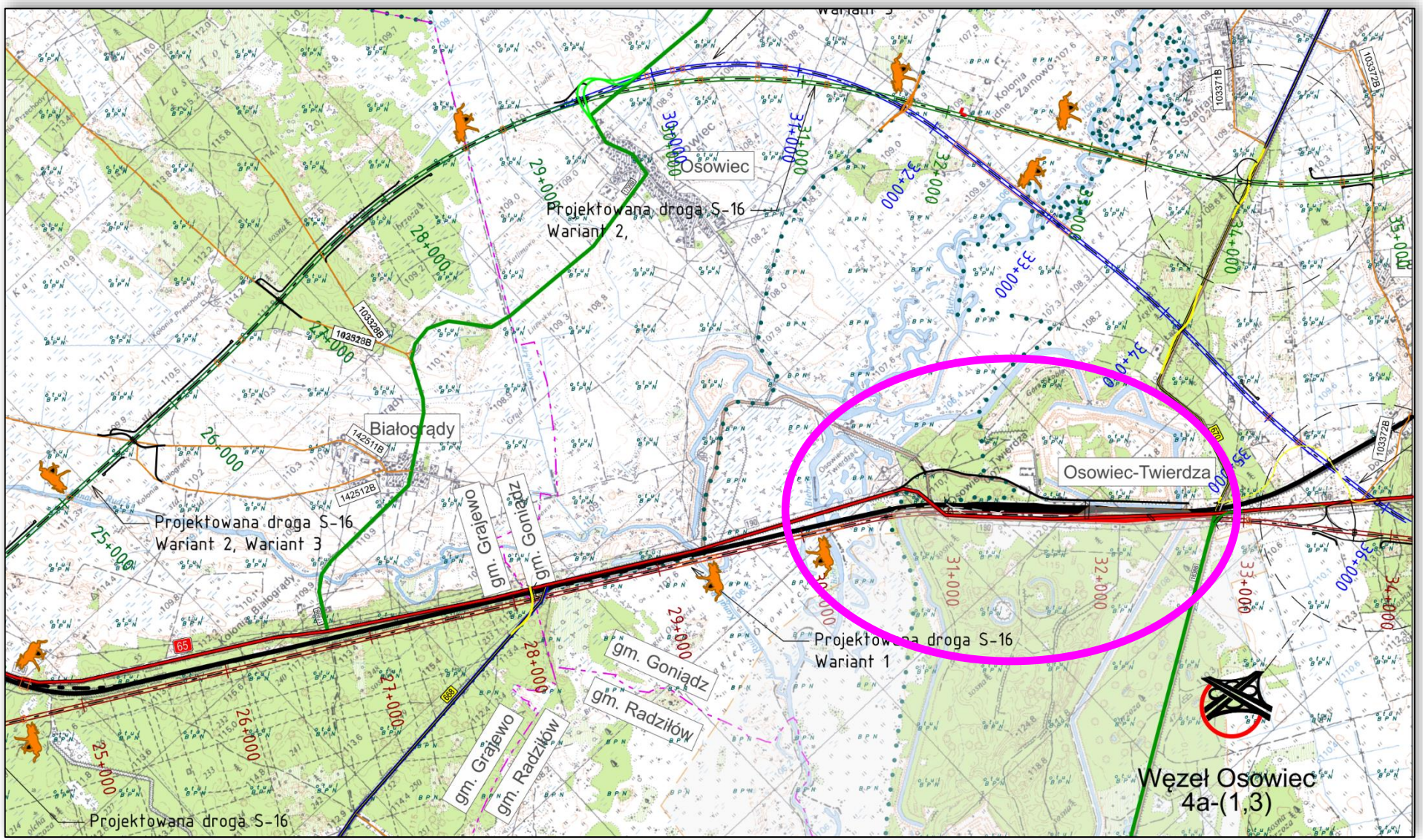
Wojewódzki Sztab Wojskowy w Białymstoku - kolizja z terenami zamkniętymi. Negatywne opinie dla wariantu 1 - ostatnia z 18 listopada 2020 r.



Uwarunkowania i napotkane wyzwania

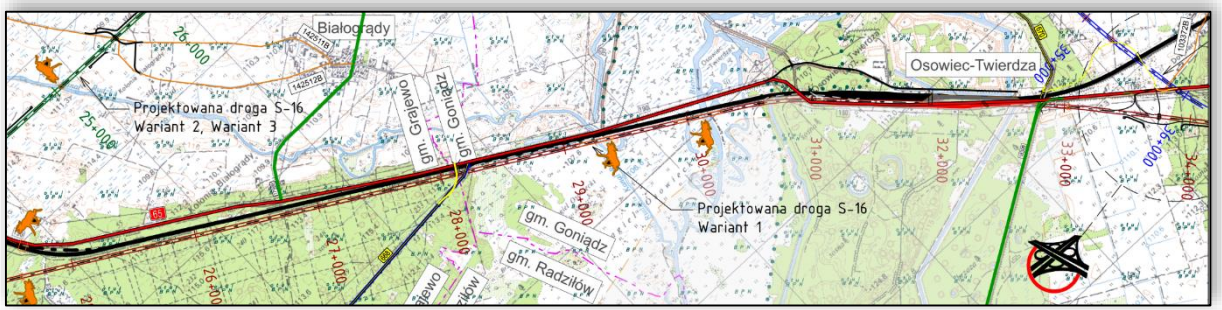
Osowieckie Towarzystwo Fortyfikacyjne
- protest przeciwko przebiegowi przez bagna biebrzańskie i Twierdzę Osowiec

Grupa Operacyjna Bielsko-Biała
- protest przeciwko przebiegowi przez Twierdzę Osowiec, natomiast za wariantem po DK 8



