

## PROTOKÓŁ NR 4/2009

posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Dyrektorze Oddziału w Warszawie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad odbytego w dniu 22.05.2009r. w siedzibie Oddziału w Warszawie GDDKiA przy ul. Mińskiej 25.

Obecni wg załączonej listy.

Przedmiot obrad:

1. Studium techniczno- ekonomiczno -środowiskowe rozbudowy drogi krajowej nr 61 do parametrów klasy GP, na odcinku Legionowo - Zegrze Południowe
2. Materiały do wniosku do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rozbudowy drogi krajowej nr 61 do parametrów klasy GP, na odcinku Legionowo - Zegrze Południowe opracowane przez firmę Arup

**I. OPIS SPRAWY**

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 km wzdłuż drogi 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 (28+400). Skrajnia pod obiektem ograniczona jest do 3,7 m. Obiekt o konstrukcji kratownicy nitowanej z jazdą dołem wybudowany został w 1957 roku.

**Rozwiązania projektowe**

Parametry techniczne	
klasa techniczna drogi	GP
prędkość projektowa	80 km/h
prędkość miarodajna	100 km/h
szerokość pasa ruchu	3,50 m
szerokość poboczy gruntowych	1,50 m
skrajnia pionowa	4,70 m
obciążenie nawierzchni	115 kN/osi

**Opis rozwiązań**

**Wariant 0-** nie przewiduje się wprowadzania żadnych zmian projektowych w stosunku do stanu istniejącego.

Ze względu na uwarunkowania istniejącego zagospodarowania terenu proponuje się następujące warianty przebiegu-cztery na odcinku A i trzy na odcinku B. Warianty te różnią się sposobem poszerzenia omawianej drogi oraz podejściem do kwestii skrzyżowania z linią kolejową Legionowo – Radzymin.

Na odcinku A na wylocie z Legionowa droga będzie miała przekrój dwujezdniowy 2x7,0 m oraz pas dzielący szerokości 3,0 m. Po obu stronach zaproponowane zostały drogi serwisowe dwukierunkowe o szerokości 6,0 m z chodnikiem 2,0m. Po stronie lewej przewidziano lokalizację ciągu pieszo – rowerowego. Jezdnie serwisowe oddzielone będą pasem dzielącym szerokości 3,0 m.

Ze względu na uwarunkowania sytuacyjne a konkretnie istniejącą zabudowę wsi Michałów – Reginów przewiduje się cztery warianty rozbudowy drogi krajowej nr 61 (ul. Warszawskiej) na odcinku A.

1

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

**Wariant I** zakłada poszerzenie ulicy Warszawskiej na lewą stronę (jadąc w kierunku Nieporętu). 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 jezdnia serwisowa wraz z chodnikiem. Po drugiej stronie w poszerzonym pasie znalazłaby się również dwukierunkowa droga serwisowa oraz ciąg pieszo - rowerowy.

Przebudowa drogi zgodnie z tym wariantem wymagałaby wyburzenia lub wpłynęłaby negatywnie na sposób użytkowania 12 obiektów gospodarczych i usługowych oraz 6 budynków mieszkalnych.

**Wariant II** zakłada poszerzenie drogi w stronę prawą (jadąc w kierunku Nieporętu). 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 jezdnia serwisowa wraz z ciągiem pieszo -rowerowym. Po drugiej stronie w poszerzonym pasie znalazłaby się droga serwisowa oraz chodnik.

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

**Wariant III** zakłada się symetryczne poszerzenie przekroju drogowego. Pas drogowy poszerzony by został 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 w tym wariantcie również pod lewej stronie przy drodze serwisowej. Po drugiej stronie zaprojektowano chodnik o szerokości 2,0 m przy jezdni serwisowej. W wariantcie tym zaproponowano równoległe drogi serwisowe o szerokości 6,0 m.

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

**Wariant IV** stworzony został jako modyfikacja wariantu nr III. Proponuje się w nim 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 (2+700 do 4+800)**

Na odcinku B zaczynającym się w km 2+700 i kończącym w km 4+800 warianty zróżnicowane zostały pod względem przebiegu trasy w rejonie linii kolejowej nr 10. Warianty przedstawiają się następująco:

**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 MPZP 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 z 3,7 m do 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 znalazłby się pod torami kolejowymi. Rozwiązanie to wymaga wybudowanie nowego obiektu nad projektowaną drogą krajową w odległości ok. 20 m od istniejącego. Obecny obiekt pozostałby w swojej dotychczasowej lokalizacji.

Szacunkowe koszty rozbudowy wariantów oraz współczynniki EIRR przedstawiają się następująco:

Koszt budowy PLN ( netto)			
Odcinek A	Odcinek B	Łączy koszt	EIRR
W1 116 983 955	W1 42 094 376	159 078 331	10,38%
116 983 955	W2 41 515 967	158 499 922	10,36%
116 983 955	W3 45 859 673	162 843 628	10,04%
W2 114 956 380	W1 42 094 376	157 050 756	10,53%
114 956 380	W2 41 515 967	156 472 347	10,57%
114 956 380	W3 45 859 673	160 816 053	10,19%
W3 113 414 672	W1 42 094 376	155 509 049	10,65%

2

	113 414 672	W2	41 515 967	154 930 639	10,68%
	113 414 672	W3	45 859 673	159 274 345	10,30%
W4	124 181 917	W1	42 094 376	166 276 293	9,86%
	124 181 917	W2	41 515 967	165 697 884	9,89%
	124 181 917	W3	45 859 673	170 041 590	9,54%

Na odcinku objętym opracowaniem prognozowany ruch w 2030 roku wynosił będzie ok 25440 poj./dobę.

