



2p + p2 + p4
01062010
[signature]

PZ.S
07.06.10 [signature] (100)

Warszawa, dnia 28.05.2010 r.

Katarzyna Wiktorowicz

Dyrektor

Departamentu Przygotowania Inwestycji

GDDKiA DPI/WO/mmb/4117/0127/2010

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie
Wpłynęło do rejestru ogólnego 889c

Dnia 31.05.2010

DOŚCIEŻONE OSOBISTIE

+ załącznik (dokumentacja) [signature]

Oddział GDDKiA
w Warszawie

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przesyła w załączeniu protokół Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych nr **19/2010** zatwierdzony dnia 27 maja 2010r. dotyczący „**Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego rozbudowy drogi krajowej nr 61 do parametrów klasy GP na odcinku Legionowo – Zegrze Południowe**” z prośbą o realizację ustaleń.

Departament Przygotowania Inwestycji

[signature]
Katarzyna Wiktorowicz
DYREKTOR

Do wiadomości:

- ① **Oddział GDDKiA w Warszawie,**
2. **Ministerstwo Infrastruktury
Departament Dróg i Autostrad,**
3. **Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego
Departament Nieruchomości i Infrastruktury
ul. ks. Kłopotowskiego 5
03-718 Warszawa,**
4. **Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie
ul. Mazowiecka 14
00-048 Warszawa,**

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

ul. Żelazna 59
00-848 Warszawa
tel.: (022) 375 88 88
fax: (022) 375 86 00

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

5. **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**
Zakład linii Kolejowych w Warszawie
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa,
6. **Starostwo Powiatowe w Legionowie**
ul. gen. W. Sikorskiego 11
05-119 Legionowo,
7. **Urząd Gminy Nieporęt**
Plac Wolności 1
05-126 Nieporęt,
8. **Urząd Gminy Wieliszew**
ul. Modlińska 1
05-135 Wieliszew,
9. **Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe**
Nadleśnictwo Jabłonna
ul. Wiejska 20
05-110 Jabłonna,
10. **GDDKiA O/WA Rejon w Bożej Woli**
Boża Wola 18a
05-101 Nowy Dwór Mazowiecki ,
11. **Ove Arup & Partners Poland Sp. z o.o.**
ul. Królewska 16
00-103 Warszawa,

PROTOKÓŁ Nr 19/2010

z posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad dnia 11 maja 2010 r. w Warszawie.

Wg załączonej listy.

PRZEDMIOT OBRAD.

„Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe rozbudowy drogi krajowej nr 61 do parametrów klasy GP na odcinku Legionowo – Zegrze Południowe” opracowane przez Ove Arup Partners International Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce w 2010 r.

I. OPIS SPRAWY

1. Stan istniejący

Droga krajowa nr 61 na odcinku Legionowo – Zegrze Południowe ma jednojezdniowy przekrój o szerokości 7 m i przebiega zarówno przez tereny zabudowane, jak i leśne. Trasę można podzielić na dwa odcinki różniące się charakterem terenu, przez który przebiega.

Na pierwszym odcinku o długości ok. 2,7 km zlokalizowane są budynki mieszkalne oraz usługowe w odległości min. 10 – 15 m od granicy pasa drogowego. Istniejące zjazdy zapewniają dostęp z drogi do hurtowni, składów materiałów budowlanych, stacji obsługi pojazdów oraz domów jednorodzinnych. Większość z tych zjazdów nie jest utwardzona, pobocze drogi jest rozjeżdżone i uniemożliwia odpływ wody do rowów zlokalizowanych wzdłuż jezdni. Droga wysokościowo położona jest na poziomie przyległych posesji.

Na odcinku od 2+700 do 4+800 droga przebiega przez tereny leśne na nasypie o wysokości ok. 3 do 5 m. Wzdłuż drogi, po stronie zachodniej zlokalizowana jest linia średniego napięcia. Istniejąca droga krzyżuje się bezkolizyjnie z torami kolejowymi w km 3+200 (kilometraż istniejący 28+400). Skrajnia pod obiektem ograniczona jest do 3,7 m. Obiekt o konstrukcji kratownicy nitowanej z jazdą dołem wybudowany został w 1954 roku.

