

Protokół nr 9/2017

z posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych w Oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Białymstoku w dniu 17.10.2017

PRZEDMIOT OBRAD:

Rozpatrzenie Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego wykonanego przez Transprojekt Gdański na podstawie umowy nr 2413/22/3/2016 z dnia 03.03.2016 r. dotyczącej: Wykonanie Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego drogi krajowej nr S19 na odcinku: Kuźnica – Sokółka – Korycin, aktualizacji Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego drogi S19 na odcinku Choroszcz – Chlebczyn, materiałów do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej wszystkich odcinków drogi S19 długości ok. 160 km, z podziałem na 4 części:

Część 3 – odcinek Choroszcz – Ploski, długości ok. 42 km drogi klasy S, wraz z budową odcinka drogi krajowej nr 65 Kudrycze – Kuriany – Grabówka długości ok. 13.3 km

Przewodniczący - Maciej Bernard Gorysz

Obecni - wg załączonej listy obecności

I. OPIS SPRAWY

1. Stan istniejący

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie podlaskim, na terenie powiatów białostockiego oraz bielskiego. Administracyjnie przebieg projektowanej drogi zlokalizowany jest na terenie:

- powiat białostocki, gminy: Choroszcz, Turośń Kościelna, Juchnowiec Kościelny, Zabłudów, Supraśl,
- powiat bielski, gmina (wiejska) Bielsk Podlaski

Planowane drogi S19 i dk 65 prowadzone są po nowym śladzie i zastępują dotychczasowe przebiegi dróg krajowych nr 19 i 65.

a) Istniejąca droga krajowa nr 19

Trasa istniejącej drogi krajowej nr 19 biegnie przez miasto Białystok (miasto prezydenckie), kierując się z miasta Białystok na południowy – wschód w kierunku m. Zabłudów, mijając w bezpośrednim sąsiedztwie granic Białegostoku miejscowość Kuriany. W Zabłudowie droga skręca na południowy-zachód, prowadząc przez miejscowości Ryboły do przeprawy mostowej przez rzekę Narew w okolicy miejscowości Ploski. W odległości ok.

2 km na południe od rz. Narew istniejąca droga krajowa mija miejscowości Ploski i Deniski.

b) istniejąca droga krajowa nr 65

Trasa istniejącej drogi krajowej nr 65 biegnie przez miasto Białystok w kierunku wschodnim. W bezpośrednim sąsiedztwie wschodniej granicy Białegostoku trasa przebiega przez zespół miejscowości: Zaścianki, Grabówka/Sobolewo, poprzez gęstą zabudowę mieszkalno – usługowo – przemysłową. Za miejscowościami Grabówka/Sobolewo (granice między miejscowościami stanowi droga krajowa) droga, w dalszym ciągu kierując się na wschód, prowadzi przez kompleksy leśne Puszczy Knyszyńskiej.

2. Podstawowe parametry techniczne

a) Parametry drogi ekspresowej S19

| | |
|--------------------------------------|--|
| Klasa drogi | „S” |
| Prędkość projektowa | 120 km/h |
| Ilość pasów ruchu | 2x2 (docelowo 2x3 z poszerzeniem na zewnątrz) |
| Szerokość pasa ruchu | 3,50 m |
| Szerokość środkowego pasa dzielącego | 4,00 m+2x0,5 m |
| Szerokość pasów awaryjnych | 2,50 m |
| Szerokość pobocza gruntowego | min. 0,75 m |
| Dopuszczalny nacisk | 115kN/oś |
| Skrajnia pionowa | 5,00 m |
| Kategoria ruchu | KR6 – na podstawie prognozy ruchu KR7 – na podstawie wzorcowego pfu |

b) Parametry drogi krajowej nr 65

| | |
|--------------------------------------|---|
| Klasa drogi | „GP” |
| Prędkość projektowa | 100 km/h |
| Ilość pasów ruchu | 2x2 na odc. od S19 do ronda w m. Kuriany 1x2 na odc. od ronda w m. Kuriany do Grabówki |
| Szerokość pasa ruchu | 3,50 m |
| Szerokość środkowego pasa dzielącego | 4,00+2x0,5 m (dotyczy przekroju 2x2) |
| szerokość poboczy gruntowych | min. 1,5 m |
| Dopuszczalny nacisk | 115kN/oś |
| Skrajnia pionowa | 5,00 m |

Kategoria ruchu

KR5 na odcinku dwujezdniowym

KR4 na odcinku jednojezdniowym

3. Stan projektowany

Projektowana droga, której przebiegi stanowią aktualizację przebiegów przyjętych protokołem KOPI 15/2011 z posiedzenia, które odbyło się w dniu 12 lipca 2011 r. w Warszawie. Analizie poddane zostały dwa warianty trasy głównej S19, wszystkie rozpoczynające się na węźle Białystok Zachód (na drodze S8, poza opracowaniem, wcześniej określany także jako węzeł Choroszcz) i kończące się za przeprawą mostową w rejonie istniejącej drogi krajowej nr 19 w pobliżu miejscowości Płoski i Deniski.

Droga S19

WARIANT I:

Od węzła Białystok Zachód (na drodze S8, poza opracowaniem) trasa biegnie w kierunku południowym, pomiędzy miejscowościami Barszczewo i Oliszki. Na drodze powiatowej 1535B klasy Z (klasy G zgodnie z obowiązującym planem miejscowym gminy Choroszcz) projektowany jest węzeł Białystok Starosielce. Na dalszym przebiegu w kierunku południowym, droga mija po prawej stronie miejscowości Ogrodniki i Czaplino. W rejonie miejscowości Czaplino proponowany jest zespół dwóch MOP-ów kat. II na jezdni lewej, kat. III na jezdni prawej. W rejonie miejscowości Trypucie i Markowszczyzna droga zmienia kierunek na wschodni. Na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 678 (miejscowość Markowszczyzna) projektowany jest węzeł Białystok Księżyno. Droga, kierując się na wschód mija po lewej stronie miejscowość Zalesiany oraz Lewickie. W rejonie miejscowości Hermanówka, którą droga mija po stronie prawej, droga S19 zmienia kierunek na południowy, mijając z lewej strony miejscowość Kudrycze, Nowosady, Rzepniki. W rejonie miejscowości Hermanówka i Kudrycze projektowany jest węzeł Białystok Południe. W rejonie miejscowości Rzepniki przewidziana została lokalizacja po jednym MOP kat. I dla każdego kierunku ruchu. Kierując się w dalszym ciągu na południe, droga po prawej stronie mija miejscowość Wojszki i przekracza rz. Narew przeprawą mniej oddaloną od istniejącego mostu na drodze krajowej nr 19. Bezpośrednio przed przeprawą przez rz. Narew projektowany jest węzeł Zabłudów na podłączeniu do istniejącej drogi krajowej nr 19 (i drodze powiatowej nr 1483B). Proponowane zakończenie trasy w rejonie drogi powiatowej nr 1591B do m. Deniski.

WARIANT II:

Od węzła Białystok Zachód (na drodze S8, poza opracowaniem) trasa biegnie w kierunku południowym, pomiędzy miejscowościami Barszczewo i Oliszki. Na drodze powiatowej 1535B klasy Z (klasy G zgodnie z obowiązującym planem miejscowym gminy Choroszcz) projektowany jest węzeł Białystok Starosielce. Na dalszym przebiegu w kierunku południowym, droga mija po prawej stronie miejscowości Ogrodniki i Czaplino. W

rejonie miejscowości Czaplino proponowany jest zespół dwóch MOP-ów kat. II na jezdni lewej, kat. III na jezdni prawej. W rejonie miejscowości Trypucie droga zmienia kierunek na wschodni, łukiem o mniejszym promieniu, niż w wariancie I. Na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 678 (rejon miejscowości Niewodnica Korycka) projektowany jest węzeł Białystok Księżyno. Droga, kierując się na wschód mija po prawej stronie miejscowość Koplany oraz Lewickie. W rejonie miejscowości Niewodnica Nargilewska, którą droga mija po stronie lewej, droga S19 zmienia kierunek na południowy, mijając z lewej strony miejscowość Kudrycze, Nowosady, Rzepniki. W rejonie miejscowości Niewodnica Nargilewska projektowany jest węzeł Białystok Południe. W rejonie miejscowości Rzepniki proponowana jest lokalizacja po jednym MOP kat. I dla każdego kierunku ruchu. Kierując się w dalszym ciągu na południe, droga po prawej stronie mija miejscowość Wojszki i przekracza rz. Narew przeprawą bardziej oddaloną od istniejącego mostu na drodze krajowej nr 19. Bezpośrednio przed przeprawą przez rz. Narew projektowany jest węzeł Zabłudów na drodze powiatowej nr 1483B klasy Z. Proponowane zakończenie trasy w rejonie drogi powiatowej nr 1591B do m. Deniski.

Droga krajowa nr 65

WARIANT I:

Odcinek drogi krajowej nr 65 rozpoczyna bieg od projektowanego węzła Białystok Południe, w rejonie miejscowości Hermanówka/Kudrycze. Mija po lewej stronie miejscowość Skrybicze, prowadząc przez kompleks leśny w rejonie miejscowości Łubniki, mijanej po stronie prawej. Odcinek przekładanej drogi krajowej nr 19 planowana droga krajowa nr 65 przecina pomiędzy miejscowościami Kuriany i Protasy. Na rondzie w Kurianach planowana jest zmiana przekroju drogi z 2x2 na 1x2. Wersja podstawowa wykonania drogi krajowej nr 65 obejmuje wykonanie również przełożenia odcinka drogi krajowej nr 19 od Kurian do Protas wraz z wykonaniem ronda na skrzyżowaniu przełożonego odcinka drogi krajowej nr 19 z planowanym odcinkiem drogi krajowej nr 65. Po przejściu pomiędzy miejscowościami Sobolewo (strona lewa) i Henrykowo (strona prawa), przecięciu linii kolejowej nr 37 droga krajowa nr 65 łukiem włącza się do istniejącej drogi krajowej nr 65 w rejonie skrzyżowania z drogą gminną nr 105294B.

WARIANT II:

Odcinek drogi krajowej nr 65 rozpoczyna bieg od projektowanego węzła Białystok Południe, w rejonie miejscowości Niewodnica Nargilewska/Hermanówka. Mija po prawej stronie miejscowość Skrybicze, oraz po lewej stronie miejscowości Halickie i Białostoczek. Odcinek przekładanej drogi krajowej nr 19 planowana droga krajowa nr 65 przecina pomiędzy miejscowościami Kuriany i Protasy. Na rondzie w Kurianach planowana jest zmiana przekroju drogi z 2x2 na 1x2. Wersja podstawowa wykonania drogi krajowej nr 65 obejmuje wykonanie również przełożenia odcinka drogi krajowej nr 19 od Kurian do Protas wraz z wykonaniem ronda na skrzyżowaniu przełożonego odcinka drogi krajowej nr 19 z

planowanym odcinkiem drogi krajowej nr 65. Po przejściu pomiędzy miejscowościami Sobolewo (strona lewa) i Henrykowo (strona prawa), przecięciu linii kolejowej nr 37 droga krajowa nr 65 rondem łączy się z istniejącą drogą krajową nr 65.

WARIANT III:

Wariant III drogi krajowej nr 65 jest wariantem składającym się z wariantu I na odcinku o przekroju 2x2 (od projektowanego węzła Białystok Południe do ronda w Kurianach) i z wariantu II na odcinku o przekroju 1x2 (od ronda w Kurianach do Grabówki). Nie jest planowane wykonanie przełożenia istniejącej drogi krajowej nr 19, rondo w Kurianach zlokalizowane zostało na istniejącej drodze krajowej nr 19.

Kombinacja powyższych dwóch wariantów drogi S19 z trzema wariantami drogi krajowej nr 65 skutkuje sześcioma wariantami inwestycyjnymi trasy,

| Wariant inwestycyjny | Wariant drogi S19 | Wariant drogi krajowej nr 65 |
|----------------------|-------------------|------------------------------|
| 1 | I | I |
| 2 | I | II |
| 3 | I | III |
| 4 | II | II |
| 5 | II | I |
| 6 | II | III |

4. Węzły

W każdym z wariantów przewidziane na drodze S19 przewidziane są następujące węzły:

- Białystok Starosielce – na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1535B, klasy Z. Zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego gminy Choroszcz, droga powiatowa nr 1535B ma być drogą wojewódzką o klasie G,
- Białystok Księżyno – na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 678
- Białystok Południe – na skrzyżowaniu z projektowaną drogą krajową nr 65,
- Zabłudów – na podłączeniu do istniejącej drogi krajowej nr 19 i na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1483B (w rejonie miejscowości Wojszki).

Jako rozwiązanie wariantowe przyjęto dodatkowy węzeł Juchnowiec na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1483B (w rejonie miejscowości Lewickie).

Na drodze krajowej nr 65 zaproponowano węzeł z drogą powiatową nr 1484B jako węzeł zespolony z węzłem Białystok Południe, rondo na skrzyżowaniu z istniejącą (bądź przekładaną) drogą krajową nr 19 w rejonie miejscowości Kuriany, rondo na podłączeniu do istniejącej drogi krajowej nr 65 w rejonie miejscowości Grabówka.

Węzeł „Białystok Starosielce”:

- wariant nr 1 węzła Białystok Starosielce

węzeł WB zlokalizowany w km 1+839 (warianty 1 do 3) lub 1+842 (warianty 4 do 6), który stanowi skrzyżowanie dwupoziomowe drogi ekspresowej S19 z drogą powiatową nr 1535B klasy „Z” („G” o przekroju 2x2 wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gminy Choroszcz). Łącznice węzła połączono z drogą powiatową za pomocą dwóch skrzyżowań typu rondo (po jednym z każdej strony drogi ekspresowej). Kształt oraz usytuowanie rond warunkują zabudowania. Drogę powiatową poprowadzono nad drogą ekspresową.

- wariant nr 2 węzła Białystok Starosielce

węzeł WB zlokalizowany w km 1+612 (warianty 1 do 3) lub 1+595 (warianty 4 do 6), który stanowi skrzyżowanie dwupoziomowe drogi ekspresowej S19 z drogą powiatową nr 1535B klasy „Z” („G” o przekroju 2x2 wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gminy Choroszcz). Łącznice węzła połączono z drogą powiatową za pomocą jednego ronda. Kształt oraz usytuowanie ronda warunkują zabudowania. Drogę powiatową oraz łącznicę poprowadzono nad drogą ekspresową.

- wariant nr 3 węzła Białystok Starosielce

Różni się od wariantu nr 1 przekrojem drogi powiatowej, która jest drogą dwujezdniową o przekroju 2x2 poprowadzono nad drogą ekspresową.

- wariant 4 węzła Białystok Starosielce

Różni się od wariantu nr 2 przekrojem ronda i przekrojem drogi powiatowej na wlocie do ronda od strony Białegostoku. Zastosowano rondo 2 pasowe oraz wlot od strony Białegostoku o przekroju 2x2.

Węzeł „Białystok Księżyno”:

- wariant nr 1 węzła Białystok Księżyno

węzeł WB zlokalizowany w km 10+422 (warianty od 1 do 3) lub w km 11+410 (warianty od 4 do 6), i stanowi on skrzyżowanie dwupoziomowe drogi ekspresowej S19 z drogą wojewódzką nr 678 klasy „G”. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzki w 2017 rozpoczął realizację budowy i rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 678 na odcinku od m. Horodniany do skrzyżowania z drogą nr 682. Łącznice węzła połączono z drogą wojewódzką za pomocą dwóch skrzyżowań typu rondo (po jednym z każdej strony drogi ekspresowej). Drogę wojewódzką poprowadzono pod drogą ekspresową.

- wariant nr 2 węzła Białystok Księżyno

węzeł WB zlokalizowany w km 10+620 (Warianty od 1 do 3) i stanowi on skrzyżowanie dwupoziomowe drogi ekspresowej S19 z drogą wojewódzką nr 678. Łącznice węzła

połączono z drogami wojewódzkimi za pomocą ronda. Drogę wojewódzką oraz łącznice poprowadzono pod drogą ekspresową.

W wariantcie trasy od 4 do 6, węzeł zlokalizowany w km 11+659. Łącznice węzła połączono z drogami wojewódzkimi za pomocą ronda. Drogę wojewódzką oraz łącznice poprowadzono nad drogą ekspresową.

Węzeł „Juchnowiec”:

– w wariantcie podstawowym nie projektuje się węzła

– wariant nr 1 węzła Juchnowiec

węzeł WB zlokalizowany w km 17+060 (warianty od 1 do 3) lub w km 16+492 (warianty od 4 do 6), który stanowi skrzyżowanie dwupoziomowe drogi ekspresowej S19 z drogą powiatową nr 1483B klasy „Z”. Łącznice węzła połączono z drogą powiatową za pomocą dwóch skrzyżowań typu rondo (po jednym z każdej strony drogi ekspresowej). Kształt ronda oraz łącznic warunkują zabudowania. Drogę powiatową poprowadzono nad drogą ekspresową.

– wariant nr 2 węzła Juchnowiec

węzeł WB zlokalizowany w km 17+042 (Warianty od 1 do 3) lub w km 16+439 (warianty od 4 do 6), który stanowi skrzyżowanie dwupoziomowe drogi ekspresowej S19 z drogą powiatową nr 1483B klasy „Z”. Łącznice węzła połączono z drogą powiatową za pomocą dwóch skrzyżowań typu rondo (po jednym z każdej strony drogi ekspresowej). Kształt ronda oraz łącznic warunkują zabudowania. Drogę powiatową poprowadzono pod drogą ekspresową.

Węzeł „Białystok Południe”:

– wariant nr 1 węzła Białystok Południe, dla wariantów 1 i 3 trasy

zintegrowany węzeł WA/WB, zlokalizowany w km 21+139, gdzie droga ekspresowa S19 krzyżuje się z drogą krajową nr 65 klasy „GP”. Z węzła typu WA (trąbka), łączącego drogę ekspresową S19 z drogą krajową nr 65 do węzła typu WB na drodze powiatowej nr 1484B klasy Z poprowadzono dodatkowy pas ruchu. Łącznice węzła typu WB połączono z drogą powiatową nr 1484B za pomocą dwóch skrzyżowań typu rondo. Drogę powiatową poprowadzono nad drogą krajową nr 65.

– wariant nr 2 węzła Białystok Południe, dla wariantów 1 i 3 trasy

zintegrowany węzeł WA/WB, w którym połączenie drogi krajowej nr 65 z drogą S19 zaproponowano za pomocą łącznic bezpośrednich – dwa obiekty w km 21+095 i w km 21+225. Węzeł typu WA na skrzyżowaniu dróg S19 z dk65 połączone dodatkowym pasem ruchu z węzłem typu WB (trąbka) na skrzyżowaniu dróg: dk65 z dp1484B. Łącznice węzła typu WB połączono z drogą powiatową nr 1484B klasy „Z” za pomocą

jednego ronda (od strony Białegostoku). Drogę powiatową i łącznice węzła poprowadzono nad drogą krajową nr 65.