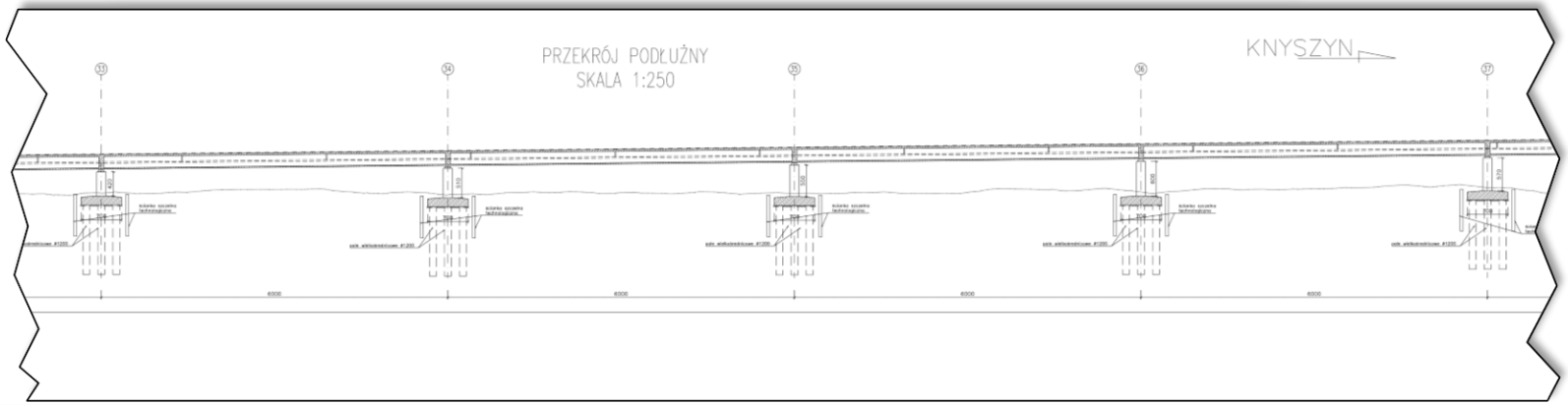
Uwarunkowania i napotkane wyzwania

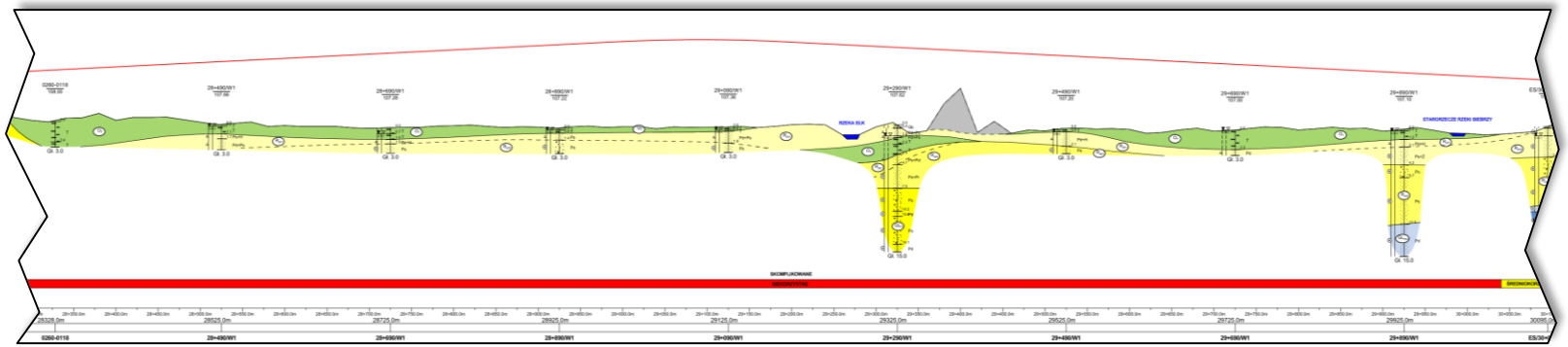
Niekorzystne warunki geologiczne w dolinie Biebrzy



Proponowane estakady przez dolinę Biebrzy:

Wariant	Długość	Szacunkowy koszt
Wariant 1	660 m	143 mln
Wariant 2	1167 m	252 mln
Wariant 3	995 m	213 mln



