

## PROTOKÓŁ nr 16/2013

z posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych działającej przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 23 września 2013 r. w Warszawie.

### OBECNI

wg załączonej listy.

### PRZEDMIOT OBRAD

Koncepcja Programowa dla „Budowy obwodnicy Suwałk w ciągu drogi ekspresowej S61 na odcinku od węzła "Suwałki Południe" do włączenia do istniejącej drogi krajowej nr 8 w rejonie miejscowości Szwajcaria” opracowana przez Transprojekt Gdański Sp. z o. o., w roku 2013.

## I. OPIS SPRAWY

### 1. Stan istniejący

Trasa istniejącej drogi krajowej nr 8 biegnie przez miasto Suwałki następującymi ulicami: Wojska Polskiego, Utrata, Podhorskiego, Generała Kazimierza Pułaskiego. Do przejścia w ul. Generała Kazimierza Pułaskiego droga DK8 krzyżuje się z następującymi ulicami: Mereckiego i Paweckiego, Wigierską, Waryńskiego, Sejneńską, Przytorową, Dwernickiego i Kolejową, Jana Pawła II.

### 2. Podstawowe parametry techniczne

#### Droga ekspresowa

Klasa drogi	– S
Prędkość projektowa	– 100 km/h
Prędkość miarodajna	– 110 km/h
prędkość dopuszczalna	– 120 km/h
Przekrój normalny	
w I etapie	– 2x2
docelowo	– 2x3
Szerokość jezdni	– 7,0 m
Szerokość pasa dzielącego	
w pierwszym etapie	– 12 m (w tym opaski 2x0,5 m i rezerwa pod trzeci pas ruchu)
docelowo	– 5 m (w tym opaski 2x0,5 m)
Szerokość pasa awaryjnego	– 2x 2,5 m
Szerokość pobocza gruntowego	– 2x 0,75 – 2,90 m
skrajnia pionowa	– 5,00 m
Kategoria ruchu	– KR6
Dopuszczalny nacisk	– 115 kN/oś

#### Łącznik (zejście do drogi krajowej nr 8 - docelowo łącznica P1)

Klasa drogi	– G
Prędkość projektowa	– 70 km/h
Prędkość miarodajna	– 90 km/h
Przekrój normalny	1x2
Szerokość jezdni	– 7,0 m
Szerokość opaski zewnętrznej	– 0,7 – 1,0 m
Szerokość pobocza gruntowego	– 1,25 – 2,55 m
skrajnia pionowa	– 5,00 m
Kategoria ruchu	– KR6
Dopuszczalny nacisk	– 115 kN/oś

### 3. Stan projektowany

#### Wariant 1 (podstawowy)

Przebieg projektowanej obwodnicy Suwałk długości 12,4 km zgodnie z wydaną decyzją środowiskową omija miasto po jego zachodniej stronie. Przebiega w geograficznym układzie na

kierunku północ - południe i przechodzi w całości przez teren województwa podlaskiego. Początek przyjęto na końcu projektowanej obwodnicy Augustowa na węźle Suwałki Południe. Drogę gminną nr 102024B od strony zachodniej włącza się do drogi dodatkowej DD-10 i dalej pod obiektem M-7 włącza się ją do istniejącej drogi gminnej. Od wschodniej strony drogi ekspresowej ww. droga gminna zakończona jest placem do zawracania. Drogę powiatową nr 1134B prowadzi się dołem pod obiektem WE-8, bez jej przebudowy. Zakończenie obwodnicy zaplanowano przed węzłem Suwałki Północ (nie objętym niniejszym opracowaniem). Dla tymczasowego połączenia obwodnicy z istniejącą siecią drogową przewidziano budowę łącznika do drogi krajowej nr 8 w jej km 767+920 długości 1,1 km. Łącznik będzie stanowił tymczasowe połączenie obwodnicy Suwałk z drogą krajową nr 8 za pomocą skrzyżowania typu rondo (R4). Docelowo obwodnica Suwałk zostanie połączona na węźle Suwałki Północ z odcinkiem drogi S61 Suwałki-Budzisko. Łącznik docelowo będzie pełnił funkcję łącznicy typu P1 węzła Suwałki Północ.

**Wariant 1a** dla przebiegu jw. realizuje zalecenie zawarte w audycie BRD (Raport nr O/BI-409/A/1/2013). Według zalecenia Audytorów bariery ochronne w miejscu występowania podpory w pasie dzielącym drogi ekspresowej S61 należy zastosować o wyższej szerokości pracującej (zamiast zastosowanych barier o szerokości pracującej W2 zalecono ustawienie barier o szerokości pracującej W4).