- wariant nr 3 węzła Białystok Południe, dla wariantu 2 trasy

zespół 2 węzłów WA/WB. Węzeł WA łączący krzyżujące się drogi S19 i dk65 zlokalizowany w km 20+061 drogi S19. Węzeł WB łączący krzyżujące się drogi dk65 i dp1484B zlokalizowany w km 1+017 drogi krajowej nr 65 (początek odcinka na węźle WA). Łącznice węzła typu WB połączono z drogą powiatową nr 1484B za pomocą dwóch skrzyżowań typu rondo. Drogę powiatową poprowadzono nad drogą krajową nr 65.

- wariant alternatywny węzła Białystok Południe, dla wariantu 2 trasy

zespół 2 węzłów WA/WB. Węzeł WA, łączący krzyżujące się drogi S19 i dk65 za pomocą łącznic bezpośrednich – dwa obiekty w km 20+056 i w km 20+133. Węzeł typu WB (trąbka) na skrzyżowaniu dróg: dk65 z dp1484B w km 1+265. Łącznice węzła typu WB połączono z drogą powiatową nr 1484B klasy „Z” za pomocą jednego ronda (od strony Bielska Podlaskiego). Drogę powiatową i łącznice węzła poprowadzono nad drogą krajową nr 65.

- wariant nr 1 węzła Białystok Południe, dla wariantu 4 trasy

zintegrowany węzeł WA/WB, zlokalizowany w km 20+482, gdzie droga ekspresowa S19 krzyżuje się z drogą krajową nr 65 klasy „GP”. Z węzła typu WA (trąbka), łączącego drogę ekspresową S19 z drogą krajową nr 65 do węzła typu WB (w km 1+017) na drodze powiatowej nr 1484B klasy Z poprowadzono dodatkowy pas ruchu. Łącznice węzła typu WB połączono z drogą powiatową nr 1484B za pomocą dwóch skrzyżowań typu rondo. Drogę powiatową poprowadzono nad drogą krajową nr 65.

- wariant alternatywny węzła Białystok Południe, dla wariantu 4 trasy

zintegrowany węzeł WA/WB, w którym połączenie drogi krajowej nr 65 z drogą S19 zaproponowano za pomocą łącznic bezpośrednich – dwa obiekty w km 20+394 i w km 20+503. Węzeł typu WA na skrzyżowaniu dróg S19 z dk65 połączone dodatkowym pasem ruchu z węzłem typu WB (trąbka) w km 1+265 na skrzyżowaniu dróg: dk65 z dp1484B. Łącznice węzła typu WB połączono z drogą powiatową nr 1484B klasy „Z” za pomocą jednego ronda (od strony Bielska Podlaskiego). Drogę powiatową i łącznice węzła poprowadzono nad drogą krajową nr 65.

- wariant nr 3 węzła Białystok Południe, dla wariantów 5 i 6 trasy

zespólny węzeł WA/WB, zlokalizowany w km 21+636 (drogi S19) i km 0+931,64 drogi krajowej nr 65, gdzie droga ekspresowa S19 krzyżuje się z drogą krajową nr 65 klasy „GP” i drogą powiatową nr 1484B. Z węzła typu WA (trąbka), łączącego drogę ekspresową S19 z drogą krajową nr 65 do węzła typu WB na przełożonej drodze

powiatowej (w km 1+663) klasy Z poprowadzono jezdnie zbierająco - rozprowadzające. Łącznice węzła typu WB połączono z drogą powiatową nr 1484B za pomocą dwóch skrzyżowań typu rondo. Przełożoną drogę powiatową poprowadzono nad drogą krajową nr 65.

- wariant alternatywny węzła Białystok Południe, dla wariantów 5 i 6 trasy

zintegrowany węzeł WA/WB, w którym połączenie drogi krajowej nr 65 z drogą S19 zaproponowano za pomocą łącznic bezpośrednich – dwa obiekty w km 21+534 i w km 21+617. Węzeł typu WA na skrzyżowaniu dróg S19 z dk65 połączone dodatkowym pasem ruchu z węzłem typu WB (karo) w km 1+929 na skrzyżowaniu dróg: dk65 z dp1484B. Połączenie przełożonej drogi powiatowej nr 1484B poprzez rondo węzła typu karo. Droga krajowa nr 65 poprowadzona nad rondem (górami).

Węzeł „Zabłudów”:

- wariant nr 1 węzła Zabłudów

węzeł WB zlokalizowany w km 35+891 (warianty od 1 do 3 trasy) lub w km 36+204 (warianty od 4 do 6 trasy), który stanowi skrzyżowanie dwupoziomowe drogi ekspresowej S19 z drogą powiatową nr 1483B klasy „Z”. Łącznice węzła połączono z drogą powiatową za pomocą dwóch skrzyżowań typu rondo (po jednym z każdej strony drogi ekspresowej). Drogę powiatową poprowadzono pod drogą ekspresową.

- wariant nr 2 węzła Zabłudów

węzeł WB zlokalizowany w km 35+544 (warianty od 1 do 3 trasy) lub w km 36+368 (Warianty od 4 do 6 trasy), który stanowi skrzyżowanie dwupoziomowe drogi ekspresowej S19 z drogą powiatową nr 1483B klasy „Z”. Łącznice węzła połączono z drogą powiatową za pomocą ronda. Drogę powiatową oraz łącznicę poprowadzono pod drogą ekspresową.

5. Odstępstwa od warunków technicznych i wymagane zgody

- a) odstępstwo od §166 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w zakresie odległości pasów wyłączenia i włączenia węzłów Białystok Zachód (poza opracowaniem) i Białystok Starosielce,
- b) w przypadku realizacji węzła Juchnowiec oraz wyboru wariantu inwestycyjnego 2 konieczne będzie uzyskanie odstępstwa od §9 ust. 1 pkt. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w zakresie odległości między węzłami Juchnowiec i Białystok Południe,

- c) odstępstwo od §40 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie – w zakresie przejazdu w ciągu drogi krajowej nr 65 nad linią kolejową nr 37,
- d) konieczność zgody na niezachowanie warunków określonych w art. 53 ustawy o transporcie kolejowym, w odniesieniu do wszystkich obiektów mostowych na każdym z planowanych przejazdów – zmniejszenie odległości od granicy obszaru kolejowego oraz od skrajnej szyny,
- e) zgoda na wykonanie urządzeń budowlanych w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią – art. 88l ust. 1 pkt. 1 ustawy z 18.07.2001 prawo wodne, będzie wymagało uzgodnienia i uzyskania pozwolenia wodnoprawnego zgodnie z ustawą z 20.07.2017 r. prawo wodne (od 01.01.2018 r.),

6. Projektowany układ dróg publicznych

Projektowana droga S19 zastąpi dotychczasowy przebieg drogi krajowej nr 19 na odcinku miejskim miasta Białystok (miasto prezydenckie, ul. Gen. W. Andersa, Gen. S. Sosabowskiego, Piastowska, J.K. Branickiego, Dojlidy Fabryczne, ks. S. Suchowolca, Zabłudowska) oraz na odcinku pozostającym w zarządzie GDDKiA, rozpoczynającym się od granicy miasta Białystok, biegnącym przez Kuriany, Protasy, Zwierki, Kucharówkę, Zabłudów, Koźliki, Ryboły za przeprawę mostową przez rz. Narew w rejonie m. Ploski.

Projektowany odcinek drogi krajowej nr 65 zastąpi dotychczasowy przebieg drogi krajowej nr 65 na odcinku miejskim miasta Białystok (miasto prezydenckie, ul. Gen. St. Maczka, Gen. W. Andersa, Gen. S. Sosabowskiego, Gen. N. Sulika) oraz na odcinku pozostającym w zarządzie GDDKiA, rozpoczynającym się od granicy miasta Białegostoku – szosa Baranowicka, biegnącym przez miejscowości Zaścianki, Grabówka/Sobolewo.

Projektowana droga S19 będzie krzyżować się z następującymi drogami publicznymi:

Drogi krajowe:

- Droga S8 – początek planowanego odcinka w węźle Białystok Zachód (poza opracowaniem) na połączeniu z drogą S8

Drogi wojewódzkie:

- droga wojewódzka **Nr 678** Białystok-Wysokie Mazowieckie - klasa drogi G, szerokość jezdni 6,0 m; docelowo G2/2, 2x7,0m, obciążenie na oś 100 kN. W 2017 r. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich rozpoczął w 2017 r. rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 678 do parametrów drogi o przekroju 2x2

Drogi powiatowe:

- droga powiatowa **Nr 1535B** - klasa drogi L; kategoria ruchu KR2; szerokość jezdni 6,0m; nawierzchnia bitumiczna; szerokość korony 8,0m; pobocza nieutwardzone
- droga powiatowa **Nr 1500B** - klasa drogi L; szerokość jezdni 5,0-5,5m; nawierzchnia bitumiczna; szerokość korony 8,0-m; pobocza nieutwardzone;
- droga powiatowa **nr 1497B** - klasa drogi L; szerokość jezdni 5,0m; nawierzchnia bitumiczna; szerokość korony 6,5-9,0m; szerokość pasa drogowego 9,0m;
- droga powiatowa **Nr 1483B** - klasa drogi L; nawierzchnia bitumiczna szerokości 5,0 - 6,5m; nawierzchnia brukowcowa szerokości 5,0m (za miejscowością Wojszki); szerokość korony 9,5m; szerokość pasa drogowego 18,0-22,0m;
- droga powiatowa **Nr 1494B** - klasa drogi L; droga gruntowa; szerokość pasa drogowego od 4,0 do 7,0m;
- droga powiatowa **Nr 1495B** - klasa drogi L; szerokość jezdni 5,0m; nawierzchnia bitumiczna; szerokość korony 8,0m; szerokość pasa drogowego 9,0m;
- droga powiatowa **Nr 1496B** - klasa drogi L; szerokość jezdni 5,0m; nawierzchnia powierzchniowo utrwalona; szerokość korony 6,5-9,0m; szerokość pasa drogowego 9,0m;
- droga powiatowa **Nr 1484B** - klasa drogi L; nawierzchnia powierzchniowo utrwalona szerokości 4,0m - strona lewa; nawierzchnia żwirowa szerokości 2,0m - strona prawa; szerokość korony 8,0,m; szerokość pasa drogowego 18,0-23,0m;
- droga powiatowa **Nr 1488B** - klasa drogi L; szerokość nawierzchni 6,0m; nawierzchnia żwirowa; szerokość korony 8,0m;
- droga powiatowa **Nr 1490B** - klasa drogi L; szerokość jezdni 4,0m; nawierzchnia bitumiczna; szerokość korony 8,0m;
- droga powiatowa **Nr 1515B** - klasa drogi L; szerokość jezdni 4,0m; nawierzchnia bitumiczna; szerokość korony 8,0m;

Drogi gminne oraz drogi wewnętrzne, pozostające własnością poszczególnych gmin.

Planowana droga S19 przecina trasy kolejowe

- linię nr 6 Zielonka – Kuźnica Białostocka (międzynarodowa linia E75, część trasy Rail Baltica), linia dwutorowa, zelektryfikowana,
- linia kolejowa nr 32 Czeremcha – Białystok, linia jednotorowa, niezelektryfikowana.

Planowana droga krajowa nr 65 przecina linię kolejową nr 37 Białystok – Zubki Białostockie, linia jednotorowa, niezelektryfikowana.

Powiązania z drogą zgodnie z pkt. 4. Na pozostałych drogach planowane jest wykonanie przejazdów.

7. Opracowania związane z geologią i geotechniką

Na wszystkich wariantach trasy dominują proste warunki gruntowe. Warunki złożone oraz skomplikowane związane są z dolinami rzecznyymi oraz bezodpływowymi zagłębieniami terenu. W tabeli przedstawiono procentowy udział warunków prostych, złożonych i skomplikowanych w stosunku do długości trasy dla danego wariantu przebiegu drogi ekspresowej S19:

| Udział procentowy warunków prostych, złożonych i skomplikowanych | | | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Warunki | Wariant 1 | Wariant 2 | Wariant 3 | Wariant 4 | Wariant 5 | Wariant 6 |
| Proste | 87,16 % | 85,55 % | 86,24 % | 79,90 % | 81,83 % | 80,86 % |
| Złożone i skomplikowane | 12,84 % | 14,45 % | 13,76 % | 20,10 % | 18,17 % | 19,14 % |

Zgodnie z §4 ust. 3 pkt.3 lit. C Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalanie geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. 2012, poz. 463), projektowaną drogę ekspresową S19 należy zaliczyć do III kategorii geotechnicznej.

Obiekty inżynierskie zostały zaliczone do II kategorii geotechnicznej. Z uwagi na występowanie gruntów słabonośnych i spoistych w stanie plastycznym oraz lokalnie miękkoplastycznym, konieczne będzie wykonanie wzmocnienia podłoża gruntowego pod niektórymi z projektowanych obiektów inżynierskich.

Planowane przebiegi tras drogi ekspresowej S19 i drogi krajowej nr 65 nie przebiegają przez obszary i tereny górnicze.

8. Obiekty inżynierskie

| | Wariant 1 | Wariant 2 | Wariant 3 | Wariant 4 | Wariant 5 | Wariant 6 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Obiekty inżynierskie w ciągu drogi głównej | 77 | 79 | 71 | 92 | 92 | 86 |
| w tym: | | | | | | |
| obiekty mostowe (szt.) | 52 | 55 | 49 | 58 | 57 | 54 |
| PZDs | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 |
| PZDd | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| MS (MD) | 3 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 |
| MD/WDG | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| MS(MD)/PZDs | 5 | 1 | 1 | 4 | 8 | 4 |
| MS(MD)/PZDd | 5 | 6 | 5 | 9 | 8 | 8 |

| | | | | | | |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| PZDsz | 3 | 3 | 4 | 8 | 8 | 9 |
| PZDdz | 14 | 13 | 14 | 12 | 13 | 13 |
| WS (WDG) | 16 | 21 | 16 | 17 | 14 | 14 |
| ES/PZDd | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| WDG/PZDs | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| WS/PZDd | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| Przepusty | 25 | 24 | 22 | 34 | 35 | 32 |
| | | | | | | |
| Obiekty inżynierskie nad drogą S-19 i DK65 | 35 | 32 | 35 | 25 | 29 | 29 |
| WD | 24 | 22 | 24 | 19 | 21 | 21 |
| PZGs | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| PZGd | 11 | 10 | 11 | 5 | 7 | 7 |
| | | | | | | |
| Ogółem obiekty inżynierskie | 112 | 111 | 106 | 117 | 121 | 115 |
| w tym obiekty mostowe | 87 | 87 | 84 | 83 | 86 | 83 |

Obiekty wariantu 1 trasy

| L.p | Oznaczenie obiektu | Pikietaż projektowany według TGD | Przeszkoda | Typ przekroju ruchowego na obiekcie | Klasa obciążenia wg PN | Długość [m] | Szerokość całkowita prześłania [m] | Liczba prześła | Kąt [°] |
|-------------------|------------------------|----------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|------------------------|-------------|------------------------------------|----------------|---------|
| Obiekty przy S-19 | | | | | | | | | |
| 1 | MS/PZDd-02/S19-I/3 | 0+396 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1.00 | 71.60 |
| 2 | MS/PZDd-02a/DJ.S19-I/3 | 0+396 | Przejście dla zwierząt, ciek | VIe | B | 27.00 | 10.60 | 1.00 | 88.60 |
| 3 | WD-04/S19-I/3 | 0+843 | S19 | V | B | 83.00 | 11.85 | 2.00 | 66.80 |
| 4 | WD-05d/S19-I/3 | 1+845 | S19 | IV | B | 49.00 | 12.35 | 2.00 | 82.30 |
| 5 | WD-05e/S19-I/3 | 2+100 | S19 | Id | A | 49.00 | 25.20 | 2.00 | 83.60 |
| 6 | PZDdz-07/S19-I/3 | 2+727 | Przejście dla zwierząt, ciek | IV | A | 49.00 | 12.35 | 2.00 | 80.99 |
| 7 | PZDdz-09/S19-I/3 | 3+514 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ia | A | 55.00 | 20.20 | 2.00 | 71.60 |

| | | | | | | | | | |
|----|--------------------|--------|---------------------------------|----|---|-------|-------|------|-------|
| 8 | WS-10/S19-I/3 | 3+895 | Droga lokalna | I | A | 11.00 | 26.70 | 1.00 | 74.10 |
| 9 | PZGd-11/S19-I/3 | 4+209 | S19 | - | C | 50.00 | 40.00 | 2.00 | 90.00 |
| 10 | WS-12/S19-I/3 | 5+500 | Droga lokalna | I | A | 11.00 | 26.70 | 1.00 | 74.10 |
| 11 | MS/PZDd-13/S19-I/3 | 5+837 | Przejście dla zwierząt, ciek | - | C | 50.00 | 40.00 | 2.00 | 90.00 |
| 12 | WD-14/S19-I/3 | 6+742 | S19 | I | A | 12.00 | 26.70 | 1.00 | 75.20 |
| 13 | PZGd-15/S19-I/3 | 7+384 | S19 | - | C | 50.00 | 40.00 | 2.00 | 90.00 |
| 14 | ES/PZDd-16/S19-I/3 | 8+222 | linia kolejowa nr 6 | V | B | 61.00 | 11.85 | 2.00 | 67.90 |
| 15 | WS-17/S19-I/3 | 8+741 | Droga lokalna | - | C | 50.00 | 40.00 | 2.00 | 90.00 |
| 16 | PZDs-18/S19-I/3 | 9+458 | Przejście dla zwierząt średnich | Ie | A | 9.00 | 27.40 | 1.00 | 90.00 |
| 17 | WS-19/S19-I/3 | 9+853 | Droga lokalna | I | A | 15.00 | 26.70 | 1.00 | 52.30 |
| 18 | WS-20/S19-I/3 | 10+429 | Droga wojewódzka | If | A | 46.00 | 31.20 | 1.00 | 76.90 |
| 19 | WD-21/S19-I/3 | 11+064 | S19 | I | A | 12.00 | 26.70 | 1.00 | 86.60 |
| 20 | PZGd-22/S19-I/3 | 11+513 | S19 | Id | A | 73.00 | 25.20 | 2.00 | 57.90 |
| 21 | WD-23/S19-I/3 | 12+787 | S19 | V | B | 55.00 | 11.85 | 2.00 | 52.70 |
| 22 | PZGd-24/S19-I/3 | 13+153 | S19 | - | C | 50.00 | 40.00 | 2.00 | 90.00 |
| 23 | WD-25/S19-I/3 | 13+669 | S19 | V | B | 55.00 | 11.85 | 2.00 | 70.60 |
| 24 | WD-26/S19-I/3 | 14+400 | S19 | - | C | 50.00 | 40.00 | 2.00 | 90.00 |
| 25 | PZDdz-27/S19-I/3 | 15+235 | Przejście dla zwierząt, ciek | V | B | 49.00 | 11.85 | 2.00 | 74.20 |
| 26 | WS-28/S19-I/3 | 15+431 | Droga 1497B | V | B | 55.00 | 11.85 | 2.00 | 61.00 |
| 27 | PZDd-29/S19-I/3 | 15+774 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1.00 | 90.00 |
| 28 | WS-30/S19-I/3 | 15+982 | linia kolejowa nr 32 | I | A | 18.00 | 26.70 | 1.00 | 52.20 |
| 29 | PZDdz-32/S19-I/3 | 16+316 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1.00 | 61.00 |