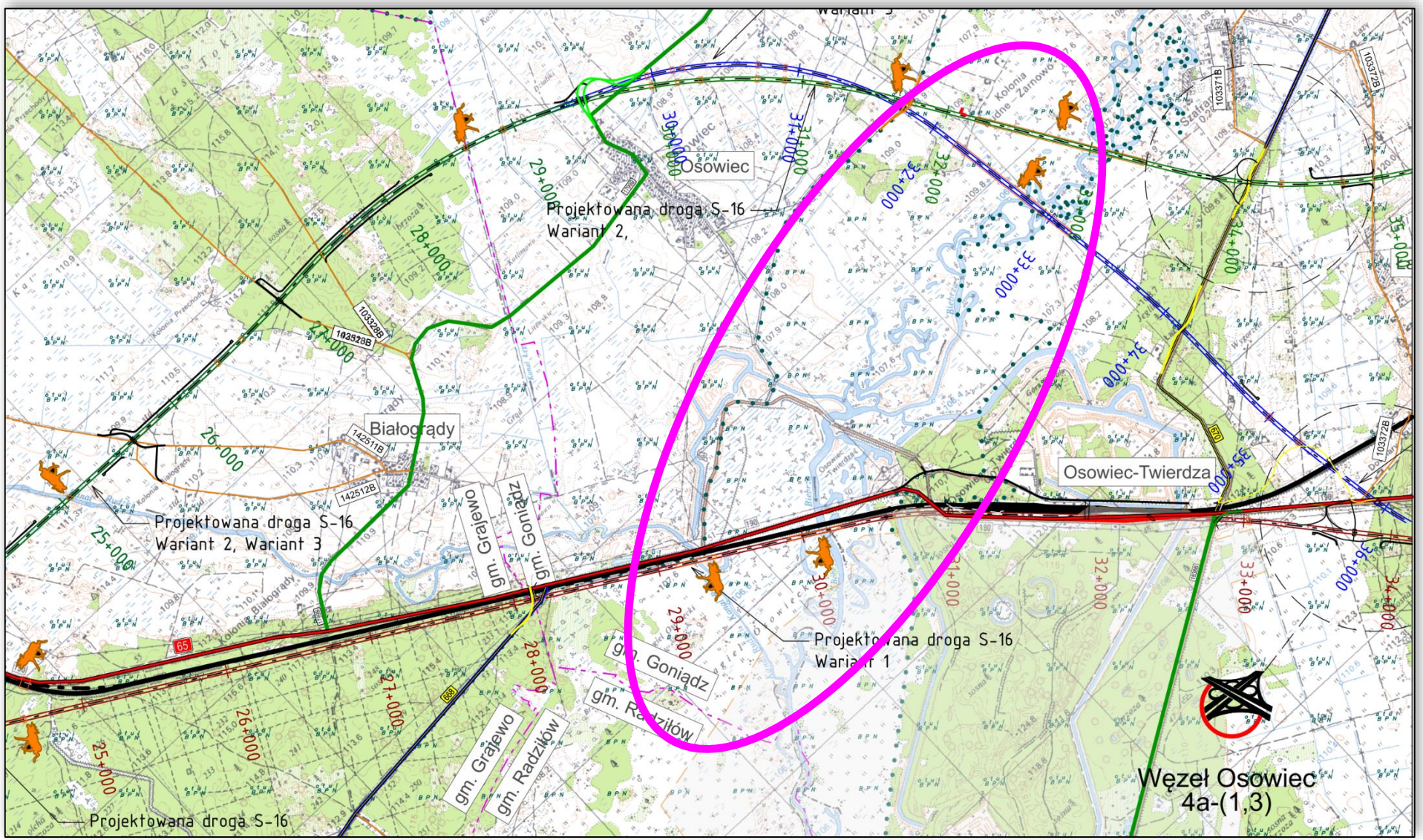


Uwarunkowania i napotkane wyzwania

Sprzeciw wobec przebiegu przez dolinę Biebrzy w korytarzu
Ełk - Knyszyn wyrazili:

- ❑ Rada Naukowa Biebrzańskiego Parku Narodowego

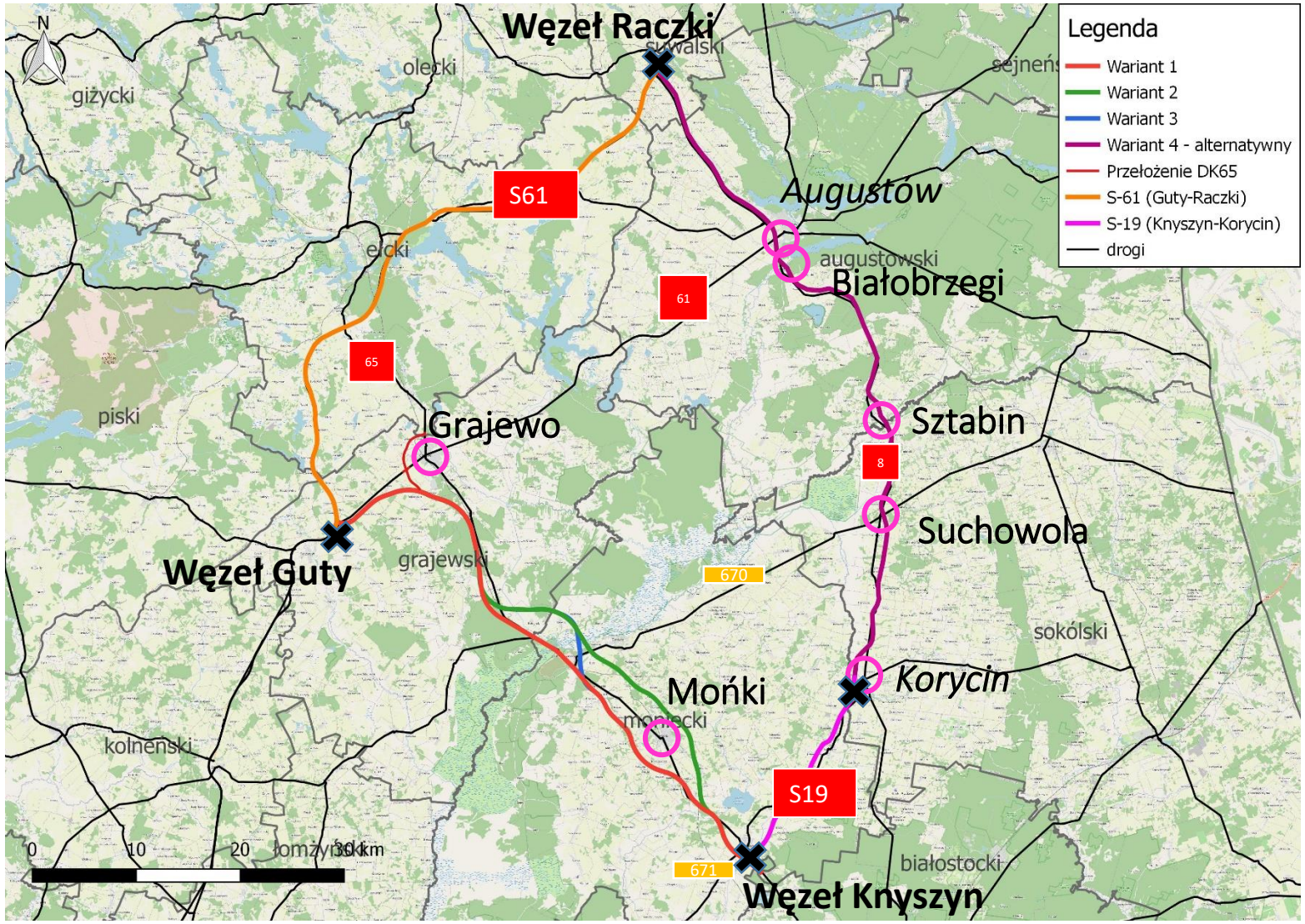
- ❑ organizacje pozarządowe, w tym:
  - Fundacja dla Biebrzy
  - Fundacja Greenmind
  - Fundacja WWF Polska