## II USTALENIA ZOPI

Po przeanalizowaniu zaprezentowanych rozwiązań oraz dyskusji z udziałem przedstawicieli władz samorządowych, przyjęto następujące ustalenia:

- Przyjąć podstawowe parametry techniczne:
  - klasa GP,
  - prędkość projektowa 80 km/h,
  - nośność 115 kN/osi,
- Akceptować przebieg:
  - wg wariantu III (symetryczna rozbudowa drogi) - na odcinku A
  - wg wariantu I (dobudowa drugiej jezdni po stronie prawej) - na odcinku B
- Akceptować powiązania z istniejącym układem drogowym
  - w km 0+560 z drogą wojewódzką nr 621 (skrzyżowanie)
  - w km 2+230 z ul. Wezasową, (skrzyżowanie)
  - w km 4+500 z drogą wojewódzką nr 631 (docelowo węzeł)
- Nie uwzględniać powiązań z drogami o nieustalonych przebiegach tj. planowaną Trasą Olszynki Grochowskiej i ewentualnym zamiennym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 631. Dotychczas planowany przebieg Trasy Olszynki Grochowskiej nanieść linią kreskową.
- Przedstawić alternatywnie dojazd do cmentarza, mając na uwadze aby połączenie między kościołem a cmentarzem odbywało się po drogach lokalnych. Ewentualny przejazd pod torami powinien być zaprojektowany o minimalnej skrajni (poziomej i pionowej)
- Przyjąć przekrój 2 x 2 dla całego odcinka, przy czym:
  - na odcinku A akceptować przekrój uliczny z równoległymi drogami dojazdowymi o szerokości 6,0m
  - na odcinku B przekrój szlakowy z drogą dojazdową po prawej stronie
- Dla odcinka o przekroju ulicznym w Michałowie -Reginowie ustala się odprowadzenie wód opadowych do kanalizacji deszczowej, z której woda zostanie podczyszczona i skierowana do Kanału Bródnowskiego i kanału Wieliszewskiego. Równoległe z rozbudową drogi Urząd Gminy Wieliszew planuje budowę kanalizacji sanitarnej, której elementy znajdują się w pasie drogowym DK 61 (pod jezdniami serwisowymi).
- W przekroju ulicznym, zarówno w środkowym jak i bocznych pasach rozdzielu należy przyjąć bariery betonowe typu „Jersey”.
- Dodatkowo w miejscowości Michałów -Reginów przewidzieć bezkolizyjne przejście dla pieszych.
- Na odcinku Michałowa -Reginowa akceptować ciąg pieszo – rowerowy po stronie lewej jako kontynuację ścieżki rowerowej zaprojektowanej przy DK 61 na odcinku miasta Legionowa, dalej przechodzący na stronę prawą (na skrzyżowaniu w km 2+230) i włączony w projektowaną drogę serwisową do końca opracowania tj. do skrzyżowania z drogą wojewódzką 631.
- Opracowanie uzupełnić o ocenę stanu technicznego wiaduktu kolejowego i przepustu w km 3+370 oraz rysunki wariantów przebudowy wiaduktu kolejowego
- Części opracowania dotyczące obiektów mostowych jak i zagadnień środowiskowych winny być wykonane zgodnie z wymogami zarządzeniem nr 17 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 11.05.2009 r o składzie dokumentacji.
- W obrębie zabudowy w uzasadnionych przypadkach, przewidzieć mieszane rozwiązanie ekranów akustycznych
- Doprecyzować długości wygrodzeń w rejonie projektowanego przejścia dla dużych zwierząt
- Wyjaśnić przyczyny odrzucenia przeprowadzenia drogi krajowej nad linią kolejową

## III WNIOSKI ZOPI

- Akceptować przedłożone Studium techniczno- ekonomiczno -środowiskowe rozbudowy drogi krajowej nr 61 do parametrów klasy GP, na odcinku Legionowo - Zegrze Południowe” pod warunkiem uwzględnienia ustaleń zawartych w punkcie II.

- Do dnia 30 czerwca 2009 r. należy przygotować kompletne opracowanie, które będzie podstawą podjęcia decyzji przez KOPI.

Członkowie ZOPI

mgr inż. Radosław Pietrak  
mgr inż. Bogdan Majewski  
mgr inż. Wojciech Jezierski  
mgr inż. Monika Tuszyńska  
mgr inż. Bartosz Niedziółka  
mgr inż. Izabela Gubała  
mgr inż. Elżbieta Brenda  
mgr Lucyna Krawczyk

Zastępca Dyrektora Oddziału

mgr inż. Stanisław Dmuchowski

Powyższy wniosek ZOPI jak również ustalenia protokołu ZOPI akceptuję

Sekretarz ZOPI

mgr inż. Roman Łazicki

Dyrektor Oddziału

inż. Wojciech Dąbrowski