

PROTOKÓŁ ZOPI Nr 16/2019

PROTOKÓŁ KOPI Nr 17/2019

z połączonego posiedzenia w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie oraz w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Białymstoku (za pośrednictwem wideokonferencji) w dniu 25.10.2019 r.

PRZEDMIOT OBRAD

Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe drogi krajowej nr S19 na odcinku: Kuźnica–Sokółka–Korycin oraz aktualizacja 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 4 – odcinek Płoski-Chlebczyn, długości ok. 68 km, wraz z budową odcinka drogi krajowej nr 66 długości ok. 7 km na obwodnicy Bielska Podlaskiego.

Dokumentacja STEŚ-R Etap II

Opracowane przez **Trakt sp. z o.o. sp. k.** Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego, 40-159 Katowice, ul. Jesionowa 9A –na podstawie umowy Nr 2413/22/4/2016 z 07.03.2016 r.

Poprzedni etap dokumentacji STEŚ-R Etap I został przyjęty z rekomendowaniem do dalszych prac **wariantu III**. Protokoły ZOPI i KOPI :

Posiedzenie ZOPI dla etapu STEŚ odbyło się 14.11.2017 r. i zostało przyjęte protokołem - Protokół ZOPI – Nr 10/2017 zatwierdzonym 20.12.2017 r.

Ponowne posiedzenie ZOPI dla etapu STEŚ odbyło się 16.02.2018 r. i zostało przyjęte – Protokołem ZOPI – Nr 4/2018 - Aneks zatwierdzonym 04.06.2018 r.

Posiedzenie KOPI dla etapu STEŚ odbyło się 22.06.2018 r. i zostało przyjęte – Protokołem KOPI – Nr 6/2018 zatwierdzonym 14.09.2018 r.

KOPI – Nr 13/2018 – Aneks (do KOPI Nr 6/2018) zatwierdzone 31.10.2018 r.

Obecni według załączonych list obecności (Oddziały: Białystok, Lublin, Warszawa, Centrala)

I. OPIS SPRAWY

1. Informacje ogólne

Celem opracowania jest uszczegółowienie rozwiązań projektowych przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S19 oraz przebiegu obwodnicy Bielska Podlaskiego w ciągu drogi krajowej DK66 w stosunku do rozwiązań z I Etapu STEŚ-R (na podstawie umowy NR 2413/22/4/2016 z dnia 07.03.2016).

Planowana budowa odcinka drogi ekspresowej S19 jest częścią większego zadania inwestycyjnego jakim jest budowa układu autostrad i dróg ekspresowych. Elementem tego układu jest między innymi droga ekspresowa S19 o przebiegu: granica państwa – Kuźnica Białostocka – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek – granica państwa.

2. Stan istniejący

Teren przez który przebiega projektowana droga oraz teren przyległy na całej długości przedmiotowego odcinka charakteryzuje się zagospodarowaniem rolniczym oraz leśnym.

Istniejąca droga krajowa DK19 stanowi istotny fragment sieci dróg krajowych w Polsce. Droga ta łączy północno – wschodnią część kraju z rejonami południowo – wschodnimi umożliwia dojazd z Białegostoku w kierunku Bielska Podlaskiego, Lublina i Rzeszowa. Droga ta jest również istotna

z punktu widzenia ruchu międzynarodowego. Jest główną trasą obsługującą ruch tranzytowy między krajami nadbałtyckimi (Litwą, Estonią, Łotwą, Finlandią) a krajami Europy południowo – wschodniej.