Przebieg w wariancie alternatywnym

Początek odcinka - węzeł Raczki (DK 8/S61/S16)

Koniec odcinka - węzeł Knyszyn (S19/DK 65/S16)

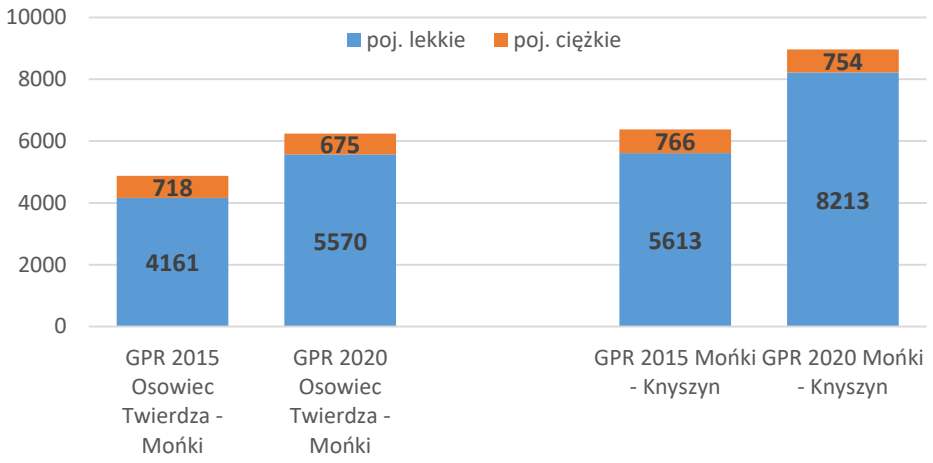


GPR 2020 (wstępne szacunki) na DK 65 i DK 8 porównanie z GPR 2015

Porównanie GPR DK 65

Osowiec Twierdza – Mońki:
wzrost 28%

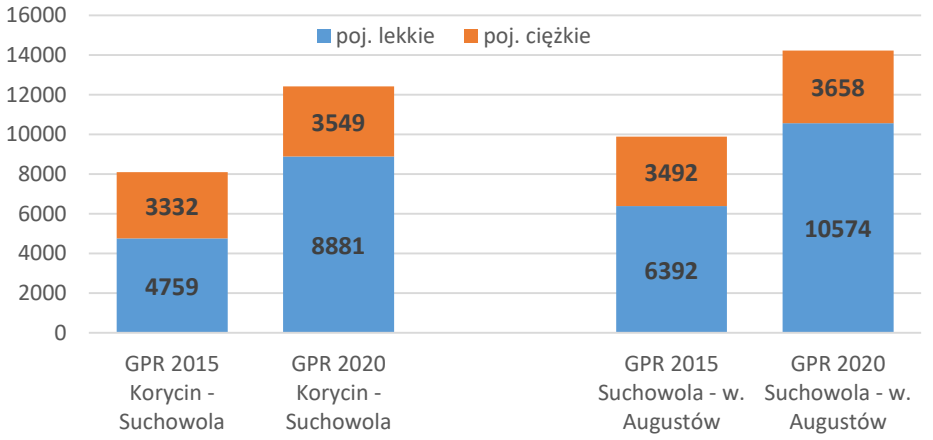
Mońki – Knyszyn:
wzrost 41%



Porównanie GPR DK 8

Korycin – Suchowola:
wzrost 54%

Suchowola – węzeł Augustów:
wzrost 44%



Wyniki GPR 2015

Przebieg w wariancie alternatywnym

✓ **S61 (ZRID):**

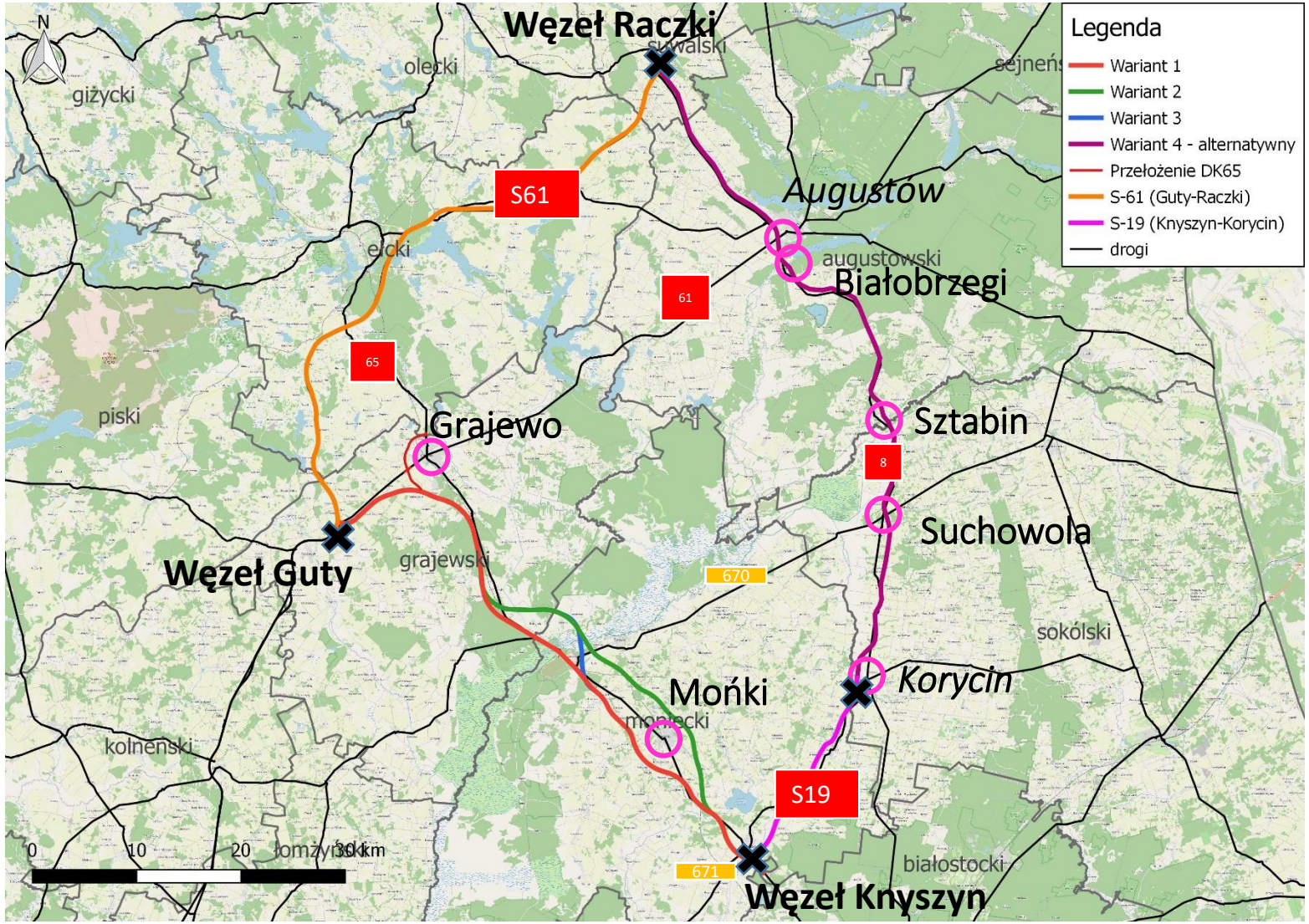
- Guty - Ełk Południe
  – decyzja wydana 24 lutego 2020 r.
- Ełk Południe - Wysokie
  – decyzja wydana 22 września 2020 r.
- Wysokie - Raczki
  – decyzja wydana 7 października 2019 r.