| | | | | | | | | | |
|----|------------------------|--------|------------------------------|-----|---|--------|-------|------|-------|
| 30 | WD-34/S19-I/3 | 17+060 | S19 | I | A | 61.00 | 26.70 | 3.00 | 80.50 |
| 31 | PZDdz-36/S19-I/3 | 17+605 | Przejście dla zwierząt, ciek | IV | B | 55.00 | 12.35 | 2.00 | 90.00 |
| 32 | WS-39/S19-I/3 | 18+170 | Droga lokalna | I | A | 24.00 | 26.70 | 1.00 | 88.60 |
| 33 | PZDdz-40/S19-I/3 | 18+668 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ib | B | 49.00 | 13.60 | 2.00 | 88.80 |
| 34 | WD-41/S19-I/3 | 19+114 | S19 | V | B | 65.00 | 11.85 | 2.00 | 79.60 |
| 35 | PZGd-42/S19-I/3 | 19+426 | S19 | I | A | 18.00 | 26.70 | 1.00 | 85.50 |
| 36 | WS-43/S19-I/3 | 20+262 | Droga lokalna | Ic | A | 141.00 | 11.10 | 3.00 | 38.90 |
| 37 | WD-44/S19-I/3 | 20+890 | S19 | Ic | A | 18.00 | 11.10 | 1.00 | 39.60 |
| 38 | WD-45w1/S19-I/3 | 21+139 | S19 | V | B | 61.00 | 11.85 | 2.00 | 70.30 |
| 39 | WD-46/S19-I/3 | 22+114 | S19 | Id | A | 61.00 | 25.20 | 2.00 | 84.10 |
| 40 | MS/PZDd-47/S19-I/3 | 22+878 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ic | A | 21.00 | 11.10 | 1.00 | 53.60 |
| 41 | PZGd-48/S19-I/3 | 23+435 | S19 | Ic | A | 83.00 | 11.10 | 2.00 | 48.80 |
| 42 | WS-48a/S19-I/3 | 23+691 | Droga lokalna | V | B | 49.00 | 11.85 | 2.00 | 76.70 |
| 43 | PZDdz-49/S19-I/3 | 24+027 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1.00 | 88.60 |
| 44 | PZDs-50/S19-I/3 | 24+530 | Przejście dla zwierząt, ciek | - | C | 50.00 | 40.00 | 2.00 | 90.00 |
| 45 | WD-51/S19-I/3 | 24+999 | S19 | I | A | 12.00 | 26.70 | 1.00 | 89.60 |
| 46 | MS/PZDd-55/S19-I/3 | 26+025 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 30.00 | 27.40 | 1.00 | 54.90 |
| 47 | MS/PZDd-55a/DI.S19-I/3 | 26+025 | Przejście dla zwierząt, ciek | VIe | B | 30.00 | 10.60 | 1.00 | 79.30 |
| 48 | WD-57/S19-I/3 | 27+000 | S19 | V | A | 49.00 | 11.85 | 2.00 | 86.50 |
| 49 | PZDdz-58/S19-I/3 | 27+581 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1.00 | 78.40 |
| 50 | WS-59/S19-I/3 | 28+055 | droga powiatowa | I | A | 27.00 | 26.70 | 1.00 | 57.10 |
| 51 | MS/PZDs-60/S19-I/3 | 28+351 | Przejście dla zwierząt, ciek | V | A | 55.00 | 11.85 | 2.00 | 86.40 |

| | | | | | | | | | |
|-------------------|---------------------|--------|-------------------------------------|------|---|--------|-------|------|-------|
| 52 | MS-61/S19-I/3 | 28+637 | ciek wodny | I | A | 18.00 | 26.70 | 1.00 | 64.56 |
| 53 | MS-61a/DJ.S19-I/3 | 28+637 | ciek wodny | I | A | 27.00 | 26.70 | 1.00 | 57.10 |
| 54 | MS/PZDs-62/S19-I/3 | 28+867 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1.00 | 79.80 |
| 55 | WD-64/S19-I/3 | 30+865 | S19 | I | A | 18.00 | 26.70 | 1.00 | 64.56 |
| 56 | PZDdz-65/S19-I/3 | 32+460 | Przejście dla zwierząt, ciek | VI | B | 18.00 | 9.60 | 1.00 | 64.60 |
| 57 | WD-66/S19-I/3 | 33+293 | S19 | V | A | 55.00 | 11.85 | 2.00 | 73.70 |
| 58 | PZDdz-69/S19-I/3 | 34+071 | Przejście dla zwierząt, ciek | V | A | 91.00 | 11.85 | 4.00 | 43.20 |
| 59 | PZDdz-70/S19-I/3 | 35+146 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1.00 | 74.10 |
| 60 | WS-71/S19-I/3 | 35+890 | Droga powiatowa1483B | I | A | 18.00 | 26.70 | 1.00 | 89.30 |
| 61 | MS/PZDd-72/S19-I/3 | 36+473 | rzeka Narew, przejście dla zwierząt | Ie | A | 159.00 | 27.40 | 3.00 | 73.00 |
| 62 | WS-72a/S19-I/3 | 36+664 | droga gminna | I | A | 24.00 | 26.70 | 1.00 | 75.50 |
| 63 | WS-72b/S19-I/3 | 36+910 | droga gminna | I | A | 18.00 | 26.70 | 1.00 | 89.30 |
| 64 | PZDdz-74/S19-I/3 | 37+972 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1.00 | 84.30 |
| 65 | PZDdz-74a/S19-I/3 | 37+972 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 14.00 | 27.40 | 1.00 | 63.00 |
| 66 | WD-75/S19-I/3 | 38+630 | S19 | Ie | A | 12.00 | 27.40 | 1.00 | 87.70 |
| 67 | PZDdz-76/S19-I/3 | 39+014 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1.00 | 75.50 |
| 68 | PZDdz-76a/S19-I/3 | 39+014 | Przejście dla zwierząt, ciek | IIIe | A | 24.00 | 12.60 | 1.00 | 90.00 |
| Obiekty przy Dk65 | | | | | | | | | |
| 69 | WD-01w1/DK65-I/3 | 1+142 | DK65 | V | B | 42.00 | 11.85 | 2.00 | 68.20 |
| 70 | MD/PZDd-04/DK65-I/3 | 2+149 | ciek, przejście dla zwierząt | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1.00 | 90.00 |
| 71 | PZGd-05/DK65-I/3 | 3+400 | DK65 | - | C | 60.00 | 48.00 | 2.00 | 90.00 |
| 72 | WD-06/DK65-I/3 | 3+745 | DK65 | V | B | 42.00 | 11.85 | 2.00 | 75.55 |

| | | | | | | | | | |
|----|----------------------|--------|--|-----|---|-------|-------|------|-------|
| 73 | PZGd-07/DK65-I/3 | 4+009 | DK65 | - | C | 60.00 | 48.00 | 3.00 | 90.00 |
| 74 | PZDsz-09/DK65-I/3 | 5+500 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1.00 | 90.00 |
| 75 | PZDdz-10/DK65-I/3 | 6+190 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1.00 | 76.90 |
| 76 | WDG-13/DK65-I/3 | 6+917 | ciąg pieszo rowerowy | I | A | 8.00 | 26.70 | 1.00 | 55.40 |
| 77 | WD-17/DK65-I/3 | 8+360 | DK65 | V | B | 27.00 | 11.85 | 1.00 | 88.40 |
| 78 | PZDs-18/DK65-I/3 | 8+937 | Przejście dla zwierząt | Ile | A | 9.00 | 14.10 | 1.00 | 90.00 |
| 79 | PZGd-19/DK65-I/3 | 9+437 | DK65 | - | C | 50.00 | 40.00 | 3.00 | 90.00 |
| 80 | WDG-20/DK65-I/3 | 10+512 | 1475B | II | A | 12.00 | 13.60 | 1.00 | 61.30 |
| 81 | PZDdz-21/DK65-I/3 | 10+664 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ile | A | 24.00 | 14.10 | 1.00 | 90.00 |
| 82 | WD-24/DK65-I/3 | 11+584 | DK65 | V | B | 27.00 | 11.85 | 1.00 | 72.60 |
| 83 | WDG/PZDs-25/DK65-I/3 | 12+235 | Linia kolejowa 37, przejście dla zwierząt średnich | Ile | A | 18.00 | 14.10 | 1.00 | 61.20 |
| 84 | MD/PZDs-26/DK65-I/3 | 12+429 | ciek, przejście dla zwierząt | Ile | A | 18.00 | 14.10 | 1.00 | 78.20 |
| 85 | MD/PZDs-28/DK65-I/3 | 13+032 | ciek, przejście dla zwierząt | Ile | A | 18.00 | 14.10 | 1.00 | 79.90 |
| 86 | MD/PZDs-28a/DK65-I/3 | 13+032 | ciek, przejście dla zwierząt | VIe | B | 18.00 | 10.60 | 1.00 | 79.90 |
| 87 | MD/PZDs-28b/DK65-I/3 | 13+033 | ciek, przejście dla zwierząt | VIe | B | 18.00 | 10.60 | 1.00 | 79.90 |

Obiekty wariantu 2 trasy

| L.p | Oznaczenie obiektu | Pikietaż projektowany według TGD | Przeszkoda | Typ przekroju ruchowego na obiekcie | Klasa obciążenia wg PN | Długość [m] | Szerokość całkowita przesłania [m] | Liczba przęseł | Kąt [°] |
|-------------------|------------------------|----------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|------------------------|-------------|------------------------------------|----------------|---------|
| Obiekty przy S-19 | | | | | | | | | |
| 1 | MS/PZDd-02/S19-I/3 | 0+396 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1.00 | 71.60 |
| 2 | MS/PZDd-02a/DJ.S19-I/3 | 0+396 | Przejście dla zwierząt, ciek | VIe | B | 27.00 | 10.60 | 1.00 | 88.60 |

| | | | | | | | | | |
|----|--------------------|--------|------------------------------------|----|---|-------|-------|------|-------|
| 3 | WD-04/S19-I/3 | 0+843 | S19 | V | B | 83.00 | 11.85 | 2.00 | 66.80 |
| 4 | WD-05d/S19-I/3 | 1+845 | S19 | IV | B | 49.00 | 12.35 | 2.00 | 82.30 |
| 5 | WD-05e/S19-I/3 | 2+100 | S19 | Id | A | 49.00 | 25.20 | 2.00 | 83.60 |
| 6 | PZDdz-07/S19-I/3 | 2+727 | Przejście dla zwierząt, ciek | IV | A | 49.00 | 12.35 | 2.00 | 80.99 |
| 7 | PZDdz-09/S19-I/3 | 3+514 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ia | A | 55.00 | 20.20 | 2.00 | 71.60 |
| 8 | WS-10/S19-I/3 | 3+895 | Droga lokalna | I | A | 11.00 | 26.70 | 1.00 | 74.10 |
| 9 | PZGd-11/S19-I/3 | 4+209 | S19 | - | C | 50.00 | 40.00 | 2.00 | 90.00 |
| 10 | WS-12/S19-I/3 | 5+500 | Droga lokalna | I | A | 11.00 | 26.70 | 1.00 | 74.10 |
| 11 | MS/PZDd-13/S19-I/3 | 5+837 | Przejście dla zwierząt, ciek | - | C | 50.00 | 40.00 | 2.00 | 90.00 |
| 12 | WD-14/S19-I/3 | 6+742 | S19 | I | A | 12.00 | 26.70 | 1.00 | 75.20 |
| 13 | PZGd-15/S19-I/3 | 7+384 | S19 | - | C | 50.00 | 40.00 | 2.00 | 90.00 |
| 14 | ES/PZDd-16/S19-I/3 | 8+222 | linia kolejowa nr 6 | V | B | 61.00 | 11.85 | 2.00 | 67.90 |
| 15 | WS-17/S19-I/3 | 8+741 | Droga lokalna | - | C | 50.00 | 40.00 | 2.00 | 90.00 |
| 16 | PZDs-18/S19-I/3 | 9+458 | Przejście dla zwierząt średnich | Ie | A | 9.00 | 27.40 | 1.00 | 90.00 |
| 17 | WS-19/S19-I/3 | 9+853 | Droga lokalna | I | A | 15.00 | 26.70 | 1.00 | 52.30 |
| 18 | WS-20/S19-I/3 | 10+429 | Droga wojewódzka | If | A | 46.00 | 31.20 | 1.00 | 76.90 |
| 19 | WD-21/S19-I/3 | 11+064 | S19 | I | A | 12.00 | 26.70 | 1.00 | 86.60 |
| 20 | PZGd-22/S19-I/3 | 11+513 | S19 | Id | A | 73.00 | 25.20 | 2.00 | 57.90 |
| 21 | WD-23/S19-I/3 | 12+787 | S19 | V | B | 55.00 | 11.85 | 2.00 | 52.70 |
| 22 | PZGd-24/S19-I/3 | 13+153 | S19 | - | C | 50.00 | 40.00 | 2.00 | 90.00 |
| 23 | WD-25/S19-I/3 | 13+669 | S19 | V | B | 55.00 | 11.85 | 2.00 | 70.60 |
| 24 | WD-26/S19-I/3 | 14+400 | S19 | - | C | 50.00 | 40.00 | 2.00 | 90.00 |

| | | | | | | | | | |
|----|--------------------|--------|------------------------------|----|---|--------|-------|------|-------|
| 25 | PZDdz-27/S19-I/3 | 15+235 | Przejście dla zwierząt, ciek | V | B | 49.00 | 11.85 | 2.00 | 74.20 |
| 26 | WS-28/S19-I/3 | 15+431 | Droga 1497B | V | B | 55.00 | 11.85 | 2.00 | 61.00 |
| 27 | PZDd-29/S19-I/3 | 15+774 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1.00 | 90.00 |
| 28 | WS-30/S19-I/3 | 15+982 | linia kolejowa nr 32 | I | A | 18.00 | 26.70 | 1.00 | 52.20 |
| 29 | PZDdz-32/S19-I/3 | 16+316 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1.00 | 61.00 |
| 30 | WD-34/S19-I/3 | 17+060 | S19 | I | A | 61.00 | 26.70 | 3.00 | 80.50 |
| 31 | PZDdz-36/S19-I/3 | 17+605 | Przejście dla zwierząt, ciek | IV | B | 55.00 | 12.35 | 2.00 | 90.00 |
| 32 | WS-39/S19-I/3 | 18+170 | Droga lokalna | I | A | 24.00 | 26.70 | 1.00 | 88.60 |
| 33 | PZDdz-40/S19-I/3 | 18+668 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ib | B | 49.00 | 13.60 | 2.00 | 88.80 |
| 34 | WD-41/S19-I/3 | 19+114 | S19 | V | B | 65.00 | 11.85 | 2.00 | 79.60 |
| 35 | PZGd-42/S19-I/3 | 19+426 | S19 | I | A | 18.00 | 26.70 | 1.00 | 85.50 |
| 36 | WS-43w2/S19-I/3 | 20+061 | DK65 | V | B | 65.00 | 11.85 | 2.00 | 79.60 |
| 37 | WS-43_2/S19-I/3 | 20+256 | Droga lokalna | - | C | 60.00 | 40.00 | 2.00 | 90.00 |
| 38 | WS-43/S19-I/3 | 20+262 | Droga lokalna | Ic | A | 141.00 | 11.10 | 3.00 | 38.90 |
| 39 | WD-44/S19-I/3 | 20+890 | S19 | Ic | A | 18.00 | 11.10 | 1.00 | 39.60 |
| 40 | WD-46/S19-I/3 | 22+114 | S19 | Id | A | 61.00 | 25.20 | 2.00 | 84.10 |
| 41 | MS/PZDd-47/S19-I/3 | 22+878 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ic | A | 21.00 | 11.10 | 1.00 | 53.60 |
| 42 | PZGd-48/S19-I/3 | 23+435 | S19 | Ic | A | 83.00 | 11.10 | 2.00 | 48.80 |
| 43 | WS-48a/S19-I/3 | 23+691 | Droga lokalna | V | B | 49.00 | 11.85 | 2.00 | 76.70 |
| 44 | PZDdz-49/S19-I/3 | 24+027 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1.00 | 88.60 |
| 45 | PZDsz-50/S19-I/3 | 24+530 | Przejście dla zwierząt, ciek | - | C | 50.00 | 40.00 | 2.00 | 90.00 |
| 46 | WD-51/S19-I/3 | 24+999 | S19 | I | A | 12.00 | 26.70 | 1.00 | 89.60 |

| | | | | | | | | | |
|----|------------------------|--------|-------------------------------------|-----|---|--------|-------|------|-------|
| 47 | MS/PZDd-55/S19-I/3 | 26+025 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 30.00 | 27.40 | 1.00 | 54.90 |
| 48 | MS/PZDd-55a/DJ.S19-I/3 | 26+025 | Przejście dla zwierząt, ciek | VIe | B | 30.00 | 10.60 | 1.00 | 79.30 |
| 49 | WD-57/S19-I/3 | 27+000 | S19 | V | A | 49.00 | 11.85 | 2.00 | 86.50 |
| 50 | PZDdz-58/S19-I/3 | 27+581 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1.00 | 78.40 |
| 51 | WS-59/S19-I/3 | 28+055 | droga powiatowa | I | A | 27.00 | 26.70 | 1.00 | 57.10 |
| 52 | MS/PZDs-60/S19-I/3 | 28+351 | Przejście dla zwierząt, ciek | V | A | 55.00 | 11.85 | 2.00 | 86.40 |
| 53 | MS-61/S19-I/3 | 28+637 | ciek wodny | I | A | 18.00 | 26.70 | 1.00 | 64.56 |
| 54 | MS-61a/DJ.S19-I/3 | 28+637 | ciek wodny | I | A | 27.00 | 26.70 | 1.00 | 57.10 |
| 55 | MS/PZDs-62/S19-I/3 | 28+867 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1.00 | 79.80 |
| 56 | WD-64/S19-I/3 | 30+865 | S19 | I | A | 18.00 | 26.70 | 1.00 | 64.56 |
| 57 | PZDdz-65/S19-I/3 | 32+460 | Przejście dla zwierząt, ciek | VI | B | 18.00 | 9.60 | 1.00 | 64.60 |
| 58 | WD-66/S19-I/3 | 33+293 | S19 | V | A | 55.00 | 11.85 | 2.00 | 73.70 |
| 59 | PZDdz-69/S19-I/3 | 34+071 | Przejście dla zwierząt, ciek | V | A | 91.00 | 11.85 | 4.00 | 43.20 |
| 60 | PZDdz-70/S19-I/3 | 35+146 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1.00 | 74.10 |
| 61 | WS-71/S19-I/3 | 35+890 | Droga powiatowa1483B | I | A | 18.00 | 26.70 | 1.00 | 89.30 |
| 62 | MS/PZDd-72/S19-I/3 | 36+473 | rzeka Narew, przejście dla zwierząt | Ie | A | 159.00 | 27.40 | 3.00 | 73.00 |
| 63 | WS-72a/S19-I/3 | 36+664 | droga gminna | I | A | 24.00 | 26.70 | 1.00 | 75.50 |
| 64 | WS-72b/S19-I/3 | 36+910 | droga gminna | I | A | 18.00 | 26.70 | 1.00 | 89.30 |
| 65 | PZDdz-74/S19-I/3 | 37+972 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1.00 | 84.30 |
| 66 | PZDdz-74a/S19-I/3 | 37+972 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 14.00 | 27.40 | 1.00 | 63.00 |
| 67 | WD-75/S19-I/3 | 38+630 | S19 | Ie | A | 12.00 | 27.40 | 1.00 | 87.70 |
| 68 | PZDdz-76/S19-I/3 | 39+014 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1.00 | 75.50 |