Przebieg zadania przez gminy i miasta

kilometraż (od)	kilometraż (do)	gmina	powiat	województwo
0+000	ok.10+000	Bielsk Podlaski	bielski	podlaskie
ok. 10+000	ok. 10+700	Miasto Bielsk Podlaski	bielski	podlaskie
ok. 10+700	ok. 22+700	Bielsk Podlaski	bielski	podlaskie
ok. 22+700	ok. 38+000	Boćki	bielski	podlaskie
ok. 38+000	ok. 48+000	Działkowice	siemiatycki	podlaskie
ok. 48+000	ok. 53+300	Siemiatycze	siemiatycki	podlaskie
ok. 53+300	ok. 64+700	miasto Siemiatycze	siemiatycki	podlaskie
ok. 64+700	ok. 66+500	Siemiatycze	siemiatycki	podlaskie
kk. 66+500	ok. 68+700	Sarnaki	łosicki	mazowieckie

Istniejąca sieć komunikacyjna

Droga ekspresowa S19 projektowana jest od km 0+000 do ok. km 68+700 w wariantcie III preferowanym na Etapie I STEŚ-R, który został objęty opracowaniem STEŚ-R Etap II (uszczegółowienie STEŚ-R Etap I).

Na analizowanym odcinku znajdują się: droga krajowa DK19, droga krajowa DK66, droga krajowa DK62, droga wojewódzka DW659, droga wojewódzka DW690, oraz inne drogi powiatowe, gminne i wewnętrzne. Zgodnie z Ustawą o Drogach Publicznych (tj. Dz.U. 2018 poz.2068 z późn. zm.) istniejący odcinek drogi krajowej nr 19 po wybudowaniu i oddaniu do użytkowania drogi ekspresowej S19 będzie pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej oraz istniejący odcinek drogi krajowej nr 66 (biegnący przez centrum miasta oraz gminę Bielsk Podlaski znajdujący się pomiędzy nowo projektowaną drogą krajową) będzie pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej. Drogę ekspresową projektuje się jako drogę klasy „S”, która z definicji nie powinna mieć powiązań z drogami niższej klasy niż G (wyjątkowo klasy Z). Połączenia drogi S19 z istniejącym układem komunikacyjnym tj. istniejącą drogą krajową DK19 (przyszła droga wojewódzka klasy G), drogą krajową DK66 (klasy GP), drogą krajową DK62 (klasy GP), drogą wojewódzką DW690 (klasy G), będą realizowane poprzez projektowane węzły drogowe.

Identyfikacja przebudowywanych dróg

Identyfikacja przebudowywanych dróg wojewódzkich

Lp.	Nazwa	Kilometraż	Długość przebudowy	Projektowany ciąg pieszy / pieszko-rowerowy
1	Istniejąca DK19 – przyszła droga wojewódzka	Przełożenie około 0+200 (km S19)	około 1039 m	ciąg pieszy na dojeździe do przystanków autobusowych
2	Droga wojewódzka nr 659	około 13+048 (km S19)	około 691 m	ciąg pieszy
3	Droga wojewódzka nr 690	około 56+346 (km S19)	Około 1032 m	ciąg pieszko-rowerowy
4	Istniejąca DK19 – przyszła droga wojewódzka	około 65+198 (km S19)	około 977 m	ciąg pieszy
5	Istniejąca DK19 – przyszła droga wojewódzka	około 68+700 (km S19)	około 562 m	brak

6	Istniejąca DK19 – przyszła droga wojewódzka	około 2+604 (km DK66)	około 400 m	ciąg pieszo -rowerowy
7	Istniejąca DK66 – przyszła droga wojewódzka	około 5+547 (km DK66)	około 247 m	ciąg pieszo-rowerowy

Identyfikacja przebudowywanych dróg powiatowych

Lp.	Numer drogi powiatowej	Klasa drogi	Kategoria ruchu	Kilometraż	Długość przebudowy	Projektowany ciąg pieszy / pieszo-rowerowy
1	1591B	Z	KR2	około 0+082 (km S19)	około 386 m	ciąg pieszy
2	1587B	Z	KR2	około 2+734 (km S19)	około 747 m	ciąg pieszy
3	1589B	Z	KR2	około 3+719 (km S19)	około 585 m	ciąg pieszy
4	1688B	Z	KR2	około 17+080 (km S19)	około 508 m	brak
5	1679B	Z	KR2	około 22+268 (km S19)	około 820 m	brak
6	1740B	Z	KR2	około 28+414 (km S19)	około 448 m	ciąg pieszy
7	1746B	Z	KR2	około 0+318 (km DP 1740B)	około 225 m	brak
8	1751B	Z	KR2	około 35+714 (km S19)	około 765 m	ciąg pieszy
9	1755B	Z	KR2	około 41+825 (km S19)	około 414 m	ciąg pieszy
10	1716B	Z	KR2	około 45+550 (km S19)	około 431 m	ciąg pieszy
11	1718B	Z	KR2	około 48+994 (km S19)	około 488 m	ciąg pieszy
12	1710B	Z	KR2	około 0+567 (km DK19)	około 175 m	ciąg pieszy
13	1729B	Z	KR2	około 57+917 (km S19)	około 500 m	ciąg pieszy
14	1732B	Z	KR2	około 59+064 (km S19)	około 677 m	ciąg pieszy