✓ **S19 (DŚU) :**

- Białystok-Dobrzyniewo-Knyszyn-Korycin
  – decyzja wydana 21 grudnia 2015 r.

✓ **DK 8 (DŚU o przekroju 2+1)**

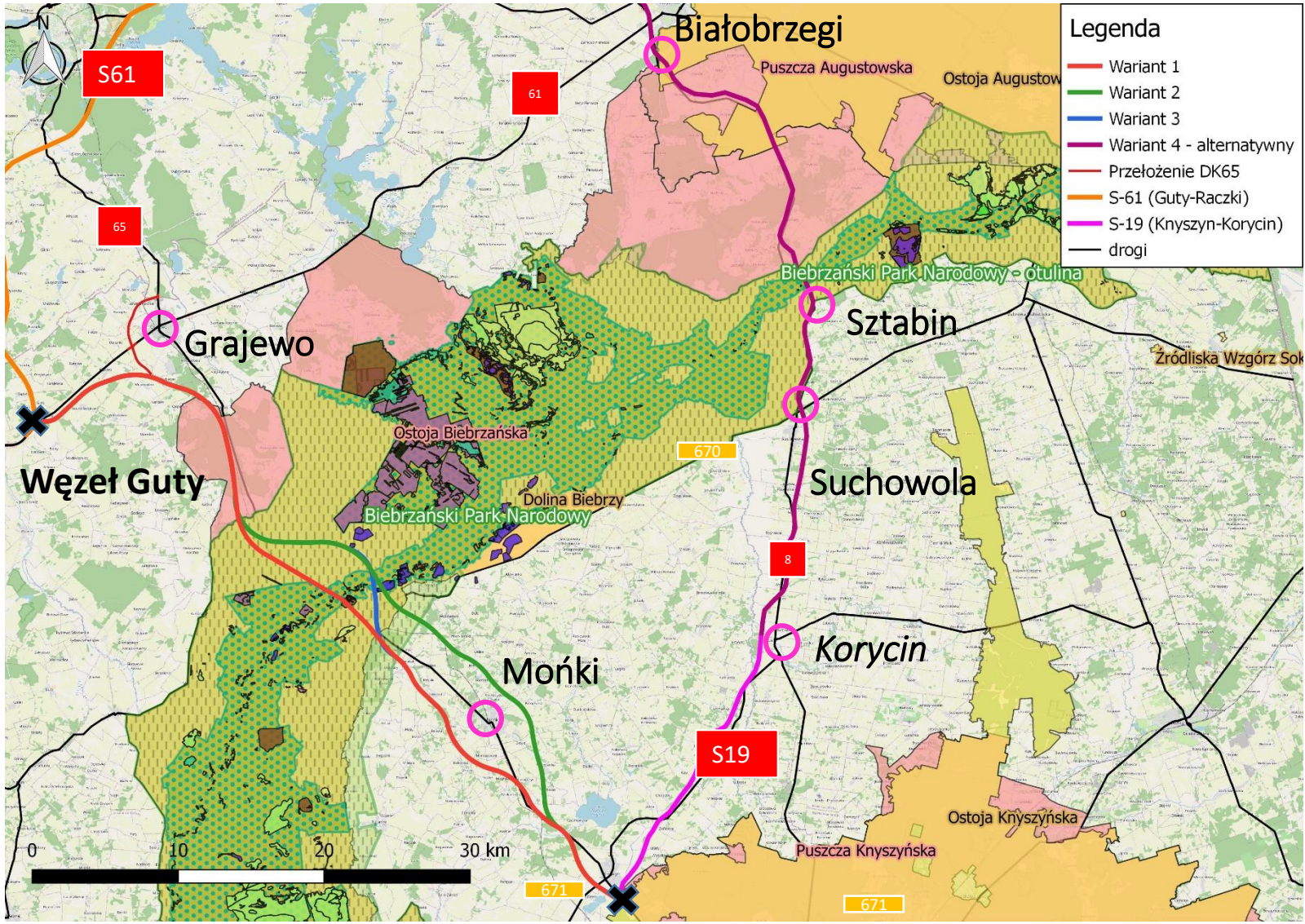
- Korycin-Suchowola, z obw. Suchowoli
  – decyzja wydana 24 listopada 2017 r.
- Suchowola-Sztabin, z obw. Sztabina
  – decyzja wydana 22 grudnia 2017 r.
- Sztabin-Augustów, z obw. Białobrzeg
  – decyzja wydana 6 lipca 2018 r.