| | | | | | | | | | |
|--------------------|--------------------------|--------|---------------------------------|------|---|-------|-------|------|-------|
| 69 | PZDdz-76a/S19-I/3 | 39+014 | Przejście dla zwierząt, ciek | IIIe | A | 24.00 | 12.60 | 1.00 | 90.00 |
| Obiekty przy DK-65 | | | | | | | | | |
| 70 | PZGd-01/DK65-II/3 | 0+100 | DK65, droga dojazdowa | - | C | 28.00 | 56.00 | 2.00 | 90.00 |
| 71 | WD-01w2/DK65-II/3 | 1+017 | droga powiatowa | V | B | 54.00 | 11.85 | 2.00 | 51.50 |
| 72 | WDG-02/DK65-II/3 | 1+757 | droga gminna | I | A | 12.00 | 26.70 | 1.00 | 70.50 |
| 73 | MD/PZDd-04/DK65-II/3 | 2+326 | Przejście dla zwierząt, ciek | I | A | 27.00 | 27.40 | 1.00 | 66.80 |
| 74 | MD/PZDd-04a/DJ.DK65-II/3 | 2+326 | Przejście dla zwierząt, ciek | VIe | B | 27.00 | 10.60 | 1.00 | 56.80 |
| 75 | WDG-05/DK65-II/3 | 2+558 | | I | A | 15.00 | 26.70 | 1.00 | 65.00 |
| 76 | PZDs-07/DK65-II/3 | 4+281 | przejście dla zwierząt średnich | Ie | A | 8.00 | 27.40 | 1.00 | 90.00 |
| 77 | MD/WDG-08/DK65-II/3 | 4+492 | droga gminna, ciek | I | A | 27.00 | 26.70 | 1.00 | 46.10 |
| 78 | WDG-10/DK65-II/3 | 5+356 | ciąg pieszo- rowerowy | I | A | 8.00 | 26.70 | 1.00 | 85.70 |
| 79 | WD-13/DK65-II/3 | 7+073 | DK65, droga gminna | V | A | 30.00 | 11.85 | 1.00 | 89.10 |
| 80 | PZGd-14/DK65-II/3 | 7+595 | DK65, droga dojazdowa | - | C | 28.00 | 50.00 | 2.00 | 90.00 |
| 81 | PZDs-15/DK65-II/3 | 8+463 | przejście dla zwierząt średnich | Ile | A | 8.00 | 14.10 | 1.00 | 90.00 |
| 82 | WDG-16/DK65-II/3 | 9+418 | droga gminna | II | A | 12.00 | 13.60 | 1.00 | 61.40 |
| 83 | PZDdz-17/DK65-II/3 | 9+577 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ile | A | 24.00 | 14.10 | 1.00 | 90.00 |
| 84 | WD-20/DK65-II/3 | 10+493 | DK65 | IV | A | 18.00 | 12.35 | 1.00 | 89.10 |
| 85 | WDG/PZDs-21/DK65-II/3 | 11+071 | linia kolejowa nr 37 | Ile | B | 60.00 | 14.10 | 2.00 | 74.50 |
| 86 | PZDs-22/DK65-II/3 | 11+281 | Przejście dla zwierząt | Ile | A | 18.00 | 14.10 | 1.00 | 90.00 |
| 87 | WDG-22a/DK65-II/3 | 11+524 | droga gminna | II | A | 12.00 | 13.60 | 1.00 | 72.60 |

Obiekty wariantu 3 trasy

| L.p | Oznaczenie obiektu | Pikietaż projektowany według TGD | Przeszkoda | Typ przekroju ruchowego na obiekcie | Klasa obciążenia wg PN | Długość [m] | Szerokość całkowita przesłania [m] | Liczba prześseł | Kąt [°] |
|-------------------|------------------------|----------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|------------------------|-------------|------------------------------------|-----------------|---------|
| Obiekty przy S-19 | | | | | | | | | |
| 1 | MS/PZDd-02/S19-I/3 | 0+396 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 71.60 |
| 2 | MS/PZDd-02a/DJ.S19-I/3 | 0+396 | Przejście dla zwierząt, ciek | VIe | B | 27.00 | 10.60 | 1 | 88.60 |
| 3 | WD-04/S19-I/3 | 0+843 | S19 | V | B | 83.00 | 11.85 | 2 | 66.80 |
| 4 | WD-05d/S19-I/3 | 1+845 | S19 | IV | B | 49.00 | 12.35 | 2 | 82.30 |
| 5 | WD-05e/S19-I/3 | 2+100 | S19 | Id | A | 49.00 | 25.20 | 2 | 83.60 |
| 6 | PZDdz-07/S19-I/3 | 2+727 | Przejście dla zwierząt, ciek | IV | A | 49.00 | 12.35 | 2 | 80.99 |
| 7 | PZDdz-09/S19-I/3 | 3+514 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ia | A | 55.00 | 20.20 | 2 | 71.60 |
| 8 | WS-10/S19-I/3 | 3+895 | Droga lokalna | I | A | 11.00 | 26.70 | 1 | 74.10 |
| 9 | PZGd-11/S19-I/3 | 4+209 | S19 | - | C | 50.00 | 40.00 | 2 | 90.00 |
| 10 | WS-12/S19-I/3 | 5+500 | Droga lokalna | I | A | 11.00 | 26.70 | 1 | 74.10 |
| 11 | MS/PZDd-13/S19-I/3 | 5+837 | Przejście dla zwierząt, ciek | - | C | 50.00 | 40.00 | 2 | 90.00 |
| 12 | WD-14/S19-I/3 | 6+742 | S19 | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 75.20 |
| 13 | PZGd-15/S19-I/3 | 7+384 | S19 | - | C | 50.00 | 40.00 | 2 | 90.00 |
| 14 | ES/PZDd-16/S19-I/3 | 8+222 | linia kolejowa nr 6 | V | B | 61.00 | 11.85 | 2 | 67.90 |
| 15 | WS-17/S19-I/3 | 8+741 | Droga lokalna | - | C | 50.00 | 40.00 | 2 | 90.00 |
| 16 | PZDs-18/S19-I/3 | 9+458 | Przejście dla zwierząt średnich | Ie | A | 9.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 17 | WS-19/S19-I/3 | 9+853 | Droga lokalna | I | A | 15.00 | 26.70 | 1 | 52.30 |
| 18 | WS-20/S19-I/3 | 10+429 | Droga wojewódzka | If | A | 46.00 | 31.20 | 1 | 76.90 |

| | | | | | | | | | |
|----|--------------------|--------|---------------------------------|----|---|--------|-------|---|-------|
| 19 | WD-21/S19-I/3 | 11+064 | S19 | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 86.60 |
| 20 | PZGd-22/S19-I/3 | 11+513 | S19 | Id | A | 73.00 | 25.20 | 2 | 57.90 |
| 21 | WD-23/S19-I/3 | 12+787 | S19 | V | B | 55.00 | 11.85 | 2 | 52.70 |
| 22 | PZGd-24/S19-I/3 | 13+153 | S19 | - | C | 50.00 | 40.00 | 2 | 90.00 |
| 23 | WD-25/S19-I/3 | 13+669 | S19 | V | B | 55.00 | 11.85 | 2 | 70.60 |
| 24 | WD-26/S19-I/3 | 14+400 | S19 | - | C | 50.00 | 40.00 | 2 | 90.00 |
| 25 | PZDdz-27/S19-I/3 | 15+235 | Przejście dla zwierząt, ciek | v | B | 49.00 | 11.85 | 2 | 74.20 |
| 26 | WS-28/S19-I/3 | 15+431 | Droga 1497B | V | B | 55.00 | 11.85 | 2 | 61.00 |
| 27 | PZDd-29/S19-I/3 | 15+774 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 28 | WS-30/S19-I/3 | 15+982 | linia kolejowa nr 32 | I | A | 18.00 | 26.70 | 1 | 52.20 |
| 29 | PZDdz-32/S19-I/3 | 16+316 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 61.00 |
| 30 | WD-34/S19-I/3 | 17+060 | S19 | I | A | 61.00 | 26.70 | 3 | 80.50 |
| 31 | PZDdz-36/S19-I/3 | 17+605 | Przejście dla zwierząt, ciek | IV | B | 55.00 | 12.35 | 2 | 90.00 |
| 32 | WS-39/S19-I/3 | 18+170 | Droga lokalna | I | A | 24.00 | 26.70 | 1 | 88.60 |
| 33 | PZDdz-40/S19-I/3 | 18+668 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ib | B | 49.00 | 13.60 | 2 | 88.80 |
| 34 | WD-41/S19-I/3 | 19+114 | S19 | V | B | 65.00 | 11.85 | 2 | 79.60 |
| 35 | PZGd-42/S19-I/3 | 19+426 | S19 | I | A | 18.00 | 26.70 | 1 | 85.50 |
| 36 | WS-43/S19-I/3 | 20+262 | Droga lokalna | Ic | A | 141.00 | 11.10 | 3 | 38.90 |
| 37 | WD-44/S19-I/3 | 20+890 | S19 | Ic | A | 18.00 | 11.10 | 1 | 39.60 |
| 38 | WD-45w1/S19-I/3 | 21+139 | S19 | V | B | 61.00 | 11.85 | 2 | 70.30 |
| 39 | WD-46/S19-I/3 | 22+114 | S19 | Id | A | 61.00 | 25.20 | 2 | 84.10 |
| 40 | MS/PZDd-47/S19-I/3 | 22+878 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ic | A | 21.00 | 11.10 | 1 | 53.60 |

| | | | | | | | | | |
|----|------------------------|--------|--|-----|---|--------|-------|---|-------|
| 41 | PZGd-48/S19-I/3 | 23+435 | S19 | Ic | A | 83.00 | 11.10 | 2 | 48.80 |
| 42 | WS-48a/S19-I/3 | 23+691 | Droga lokalna | V | B | 49.00 | 11.85 | 2 | 76.70 |
| 43 | PZDdz-49/S19-I/3 | 24+027 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 88.60 |
| 44 | PZDsz-50/S19-I/3 | 24+530 | Przejście dla zwierząt, ciek | - | C | 50.00 | 40.00 | 2 | 90.00 |
| 45 | WD-51/S19-I/3 | 24+999 | S19 | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 89.60 |
| 46 | MS/PZDd-55/S19-I/3 | 26+025 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 30.00 | 27.40 | 1 | 54.90 |
| 47 | MS/PZDd-55a/DJ.S19-I/3 | 26+025 | Przejście dla zwierząt, ciek | VIe | B | 30.00 | 10.60 | 1 | 79.30 |
| 48 | WD-57/S19-I/3 | 27+000 | S19 | V | A | 49.00 | 11.85 | 2 | 86.50 |
| 49 | PZDdz-58/S19-I/3 | 27+581 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 78.40 |
| 50 | WS-59/S19-I/3 | 28+055 | droga powiatowa | I | A | 27.00 | 26.70 | 1 | 57.10 |
| 51 | MS/PZDs-60/S19-I/3 | 28+351 | Przejście dla zwierząt, ciek | V | A | 55.00 | 11.85 | 2 | 86.40 |
| 52 | MS-61/S19-I/3 | 28+637 | ciek wodny | I | A | 18.00 | 26.70 | 1 | 64.56 |
| 53 | MS-61a/DJ.S19-I/3 | 28+637 | ciek wodny | I | A | 27.00 | 26.70 | 1 | 57.10 |
| 54 | MS/PZDs-62/S19-I/3 | 28+867 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 79.80 |
| 55 | WD-64/S19-I/3 | 30+865 | S19 | I | A | 18.00 | 26.70 | 1 | 64.56 |
| 56 | PZDdz-65/S19-I/3 | 32+460 | Przejście dla zwierząt, ciek | VI | B | 18.00 | 9.60 | 1 | 64.60 |
| 57 | WD-66/S19-I/3 | 33+293 | S19 | V | A | 55.00 | 11.85 | 2 | 73.70 |
| 58 | PZDdz-69/S19-I/3 | 34+071 | Przejście dla zwierząt, ciek | V | A | 91.00 | 11.85 | 4 | 43.20 |
| 59 | PZDdz-70/S19-I/3 | 35+146 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 74.10 |
| 60 | WS-71/S19-I/3 | 35+890 | Droga powiatowa1483B | I | A | 18.00 | 26.70 | 1 | 89.30 |
| 61 | MS/PZDd-72/S19-I/3 | 36+473 | rzeka Narew, przejście dla zwierząt | Ie | A | 159.00 | 27.40 | 3 | 73.00 |
| 62 | WS-72a/S19-I/3 | 36+664 | droga gminna | I | A | 24.00 | 26.70 | 1 | 75.50 |

| | | | | | | | | | |
|-------------------|------------------------|--------|--|------|---|-------|-------|---|-------|
| 63 | WS-72b/S19-I/3 | 36+910 | droga gminna | I | A | 18.00 | 26.70 | 1 | 89.30 |
| 64 | PZDdz-74/S19-I/3 | 37+972 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 84.30 |
| 65 | PZDdz-74a/S19-I/3 | 37+972 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 14.00 | 27.40 | 1 | 63.00 |
| 66 | WD-75/S19-I/3 | 38+630 | S19 | Ie | A | 12.00 | 27.40 | 1 | 87.70 |
| 67 | PZDdz-76/S19-I/3 | 39+014 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 75.50 |
| 68 | PZDdz-76a/S19-I/3 | 39+014 | Przejście dla zwierząt, ciek | IIIe | A | 24.00 | 12.60 | 1 | 90.00 |
| Obiekty przy Dk65 | | | | | | | | | |
| 69 | WD-1/DK65-III/3 | 1+142 | DK65 | V | B | 42.00 | 11.85 | 2 | 68.20 |
| 70 | MD/PZDd-4/DK65-III/3 | 2+149 | ciek, przejście dla zwierząt | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 71 | PZGd-5/DK65-III/3 | 3+400 | DK65 | - | C | 60.00 | 48.00 | 3 | 90.00 |
| 72 | WD-6/DK65-III/3 | 3+745 | DK65 | V | B | 42.00 | 11.85 | 2 | 75.55 |
| 73 | PZGd-7/DK65-III/3 | 4+009 | DK65 | - | C | 60.00 | 48.00 | 3 | 90.00 |
| 74 | PZDsz-9/DK65-III/3 | 5+500 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 75 | PZDdz-10/DK65-III/3 | 6+190 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 76.90 |
| 76 | WD-15/DK65-III/3 | 8+644 | DK65 | V | B | 24.00 | 11.85 | 1 | 88.30 |
| 77 | PZGd-16/DK65-III/3 | 9+166 | DK65 | - | C | 50.00 | 40.00 | 3 | 90.00 |
| 78 | PZDs-17/DK65-III/3 | 10+036 | Przejście dla zwierząt | Ile | A | 9.00 | 14.10 | 1 | 90.00 |
| 79 | WDG-18/DK65-III/3 | 10+989 | droga lokalna | II | A | 18.00 | 13.60 | 1 | 63.50 |
| 80 | PZDdz-19/DK65-III/3 | 11+150 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ile | A | 24.00 | 14.10 | 1 | 90.00 |
| 81 | WD-22/DK65-III/3 | 12+066 | DK65 | V | B | 21.00 | 11.85 | 1 | 77.80 |
| 82 | WDG/PZDs-23/DK65-III/3 | 12+631 | Linia kolejowa 37, przejście dla zwierząt średnich | Ile | A | 30.00 | 14.10 | 1 | 73.60 |
| 83 | PZDsz-24/DK65-III/3 | 12+859 | ciek, przejście dla zwierząt | Ile | A | 18.00 | 14.10 | 1 | 85.00 |

| | | | | | | | | | |
|----|--------------------|--------|--------------|----|---|-------|-------|---|-------|
| 84 | WDG-24a/DK65-III/3 | 13+098 | droga gminna | II | A | 12.00 | 13.60 | 1 | 72.60 |
|----|--------------------|--------|--------------|----|---|-------|-------|---|-------|