Identyfikacja przebudowywanych dróg gminnych

Lp.	Numer drogi lub działka ewidencyjna/obręb	Klasa drogi	Kategoria ruchu	Kilometraż	Długość przebudowy	Projektowany ciąg pieszy / rowerowy
Gmina Bielsk Podlaski						
1	107457B	L	KR1	około 5+157 (km S19)	około 442 m	brak
2	107478B	L	KR1	około 7+940 (km S19)	około 553 m	brak
Miasto Bielsk Podlaski						
1	107365B	L	KR1	około 3+200 (km DK66)	około 125 m	ciąg pieszy

2	107270B	L	KR1	około 3+307 (km DK66)	około 842 m	ciąg pieszy
Gmina Boćki						
1	108775B	L	KR1	około 23+440 (km S19)	około 458 m	brak
2	108778B	L	KR1	około 25+830 (km S19)	około 30 m	brak
3	108754B	L	KR1	około 30+577 (km S19)	około 550 m	brak
4	108758B	L	KR1	około 33+600 (km S19)	około 598 m	brak
5	108776B	L	KR1	około 37+325 (km S19)	około 730 m	brak
Gmina Dziadkowice						
1	109077B	L	KR1	około 39+869 (km S19)	około 485 m	ciąg pieszy
2	109055B	L	KR1	około 41+187 (km S19)	około 360 m	ciąg pieszy
3	109070B	D	KR1	około 41+300 (km S19)	około 500 m	brak
Gmina Siemiatycze						
1	109479B	L	KR1	około 49+772 (km S19)	około 650 m	ciąg pieszy
2	109493B	L	KR1	około 52+899 (km S19)	około 572 m	ciąg pieszy
3	109487B (109404B)	L	KR1	około 61+594 (km S19)	około 800 m	brak

W dokumentacji przewidziano także przebudowę/rozbudowę/budowę około 140 dróg gminnych, którym nie nadano numeru (drogi publiczne bez numeru).

W dokumentacji zaprojektowano wiadukty nad Linią kolejową **PKP** nr 32 Czeremcha – Białystok

3. Podstawowe parametry techniczne

Projektowana droga krajowa S19

klasa drogi	- S
przekrój budowany	- 2x2
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna, bitumiczna
prędkość projektowa V _p	- 120 km/h
prędkość miarodajna V _m	- 130 km/h
ilość i szerokość pasów ruchu	- 2 x 2 x 3,5 m
pas dzielący wraz z opaskami	- 5 m
szerokość opaski	- 0,5 m
pas awaryjny	- 2,5 m
szerokość pobocza gruntowego	- 0,75 m lub większa, jeśli zachodzi potrzeba lokalizacji urządzeń BRD lub ochrony środowiska
kategoria ruchu	- KR6 (obliczona na podstawie prognozy)
obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś
skrajnia pionowa	- 5,0 m
pochylenie poprzeczne	- 2,5 %

Projektowane łącznice węzłów:

Węzeł „Bielsk Podlaski Północ” -

Łącznice: BPPN-L01P, BPPN-L03P, BPPN-L05P, BPPN-L02L, BPPN-L04L

typ łącznic:	- P1, P4
prędkość projektowa Vp	- L02L, L04L - 60 km/h; L03P, L05P-50 km/h L01P - 40 km/h
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
ilość pasów ruchu	- 1
szerokość pasów ruchu	- 4,50 m
szerokość opaski zewnętrznej / wewnętrznej	- 1,00 m / 0,50 m
szerokość korony	- od 8,00 m do 16,00 m
pobocza gruntowe	- 1,00 m lub większa, jeśli zachodzi potrzeba lokalizacji urządzeń BRD lub ochrony środowiska
kategoria ruchu	- KR3
obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś

Węzeł „Bielsk Podlaski Zachód” -

Łącznice: BPZ-L01P, BPZ-L03P, BPZ-L05P, BPZ-L02L, BPZ-L04L, BPZ-L06L

typ łącznic:	- P1, P4
prędkość projektowa Vp	- L01P, L02L, L04L - 50 km/h; L03P, L05P, L06L - 40 km/h
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
ilość pasów ruchu	- 1
szerokość pasów ruchu	- 4,50 m
szerokość opaski zewnętrznej / wewnętrznej	- 1,00 m / 0,50 m
szerokość korony	- od 8,00 m do 16,00 m
pobocza gruntowe	- 1,00 m lub większa, jeśli zachodzi potrzeba lokalizacji urządzeń BRD lub ochrony środowiska
kategoria ruchu	- KR4
obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś

Węzeł „Boćki” -

Łącznice: B-L01P, B-L03P, B-L05P, B-L02L, B-L04L, B-L06L

typ łącznic:	- P1, P4
prędkość projektowa Vp	- L03P, L04L, L05P, L06L - 40 km/h, L01P, L02L - 50km/h
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
ilość pasów ruchu	- 1
szerokość pasów ruchu	- 4,50 m
szerokość opaski zewnętrznej / wewnętrzne	- 1,00 m / 0,50 m
szerokość korony	- od 8,00 m do 16,00 m
pobocza gruntowe	- 1,00 m lub większa, jeśli zachodzi potrzeba lokalizacji urządzeń BRD lub ochrony środowiska
kategoria ruchu	- KR3
obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś

Węzeł „Sieniawice Północ” -

Łącznice: SPN-L01P, SPN-L03P, SPN-L05P, SPN-L02L, SPN-L04L, SPN-L06L

typ łącznic:	- P1, P4
prędkość projektowa Vp	- L03P, L04L, L06L - 40 km/h;

rodzaj konstrukcji nawierzchni	L01P, L02L, L05P, - 50 km/h
ilość pasów ruchu	- podatna
szerokość pasów ruchu	- 1
szerokość opaski zewnętrznej / wewnętrznej	- 4,50 m
szerokość korony	- 1,00 m / 0,50 m
pobocza gruntowe	- od 8,00 m do 16,00 m
	- 1,00 m lub większa, jeśli zachodzi potrzeba lokalizacji urządzeń BRD lub ochrony środowiska
kategoria ruchu	- KR4
obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś

Węzeł „Ślepiatycze Południe” –

łącznice: SPD-L01P, SPD-L03P, SPD-L05P, SPD-L02L, SPD-L04L, SPD-L06L	
typ łącznic	- P1, P4
prędkość projektowa Vp	- L03P, L04L, L05P, L06L - 40 km/h; L01P, L01P, L02L - 50 km/h
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
ilość pasów ruchu	- 1
szerokość pasów ruchu	- 4,50 m
szerokość opaski zewnętrznej / wewnętrzna	- 1,00 m / 0,50 m
szerokość korony	- od 8,00 m do 16,00 m
pobocza gruntowe	- 1,00 m lub większa, jeśli zachodzi potrzeba lokalizacji urządzeń BRD lub ochrony środowiska
kategoria ruchu	- KR5
obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś

Projektowane utwardzenie terenu na potrzeby utrzymania:

szerokość	- 3 m
pochylenie poprzeczne	- 5% - 10%
konstrukcja nawierzchni	- utwardzona na całej szerokości
skrajnia pionowa	- min. 3,5 m
kategoria ruchu	- KR1