2. Podstawowe parametry techniczne drogi

Klasa techniczna drogi	GP	
Prędkość projektowa	80 km/h	
Prędkość miarodajna	100 km/h	
Przekrój normalny	2x2 pasy ruchu	
odcinek A	przekrój uliczny	
	- szerokość pasa ruchu	3,50 m
	- pas dzielący	2,00 m
	- obustronne drogi dodatkowe o szerokości 6,00 m	
odcinek B	przekrój szlakowy	
	- szerokość pasa ruchu	3,50 m
	- szerokość opasek	0,50 m
	- pas dzielący	3,00 m
	- szerokość poboczy gruntowych	1,50 m
	- droga dodatkowa po prawej stronie o szerokości 5,50 m	
Skrajnia pionowa	4,70 m	
Obciążenie nawierzchni	115 kN/oś	
Kategoria obciążenia ruchem	KR6	

3. Stan projektowany

Odcinek A (od 0+000 do 2+700)

Wariant I zakłada poszerzenie drogi krajowej nr 61 na lewą stronę. Istniejąca jezdnia drogi stanowiłaby nowy ślad prawej jezdni drogi krajowej. Poszerzenie oznacza zmianę linii rozgraniczającej poprzez przesunięcie jej o 3 do 12 m w głąb zabudowy. Linia pasa drogowego po stronie prawej ulegnie również niewielkiej korekcie od 2 do 3 m. W istniejącym pasie drogi między obecną jezdnią a granicą pasa drogowego (po prawej stronie) znajdowałaby się dwukierunkowa droga dodatkowa wraz z chodnikiem. Po drugiej stronie w poszerzonym pasie znalazłaby się również dwukierunkowa droga dodatkowa oraz ciąg pieszo - rowerowy.

Przebudowa drogi zgodnie z tym wariantem wymagałaby wyburzenia 13 obiektów gospodarczych i 7 budynków mieszkalnych.

Wariant II zakłada poszerzenie drogi na stronę prawą. Istniejąca jezdnia drogi stanowiłaby nowy ślad lewej jezdni. Poszerzenie oznacza zmianę linii rozgraniczającej poprzez przesunięcie jej o 6 do 10 m w głąb zabudowy. Linia pasa drogowego po stronie lewej pozostałaby zasadniczo bez zmian. W istniejącym pasie drogi między istniejącą jezdnią a granicą pasa drogowego znajdowałaby się droga dodatkowa wraz z ciągiem pieszo-rowerowym. Po drugiej stronie w poszerzonym pasie znalazłaby się droga dodatkowa oraz chodnik.

Przebudowa drogi zgodnie z tym wariantem wymagałaby wyburzenia 15 obiektów gospodarczych oraz 5 budynków mieszkalnych.

Wariant III zakłada symetryczne poszerzenie przekroju drogowego po obu stronach o około 5 do 7 m. W stanie obecnym szerokość pasa drogowego wynosi od ok. 28 do 32 m. W wyniku symetrycznego poszerzenia jego szerokość zwiększyłaby się do 42 m. Ciąg pieszo - rowerowy o szerokości 3,5m zlokalizowany został również pod lewej stronie przy drodze serwisowej. Po drugiej stronie zaprojektowano chodnik o szerokości 2,0 m przy jezdni dodatkowej. Zaproponowano równoległe drogi dodatkowe o szerokości 6,0 m.

Przebudowa drogi zgodnie z tym wariantem wymagałaby wyburzenia 9 budynków gospodarczych oraz 6 budynków mieszkalnych.

Wariant IV stanowi modyfikację wariantu III. Proponuje się odgięcie jezdni głównych w stronę prawą na odcinku od 0+800 do 1+450 oraz 2+100 do 2+700 a tym samym odsuniecie drogi od zabudowań znajdujących się po lewej stronie. Przebieg ten na w/w odcinakach nie koliduje z zabudowaniami.

Przebudowa drogi zgodnie z tym wariantem wymagałaby wyburzenia 13 budynków gospodarczych oraz 4 budynków mieszkalnych.

Odcinek B (od 2+700 do 4+800)

Na odcinku B warianty zróżnicowane zostały pod względem przebiegu trasy w rejonie linii kolejowej nr 10.

Wariant I przewiduje rozbiórkę istniejącego obiektu kolejowego i wybudowanie nowego nad projektowanymi jezdniami drogi krajowej nr 61. Wariant ten jest zgodny z zapisami zawartymi w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego gminy Nieporęt dotyczącymi obsługi komunikacyjnej. Rozwiązanie to sugerowane jest w opinii wydanej przez PKP PLK S.A.