Obiekty dla wariantu 4 trasy

| L.p | Oznaczenie obiektu | Pikietaż projektowany według TGD | Przeszkoda | Typ przekroju ruchowego na obiekcie | Klasa obciążenia wg PN | Długość [m] | Szerokość całkowita przesłania [m] | Liczba przesł | Kąt [°] |
|-------------------|-------------------------|----------------------------------|---|-------------------------------------|------------------------|-------------|------------------------------------|---------------|---------|
| Obiekty przy S-19 | | | | | | | | | |
| 1 | MS/PZDd-02/S19-II/3 | 0+396 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 42.00 | 27.40 | 2 | 71.60 |
| 2 | MS/PZDd-02a/D1.S19-II/3 | 0+396 | Przejście dla zwierząt, ciek | VIe | B | 42.00 | 10.60 | 2 | 90.00 |
| 3 | WD-04/S19-II/3 | 0+855 | S19 | V | B | 54.00 | 11.85 | 2 | 66.80 |
| 4 | WD-05_1/S19-II/3 | 1+825 | S19 | IV | A | 54.00 | 12.35 | 2 | 83.00 |
| 5 | WD-05_2/S19-II/3 | 2+080 | S19 | Ia | A | 54.00 | 20.20 | 2 | 71.40 |
| 6 | PZDdz-07/S19-II/3 | 2+701 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 89.60 |
| 7 | PZDdz-09/S19-II/3 | 3+500 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 70.00 |
| 8 | WS-10/S19-II/3 | 3+933 | Droga lokalna | I | A | 11.00 | 26.70 | 1 | 74.10 |
| 9 | PZGd-11/S19-II/3 | 4+145 | S19 | - | C | 40.00 | 50.00 | 2 | 90.00 |
| 10 | WS-12/S19-II/3 | 5+509 | Droga lokalna | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 75.20 |
| 11 | MS/PZDd-13/S19-II/3 | 5+842 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 12 | WD-14/S19-II/3 | 6+736 | S19 | V | B | 54.00 | 11.85 | 2 | 71.20 |
| 13 | PZDd-15/S19-II/3 | 7+428 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 14 | WS/PZDd-16/S19-II/3 | 8+227 | droga gminna/ przejście dla zwierząt/ linia kolejowa nr 6 | Ie | A | 102.00 | 27.40 | 4 | 80.70 |
| 15 | WS-17/S19-II/3 | 8+822 | Droga lokalna | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 68.60 |
| 16 | PZDd-18/S19-II/3 | 9+142 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 17 | WD-19/S19-II/3 | 10+171 | S19 | V | B | 54.00 | 11.85 | 2 | 64.90 |

| | | | | | | | | | |
|----|-------------------------|--------|------------------------------|-----|---|--------|-------|---|-------|
| 18 | WS-21/S19-II/3 | 11+410 | droga wojewódzka 678 | I | A | 133.00 | 26.70 | 1 | 31.00 |
| 19 | MD-21a/S19-II/3 | 11+655 | łącznica | I | A | 24.00 | 26.70 | 1 | 63.00 |
| 20 | MS/PZDs-23/S19-II/3 | 12+261 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 49.90 |
| 21 | MS/PZDs-23a/DJ.S19-II/3 | 12+261 | Przejście dla zwierząt, ciek | VIe | B | 18.00 | 10.60 | 1 | 90.00 |
| 22 | PZDsz-24/S19-II/3 | 12+857 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 12.00 | 27.40 | 1 | 73.20 |
| 23 | WS-25/S19-II/3 | 12+993 | droga powiatowa 1500B | I | A | 21.00 | 26.70 | 1 | 83.60 |
| 24 | PZDsz-29/S19-II/3 | 13+468 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 15.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 25 | WD-30/S19-II/3 | 14+167 | S19 | V | B | 48.00 | 11.85 | 2 | 85.20 |
| 26 | PZDdz-31/S19-II/3 | 14+601 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 78.70 |
| 27 | WS-32/S19-II/3 | 15+214 | linia kolejowa nr 32 | Ie | A | 58.00 | 27.40 | 1 | 89.80 |
| 28 | PZDdz-33/S19-II/3 | 15+580 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 29 | PZDdz-34/S19-II/3 | 16+102 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 30 | WD-35/S19-II/3 | 16+491 | S19 | V | B | 48.00 | 11.85 | 2 | 70.60 |
| 31 | MS/PZDd-38/S19-II/3 | 17+325 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 42.00 | 27.40 | 1 | 50.10 |
| 32 | PZDdz-39/S19-II/3 | 18+185 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 82.30 |
| 33 | WS-40/S19-II/3 | 18+261 | droga gminna | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 71.60 |
| 34 | PZGd-41/S19-II/3 | 19+023 | S19 + dodatkowe jezdnie | - | C | 78.00 | 58.00 | 3 | 90.00 |
| 35 | WD-42/S19-II/3 | 19+663 | S19 | IV | B | 48.00 | 12.35 | 2 | 76.00 |
| 36 | WS-43w4/S19-II/3 | 20+483 | łącznica | If | A | 42.00 | 31.20 | 2 | 82.00 |
| 37 | PZGd-44/S19-II/3 | 20+953 | S19 | - | C | 67.00 | 50.00 | 2 | 90.00 |
| 38 | WD-45w4/S19-II/3 | 21+935 | S19 | IV | B | 65.00 | 12.35 | 4 | 54.40 |
| 39 | WS-46/S19-II/3 | 22+892 | S19 | IV | B | 54.00 | 12.35 | 1 | 80.80 |

| | | | | | | | | | |
|----|-------------------------|--------|--|-----|---|--------|-------|---|-------|
| 40 | MS/PZDd-47/S19-II/3 | 23+807 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 32.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 41 | PZGd-48/S19-II/3 | 24+338 | S19 | - | C | 40.00 | 50.00 | 2 | 90.00 |
| 42 | PZDsz-49/S19-II/3 | 24+940 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 15.00 | 27.40 | 1 | 86.50 |
| 43 | PZDsz-50/S19-II/3 | 25+421 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 15.00 | 27.40 | 1 | 80.50 |
| 44 | WD-51/S19-II/3 | 25+902 | S19 | V | B | 61.00 | 11.85 | 2 | 89.60 |
| 45 | MS/PZDs-52/S19-II/3 | 26+990 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 21.00 | 27.40 | 1 | 77.40 |
| 46 | MS/PZDs-52a/DJ.S19-II/3 | 26+990 | Przejście dla zwierząt, ciek | Vle | B | 21.00 | 10.60 | 1 | 77.40 |
| 47 | WD-54/S19-II/3 | 27+905 | S19 | IV | B | 61.00 | 12.35 | 2 | 88.60 |
| 48 | PZDdz-55/S19-II/3 | 28+490 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 88.40 |
| 49 | WS-57/S19-II/3 | 29+005 | Przejście dla zwierząt, ciek, droga powiatowa 1484B | I | A | 30.00 | 26.70 | 1 | 61.70 |
| 50 | MS/PZDd-59/S19-II/3 | 29+278 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 87.20 |
| 51 | MS/PZDd-59a/DJ.S19-II/3 | 29+278 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 87.20 |
| 52 | PZDdz-60/S19-II/3 | 29+641 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 52.80 |
| 53 | WD-62/S19-II/3 | 31+284 | S19 | V | B | 64.00 | 11.85 | 2 | 87.60 |
| 54 | PZDdz-63/S19-II/3 | 33+134 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 89.80 |
| 55 | WD-64/S19-II/3 | 33+862 | S19 | V | B | 42.00 | 11.85 | 2 | 75.70 |
| 56 | PZDsz-67/S19-II/3 | 34+954 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 15.00 | 27.40 | 1 | 77.20 |
| 57 | WD-71/S19-II/3 | 35+498 | S19 | V | B | 54.00 | 11.85 | 2 | 84.40 |
| 58 | PZDsz-72/S19-II/3 | 35+913 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 69.20 |
| 59 | WS-73/S19-II/3 | 36+207 | droga powiatowa 1483B | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 89.30 |
| 60 | MS/PZDd-74/S19-II/3 | 36+730 | rzeka Narew/ Przejście dla zwierząt dużych | Ie | A | 174.00 | 27.40 | 5 | 71.10 |
| 61 | WS-74a/S19-II/3 | 36+873 | droga powiatowa 1483B | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 89.30 |

| | | | | | | | | | |
|--------------------|--------------------------|--------|---|-----|---|-------|-------|---|-------|
| 62 | PZDdz-81/S19-II/3 | 37+533 | Przejście dla zwierząt, droga gminna | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 84.30 |
| 63 | PZDsz-82/S19-II/3 | 37+884 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 51.90 |
| 64 | PZGs-83/S19-II/3 | 38+398 | S19, droga dojazdowa | - | C | 50.00 | 40.00 | 3 | 90.00 |
| 65 | WD-84/S19-II/3 | 38+882 | S19 | V | B | 49.00 | 11.85 | 2 | 85.80 |
| 66 | PZDdz-85/S19-II/3 | 39+383 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 64.20 |
| Obiekty przy DK-65 | | | | | | | | | |
| 67 | WD-01w4/DK65-II/3 | 1+017 | droga powiatowa | V | B | 54.00 | 11.85 | 2 | 51.50 |
| 68 | WDG-02/DK65-II/3 | 1+757 | droga gminna | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 70.50 |
| 69 | MD/PZDd-04/DK65-II/3 | 2+326 | Przejście dla zwierząt, ciek | I | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 66.80 |
| 70 | MD/PZDd-04a/DJ.DK65-II/3 | 2+326 | Przejście dla zwierząt, ciek | Vle | B | 27.00 | 10.60 | 1 | 56.80 |
| 71 | WDG-05/DK65-II/3 | 2+558 | | I | A | 15.00 | 26.70 | 1 | 65.00 |
| 72 | PZDs-07/DK65-II/3 | 4+281 | przejście dla zwierząt średnich | Ie | A | 8.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 73 | MD/WDG-08/DK65-II/3 | 4+492 | droga gminna, ciek | I | A | 27.00 | 26.70 | 1 | 46.10 |
| 74 | WDG-10/DK65-II/3 | 5+356 | ciąg pieszo- rowerowy | I | A | 8.00 | 26.70 | 1 | 85.70 |
| 75 | WD-13/DK65-II/3 | 7+073 | DK65, droga gminna | V | A | 30.00 | 11.85 | 1 | 89.10 |
| 76 | PZGd-14/DK65-II/3 | 7+595 | DK65, droga dojazdowa | - | C | 28.00 | 50.00 | 2 | 90.00 |
| 77 | PZDs-15/DK65-II/3 | 8+463 | przejście dla zwierząt średnich | Ile | A | 8.00 | 14.10 | 1 | 90.00 |
| 78 | WDG-16/DK65-II/3 | 9+418 | droga gminna | II | A | 12.00 | 13.60 | 1 | 61.40 |
| 79 | PZDdz-17/DK65-II/3 | 9+577 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ile | A | 24.00 | 14.10 | 1 | 90.00 |
| 80 | WD-20/DK65-II/3 | 10+493 | DK65 | IV | A | 18.00 | 12.35 | 1 | 89.10 |
| 81 | WDG/PZDs-21/DK65-II/3 | 11+071 | linia kolejowa nr 37 | Ile | B | 60.00 | 14.10 | 2 | 74.50 |
| 82 | PZDsz-22/DK65-II/3 | 11+281 | Przejście dla zwierząt | Ile | A | 18.00 | 14.10 | 1 | 90.00 |

| | | | | | | | | | |
|----|-------------------|--------|--------------|----|---|-------|-------|---|-------|
| 83 | WDG-22a/DK65-II/3 | 11+524 | droga gminna | II | A | 12.00 | 13.60 | 1 | 72.60 |
|----|-------------------|--------|--------------|----|---|-------|-------|---|-------|

Obiekty dla wariantu 5 trasy

| L.p | Oznaczenie obiektu | Pikietaż projektowany według TGD | Przeszkoda | Typ przekroju ruchowego na obiekcie | Klasa obciążenia wg PN | Długość [m] | Szerokość całkowita przesłania [m] | Liczba przesł | Kąt [°] |
|-----|-------------------------|----------------------------------|---|-------------------------------------|------------------------|-------------|------------------------------------|---------------|---------|
| | Obiekty przy S-19 | | | | | | | | |
| 1 | MS/PZDd-02/S19-II/3 | 0+396 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 42.00 | 27.40 | 2 | 71.60 |
| 2 | MS/PZDd-02a/DJ.S19-II/3 | 0+396 | Przejście dla zwierząt, ciek | VIe | B | 42.00 | 10.60 | 2 | 90.00 |
| 3 | WD-04/S19-II/3 | 0+855 | S19 | V | B | 54.00 | 11.85 | 2 | 66.80 |
| 4 | WD-05_1/S19-II/3 | 1+825 | S19 | IV | A | 54.00 | 12.35 | 2 | 83.00 |
| 5 | WD-05_2/S19-II/3 | 2+080 | S19 | Ia | A | 54.00 | 20.20 | 2 | 71.40 |
| 6 | PZDdz-07/S19-II/3 | 2+701 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 89.60 |
| 7 | PZDdz-09/S19-II/3 | 3+500 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 70.00 |
| 8 | WS-10/S19-II/3 | 3+933 | Droga lokalna | I | A | 11.00 | 26.70 | 1 | 74.10 |
| 9 | PZGd-11/S19-II/3 | 4+145 | S19 | zł | C | 40.00 | 50.00 | 2 | 90.00 |
| 10 | WS-12/S19-II/3 | 5+509 | Droga lokalna | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 75.20 |
| 11 | MS/PZDd-13/S19-II/3 | 5+842 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 12 | WD-14/S19-II/3 | 6+736 | S19 | V | B | 54.00 | 11.85 | 2 | 71.20 |
| 13 | PZDd-15/S19-II/3 | 7+428 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 14 | WS/PZDd-16/S19-II/3 | 8+227 | droga gminna/ przejście dla zwierząt/ linia kolejowa nr 6 | Ie | A | 102.00 | 27.40 | 4 | 80.70 |
| 15 | WS-17/S19-II/3 | 8+822 | Droga lokalna | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 68.60 |
| 16 | PZDd-18/S19-II/3 | 9+142 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 17 | WD-19/S19-II/3 | 10+171 | S19 | V | B | 54.00 | 11.85 | 2 | 64.90 |

| | | | | | | | | | |
|----|-------------------------|--------|------------------------------|-----|---|--------|-------|---|-------|
| 18 | WS-21/S19-II/3 | 11+410 | droga wojewódzka 678 | I | A | 133.00 | 26.70 | 1 | 31.00 |
| 19 | MD-21a/S19-II/3 | 11+655 | łącznica | I | A | 24.00 | 26.70 | 1 | 63.00 |
| 20 | MS/PZDs-23/S19-II/3 | 12+261 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 49.90 |
| 21 | MS/PZDs-23a/DJ.S19-II/3 | 12+261 | Przejście dla zwierząt, ciek | VIe | B | 18.00 | 10.60 | 1 | 90.00 |
| 22 | PZDsz-24/S19-II/3 | 12+857 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 12.00 | 27.40 | 1 | 73.20 |
| 23 | WS-25/S19-II/3 | 12+993 | droga powiatowa 1500B | I | A | 21.00 | 26.70 | 1 | 83.60 |
| 24 | PZDsz-29/S19-II/3 | 13+468 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 15.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 25 | WD-30/S19-II/3 | 14+167 | S19 | V | B | 48.00 | 11.85 | 2 | 85.20 |
| 26 | PZDdz-31/S19-II/3 | 14+601 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 78.70 |
| 27 | WS-32/S19-II/3 | 15+214 | linia kolejowa nr 32 | Ie | A | 58.00 | 27.40 | 1 | 89.80 |
| 28 | PZDdz-33/S19-II/3 | 15+580 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 29 | PZDdz-34/S19-II/3 | 16+102 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 30 | WD-35/S19-II/3 | 16+491 | S19 | V | B | 48.00 | 11.85 | 2 | 70.60 |
| 31 | MS/PZDd-38/S19-II/3 | 17+325 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 42.00 | 27.40 | 1 | 50.10 |
| 32 | PZDdz-39/S19-II/3 | 18+185 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 82.30 |
| 33 | WS-40/S19-II/3 | 18+261 | droga gminna | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 71.60 |
| 34 | PZGd-41/S19-II/3 | 19+023 | S19 + dodatkowe jezdnie | - | C | 78.00 | 58.00 | 3 | 90.00 |
| 35 | WD-42/S19-II/3 | 19+663 | S19 | IV | B | 48.00 | 12.35 | 2 | 76.00 |
| 36 | WS-43w4/S19-II/3 | 20+483 | łącznica | If | A | 42.00 | 31.20 | 2 | 82.00 |
| 37 | WD-43w5/S19-II/3 | 21+636 | łącznica | Ic | A | 54.00 | 11.10 | 2 | 63.50 |
| 38 | PZGd-44/S19-II/3 | 20+953 | S19 | zł | C | 67.00 | 50.00 | 2 | 90.00 |
| 39 | WD-45w5/S19-II/3 | 22+246 | S19 | IV | B | 54.00 | 12.35 | 2 | 53.50 |

| | | | | | | | | | |
|----|-------------------------|--------|--|-----|---|--------|-------|---|-------|
| 40 | WS-46/S19-II/3 | 22+892 | S19 | IV | B | 54.00 | 12.35 | 1 | 80.80 |
| 41 | MS/PZDd-47/S19-II/3 | 23+807 | Przejęcie dla zwierząt, ciek | Ie | A | 32.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 42 | PZGd-48/S19-II/3 | 24+338 | S19 | zl | C | 40.00 | 50.00 | 2 | 90.00 |
| 43 | PZDsz-49/S19-II/3 | 24+940 | Przejęcie dla zwierząt, ciek | Ie | A | 15.00 | 27.40 | 1 | 86.50 |
| 44 | PZDsz-50/S19-II/3 | 25+421 | Przejęcie dla zwierząt, ciek | Ie | A | 15.00 | 27.40 | 1 | 80.50 |
| 45 | WD-51/S19-II/3 | 25+902 | S19 | V | B | 61.00 | 11.85 | 2 | 89.60 |
| 46 | MS/PZDs-52/S19-II/3 | 26+990 | Przejęcie dla zwierząt, ciek | Ie | A | 21.00 | 27.40 | 1 | 77.40 |
| 47 | MS/PZDs-52a/DJ.S19-II/3 | 26+990 | Przejęcie dla zwierząt, ciek | VIe | B | 21.00 | 10.60 | 1 | 77.40 |
| 48 | WD-54/S19-II/3 | 27+905 | S19 | IV | B | 61.00 | 12.35 | 2 | 88.60 |
| 49 | PZDdz-55/S19-II/3 | 28+490 | Przejęcie dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 88.40 |
| 50 | WS-57/S19-II/3 | 29+005 | Przejęcie dla zwierząt, ciek, droga powiatowa 1484B | I | A | 30.00 | 26.70 | 1 | 61.70 |
| 51 | MS/PZDd-59/S19-II/3 | 29+278 | Przejęcie dla zwierząt | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 87.20 |
| 52 | MS/PZDd-59a/DJ.S19-II/3 | 29+278 | Przejęcie dla zwierząt | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 87.20 |
| 53 | PZDdz-60/S19-II/3 | 29+641 | Przejęcie dla zwierząt | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 52.80 |
| 54 | WD-62/S19-II/3 | 31+284 | S19 | V | B | 64.00 | 11.85 | 2 | 87.60 |
| 55 | PZDdz-63/S19-II/3 | 33+134 | Przejęcie dla zwierząt | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 89.80 |
| 56 | WD-64/S19-II/3 | 33+862 | S19 | V | B | 42.00 | 11.85 | 2 | 75.70 |
| 57 | PZDsz-67/S19-II/3 | 34+954 | Przejęcie dla zwierząt, ciek | Ie | A | 15.00 | 27.40 | 1 | 77.20 |
| 58 | WD-71/S19-II/3 | 35+498 | S19 | V | B | 54.00 | 11.85 | 2 | 84.40 |
| 59 | PZDsz-72/S19-II/3 | 35+913 | Przejęcie dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 69.20 |
| 60 | WS-73/S19-II/3 | 36+207 | droga powiatowa 1483B | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 89.30 |
| 61 | MS/PZDd-74/S19-II/3 | 36+730 | rzeka Narew/ Przejęcie dla zwierząt dużych | Ie | A | 174.00 | 27.40 | 5 | 71.10 |

| | | | | | | | | | |
|-------------------|----------------------|--------|---|-----|---|-------|-------|---|-------|
| 62 | WS-74a/S19-II/3 | 36+873 | droga powiatowa 1483B | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 89.30 |
| 63 | PZDdz-81/S19-II/3 | 37+533 | Przejście dla zwierząt, droga gminna | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 84.30 |
| 64 | PZDsz-82/S19-II/3 | 37+884 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 51.90 |
| 65 | PZGs-83/S19-II/3 | 38+398 | S19, droga dojazdowa | zl | C | 50.00 | 40.00 | 3 | 90.00 |
| 66 | WD-84/S19-II/3 | 38+882 | S19 | V | B | 49.00 | 11.85 | 2 | 85.80 |
| 67 | PZDdz-85/S19-II/3 | 39+383 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 64.20 |
| Obiekty przy DK65 | | | | | | | | | |
| 68 | WD-01w5/DK65-I/3 | 1+663 | DK65 | V | B | 60.00 | 11.85 | 3 | 90.00 |
| 69 | MD/PZDd-04/DK65-I/3 | 2+149 | ciek, przejście dla zwierząt | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 70 | PZGd-05/DK65-I/3 | 3+400 | DK65 | - | C | 60.00 | 48.00 | 2 | 90.00 |
| 71 | WD-06/DK65-I/3 | 3+745 | DK65 | V | B | 42.00 | 11.85 | 2 | 75.55 |
| 72 | PZGd-07/DK65-I/3 | 4+009 | DK65 | - | C | 60.00 | 48.00 | 3 | 90.00 |
| 73 | PZDsz-09/DK65-I/3 | 5+500 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 74 | PZDdz-10/DK65-I/3 | 6+190 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 76.90 |
| 75 | WDG-13/DK65-I/3 | 6+917 | ciąg pieszo rowerowy | I | A | 8.00 | 26.70 | 1 | 55.40 |
| 76 | WD-17/DK65-I/3 | 8+360 | DK65 | V | B | 27.00 | 11.85 | 1 | 88.40 |
| 77 | PZDs-18/DK65-I/3 | 8+937 | Przejście dla zwierząt | Ile | A | 9.00 | 14.10 | 1 | 90.00 |
| 78 | PZGd-19/DK65-I/3 | 9+437 | DK65 | - | C | 50.00 | 40.00 | 3 | 90.00 |
| 79 | WDG-20/DK65-I/3 | 10+512 | 1475B | II | A | 12.00 | 13.60 | 1 | 61.30 |
| 80 | PZDdz-21/DK65-I/3 | 10+664 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ile | A | 24.00 | 14.10 | 1 | 90.00 |
| 81 | WD-24/DK65-I/3 | 11+584 | DK65 | V | B | 27.00 | 11.85 | 1 | 72.60 |
| 82 | WDG/PZDs-25/DK65-I/3 | 12+235 | Linia kolejowa 37, przejście dla zwierząt średnich | Ile | A | 18.00 | 14.10 | 1 | 61.20 |

| | | | | | | | | | |
|----|----------------------|--------|------------------------------|-----|---|-------|-------|---|-------|
| 83 | MD/PZDs-26/DK65-I/3 | 12+429 | ciek, przejście dla zwierząt | Ile | A | 18.00 | 14.10 | 1 | 78.20 |
| 84 | MD/PZDs-28/DK65-I/3 | 13+032 | ciek, przejście dla zwierząt | Ile | A | 18.00 | 14.10 | 1 | 79.90 |
| 85 | MD/PZDs-28a/DK65-I/3 | 13+032 | ciek, przejście dla zwierząt | Vle | B | 18.00 | 10.60 | 1 | 79.90 |
| 86 | MD/PZDs-28b/DK65-I/3 | 13+033 | ciek, przejście dla zwierząt | Vle | B | 18.00 | 10.60 | 1 | 79.90 |