Następstwem ustawienia barier ochronnych o wyższej szerokości pracującej W4, będzie poszerzenie pasa dzielącego w miejscach występowania podpór obiektów o 0,5 m z każdej strony. W wyniku poszerzenia pasa dzielącego o 1 m poszerzony zostanie korpus drogi ekspresowej S61 na odcinkach:

- od km 0+000 do km 8+000,
- od km 11+700 do km 12+830.

W związku z powyższym o 1 mb wydłużone zostaną obiekty inżynierskie oraz przepusty pod drogą ekspresową. Wzrośnie również powierzchnia zajętości terenu wykorzystana pod inwestycję.

**Wariant 1b** polega na zaprojektowanej konstrukcji zabezpieczającej wykop przed możliwym napływem wód gruntowych w rejonie strefy wzlotów lotniska, w km 2+496. Ma ona postać żelbetowej wanny o długości 600 m, szerokości 37,2 m i wysokości zmiennej, maksymalnie do 5,75 m.

**Wariant 2** polega na:

- przebudowie drogi gminnej nr 102024B i budowie obiektu WE-6a w km 7+767 we wsi Kuków,
- przebudowie drogi powiatowej nr 1134B i budowie obiektu WE-8,
- zaprojektowaniu podwyższenia niwelety na odcinku od km 1+853 do km 3+841 w okolicach projektowanego lotniska i jego strefy wzlotów.

#### **Węzły drogowe**

- km 4+661 węzeł „Suwałki Zachód” z drogą wojewódzką nr 653.

#### **4. Obiekty inżynierskie**

<b>Wariant</b>	<b>1</b>	<b>1a</b>	<b>1b</b>	<b>2</b>
Mosty w ciągu drogi ekspresowej	1	1	1	1
Wiadukty	4	4	4	4
Estakady w ciągu drogi ekspresowej	5	5	5	6
Przejścia dla zwierząt	3	3	3	3
Konstrukcja zabezp. dno wykopu - wanna żelbetowa	0	0	1	0
<b>Łącznie</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>14</b>
Przepusty	14	14	14	14
Przepusty drogowe	11	11	11	11
<b>Łączne koszty obiektów [mln. zł]</b>	<b>178,23</b>	<b>178,76</b>	<b>231,22</b>	<b>185,81</b>
W tym koszty wanny żelbetowej	-	-	52,99	-

#### **5. Urządzenia ochrony środowiska**

Ekran akustyczny:

- 545 mb, 1635 m<sup>2</sup> wysokości 3,0 m,
- 1105 mb, 5525 m<sup>2</sup> wysokości 5,0 m,
- 270 mb, 1620 m<sup>2</sup> wysokości 6,0 m.

Ekran przeciwołśnieniowy: 1856 mb, 4454,4 m<sup>2</sup> wysokości 2,4 m.



## 6. Analizy i prognozy ruchu

Średnioroczne dobowe natężenie ruchu na drodze krajowej nr 8 według GPR 2010

Odcinek	SDR [poj./dobę]
Olszanka-Suwałki	10 658
Suwałki-Szypliszki	8 358

Natężenie ruchu pojazdów SDR [poj./dobę] na projektowanej drodze

Odcinek	2020	2025	2030	2035	2040
Suwałki Południe – Suwałki Zachód	10 090	12 820	16 360	18 480	19 770
Suwałki Zachód - Suwałki Północ	10 730	12480	14 610	16 010	17 100

## 7. Koszty oraz efektywność ekonomiczna

Wariant	1	1a	1b	2
Koszt brutto [mln. zł]	673,5	674,9	746,9	699,9
Koszty/km brutto [mln. zł]	52,5	52,6	58,3	54,60
EIRR %	19,07	19,05	17,95	18,65

## II. USTALENIA KOPI

W wyniku przeanalizowania przesłanych materiałów oraz rozwiązań zaprezentowanych na posiedzeniu KOPI, a także wyjaśnień i uzupełnień przysłanych przy piśmie nr GDDKiA-O/BI-ZP-P2/PŁ/4110/2/266/12-13 z 30 sierpnia 2013 r. przyjęto następujące ustalenia.

1. Przyjąć **wariant 1** rozwiązań projektowych dla przebiegu obwodnicy Suwałk wg Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach za wyjątkiem rejonu projektowanego lotniska i jego strefy wlotów od km 1+853 do km 3+841, gdzie niweletę przyjąć według **wariantu 2**.
2. Przyjąć podstawowe parametry

### Droga ekspresowa

Klasa drogi	– S
Prędkość projektowa	– 100 km/h
Prędkość miarodajna	– 110 km/h
Prędkość dopuszczalna	– 120 km/h
Przekrój normalny	– 2x2
Szerokość jezdni	– 7,0 m
Szerokość pasa dzielącego	– 5 m (w tym opaski 2x0,5 m bez rezerwy pod trzeci pas ruchu w pasie dzielącym)
Szerokość pasa awaryjnego	– 2x 2,5 m
Szerokość pobocza gruntowego	– 2x 0,75 – 2,90 m
Skrajnia pionowa	– 5,00 m
Kategoria ruchu	– KR6
Dopuszczalny nacisk	– 115 kN/oś