Wariant II przewiduje pozostawienie istniejącego wiaduktu kolejowego, obniżenie niwelety jezdni tak, żeby dostosować skrajnię drogową do wysokości 4,7 m. Proponuje się realizację nowego obiektu kolejowego, pod którym znalazłaby się wschodnia jezdnia drogi krajowej

Wariant III zakłada obejście istniejącego obiektu kolejowego po wschodniej stronie obecnego wiaduktu kolejowego. Obie jezdnie drogi z uwagi na uwarunkowania terenowe znalazłyby się pod torami kolejowymi. Rozwiązanie to wymaga wybudowania nowego obiektu nad projektowaną drogą krajową w odległość ok. 20 m od istniejącego. Obecny obiekt pozostałby w swojej dotychczasowej lokalizacji.

Powiązania z istniejącym układem drogowym

- w km 0+566 skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną z drogą wojewódzką nr 632 (621) - ul. Nowodworską (do czasu zbudowania węzła z projektowaną Trasą Olszynki Grochowskiej),
- w km 2+230 skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną z drogą gminną (ul. Wczasową),
- w km 4+500 węzeł typu WB z drogą wojewódzką 631. Połączenie to planuje się realizować dwuetapowo. W pierwszym etapie przewiduje się przebudowę istniejącego ronda, w drugim etapie, po wyczerpaniu się przepustowości skrzyżowania planowana jest budowa wiaduktu w ciągu drogi krajowej nad skrzyżowaniem.

Dodatkowo analizie poddano odcinek A (od km 0+000 do km 2+700) pod kątem możliwości obniżenia parametrów drogi i zwiększenia liczby skrzyżowań. Zaproponowano skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną w km 1+600 z projektowaną ulicą zbiorczą wprowadzającą ruch do osiedla Nowopol.

4. Obiekty inżynierskie

Istniejące:

1. km 3+250 (kilometraż istniejący 28+454) – obiekt kolejowy nad drogą krajową nr 61,
2. km 3+370 (28+563) przepust.

Projektowane

1. km 1+580 – kładka dla pieszych,
2. km 3+250 – wiadukt kolejowy nad jezdnią główną,
3. km 3+250 – przejazd gospodarczy w ciągu drogi serwisowej (w Wariancie BII),
4. km 3+800 – przejście dla dużych zwierząt pod jezdnią główną,
5. km 4+500 – wiadukt w ciągu jezdni głównej.

5. Ochrona środowiska

Urządzenia ochrony wód

W celu ochrony wód powierzchniowych i podziemnych proponuje się zastosowanie następujących rozwiązań:

- skarpy i rowy trawiaste z przegrodami zwiększającymi sedymentację zawieszin;
- zbiorniki retencyjno-infiltracyjne zainstalowane na rowach przed zrzutem odprowadzanych wód do środowiska;
- osadniki zintegrowane z separatorami na zrzutach do odbiornika.

Ochrona przed hałasem

W celu zminimalizowania oddziaływań proponuje się budowę ekranów akustycznych o długości:

Wariant A – 4338 m

Wariant AII – 4302 m

Wariant AIII – 4308 m

Wariant AIV – 4302 m

Przejścia dla zwierząt

W km 3+800 zaprojektowano dolne przejście dla zwierząt dużych o wymiarach minimalnych 4mx15m. Na całej długości odcinka biegnącego przez tereny leśne zastosowano ogrodzenie o wysokości 2 m uniemożliwiające zwierzętom wejście na jezdnie i dodatkowo stanowiące element naprowadzający je na przejście dla zwierząt.

Pasy zieleni dogęszczającej

Wskazane jest we wszystkich wariantach zagęszczenie zieleni wzdłuż terenów leśnych na odcinkach:
od km 2+500 do km 4+800 – strona lewa
od km 2+300 do km 4+800 – strona prawa

6. Prognozy ruchu

GPR 2005 [P/dobę]	Prognoza na rok [P/dobę]		
	2020	2030	2035
11777	22660	25440	25590

7. Koszty

Koszty inwestycji netto [mln PLN]

	AI	AII	AIII	AIV
BI	160,8	159,6	157,7	170,0
BII	160,3	159,0	157,2	169,5
BIII	164,4	163,2	161,3	173,7

ENPV [mln PLN]

	AI	AII	AIII	AIV
BI	95,8	97,0	98,8	86,8
BII	95,0	97,3	99,1	87,1
BIII	91,0	92,2	94,0	82,0

EIRR [%]

	AI	AII	AIII	AIV
BI	11,20	11,29	11,43	10,54
BII	11,18	11,32	11,46	10,56
BIII	10,87	10,96	11,10	10,23

II. USTALENIA KOPI

- Przyjąć przebieg drogi krajowej nr 61 zgodnie z **wariantem III na odcinku A i wariantem I na odcinku B**. Wariant ten rekomendować we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
- Przyjąć podstawowe parametry techniczne:

Klasa techniczna drogi	GP	
Prędkość projektowa	80 km/h	
Prędkość miarodajna	100 km/h	
Przekrój normalny	2x2 pasy ruchu	
odcinek A	przekrój uliczny	
	– szerokość pasa ruchu	3,50 m
	– pas dzielący	2,00 m
	– szerokość opaski zewnętrznej	0,50 m
	– obustronne drogi dodatkowe o szerokości	6,00 m
odcinek B	przekrój szlakowy	
	– szerokość pasa ruchu	3,50 m
	– szerokość opasek	0,50 m
	– pas dzielący	3,00 m
	– szerokość poboczy gruntowych	1,50 m
	– droga dodatkowa po prawej stronie o szerokości	5,50 m
Skrajnia pionowa	4,70 m	
Obciążenie nawierzchni	115 kN/oś	
Kategoria obciążenia ruchem	KR6	
- Odnosnie powiązań z otaczającym terenem przyjąć:
 - w km 0+566 skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną z drogą wojewódzką nr 632 (621) – ul. Nowodworską (do czasu zbudowania węzła z Trasą Olszynki Grochowskiej),
 - w km 2+230 skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną z drogą gminną (ul. Wczasową),
 - w km 4+500 węzeł typu WB z drogą wojewódzką 631 (w pierwszym etapie przebudowa istniejącego ronda).
- Nie przyjmować skrzyżowania w km 1+600 do osiedla Nowopol ze względu na niezgodność lokalizacji skrzyżowania z § 9 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.1999.43.430).
- Zapewnić zgodność lokalizacji ekranów akustycznych z załącznikiem nr 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.1999.43.430) „Warunki widoczności na skrzyżowaniach i zjazdach”.
- Odnosnie obiektów inżynierskich:
 - Przedstawić studium geologiczno-inżynierskie, ustalające warunki geotechniczne posadowienia obiektów. Na podstawie tej dokumentacji określić kategorię geotechniczną dla obiektów i wstępnie określić sposób ich posadowienia.
 - Przedstawić ZZK dla wszystkich obiektów. Na etapie KP przedstawić alternatywne rozwiązania konstrukcji nośnych obiektów z uwzględnieniem kosztów budowy i eksploatacji.
 - Na przekrojach poprzecznych obiektów podać wartość pochylenia jezdni i chodników.
- Ekran akustyczny, jako przeszkodę w rozumieniu normy PN-EN 1317, należy osłonić drogową barierą ochronną (nie stosować przekroju według przedstawionej opcji II (bariery betonowe)).

8. Odnośnie konstrukcji nawierzchni - przeliczyć grubość poszczególnych warstw na obciążenie 115 kN/oś, z wyłączeniem warstwy ścieralnej. Warstwę ścieralną SMA przyjąć grubości 4 cm.
9. Uzupełnić dokumentację o zapisy dotyczące danych technicznych obiektów inżynierskich, z których jednoznacznie wynika, że inwestycja drogowa spełnia wymagania techniczno-obronne określone przez Ministra Infrastruktury w Zarządzeniu Nr 11 z dnia 4 lutego 2008 roku w sprawie wdrożenia wymagań techniczno-obronnych w zakresie przygotowania infrastruktury drogowej na potrzeby obronne państwa.
10. 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,
 - nr 1 z dnia 09.01.2009 roku w sprawie ustalenia oznakowania kierunkowego dla dróg krajowych.
11. Zweryfikować przyjęte parametry techniczne dla dróg oraz wymagania dla obiektów inżynierskich z uwzględnieniem warunków określonych w rozporządzeniach MTiGM:
 - z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
 - z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

III. UCHWAŁA KOPI

Przyjąć „**Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe rozbudowy drogi krajowej nr 61 do parametrów klasy GP na odcinku Legionowo – Zegrze Południowe**” pod warunkiem uwzględnienia uwag zawartych w punkcie II w następnych stadiach dokumentacji projektowej, które należy opracować zgodnie z zarządzeniem nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dn. 11.05.2009r. w sprawie stadiów i składu dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań.

Członkowie:

Przewodniczący

Departament Środowiska

KM
Katarzyna Maranda
Z-ca DYREKTORA

Departament Przygotowania Inwestycji

KW
Katarzyna Wiktorowicz
DYREKTOR
20.05.2010r.