Obiekty dla wariantu 6 trasy

| L.p | Oznaczenie obiektu | Pikietaż projektowany według TGD | Przeszkoda | Typ przekroju ruchowego na obiekcie | Klasa obciążenia wg PN | Długość [m] | Szerokość całkowita przesłania [m] | Liczba przesłan | Kąt [°] |
|-----|-------------------------|----------------------------------|---|-------------------------------------|------------------------|-------------|------------------------------------|-----------------|---------|
| | Obiekty przy S-19 | | | | | | | | |
| 1 | MS/PZDd-02/S19-II/3 | 0+396 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 42.00 | 27.40 | 2 | 71.60 |
| 2 | MS/PZDd-02a/DJ.S19-II/3 | 0+396 | Przejście dla zwierząt, ciek | Vle | B | 42.00 | 10.60 | 2 | 90.00 |
| 3 | WD-04/S19-II/3 | 0+855 | S19 | V | B | 54.00 | 11.85 | 2 | 66.80 |
| 4 | WD-05_1/S19-II/3 | 1+825 | S19 | IV | A | 54.00 | 12.35 | 2 | 83.00 |
| 5 | WD-05_2/S19-II/3 | 2+080 | S19 | Ia | A | 54.00 | 20.20 | 2 | 71.40 |
| 6 | PZDd-07/S19-II/3 | 2+701 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 89.60 |
| 7 | PZDd-09/S19-II/3 | 3+500 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 70.00 |
| 8 | WS-10/S19-II/3 | 3+933 | Droga lokalna | I | A | 11.00 | 26.70 | 1 | 74.10 |
| 9 | PZGd-11/S19-II/3 | 4+145 | S19 | - | C | 40.00 | 50.00 | 2 | 90.00 |
| 10 | WS-12/S19-II/3 | 5+509 | Droga lokalna | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 75.20 |
| 11 | MS/PZDd-13/S19-II/3 | 5+842 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 12 | WD-14/S19-II/3 | 6+736 | S19 | V | B | 54.00 | 11.85 | 2 | 71.20 |
| 13 | PZDd-15/S19-II/3 | 7+428 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 14 | WS/PZDd-16/S19-II/3 | 8+227 | droga gminna/ przejście dla zwierząt/ linia kolejowa nr 6 | Ie | A | 102.00 | 27.40 | 4 | 80.70 |
| 15 | WS-17/S19-II/3 | 8+822 | Droga lokalna | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 68.60 |

| | | | | | | | | | |
|----|-------------------------|--------|------------------------------|-----|---|--------|-------|---|-------|
| 16 | PZDd-18/S19-II/3 | 9+142 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 17 | WD-19/S19-II/3 | 10+171 | S19 | V | B | 54.00 | 11.85 | 2 | 64.90 |
| 18 | WS-21/S19-II/3 | 11+410 | droga wojewódzka 678 | I | A | 133.00 | 26.70 | 1 | 31.00 |
| 19 | MD-21a/S19-II/3 | 11+655 | łącnica | I | A | 24.00 | 26.70 | 1 | 63.00 |
| 20 | MS/PZDs-23/S19-II/3 | 12+261 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 49.90 |
| 21 | MS/PZDs-23a/DJ.S19-II/3 | 12+261 | Przejście dla zwierząt, ciek | VIe | B | 18.00 | 10.60 | 1 | 90.00 |
| 22 | PZDsz-24/S19-II/3 | 12+857 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 12.00 | 27.40 | 1 | 73.20 |
| 23 | WS-25/S19-II/3 | 12+993 | droga powiatowa 1500B | I | A | 21.00 | 26.70 | 1 | 83.60 |
| 24 | PZDsz-29/S19-II/3 | 13+468 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 15.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 25 | WD-30/S19-II/3 | 14+167 | S19 | V | B | 48.00 | 11.85 | 2 | 85.20 |
| 26 | PZDdz-31/S19-II/3 | 14+601 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 78.70 |
| 27 | WS-32/S19-II/3 | 15+214 | linia kolejowa nr 32 | Ie | A | 58.00 | 27.40 | 1 | 89.80 |
| 28 | PZDdz-33/S19-II/3 | 15+580 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 29 | PZDdz-34/S19-II/3 | 16+102 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 30 | WD-35/S19-II/3 | 16+491 | S19 | V | B | 48.00 | 11.85 | 2 | 70.60 |
| 31 | MS/PZDd-38/S19-II/3 | 17+325 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 42.00 | 27.40 | 1 | 50.10 |
| 32 | PZDdz-39/S19-II/3 | 18+185 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 82.30 |
| 33 | WS-40/S19-II/3 | 18+261 | droga gminna | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 71.60 |
| 34 | PZGd-41/S19-II/3 | 19+023 | S19 + dodatkowe jezdnie | - | C | 78.00 | 58.00 | 3 | 90.00 |
| 35 | WD-42/S19-II/3 | 19+663 | S19 | IV | B | 48.00 | 12.35 | 2 | 76.00 |
| 36 | WS-43w4/S19-II/3 | 20+483 | łącnica | If | A | 42.00 | 31.20 | 2 | 82.00 |
| 37 | WD-43w5/S19-II/3 | 21+636 | łącnica | Ic | A | 54.00 | 11.10 | 2 | 63.50 |
| 38 | PZGd-44/S19-II/3 | 20+953 | S19 | - | C | 67.00 | 50.00 | 2 | 90.00 |
| 39 | WD-45w5/S19-II/3 | 22+246 | S19 | IV | B | 54.00 | 12.35 | 2 | 53.50 |
| 40 | WS-46/S19-II/3 | 22+892 | S19 | IV | B | 54.00 | 12.35 | 1 | 80.80 |
| 41 | MS/PZDd-47/S19-II/3 | 23+807 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 32.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |

| | | | | | | | | | |
|----|-------------------------|--------|--|-----|---|--------|-------|---|-------|
| 42 | PZGd-48/S19-II/3 | 24+338 | S19 | - | C | 40.00 | 50.00 | 2 | 90.00 |
| 43 | PZDsz-49/S19-II/3 | 24+940 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 15.00 | 27.40 | 1 | 86.50 |
| 44 | PZDsz-50/S19-II/3 | 25+421 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 15.00 | 27.40 | 1 | 80.50 |
| 45 | WD-51/S19-II/3 | 25+902 | S19 | V | B | 61.00 | 11.85 | 2 | 89.60 |
| 46 | MS/PZDs-52/S19-II/3 | 26+990 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 21.00 | 27.40 | 1 | 77.40 |
| 47 | MS/PZDs-52a/DJ.S19-II/3 | 26+990 | Przejście dla zwierząt, ciek | Vle | B | 21.00 | 10.60 | 1 | 77.40 |
| 48 | WD-54/S19-II/3 | 27+905 | S19 | IV | B | 61.00 | 12.35 | 2 | 88.60 |
| 49 | PZDdz-55/S19-II/3 | 28+490 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 88.40 |
| 50 | WS-57/S19-II/3 | 29+005 | Przejście dla zwierząt, ciek, droga powiatowa 1484B | I | A | 30.00 | 26.70 | 1 | 61.70 |
| 51 | MS/PZDd-59/S19-II/3 | 29+278 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 87.20 |
| 52 | MS/PZDd-59a/DJ.S19-II/3 | 29+278 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 87.20 |
| 53 | PZDdz-60/S19-II/3 | 29+641 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 52.80 |
| 54 | WD-62/S19-II/3 | 31+284 | S19 | V | B | 64.00 | 11.85 | 2 | 87.60 |
| 55 | PZDdz-63/S19-II/3 | 33+134 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 89.80 |
| 56 | WD-64/S19-II/3 | 33+862 | S19 | V | B | 42.00 | 11.85 | 2 | 75.70 |
| 57 | PZDsz-67/S19-II/3 | 34+954 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 15.00 | 27.40 | 1 | 77.20 |
| 58 | WD-71/S19-II/3 | 35+498 | S19 | V | B | 54.00 | 11.85 | 2 | 84.40 |
| 59 | PZDsz-72/S19-II/3 | 35+913 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 69.20 |
| 60 | WS-73/S19-II/3 | 36+207 | droga powiatowa 1483B | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 89.30 |
| 61 | MS/PZDd-74/S19-II/3 | 36+730 | rzeka Narew/ Przejście dla zwierząt dużych | Ie | A | 174.00 | 27.40 | 5 | 71.10 |
| 62 | WS-74a/S19-II/3 | 36+873 | droga powiatowa 1483B | I | A | 12.00 | 26.70 | 1 | 89.30 |
| 63 | PZDdz-81/S19-II/3 | 37+533 | Przejście dla zwierząt, droga gminna | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 84.30 |

| | | | | | | | | | |
|----|------------------------|--------|--|-----|---|-------|-------|---|-------|
| 64 | PZDsz-82/S19-II/3 | 37+884 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 51.90 |
| 65 | PZGs-83/S19-II/3 | 38+398 | S19, droga dojazdowa | - | C | 50.00 | 40.00 | 3 | 90.00 |
| 66 | WD-84/S19-II/3 | 38+882 | S19 | V | B | 49.00 | 11.85 | 2 | 85.80 |
| 67 | PZDdz-85/S19-II/3 | 39+383 | Przejście dla zwierząt | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 64.20 |
| | Obiekty przy DK65 | | | | | | | | |
| 68 | WD-01w5/DK65-III/3 | 1+663 | DK65 | V | B | 70.00 | 11.85 | 3 | 90.00 |
| 69 | MD/PZDd-4/DK65-III/3 | 2+149 | ciek, przejście dla zwierząt | Ie | A | 27.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 70 | PZGd-5/DK65-III/3 | 3+400 | DK65 | - | C | 60.00 | 48.00 | 3 | 90.00 |
| 71 | WD-6/DK65-III/3 | 3+745 | DK65 | V | B | 42.00 | 11.85 | 2 | 75.55 |
| 72 | PZGd-7/DK65-III/3 | 4+009 | DK65 | - | C | 60.00 | 48.00 | 3 | 90.00 |
| 73 | PZDsz-9/DK65-III/3 | 5+500 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 18.00 | 27.40 | 1 | 90.00 |
| 74 | PZDdz-10/DK65-III/3 | 6+190 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ie | A | 24.00 | 27.40 | 1 | 76.90 |
| 75 | WD-15/DK65-III/3 | 8+644 | DK65 | V | B | 24.00 | 11.85 | 1 | 88.30 |
| 76 | PZGd-16/DK65-III/3 | 9+166 | DK65 | - | C | 50.00 | 40.00 | 3 | 90.00 |
| 77 | PZDs-17/DK65-III/3 | 10+036 | Przejście dla zwierząt | Ile | A | 9.00 | 14.10 | 1 | 90.00 |
| 78 | WDG-18/DK65-III/3 | 10+989 | droga lokalna | II | A | 18.00 | 13.60 | 1 | 63.50 |
| 79 | PZDdz-19/DK65-III/3 | 11+150 | Przejście dla zwierząt, ciek | Ile | A | 24.00 | 14.10 | 1 | 90.00 |
| 80 | WD-22/DK65-III/3 | 12+066 | DK65 | V | B | 21.00 | 11.85 | 1 | 77.80 |
| 81 | WDG/PZDs-23/DK65-III/3 | 12+631 | Linia kolejowa 37, przejście dla zwierząt średnich | Ile | A | 30.00 | 14.10 | 1 | 73.60 |
| 82 | PZDsz-24/DK65-III/3 | 12+859 | ciek, przejście dla zwierząt | Ile | A | 18.00 | 14.10 | 1 | 85.00 |
| 83 | WDG-24a/DK65-III/3 | 13+098 | droga gminna | II | A | 12.00 | 13.60 | 1 | 72.60 |

9. Miejsca Obsługi Podróżnych

Na drodze S19 proponowane są dwie pary MOP-ów

- para MOPów kategorii II i III w rejonie miejscowości Czaplino,
- oraz para MOP-ów kategorii I w rejonie miejscowości Rzepniki.

| Kilometraż | Nazwa MOP | Rodzaj MOP |
|------------|-----------|------------|
|------------|-----------|------------|

| | | strona prawa | strona lewa |
|-------------------|----------------|-----------------|----------------|
| Wariant I | | | |
| km 4+900 | MOP „Czaplino” | III | II |
| km 29+800 | MOP „Rzepniki” | I | I |
| Wariant II | | | |
| km 4+900 | MOP „Czaplino” | III | II |
| km 30+453 | MOP „Rzepniki” | I | I |

MOP Czaplino zlokalizowany pomiędzy węzłami Białystok Starosielce a Białystok Księżyno. Odległości od węzła Białystok Starosielce, w zależności od wariantu trasy, wynosi od 3061 m do 3305 m. Odległość od węzła Białystok Księżyno, w zależności od wariantu trasy, wynosi od 5540 m do 6704 m.

MOP Rzepniki zlokalizowany pomiędzy węzłami Białystok Południe a Zabłudów. Odległość od węzła Białystok Południe, w zależności od wariantu wynosi od 8705 m do 9973 m. Odległość od węzła Zabłudów, w zależności od wariantu, wynosi od 5744 m do 6091 m.

Odległość MOPów Czaplino do następnego MOPu w ciągu drogi S19 - brak istniejących MOPów, proponowany, poza zakresem opracowania w MOP Zofiówka (para MOPów, kategorii II i III) oddalone o ok. 30 km

Odległość MOPów Rzepniki od kolejnego MOPu w ciągu drogi S19 - brak istniejących MOPów, proponowane w ramach opracowywanego odcinka Ploski – Chlebczyn MOPy Haćki (para kategorii II i III) oddalone o ok. 13 km

10. Ochrona środowiska

Planowana inwestycja przecina oraz przebiega w pobliżu obszarów cennych przyrodniczo, w tym będących formami ochrony przyrody w myśl art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 nr 92 poz. 880 z późn. zm.):

1. Obszary Natura 2000:

- Dolina Górnej Narwi PLB 200007 OSO,
- Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH 20_19 SOO (wcześniejszy kod PLH 200010),
- Puszcza Knyszyńska PLB200003 OSO,
- Ostoja Knyszyńska PLH20006 SOO.

Odległość planowanej inwestycji od specjalnego obszaru ochrony siedlisk Narwiańskie Bagna (kod PLH 200002) oraz obszaru specjalnej ochrony ptaków PLB200001 Bagienna Dolina Narwi wynosi około 3 km i nie przewiduje się bezpośredniego oddziaływania na te obszary.

Dolina Górnej Narwi została włączona do sieci Obszarów Natura 2000 – PLB 200007 Dolina Górnej Narwi w ramach dyrektywy ptasiej oraz jako PLH 200010 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi w ramach dyrektywy siedliskowej. Planowana inwestycja przecina te Obszary poniżej miejscowości Wojszki.

Puszcza Knyszyńska została włączona do sieci Obszarów Natura 2000 – PLB 200003. Puszcza Knyszyńska w ramach dyrektywy ptasiej oraz jako PLH 200006 Ostoja Knyszyńska w ramach dyrektywy siedliskowej. Planowana inwestycja wkracza w wymienione obszary w okolicach miejscowości Grabówka na niewielkim odcinku (około 200 m lub około 1400 m – w zależności od wariantu).

2. Parki Narodowe – planowana inwestycja będzie przebiegała w odległości około 17 km od Narwiańskiego Parku Narodowego – nie przewiduje się bezpośredniego negatywnego oddziaływania na ten obszar.

3. Parki krajobrazowe – Park Krajobrazowy Puszczy Knyszyńskiej.

Planowana inwestycja nie przebiega przez obszar Parku.

4. Obszary chronionego krajobrazu - Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Narwi

Planowana inwestycja jest oddalona od północnej części obszaru o około 3 km, zaś w jego południowej części przecina obszar, na odcinku między Wojszkami i Płaskami.

Dolina Narwi objęta ochroną w ramach Narwiańskiego Parku Narodowego, została włączona do europejskiej sieci Natura 2000 zarówno w ramach Dyrektywy ptasiej, jak i siedliskowej.

Planowana inwestycja nie przebiega w pobliżu zabytków wpisanych do Rejestru Zabytków na mocy ustawy *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* z dn. 23 lipca 2003 r. (Dz.U. Nr 162, poz. 1658).

W pobliżu planowanej inwestycji występują stanowiska archeologiczne, zidentyfikowane 58 szt.