### Łącznik (zejście do drogi krajowej nr 8 - docelowo łącznica P1)

Klasa drogi	– G
Prędkość projektowa	– 70 km/h
Prędkość miarodajna	– 90 km/h
Przekrój normalny	– 1x2
Szerokość jezdni	– 7,0 m
Szerokość opaski zewnętrznej	– 0,7 – 1,0 m
Szerokość pobocza gruntowego	– 1,25 – 2,55 m
skrajnia pionowa	– 5,00 m
Kategoria ruchu	– KR6
Dopuszczalny nacisk	– 115 kN/oś

3. W związku z rezygnacją z rezerwy pod trzecie pasy ruchu, szerokość pasa dzielącego w rejonie podpór obiektów zaprojektować w sposób umożliwiający bezpieczne osłonięcie podpory barierą ochronną.
4. Odnośnie drogi łączącej drogi wojewódzkie nr 652 i nr 653 - przedstawić porównanie kosztów jej budowy: jako drogi wojewódzkiej klasy G (przedstawionej w KP) i jako drogi dodatkowej obsługującej przyległe zagospodarowanie, przylegającej do drogi głównej, szerokości 3,5 m z mijankami. Ww. droga łącząca drogi wojewódzkie może być realizowana w klasie G po zawarciu porozumienia w sprawie współfinansowania jej budowy przez Samorząd. W przeciwnym razie przyjąć do dalszych etapów drogę dodatkową, przy czym zweryfikować rozwiązania w zakresie włączeń do dróg wojewódzkich.
5. Porównać koszty wykupu nieruchomości na wysokości km 6+250 drogi głównej z kosztami ekranów w km 6+100÷6+351, zaprojektowanych do ochrony przeciwhałasowej tej nieruchomości. Wybrać wariant korzystniejszy finansowo.
6. Przyjąć wstępnie konstrukcje obiektów inżynierskich według wariantów I. Ponieważ zalecono zmianę przekroju, co ma wpływ na parametry obiektów, będzie możliwa na dalszym etapie projektowania zmiana typu konstrukcji na efektywniejszą.
7. Zrezygnować z projektowania chodnika w ciągu drogi nr 1020226B. Na obiekcie WD-2 zaprojektować obustronny ciąg o szerokości 0,9 m, a jako jego kontynuację poza obiektem zaprojektować pobocze.
8. Uzupełnić dokumentację geologiczno-inżynierską o wiercenia badawcze dla obiektów WE-8 i WD-4 – wykonane wiercenia są zlokalizowane poza obrysem fundamentów na odległość większą niż 2 m.
9. Na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko rozważyć możliwość skrócenia estakady PZ-6 o długości ok. 256 m pełniącej funkcję dolnego przejścia dla zwierząt.
10. Wyjaśnić niezgodność lokalizacji przejść dla zwierząt oraz ekranów akustycznych pomiędzy decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach a częścią opisową do koncepcji programowej budowy obwodnicy Suwałk w ciągu drogi ekspresowej S61. W raporcie do ponownej oceny oddziaływania na środowisko należy podać dwa kilometraże (z decyzji i z koncepcji). Ponadto na etapie sporządzania raportu, urządzenia i rozwiązania służące ochronie środowiska należy uszczegółowić odpowiednio do posiadanych danych wynikających z projektu budowlanego, innych informacji i decyzji, uzyskanych po wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
11. Uwzględnić Zarządzenia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, dotyczące przygotowania inwestycji, w szczególności:
  - nr 31 z dnia 23 kwietnia 2010 roku w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych,
  - nr 42 z dnia 03.09.2009 roku w sprawie oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego projektów infrastruktury drogowej.
12. Zweryfikować przyjęte parametry techniczne dla dróg oraz wymagania dla obiektów inżynierskich z uwzględnieniem warunków określonych w rozporządzeniach MTiGM:
  - z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (oprócz pkt. II.3 dot. wymaganych odstępstw),
  - z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.



### III. UCHWAŁA KOPI

Przyjąć Koncepcję programową „Budowy obwodnicy Suwałk w ciągu drogi ekspresowej S61 na odcinku od węzła Suwałki Południe do włączenia do istniejącej drogi krajowej nr 8 w rejonie miejscowości Szwajcaria” pod warunkiem uwzględnienia uwag zawartych w punkcie II.

Członkowie:

Przewodniczący

Departament Przygotowania Inwestycji

  
Katarzyna Wiktorowicz  
DYREKTOR  
03.10.2013 v.