Projektowane dodatkowe jezdnie projektowanej trasy:

a) jezdnie bez mijanek:

przekrój budowany	- 1x2
klasa techniczna	- D
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- bitumiczna/cementowa*
prędkość projektowa	- 30 km/h
ilość pasów ruchu	- 2
szerokość pasów ruchu	- 2,50 m
szerokość opaski zewnętrznej	- brak
szerokość pobocza gruntowego	- 0,75 m lub większa, jeśli zachodzi potrzeba lokalizacji urządzeń BRD lub ochrony środowiska
kategoria ruchu	- KR1
obciążenie nawierzchni	- 80 kN/oś
skrajnia pionowa	- 4,50 m + 0,20 m

b) jezdnie z mijankami:

przekrój budowany	- 1x1
klasa techniczna	- D
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- bitumiczna/cementowa*
prędkość projektowa	- 30 km/h

ilość pasów ruchu	- 1
szerokość pasów ruchu	- 3,50 m
szerokość opaski zewnętrznej mijanki	- brak
długość mijanki	- w odstępach max 250 m
szerokość mijanki	- 25 m
skosy wjazdowy i wyjazdowy	- 2,00 m
szerokość pobocza gruntowego	- 1:2
	- 0,75 m lub większa, jeśli zachodzi potrzeba lokalizacji urządzeń BRD lub ochrony środowiska
kategoria ruchu	- KR1
obciążenie nawierzchni	- 80 kN/oś
skrajnia pionowa	- 4,50 m + 0,20 m

**Nawierzchnie cementowe zaprojektowano na odcinkach po 100 m w każdą stronę od projektowanych przejść dla zwierząt.*

Projektowana droga krajowa DK66 :

przekrój budowany	- 1x2
klasa techniczna	- GP
prędkość projektowa	- 80 km/h
prędkość miarodajna	- 90 km/h
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- bitumiczna
szerokość pasów ruchu	- 3,50 m
szerokość opaski zewnętrznej	- 0,50 m
szerokość pobocza gruntowego	- 1,50 m lub większa, jeśli zachodzi potrzeba lokalizacji urządzeń BRD lub ochrony środowiska
kategoria ruchu	- KR4
obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś
skrajnia pionowa	- 4,70 m + 0,20 m
pochylenie poprzeczne	- 2,00 %

Projektowana droga krajowa DK62 :

przekrój budowany	- 1x2
klasa techniczna	- GP
prędkość projektowa	- 100 km/h
prędkość miarodajna	- 100 km/h
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- bitumiczna
szerokość pasów ruchu	- 3,50 m
szerokość pobocza gruntowego	- 1,50 m lub większa, jeśli zachodzi potrzeba lokalizacji urządzeń BRD lub ochrony środowiska
kategoria ruchu	- KR4
obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś
skrajnia pionowa	- 4,70 m + 0,20 m
pochylenie poprzeczne	- 2,00 %
szerokość ciągu pieszo-rowerowego	- 2,50 m odsunięty od krawędzi jezdni o 5,0 m o nawierzchni z kostki betonowej

Projektowane drogi wojewódzkie:

przekrój budowany	- 1x2
klasa techniczna	- G
prędkość projektowa	- 50 km/h, 60 km/h
szerokość pasów ruchu	- 3,50 m
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- bitumiczna
szerokość pobocza gruntowego	- 1,25 m lub większa, jeśli zachodzi potrzeba lokalizacji urządzeń BRD lub ochrony środowiska
kategoria ruchu	- KR3; KR4
obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś
skrajnia pionowa	- 4,60 m + 0,20 m

pochylenie poprzeczne	- 2,00 %
szerokość ciągu pieszego (jeżeli występuje)	- 1,50 m odsunięty od krawędzi jezdni o 3,50 m o nawierzchni z kostki betonowej
szerokość ciągu pieszo – rowerowego (jeżeli występuje)	- 3,00 m odsunięty od krawędzi jezdni o 3,50 m od nawierzchni bitumicznej