Korytarze ekologiczne

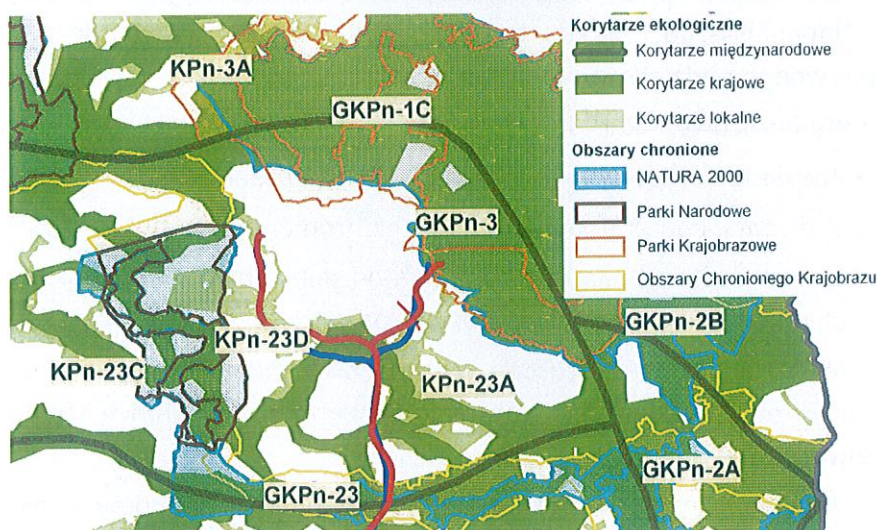
Największą (międzynarodową i krajową) rangę w omawianym regionie mają następujące korytarze ekologiczne:

1. Korytarz łączący Puszcę Knyszyńską z Biebrzańskim Parkiem Narodowym (GKPn-1C).
2. Korytarz Doliny Środkowej Narwi łączący Puszcę Białowieską i Knyszyńską z Narwiańskim Parkiem Narodowym oraz obszarami NATURA 2000 (Narwiańskie Bagna i Bagienna Dolina Narwi) (KPn-23).

Wymienione odcinki wchodzą w skład rozległych korytarzy ekologicznych ciągnących się od granicy zachodniej Rosji do wybrzeża Oceanu Atlantyckiego. Zachowanie drożności tych szlaków ma kluczowe znaczenie dla ochrony wielu gatunków

ssaków (jak np. żubra, wilka, rysia, łosia, jelenia i wielu innych) w skali zarówno regionalnej, jak i krajowej i europejskiej.

Poza wymienionymi wyżej korytarzami istnieje szereg korytarzy o randze regionalnej lub lokalnej, łączących większe kompleksy leśne w tym regionie. Pomimo niższej rangi, mają one duże znaczenie dla ochrony tych gatunków, których siedliska zostaną przecięte planowaną drogą. Przebieg korytarzy ekologicznych na obszarze projektowanej inwestycji przedstawia rysunek, gdzie kolorem niebieskim oznaczono przebieg drogi ekspresowej S19 i drogi krajowej nr 65 w wariantcie I (wariant 1 inwestycyjny), natomiast kolorem czerwonym przebieg drogi ekspresowej S19 i drogi krajowej nr 65 w wariantcie II (wariant 4 inwestycyjny):



Ilość koniecznych zabezpieczeń przed oddziaływaniem akustycznych jest różna w zależności od zastosowanej nawierzchni. Przeanalizowano nawierzchnię z betonu asfaltowego oraz betonu cementowego. W wariantcie nawierzchni z betonu cementowego konieczne jest zastosowanie ekranów o łącznej długości ok. 1500 m i powierzchni ok. 4140 m². W wariantcie nawierzchni z betonu asfaltowego konieczne jest zastosowanie ekranów o łącznej długości ok. 780 m i powierzchni ok. 1560 m²

11. Prognoza ruchu

| Odcinek | 2025 | | 2030 | | 2035 | | 2040 | | 2045 | | 2050 | | 2055 | |
|--|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|
| | SDR | udział SC | SDR | udział SC | SDR | udział SC | SDR | udział SC | SDR | udział SC | SDR | udział SC | SDR | udział SC |
| w. Białystok Zachód - w. Białystok Księżyno (S19) | 15 000 | 9,56 | 17 000 | 11,38 | 19 200 | 11,77 | 22 800 | 11,45 | 26 400 | 10,98 | 29 800 | 10,60 | 32 900 | 10,56 |
| w. Białystok Księżyno - w. Białystok Południe na drodze S19/dk65 (S19) | 13 400 | 6,82 | 15 100 | 9,01 | 16 400 | 9,15 | 19 200 | 9,14 | 21 600 | 8,97 | 24 200 | 8,72 | 26 400 | 9,00 |
| w. Białystok Południe na drodze S19/dk65 - w. Zabłudów (S19) | 11 800 | 12,64 | 13 600 | 14,90 | 14 600 | 15,02 | 17 100 | 14,64 | 18 700 | 14,71 | 20 700 | 14,51 | 23 200 | 14,96 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
| w. Białystok Południe na drodze S19/dk65 - w. Białystok Południe na drodze dk65/dp1484B (DK65) | 8 400 | 10,44 | 9 600 | 10,45 | 10 600 | 10,59 | 11 700 | 10,34 | 12 200 | 10,83 | 12 800 | 11,24 | 14 200 | 11,84 |
| w. Białystok Południe na drodze dk65/dp1484B - Kuriany (DK65) | 8 600 | 7,67 | 9 800 | 7,99 | 10 900 | 7,83 | 12 000 | 7,67 | 12 600 | 8,21 | 13 300 | 8,65 | 14 700 | 9,28 |
| Kuriany - Grabówka (DK65) | 1 900 | 14,11 | 2 100 | 13,80 | 2 300 | 13,56 | 2 500 | 13,36 | 2 800 | 13,40 | 3 000 | 13,28 | 3 500 | 12,24 |

Prognozowane Poziomy Swobody Ruchu (PSR) na analizowanych odcinkach S19 i dk65

| Odcinek | 2025 | 2030 | 2035 | 2040 | 2045 | 2050 | 2055 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|
| w. Białystok Zachód - w. Białystok Księżyno (S19) | A | A | A | A | B | B | B |
| w. Białystok Księżyno - w. Białystok Południe na drodze S19/dk65 (S19) | A | A | A | A | A | A | B |
| w. Białystok Południe na drodze S19/dk65 - w. Zabłudów (S19) | A | A | A | A | A | A | B |
| w. Białystok Południe na drodze S19/dk65 - w. Białystok Południe na drodze dk65/dp1484B (DK65) | C | C | D | D | D | D | D |
| w. Białystok Południe na drodze dk65/dp1484B - Kuriany (DK65) | C | C | D | D | D | D | D |
| Kuriany - Grabówka (DK65) | A | A | A | A | A | A | B |

12. Koszty oraz efektywność ekonomiczna

| | | WARIANT 1 | | WARIANT 2 | | WARIANT 3 | |
|----|----------------------------------|---------------|-------------|---------------|--------------------|---------------|-------------|
| | | S19 WI | DK65 WI | S19 WI | DK65 WII + łącznik | S19 WI | DK65 WIII |
| * | Scalone elementy robót | Koszt | | Koszt | | Koszt | |
| | | PLN (netto) | | PLN (netto) | | PLN (netto) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| * | I. KOSZTY BUDOWY | * | * | * | * | * | * |
| 1 | Roboty przygotowawcze | 48 156 544 | 11 688 926 | 48 156 544 | 11 236 594 | 48 156 544 | 11 624 038 |
| 2 | Roboty ziemne | 256 360 509 | 49 025 841 | 256 360 509 | 56 265 879 | 256 360 509 | 42 482 081 |
| 3 | Odwodnienie korpusu drogowego | 87 520 115 | 25 423 383 | 87 520 115 | 24 357 281 | 87 520 115 | 25 660 129 |
| 4 | Nawierzchnie | 269 758 783 | 71 728 887 | 269 758 783 | 71 355 296 | 269 758 783 | 66 101 796 |
| 5 | Obiekty inżynierskie | 333 065 178 | 84 451 565 | 333 065 178 | 52 052 080 | 333 065 178 | 80 731 075 |
| 6 | Urządzenia bezpieczeństwa ruchu | 60 535 333 | 15 515 140 | 60 535 333 | 15 342 193 | 60 535 333 | 13 319 814 |
| 7 | Oświetlenie i środki łączności | 25 142 860 | 4 892 868 | 25 142 860 | 5 814 078 | 25 142 860 | 4 892 868 |
| 8 | Urządzenia ochrony środowiska | 5 629 183 | 1 224 514 | 5 629 183 | 1 226 984 | 5 629 183 | 1 157 104 |
| 9 | Zieleń | 575 000 | 250 000 | 575 000 | 399 206 | 575 000 | 325 000 |
| 10 | Inne | 2 960 000 | 0 | 2 960 000 | 0 | 2 960 000 | 0 |
| * | Koszty budowy ogółem (poz. 1-10) | 1 089 703 504 | 264 201 123 | 1 089 703 504 | 238 049 591 | 1 089 703 504 | 246 293 906 |

| | | | | | | | |
|----|--|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|
| * | Koszty budowy ogółem (poz. 1-10) dla drogi S19 oraz DK65 | 1 353 904 627 | | 1 327 753 094 | | 1 335 997 410 | |
| * | II. KOSZTY PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI | * | * | * | * | * | * |
| 11 | Nabycie gruntów | 84 705 908 | 25 034 363 | 84 705 908 | 41 503 830 | 84 705 908 | 18 363 038 |
| 12 | Nabycie budynków | 3 120 000 | 1 140 000 | 3 120 000 | 720 000 | 3 120 000 | 1 560 000 |
| * | Koszty przygotowania inwestycji ogółem (poz. 11-12) | 87 825 908 | 26 174 363 | 87 825 908 | 42 223 830 | 87 825 908 | 19 923 038 |
| * | Koszty przygotowania inwestycji (poz. 11-12) dla drogi S19 oraz DK65 | 114 000 270 | | 130 049 738 | | 107 748 945 | |
| * | KOSZT INWESTYCJI OGÓŁEM (poz. 1-12) | 1 177 529 411 | 290 375 486 | 1 177 529 411 | 280 273 421 | 1 177 529 411 | 266 216 944 |
| * | KOSZT INWESTYCJI OGÓŁEM DLA DROGI S19 ORAZ DK65 (poz. 1-12) | 1 467 904 897 | | 1 457 802 832 | | 1 443 746 355 | |

| | | WARIANT 4 | | WARIANT 5 | | WARIANT 6 | |
|----|--|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|
| | | S19 WII | DK65 WII | S19 WII | DK65 WI | S19 WII | DK65 WIII |
| * | Scalone elementy robót | Koszt | | Koszt | | Koszt | |
| | | PLN (netto) | | PLN (netto) | | PLN (netto) | |
| 1 | 2 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| * | I. KOSZTY BUDOWY | * | * | * | * | * | * |
| 1 | Roboty przygotowawcze | 49 474 785 | 10 729 975 | 49 474 785 | 11 117 143 | 49 474 785 | 11 574 584 |
| 2 | Roboty ziemne | 298 969 828 | 52 562 828 | 298 969 828 | 47 897 198 | 298 969 828 | 41 904 774 |
| 3 | Odwodnienie korpusu drogowego | 89 296 720 | 22 888 173 | 89 296 720 | 24 960 566 | 89 296 720 | 24 977 714 |
| 4 | Nawierzchnie | 276 380 334 | 63 400 932 | 276 380 334 | 73 100 850 | 276 380 334 | 67 575 273 |
| 5 | Obiekty inżynierskie | 392 137 132 | 49 130 420 | 392 137 132 | 83 455 940 | 392 137 132 | 80 375 350 |
| 6 | Urządzenia bezpieczeństwa ruchu | 60 816 153 | 13 301 968 | 60 816 153 | 15 228 392 | 60 816 153 | 12 405 065 |
| 7 | Oświetlenie i środki łączności | 25 142 860 | 4 892 868 | 25 142 860 | 5 238 782 | 25 142 860 | 7 239 102 |
| 8 | Urządzenia ochrony środowiska | 6 557 371 | 1 272 164 | 6 557 371 | 1 344 514 | 6 557 371 | 1 217 104 |
| 9 | Zieleń | 700 000 | 350 000 | 700 000 | 233 441 | 700 000 | 302 941 |
| 10 | Inne | 2 960 000 | 0 | 2 960 000 | 0 | 2 960 000 | 0 |
| * | Koszty budowy ogółem (poz. 1-10) | 1 202 435 182 | 218 529 328 | 1 202 435 182 | 262 576 825 | 1 202 435 182 | 247 571 907 |
| * | Koszty budowy ogółem (poz. 1-10) dla drogi S19 oraz DK65 | 1 420 964 510 | | 1 465 012 007 | | 1 450 007 089 | |
| * | II. KOSZTY PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI | * | * | * | * | * | * |
| 11 | Nabycie gruntów | 129 854 108 | 40 171 793 | 129 854 108 | 24 242 081 | 129 854 108 | 17 570 756 |
| 12 | Nabycie budynków | 7 560 000 | 720 000 | 7 560 000 | 900 000 | 7 560 000 | 1 560 000 |
| * | Koszty przygotowania inwestycji ogółem (poz. 11-12) | 137 414 108 | 40 891 793 | 137 414 108 | 25 142 081 | 137 414 108 | 19 130 756 |

| | | | | | | | |
|---|--|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|
| * | Koszty przygotowania inwestycji (poz. 11-12) dla drogi S19 oraz DK65 | 178 305 900 | | 162 556 188 | | 156 544 863 | |
| * | KOSZT INWESTYCJI OGÓŁEM (poz. 1-12) | 1 339 849 290 | 259 421 121 | 1 339 849 290 | 287 718 906 | 1 339 849 290 | 266 702 662 |
| * | KOSZT INWESTYCJI OGÓŁEM DLA DROGI S19 ORAZ DK65 (poz. 1-12) | 1 599 270 410 | | 1 627 568 195 | | 1 606 551 952 | |

| | Wariant 1 | Wariant 2 | Wariant 3 | Wariant 4 | Wariant 5 | Wariant 6 |
|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| ENPV | 2 471 999 264 | 2 484 252 212 | 2 492 583 555 | 2 357 811 451 | 2 330 536 420 | 2 348 529 530 |
| EIRR | 14.68% | 14.76% | 14.86% | 13.70% | 13.51% | 13.65% |
| BCR | 2.69 | 2.71 | 2.73 | 2.49 | 2.45 | 2.47 |

13. Analiza wielokryterialna

| Model preferencji | | | | | | | | ŚREDNIO | |
|-------------------|----------|-------------|----------|-------------|----------|-----------|----------|---------|----------|
| TRANSPORTOWY | | EKONOMICZNY | | EKOLOGICZNY | | SPOŁECZNY | | Wariant | Σ ważona |
| Wariant | Σ ważona | Wariant | Σ ważona | Wariant | Σ ważona | Wariant | Σ ważona | | |
| 1 | 0,8029 | 1 | 0,7004 | 1 | 0,7256 | 1 | 0,7408 | 1 | 0,7424 |
| 2 | 0,8042 | 2 | 0,6978 | 2 | 0,7133 | 2 | 0,7472 | 2 | 0,7406 |
| 3 | 0,7844 | 3 | 0,6774 | 3 | 0,6887 | 3 | 0,7185 | 3 | 0,7172 |
| 4 | 0,9092 | 4 | 0,8189 | 4 | 0,8636 | 4 | 0,8690 | 4 | 0,8652 |
| 5 | 0,9128 | 5 | 0,8290 | 5 | 0,8794 | 5 | 0,8816 | 5 | 0,8757 |
| 6 | 0,8821 | 6 | 0,7962 | 6 | 0,8308 | 6 | 0,8396 | 6 | 0,8372 |

W każdym analizowanym scenariuszu wariantem najbardziej korzystnym jest wariant 3.

14. Inne

W trakcie posiedzenia ZOPI przez obecne osoby zostały zgłoszone następujące pytania i zagadnienia:

1. Komitet protestacyjny:

a) Pani Anna Gieriej

- pytanie o brak wariantów wypracowanych w trakcie poprzedniego postępowania, w szczególności wariant zbliżony do wysypiska śmieci, roboczo zwane „Głodne Mogiły”. Zdaniem Pani Anny Gieriej, wariant bliższy wysypisku śmieci biegnie przez teren niezabudowany, wymaga mniej robót ziemnych, według konsultacji (dla wariantu opracowanego na podstawie umowy z 2006 r.) był wariantem lepszym.
- powód wykonania przebiegu wariantu bliższego do Białegostoku, w sposób „dziwny” w rejonie miejscowości Kudrycze oraz z wejściem w podmokłą dolinę rzeki Turośniarki

- brak uwzględnienia wielokrotnie zgłaszanych postulatów, dotyczących powodu wykonywania łuków i odgięcia trasy, szczególnie w rejonie wariantu tzw. „Głodne Mogiły”,
- brak uwzględnienia korytarzy ekologicznych, czy były analizowane kolizje odrębnie dla każdego wariantu, szczególnie z uwagi na migrację łośa,
- dlaczego trasa biegnie wzdłuż zabagnionych dolin rzek, co było już od wielu lat zgłaszane.

W trakcie posiedzenia Transprojekt Gdański udzielił następujących odpowiedzi

- Wariant tzw. „Głodne Mogiły” – zmiana wariantu w sposób praktycznie niezauważalny wpływa na zmianę analizy wielokryterialnej. W chwili obecnej twierdzenia o braku zabudowy nie są już aktualne, ilość wyburzeń budynków mieszkalnych jest równorzędna z ilością wyburzeń na wariantie podstawowym. Utrzymanie wówczas wypracowanego korytarza, z uwagi na obecne wymagania dotyczące prędkości projektowej, nie jest możliwe. Trasa musiałaby się zmienić na długim odcinku.

Od 2014 r. obowiązuje plan miejscowy, powstają nowe obiekty, np. budynki przedsiębiorstwa drogowego, cały czas zabudowywany jest teren na wariantie bliższym do Białegostoku.

Ewentualne zmiany wariantu nie zmieniłyby w sposób znaczący wyników analizy wielokryterialnej. Postulowane zmiany nie zmieniłyby wyników analizy wielokryterialnej na tyle, by zmianie uległa kolejność wariantów.

- Przecinanie kompleksu leśnego nie oznacza, że droga przechodzi przez obszar cenny przyrodniczo. Każdy element i fragment terenu zajmowanego przez projektowaną drogę, wraz z buforem, została oceniona na podstawie wykonywanej przez cały rok inwentaryzacji przyrodniczej. Zinwentaryzowano szereg zwierząt, które zostały wykazane w wynikach inwentaryzacji. Oba warianty, dalszy i bliższy do Białegostoku, przebiegają w korytarzu migracyjnym. Oba warianty, pod względem środowiskowym, są równorzędne. W odniesieniu do łośa, został on zinwentaryzowany, ale w tym rejonie łośa można spotkać wszędzie.

b) Pan Mirosław Waszak

- jak ma się odbywać komunikacja w rejonie dłuższego wariantu drogi krajowej nr 65 (wg protestujących łącznika),
- jak się ma inwentaryzacja przyrodnicza do wariantu dłuższego drogi krajowej nr 65 (wg protestujących łącznika). Zdaniem protestujących nie została wykonana inwentaryzacja przyrodnicza.

– Miejscowa ludność wykonała analizę środowiska okolic miejscowości Hermanówka, Rumejki, Lewickie i w dniu 28.06.2017 r. została ona przekazana do RDOŚ. Z dniem 05.09.2017 RDOŚ wydał dokument określający gniazdo i określający promień 500 m, który, zdaniem Komitetu Protestacyjnego, wchodzi w kolizję z wariantem dalszym od Białegostoku.

– ile było protestów przeciwko wariantowi bliższemu a ile przeciw wariantowi dalszemu, na odcinku, gdzie warianty są rozdzielne.