Zatwierdzam uchwałę KOPI

  
Z-CA GENERALNEGO DYREKTORA  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
dr inż. Tomasz Rudnicki

Warszawa, dnia 04.10. 2013 r.

  
mgr inż. Marek Rolla

Departament Środowiska

  
Paweł Mickiewicz  
DYREKTOR


Naczelnik Wydziału Oceny  
Przedsięwzięć Inwestycyjnych

mgr inż. Zofia Jaroszevska-Krak

Naczelnik Wydziału Dokumentacji  
Obiektów Inżynierskich

mgr inż. Krzysztof Betza

Departament Środowiska


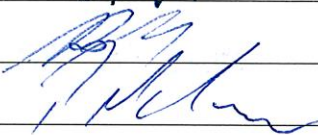

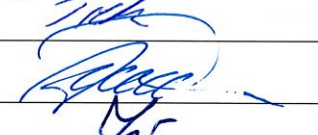


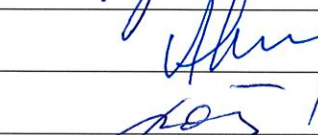

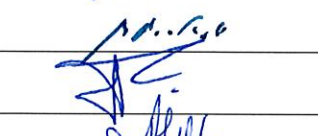


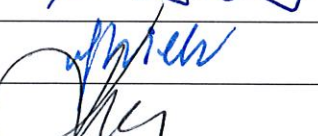

  
Edyta Bernadkiewicz  
Zastępca Dyrektora

## Lista obecności

na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych działającej przy Generalnym Dyrektorzem Dróg Krajowych i Autostrad w dniu **23 września 2013 r.** w siedzibie GDDKiA przy ul. Wroniej 53 w Warszawie.

### Przedmiot obrad:

Koncepcja Programowa: **Budowa obwodnicy Suwałk w ciągu drogi ekspresowej S61 na odcinku od węzła Suwałki Południe do włączenia do istniejącej drogi krajowej nr 8 w rejonie miejscowości Szwajcaria**

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja – stanowisko	Podpis
1.	Katarzyna Wiktorowicz	GDDKiA DPI – przewodnicząca KOPI	
2.	Marek Rolla	GDDKiA – z-ca przew. KOPI	
3.	Paweł Mickiewicz	GDDKiA DŚR – z-ca przew. KOPI	
4.	Artur Łojewski	Transprojekt Gdański - projektant	
5.	Ludwik Wójcik	Transprojekt Gdański - z-ca projektanta	
6.	Arkadiusz Trzeciak	Transprojekt Gdański - z-ca projektanta	
7.	Tadeusz Stefanowski	Transprojekt Gdański - z-ca projektanta	
8.	Jacek Ziemiński	PZDM w Białymostku - naczelnik NP	
9.	Andrzej Charko	UA Dzwonki	
10.	Tomasz Drej	UM Suwałki	
11.	Czesław Rembowski	UM Suwałki	
12.	Ewa Jędraszek	GDDKiA DPI	
13.	Andrzej Lema	DZK - Gł. specjalista	
14.	Stefan Wójcik	Stwierdzenie Pomiędzy	
15.	Ryszard Kabanowski	Stwierdzenie Pomiędzy	
16.	Piotr Łojewski	GDDKiA O/Białystok	
17.	Przemysław Gładysz	-/-	
18.	Janusz Francuski	GDDKiA Oddział w Białymostku	
19.	Anna Lema	GDDKiA O/Białystok	
20.	Paweł Gąsienica	GDDKiA DPI	
21.	Stanisław Topczewski	GDDKiA - O/B	
22.	Z. Jarosławski	GDDKiA DPI	
23.	Ludwik Wójcik	GDDKiA O/Białystok	
24.	Mariusz Bielak	GDDKiA	
25.	Józef Karol	GDDKiA WZM	



26.	JERZY DRAPA	GDDKIA O/Białystok <sup>Nac. St. Kreslow</sup>	
27.	Adam Kaszyński	GDDKIA - DZ GIM	
28.	Gregor <del>Guera</del>	MTBicam - TA	
29.	Reda <del>Reda</del> Wyszomski	MTBicam	
30.	Thymon Klok	GDDKIA DZR	
31.	Edyta <del>BERNARDKIEMU</del>	GDDKIA A DZR	
32.	Enkon Kacota	— " —	
33.	Martina <del>Beckmayer</del>	GDDKIA - DZ - WZD	
34.	JOSEF GACPARSKI	GDDKIA - Centrala B&D	
35.			
36.			
37.			
38.			
39.			
40.			
41.			
42.			
43.			
44.			
45.			
46.			
47.			
48.			
49.			
50.			
51.			
52.			
53.			