WZ
Departament Studiów

Marek Rolla
DYREKTOR

ZCA GENERALNEGO DYREKTORA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Tomasz Rudnicki
dr inż. Tomasz Rudnicki

Zatwierdzam uchwałę KOPI

p.o. GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Lech Witecki

Warszawa, dnia 27/05/ 2010 r.

Naczelnik Wydziału Oceny
Przedsięwzięć Inwestycyjnych

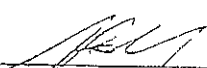
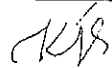

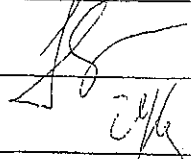
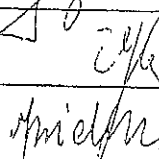
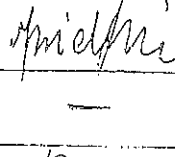
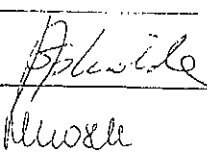
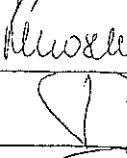
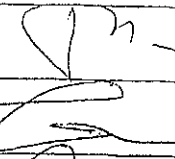
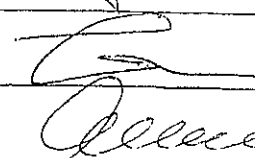
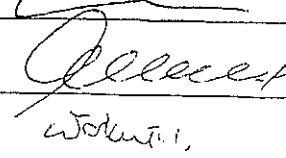
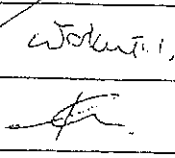
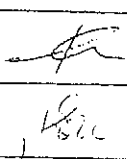
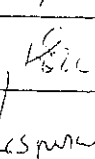
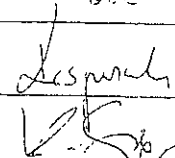
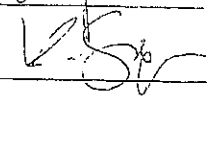
ZJ
mgr inż. Zofia Jaroszevska-Krak

Lista obecności

na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 11 maja 2010 r. w siedzibie GDDKiA w Warszawie ul. Żelazna 59 V piętro sala konferencyjna 519.

PRZEDMIOT OBRAD:

„Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe rozbudowy drogi krajowej nr 61 do parametrów GP, na odcinku Legionowo – Zegrze Południowe”.

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja – stanowisko	Podpis
1	Tomasz Rudnicki	GDDKiA – przewodniczący KOPI	—
2	Marek Rolla	GDDKiA DS Z – ca przew.	
3	Katarzyna Wiktorowicz	GDDKiA DPI Z – ca przew.	
4	Paweł Mickiewicz	GDDKiA DŚR	—
5	Edyta Bernadkiewicz	GDDKiA DŚR	
6	Elżbieta Talunas	GDDKiA DPL	
7	Zofia Jaroszevska - Krak	GDDKiA DPI	
8	Monika Bielewska	GDDKiA DPI	
9	Ewa Zbieć	GDDKiA DPU	—
10	Alija Schokowska	Urząd Gminy Niepołomice	
11	Magdalena Kozłowska	GDDKiA DPL	
12	Tadeusz Rafan	Ministerstwo Infrastruktury Dz. Drogi i Autostrad	
13	Paweł Ziżka	Starostwo Powiatowe w Legionowie, Wydział Wypłat	
14	Zbigniew Ulatowski	GDDKiA O/WA Rejon Drog Boćwól	
15	Stanisław Waluś	GDDKiA O/WA Z.4	
16	Monika Tuszyńska	GDDKiA O/WA P.4	
17	Krzysztof Sypulski	GDDKiA DŚR	
18	Marcin Lasporak	ARUP	
19	Krzysztof Szymon	ARUP	

20	Piotr Wąpniowski	ARUP	Om
21	Wacław Serafini	ARUP	Scup
22	Joanna Bylica	Arup	Scup
23	Robert Trojanecki vel Trojnowski	GDDK: A DZ R	Scup
24	JOZEF KARDA	GDDK: A DZ LM	Scup
25	Stanisław Jankowski	GDDK: A DZ LM	Scup
26	Grzegorz Helmer	—	Scup
27	Zygmunt Popuski	Nowopol.	Scup
28	Zbigniew Leci	URZĄD GMINY WIELISZEW	Scup
29	Ewa Jankowska	GDDK: A DZ	Scup
30			Scup
31			
32			
33			
34			
35			
36			
37			
38			
39			
40			
41			
42			
43			
44			