– czy jest uwzględniona planowana linia 400kV, czy uwzględnione zostały koszty usunięcia kolizji z zamierzeniami inwestycyjnymi, w tym z planowaną budową linii 400kV

Projektanci udzielili odpowiedzi

– Komunikacja w rejonie dłuższego wariantu drogi krajowej nr 65 będzie się odbywała poprzez węzeł na drodze powiatowej 1484B Białystok (ul. A. Mickiewicza) – Stanisławowo – Solniki - Rzepniki - Wojszki.

– W odniesieniu do zarzutu dotyczącego braku inwentaryzacji, Projektanci wskazali, iż protestujący posługują się mapą innego wariantu (6). Na właściwych mapach wariantu 2, który obejmuje dłuższy wariant drogi krajowej nr 65, wyniki inwentaryzacji są wykazane. Projektanci stwierdzili także, iż bufor założonej inwentaryzacji nie ogranicza zainteresowania osób wykonujących inwentaryzację i w przypadku natrafienia na ciekawy teren, inwentaryzacja jest prowadzona w zakresie szerszym, niż wynikałoby to z bufora.

– Gniazdo z potwierdzonym lęgiem orlika krzykliwego zostało stwierdzone i nie koliduje ono z wariantami drogi. Zdaniem projektantów fakt istnienia gniazda nie wyklucza możliwości realizacji inwestycji.

– Ilość protestów na wydzielonym odcinku nie była analizowana, takie dane zostaną przygotowane.

– Kolizje zostały zidentyfikowane i kolizja nie przesądza o odrzuceniu wariantu. W kosztach zostały uwzględniona likwidacja kolizji.

b) Janusz Kupis (ornitolog)

– zgłosił zastrzeżenia do jakości raportu oraz brak uwzględnienia kryterium ochrony gniazd. Zlokalizowano gniazdo orlika, którego w raporcie nie wykazano, są błędy w wykazanych gatunkach ptaków. Nie wykazane zostały gatunki wskazane w planie ochrony, wykazane zostały natomiast gatunki pospolite jak kwiczoł, myszołów. Fakt istnienia gniazda winien przesądzać o wyborze wariantu.

- w tekście wykazana została jarzębatka na mapach cierniówka, większe zagęszczenia słonki, literówki.

- dlaczego nie uwzględniono wskaźnika antropologicznego, dane herpetologii są niedokładne, komitet posiada inne dane niż te wskazane w wykonanej inwentaryzacji. Dlaczego nie uwzględniono stanów populacji ptaków: orla przedniego, bielika a także rysia, wilka. Dlaczego nie wykazano obszarów bogatych w bioróżnorodność. Dlaczego nie uwzględniono minirezerwatu ptaków drapieżnych.

- zadeklarował przekazanie dokumentacji jeszcze tego samego tygodnia (17-20.10.2017) lub w tygodniu następnym (23-27.10.2017 r.)

Projektanci udzielili następujących odpowiedzi

Inwentaryzowane były wszystkie gatunki, żaden z gatunków nie został pominięty. Projektanci uzyskali od RDOŚ informacje o wszystkich wyznaczonych strefach ochronnych gniazd i wszystkie zostały naniesione.

W odniesieniu do inwentaryzacji, z prowadzonych już na innych tematach inwentaryzacji wynika, iż badany teren charakteryzuje się bardzo dużą zmiennością zagęszczenia występowania ptaków i jest to cecha normalna dla tego terenu.

Inwentaryzacja wykonywana przez rok nie wykazała, by był to obszar szczególnie cenny w odniesieniu do wariantu konkretnego wariantu.. Po przekazaniu opracowań wykonanych przez komitet będzie możliwe odniesienie się do zawartych w opracowaniu Komitetu informacji.

Pan Dyrektor Maciej Bernard Gorysz ponowił prośbę o przekazanie dokumentacji, zaznaczył również, iż postępowanie z udziałem społeczeństwa i konsultacje społeczne będzie prowadził Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska. Spotkania z grudnia 2016, z października 2017 u Wojewody Podlaskiego oraz obecne spotkanie ma na celu wypracowanie porozumienia w sprawie wariantów.

Pan Janusz Kupis stwierdził, iż komplet materiałów zostanie przekazany na adres mailowy GDDKiA.

c) Tomasz Sawicki przedstawił ogólne wrażenia dotyczące bardziej ekologicznego wariantu oznaczonego kolorem niebieskim w wariantcie II trasy S19 oraz zadał następujące pytania:.

- które nieruchomości na wariantach obu wariantach są wykorzystywane przez rolników „towarowych” a które przez „hobbystycznych”?

- jak się ma inwestycja w odniesieniu do studium gminy Juchnowiec Kościelny.

- gleby do obwodnicy, od strony Białegostoku, nie będą wykorzystywane rolniczo, gleby za obwodnicą będą wykorzystywane rolniczo. Tereny do obwodnicy od strony

Białegostoku nie będą chronione przyrodniczo, tereny za obwodnicą chronione będą, co zdaniem Pana Tomasza Sawickiego przemawia za koniecznością wyboru wariantu bliższego do Białegostoku

Do pytania dotyczącego jakości gleb i wykorzystywania ich na cele rolnicze przyłączył się Pan Piotr Wojewódzki – rolnik ze wsi Rumejki. Dla 6 rolników, hodujących ok. 300 szt. bydła, trasa wariantu dalszego od Białegostoku przecina łąki i pola uprawy kukurydzy, co utrudni im hodowlę i w efekcie przełoży się na podwyższenie cen nabiału.

Do twierdzeń Pana Piotra Wojewódzkiego odniosła się przedstawicielka Stowarzyszenia Chrońmy Żurawie stwierdzając, iż część wymienionych rolników, uprawia także grunty na wariancie bliższym do Białegostoku, więc utrudnienia w hodowli nie powinny być przedstawiane jednostronnie.

Projektanci udzielili odpowiedzi:

W analizie zostały wszystkie poruszone czynniki, uwzględnione zostały klasy bonitacji gleb. Analiza nie uwzględnia, czy w danej chwili pola o wysokiej klasie bonitacyjnej są uprawiane, bo takie pola w każdej chwili mogą ponownie być uprawiane.

Projektanci zwrócili uwagę na różnice w ilości wyburzeń – 8 na wariancie bliższym i 2 na wariancie dalszym od Białegostoku, co wpływa na ocenę oddziaływania środowiskowego wariantów.

2. Pan Leszek Silwonik zwrócił się z pytaniem, który wariant węzła Białystok Starosielce będzie wykonywany. Projektanci stwierdzili, iż uzyskali sygnały od Inwestora (Oddziału) wskazujące na konieczność zmiany wariantu podstawowego węzła Białystok Starosielce, na wariant typu trąbka z rondem zlokalizowanym po stronie S19 bliższej do Białegostoku (warianty 2 i 4).
3. Panowie Marcin Szaciłowski oraz Robert Szymański zadali pytanie na czyje zlecenie został opracowany węzeł Juchnowiec.

Projektanci udzielili odpowiedzi, że wszystkie węzły zostały zaprojektowane na polecenie Inwestora – GDDKiA Oddziału w Białymstoku. W wariancie podstawowym węzeł nie występuje, obok wariantu podstawowego, bez węzła, zaprojektowane zostały dwa warianty przewidujące węzeł.

W uzupełnieniu Pan Sławomir Topczewski dodał, iż w opracowaniu z 2011 r. (na podstawie umowy z 2006 r.) w wariancie podstawowym węzeł występował i zawsze był ujmowany.

W odniesieniu do kwestii bariery którą stanowić ma droga, projektanci stwierdzili, iż z doświadczeń innych miast wynika, iż droga nie jest barierą i zabudowa przekracza

drogi obudowując je, jeśli występuje uzasadnienie ekonomiczne do takiego postępowania.

4. Pan Adam Tomanek Burmistrz Zabłudowa

- rozważenie możliwości połączenia przebiegu drogi S19 z przebiegiem drogi powiatowej 1484B Stanisławowo – Wojszki
- czy drogi serwisowe są uwzględnione po obu stronach drogi S19 i dk 65
- planowane przecięcie drogi krajowej nr 65 w Kurianach – zastosowanie rozwiązania dwupoziomowego.

W odpowiedzi, projektanci wyjaśnili, że drogi serwisowe są projektowane po obu stronach, ale nie muszą być ciągle. Konieczność uciąglenia drogi jest uzależniona od istniejącej sieci drogowej. Jeśli dojazd do działek jest zapewniony istniejącą drogą nie są proponowane drogi serwisowe.

Węzeł w Kurianach był analizowany jako rozwiązanie wielopoziomowe, ale takie rozwiązanie nie jest uzasadnione ruchowo. Z uwagi na zapasy przepustowości runda, węzeł nie jest projektowany.

5. Grażyna Falkowska – dlaczego oba warianty zostały zaproponowane tak blisko Białegostoku

Projektanci wyjaśnili, iż zamysłem było wykorzystanie korytarzy wypracowanych w latach ubiegłych.

Pan Sławomir Topczewski uzupełnił, iż obecnie analizowane warianty są usytuowane dalej, niż przewiduje to studium uwarunkowań gminy Juchnowiec Kościelny.

6. Pytania z Centrali

a) Pani Beata Telega – Królikowska

- raport nie był weryfikowany przez Departament. Oddział potwierdził, iż raport zostanie jeszcze oficjalnie przesłany do Departamentu do oceny.
- w raporcie należy potwierdzić konieczności tak dużej ilości przejść dla zwierząt, z potwierdzeniem, że grupa zwierząt dla których przeznaczone jest przejście, będzie z przejścia korzystać.
- przygotowując materiały do KOPI należy wydzielić koszt obiektów inżynierskich, które będą dedykowane ochronie środowiska.
- konieczność potwierdzenia różnic w wynikach oddziaływania akustycznego różnych nawierzchni – z betonu cementowego znacznie głośniejsza od wykonywanej z betonu asfaltowego,

- ilość wariantów nie jest bezpieczna z punktu widzenia uzyskania decyzji środowiskowej, wcześniejsze poszukiwania korytarza mogą zostać umieszczone w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.
- nieprecyzyjne określenia dotyczące rekultywacji robót

b) Pani Monika Bielewska

- należy uzupełnić analizę wielokryterialną wyboru węzłów – prezentowana była tabelka porównawcza, kryterium wielokryterialna, obejmujące między innymi akceptację społeczną węzła, koszty wariantu
- nie wszystko to co zostało zaprezentowane zostało przekazane, w odniesieniu do części dotyczącej obiektów inżynierskich
- uzupełnienie opracowania w części dotyczącej nawierzchni z betonu cementowego – wyjaśnione zostało, iż na obecnym etapie wszystko zostało wykonane w nawierzchni bitumicznej, wyłącznie opracowania środowiskowe obejmują analizę obu nawierzchni – cementowej i bitumicznej i na tym etapie nawierzchni cementowej nie będzie.
- kształt węzeł Białystok Południe dlaczego jest węzłem zespolonym, czy nie lepiej skrzyżowanie na drodze powiatowej – konieczne uzasadnienie, prośba o dostarczenie innego rozwiązania
- czy węzeł Białystok Zachód jest typem WA, prośba o przesłanie planu sytuacyjnego węzła
- założenia organizacji ruchu są niepełne – brak tablic przeddrogowskazowych, należy uzupełnić założenia organizacji ruchu o kompletne oznakowanie
- nie jest potrzebne powielanie treści w różnych częściach opracowania

c) Pan Piotr Gołębiowski

- węzeł Białystok Południe – droga powiatowa nr 1484B jest równoległa do S19 – rozważyć skomunikowanie przez drogi dojazdowe, które mogą być drogami samorządowymi
- była korespondencja dotycząca przyjmowania przekroju, w lipcu 2017 ukazały się wytyczne przyjmowania przekroju poprzecznego. Należy przed KOPI wykonać analizę przyjęcia przekroju.

d) Zdaniem Departamentu Studiów, Wydziału Technologii z uwagi na fakt, iż wyliczenia wykonane przez projektanta wskazują na KR6, niezasadnym i nieekonomicznym zarazem jest przyjęcie do dalszych rozważań rozwiązań konstrukcji nawierzchni drogi o kategorii ruchu KR7.

II USTALENIA ZOPI

1) ZOPI przyjmuje parametry dróg:

a) Parametry drogi ekspresowej S19

| | |
|--------------------------------------|--|
| Klasa drogi | „S” |
| Prędkość projektowa | 120 km/h |
| Ilość pasów ruchu | 2x2 (docelowo 2x3 z poszerzeniem na zewnątrz) na całej długości trasy |
| Szerokość pasa ruchu | 3,50 m |
| Szerokość środkowego pasa dzielącego | 4,00 m + opaski 2x0,5 m |
| Szerokość pasów awaryjnych | 2,50 m |
| Szerokość pobocza gruntowego | min. 0,75 m |
| Dopuszczalny nacisk | 115kN/oś |
| Skrajnia pionowa | 5,00 m |
| Kategoria ruchu | KR7 |

b) Parametry drogi krajowej nr 65

| | |
|--------------------------------------|---|
| Klasa drogi | „GP” |
| Prędkość projektowa | 100 km/h |
| Ilość pasów ruchu | 2x2 na odc. od S19 do ronda w m. Kuriany 1x2 na odc. od ronda w m. Kuriany do Grabówki |
| Szerokość pasa ruchu | 3,50 m |
| Szerokość środkowego pasa dzielącego | 4,00+2x0,5 m (dotyczy odcinka o przekroju 2x2) |
| szerokość poboczy gruntowych | min. 1,5 m – na odcinku 2x2 min. 2,0 m – na odcinku 1x2 |
| Dopuszczalny nacisk | 115kN/oś |
| Skrajnia pionowa | 5,00 m |
| Kategoria ruchu | KR5 na odcinku dwujezdniowym KR4 na odcinku jednojezdniowym |

2) Materiały do wniosku o decyzję środowiskową należy przygotować w sposób umożliwiający Zamawiającemu (Oddziałowi) wybór rodzaju nawierzchni po uzyskaniu decyzji środowiskowej.

3) Jako główne rozwiązania przyjąć poniższe typy węzłów (w dalszym ciągu utrzymać rozwiązania wariantowe):

- węzeł Białystok Starosielce – przyjąć węzeł typu trąbka w wariantcie 2 (z lokalizacją drogi dojazdowej wg wariantu 4), opracować dodatkowy wariant z rondem czterowłotowym i włączeniem bocznej drogi powiatowej na niezależnym skrzyżowaniu, dostosować linie rozgraniczające
- węzeł Białystok Księżyno w wariantcie 1,
- węzeł Białystok Południe – należy opracować dodatkowe warianty węzła, zgodnie z pkt. 4,,
- węzeł Zabłudów w wariantcie 1.

ZOPI podtrzymuje rezygnację z realizacji węzła Juchnowiec, na przecięciu z drogą powiatową nr 1483B w rejonie miejscowości Lewickie.

Powiązanie drogi krajowej nr 65 poprzez skrzyżowania w jednym poziomie z drogami: krajową nr 19 (w przyszłości starodroże, w rejonie miejscowości Kuriany/Protasy) – rondo na istniejącej drodze krajowej, istniejącą drogą krajową nr 65 w rejonie miejscowości Grabówka. ZOPI rezygnuje z wykonywania obejścia odcinka drogi krajowej nr 19 w rejonie miejscowości Kuriany/Protasy.

- 4) Należy przeanalizować możliwość wykonania oraz w przypadku możliwości wykonania węzła bez konieczności uzyskania odstępstw od warunków technicznych, opracować dodatkowe warianty węzła Białystok Południe w postaci:
 - skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1484B w jednym poziomie – z zastosowaniem rozwiązania zapewniającego odpowiedni poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego (droga dwujezdniowa, wysokie prędkości rzeczywiste pojazdów, sąsiedztwo węzła),
 - jako rozwiązanie dwu węzłów niezależnych typu trąbka w układzie pozwalającym na uzyskanie maksymalnej odległości między węzłami (bez konieczności uzyskania odstępstw), dostosować linie rozgraniczające. Na skrzyżowaniu z drogą powiatową rondo zlokalizować po stronie Białegostoku.
- 5) Należy przedstawić rozwiązania wysokościowe węzłów, celem potwierdzenia prawidłowości przyjętych rozwiązań. Rozwiązania uzupełnić o profile podłużne dróg poprzecznych oraz łącznic
- 6) Przyjąć proponowaną lokalizację i kategorie MOP.
- 7) W celu umożliwienia etapowania realizacji odcinka drogi S19, należy przewidzieć możliwość przebudowy odcinka istniejącej drogi nr 19 w rejonie miejscowości Protasy łącznie ze skrzyżowaniem z DG106870B i należy objąć ten odcinek liniami rozgraniczającymi.
- 8) ZOPI nie dopuszcza innych odstępstw od warunków technicznych i ustaw, oraz koniecznych zgód, poza wymienionymi w pkt. 5

- 9) W związku z szeregiem uwag zgłoszonych podczas posiedzenia ZOPI, nie zostanie potwierdzona wskazanie projektantów, co do wariantu preferowanego. Wybór zostanie dokonany po przeanalizowaniu zgłoszonych uwag i postulatów.
- 10) Biuro Projektowe przeanalizuje wszystkie zgłoszone w trakcie posiedzenia ZOPI wnioski oraz uwagi. Wyniki analizy Biuro przedstawi GDDKiA Oddziałowi w Białymstoku.

III UCHWAŁA ZOPI

- 1) Oddział odsyła dokumentację do Wykonawcy celem dokonania zmian i uzupełnień, w terminie **40 dni** od otrzymania niniejszego protokołu w wersji elektronicznej, na adres poczty elektronicznej osoby wskazanej w umowie do kontaktu,
- 2) Po uwzględnieniu przez Biuro Projektów uwag zawartych załączniku do niniejszego protokołu, materiały zostaną ponownie przeanalizowane.

Protokołował:

Bartłomiej Piotrowski

mgr inż. Bartłomiej Piotrowski

Członkowie ZOPI:

*Z-ca NACZELNIKA
WYDZIAŁU NIERUCHOMOŚCI*

Lucjan Kolesiński

NACZELNIK

Wydziału Realizacji

mgr inż. Bartosz Ignatowski

Przewodniczący ZOPI.

Z-ca Dyrektora Oddziału

mgr inż. Józef Bernard Gorysz

2017-11-13

Akceptuję/Zatwierdzam uchwałę ZOPI:

DYREKTOR ODDZIAŁU

mgr inż. Wojciech Borzuchowski

13 LIS. 2017

SPECJALISTA

mgr inż. Józef Puczyński

NACZELNIK WYDZIAŁU MOSTÓW

mgr inż. Jerzy Drapa

NACZELNIK WYDZIAŁU
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
i Zarządzania Ruchem

mgr inż. Lucja Glinicka

NACZELNIK WYDZIAŁU
PLANOWANIA

mgr Jolanta Kowalczyk

Naczelnik Wydziału Dokumentacji

mgr inż. Sławomir Topczewski

Naczelnik Wydziału
Dróg i Sieci Drogowej

mgr inż. Ewa Puczkiewicz-Masłowska

Z-ca NACZELNIKA
Wydziału Ochrony Środowiska

mgr inż. Joanna Woźniowska