Opis i charakterystyka wariantów

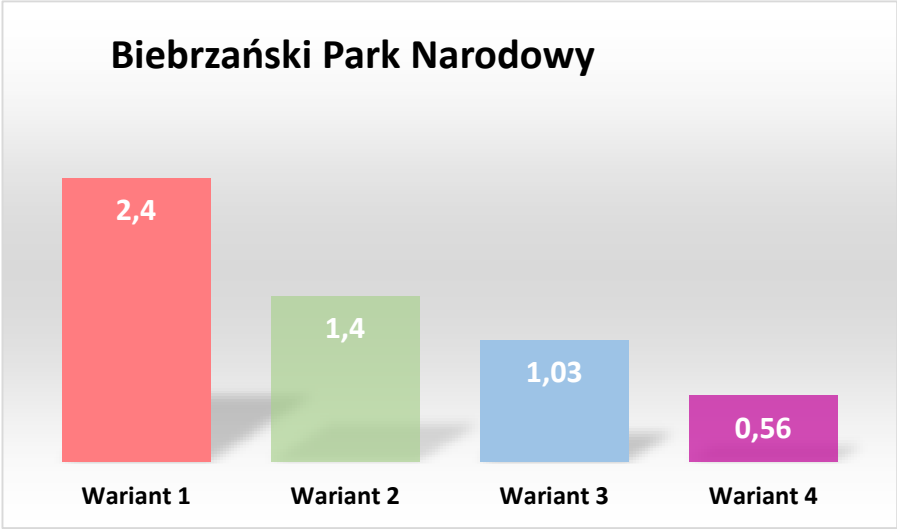
	Wariant 1	Wariant 2	Wariant 3	Wariant 4
Formy ochrony przyrody	43%	43%	45%	32%
Główne korytarze ekologiczne	46%	57%	46%	30%

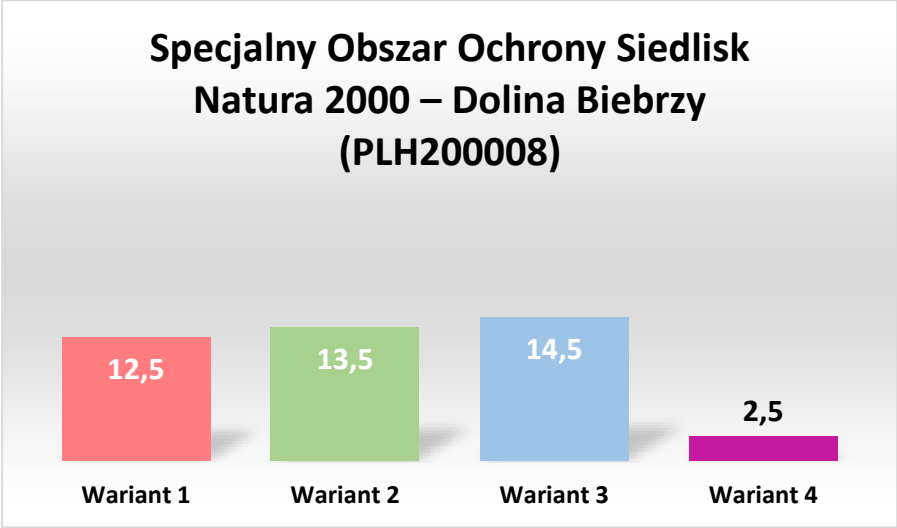
- Biebrzański Park Narodowy
- Biebrzański Park Narodowy - otulina
- Obszary Specjalnej Ochrony Natura 2000
- Specjalne Obszary Ochrony Natura 2000
- Ramsar
- Koncentracje ptaków migrujących
- Ostoje mopka zachodniego
- Strefy ochronne ptaków strefowych

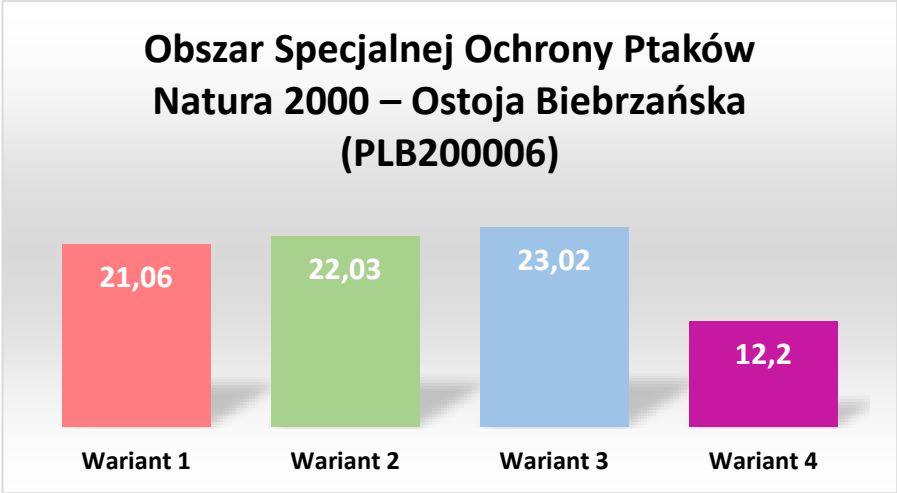


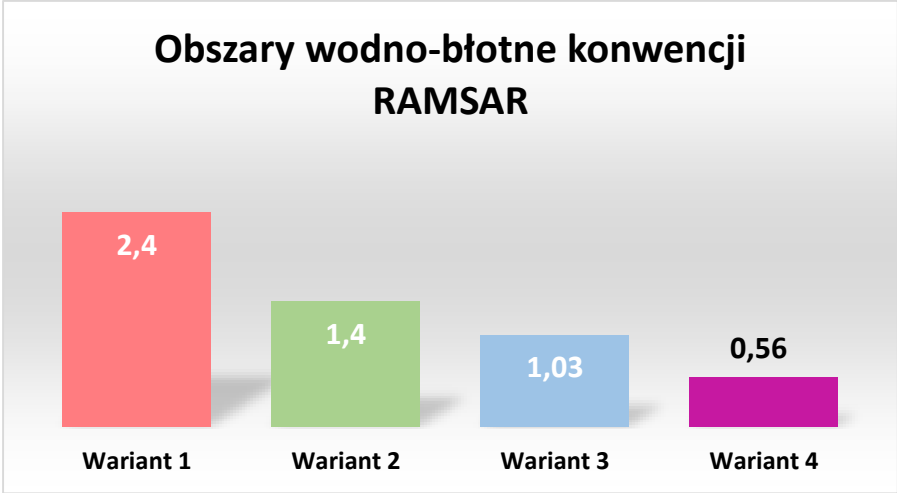
Opis i charakterystyka wariantów

kolizja z wybranymi formami ochrony przyrody [km]



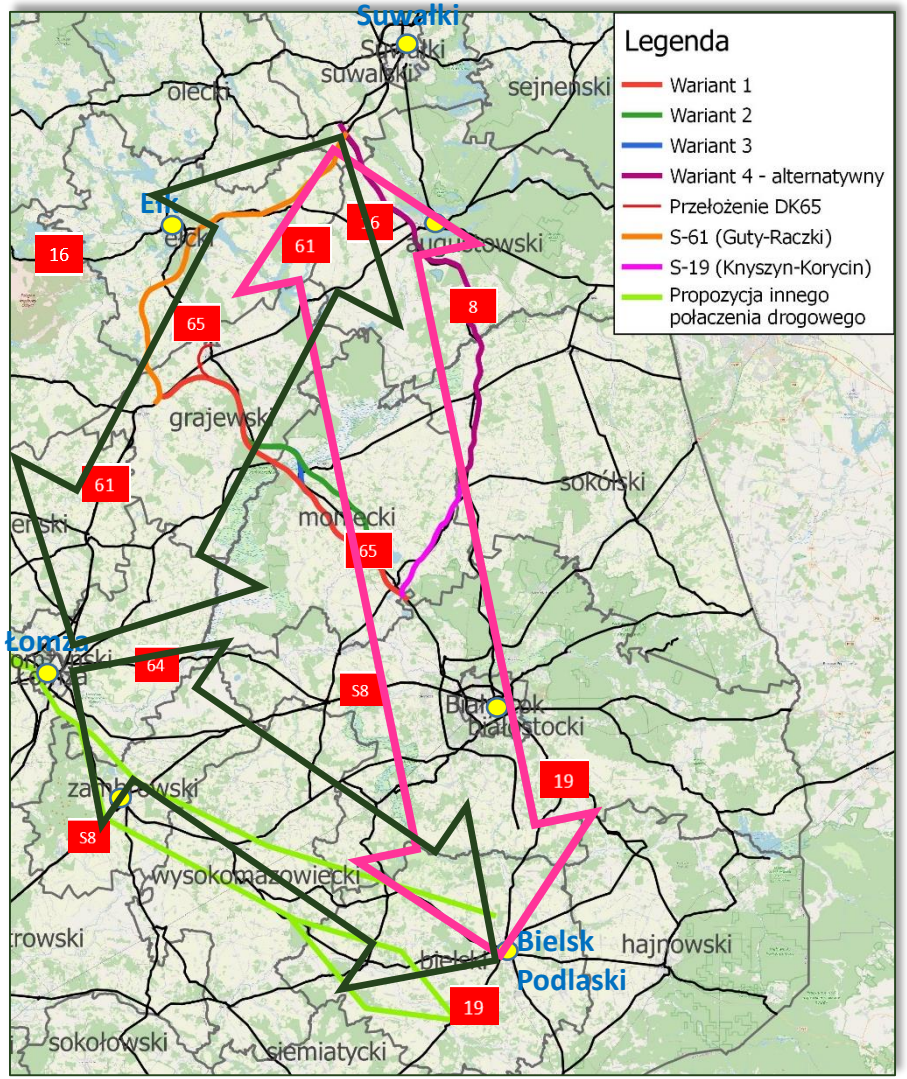






Analiza uwag zgłoszonych w ramach spotkań informacyjnych

1. Uwagi osób prywatnych
   - bliskość drogi względem zabudowań
2. Uwarunkowania archeologiczne
3. Uwarunkowania przyrodnicze
4. Uwarunkowania gospodarcze
5. Uwarunkowania geologiczne
6. Propozycja innego połączenia drogowego (Raczki – Łomża – Zambrów - Bielsk Podlaski)



Analiza uwag ze spotkań informacyjnych

Do 4 grudnia br. trwają spotkania informacyjne. Dotychczas wpłynęło ok. 4000 ankiet przesłanych m.in. przez:

1. jednostki samorządu terytorialnego
2. zarządców infrastruktury
3. organizacje pozarządowe
4. przedsiębiorców
5. osoby prywatne

Ich kompletna analiza będzie możliwa po zakończeniu spotkań informacyjnych.

Dotychczas ok. 83% wszystkich ankiet stanowią opinie przekazane według wzoru umieszczonego na stronie Fundacji dla Biebrzy.

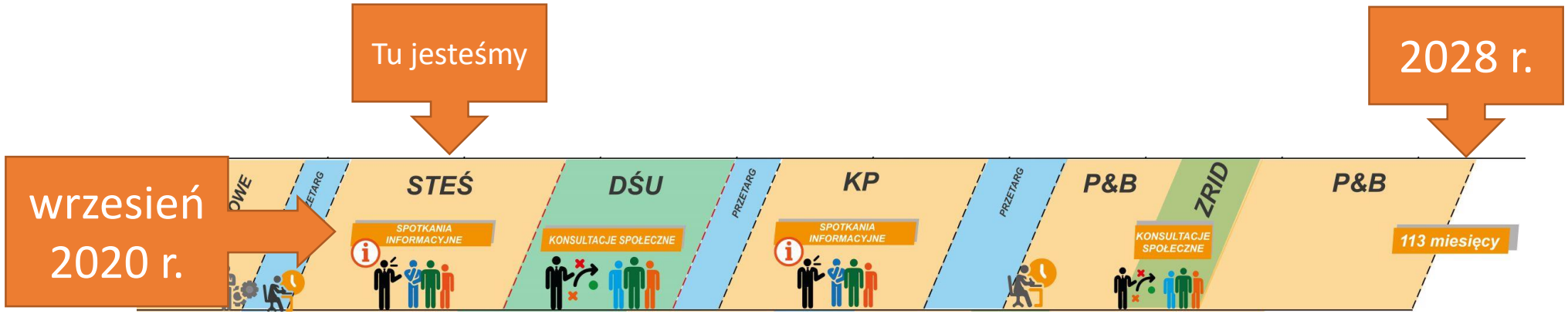
Formularz ankiety przygotowany przez wykonawcę na potrzeby spotkań informacyjnych jest dostępny na stronie:

http://s16-elk-knyszyn.pl

Do 4 grudnia 2020 r.

Zaawansowanie prac projektowych drogi ekspresowej S16 na odcinku Raczki - Knyszyn

Podpisanie aneksu do umowy z Wykonawcą firmą Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o.o.	**15 września 2020 r.**
Analiza i prognoza ruchu	w toku
Audyt BRD	w toku
Inwentaryzacja przyrodnicza	w toku
Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (w tym spotkania informacyjne: III kw. 2021 r.)	w przygotowaniu
Raport Oceny Oddziaływania na Środowisko	w przygotowaniu

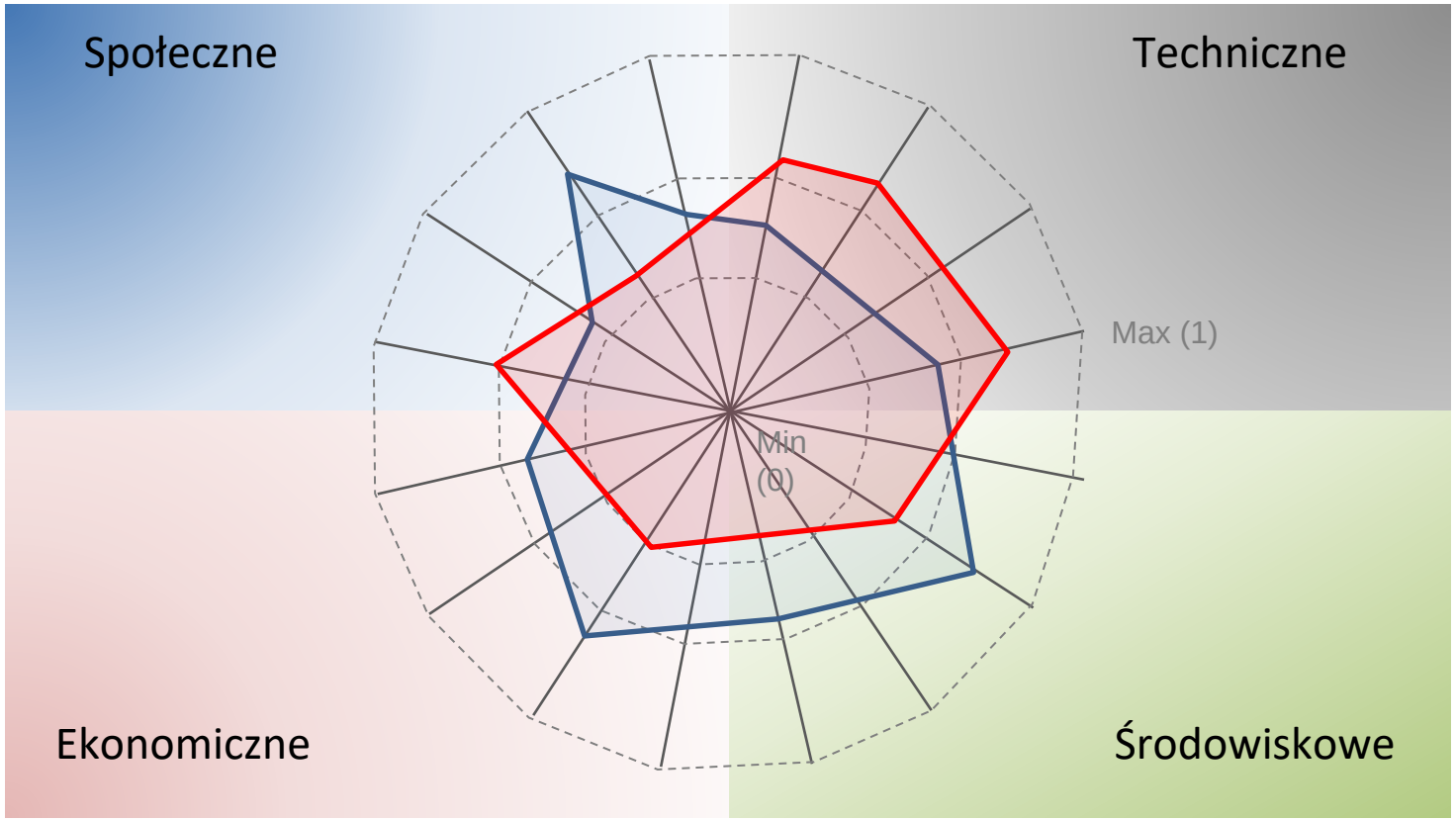


Planowanie inwestycji zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju

Kontynuacja prac dla korytarzy:
Ełk - Knyszyn
oraz
Raczki - Knyszyn
zgodnie z przyjętymi harmonogramami.

Wybór wariantu optymalnego nastąpi na podstawie wykonanej **analizy wielokryterialnej** uwzględniającej uwarunkowania **społeczne, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe**.

Ideowy model analizy wielokryterialnej STEŚ



Dziękujemy za uwagę

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku

e-mail: sekretariat.bialystok@gddkia.gov.pl

Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o.o.

e-mail: warszawa@schuessler-plan.com

EKKOM Sp. z o.o.

e-mail: biuro@ek-kom.com

www. gddkia.gov.pl

www.facebook.com

www.twitter.com/gddkia