Projektowane drogi powiatowe:

przekrój budowany	- 1x2
klasa techniczna	- Z,
prędkość projektowa	- 50 km/h
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- bitumiczna
ilość pasów ruchu	- 2
szerokość pasów ruchu	- 3,00 m;
szerokość pobocza gruntowego	- 1,00 m - lub większa, jeśli zachodzi potrzeba lokalizacji urządzeń BRD lub ochrony środowiska
kategoria ruchu	- KR2,
obciążenie nawierzchni	- 100 kN/oś
skrajnia pionowa	- 4,60 m + 0,20 m
pochylenie poprzeczne	- 2,00 %
szerokość ciągu pieszego (jeżeli występuje)	- 2,00 m – chodnik przy krawędzi jezdni o nawierzchni z kostki betonowej
	- 1,50 m – chodnik oddzielony od krawędzi jezdni bocznym pasem dzielącym o nawierzchni z kostki betonowej

Projektowane drogi gminne:

przekrój budowany	- 1x2
klasa techniczna	- L; D
prędkość projektowa	- 50 km/h; 40 km/h; 30 km/h
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- bitumiczna/cementowa*
ilość pasów ruchu	- 2
szerokość pasów ruchu	- 2,75 m; 2,50 m
szerokość pobocza gruntowego	- 0,75 m lub większa, jeśli zachodzi potrzeba lokalizacji urządzeń BRD lub ochrony środowiska
kategoria ruchu	- KR1
obciążenie nawierzchni	- 100 kN/oś
skrajnia pionowa	- 4,50 m + 0,20 m
szerokość ciągu pieszego (jeżeli występuje)	- 2,00 m – chodnik przy krawędzi jezdni o nawierzchni z kostki betonowej
szerokość ciągu rowerowego (jeżeli występuje)	- 2,50 m – ścieżka rowerowa przy krawędzi jezdni o nawierzchni bitumicznej

**Nawierzchnie cementowe zaprojektowano na odcinkach po 100 m w każdą stronę od projektowanych przejść dla zwierząt.*

4. Stan projektowany

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie podlaskim, w powiecie bielskim w gminie Bielsk Podlaski, mieście Bielsk Podlaski, gminie Boćki, w powiecie siemiatyckim gminie Dziadkowice, gminie Siemiatycze i w mieście Siemiatycze oraz na bardzo krótkim odcinku (po przekroczeniu rzeki Bug) w województwie mazowieckim, powiecie łosickim, gminie Sarnaki.

Teren, przez który przebiega projektowana droga oraz teren przyległy na całej długości przedmiotowego odcinka charakteryzuje się zagospodarowaniem rolniczym oraz leśnym.

Droga ekspresowa S19

Przedmiotowy odcinek drogi S19 rozpoczyna się około 3 km na południe od przejścia przez rzekę Narew, w rejonie skrzyżowania DK19 z drogą powiatową DP1591B. Trasa przebiega wzdłuż istniejącej DK19 w odległości około 1,0 km ÷ 2,5 km po stronie zachodniej. Przecina kolejne drogi powiatowe DP1587B i DP1589B przechodzi pomiędzy miejscowościami Chraboły i Rajsk. Dalej omija po zachodniej stronie miejscowość Haćki. W rejonie Haciek występuje obszar Natura 2000 „Murawy w Haćkach”. Przed Haćkami w rejonie km 4+700 przewidziano lokalizację MOP „Haćki” rodzaju II po

stronie prawej i rodzaju III po stronie lewej projektowanej drogi ekspresowej. Dalej przebiegając skrajem lasu trasa omija po stronie zachodniej miejscowość Proniewicze. W tym rejonie zaprojektowano węzeł typu WB „Bielsk Podlaski Północ” stanowiący wlot od strony północnej do Bielska Podlaskiego. Dalej trasa przekracza jednym wiaduktem linię kolejową nr 32 Białystok – Czeremcha i drogę powiatową DP1575B i dochodzi do Bielska Podlaskiego, który również omija po stronie zachodniej. Trasa przechodzi pomiędzy Bielskiem Podlaskim, a miejscowością Augustowo, przecina drogę wojewódzką DW659, rzekę Lubkę, a następnie drogę krajową DK66. Zaproponowano przełożenie DK66, a w miejscu przecięcia z drogą ekspresową przewidziano węzeł typu WB „Bielsk Podlaski Zachód” wraz z OD. Dalej trasa przebiega skrajem lasu, omija po stronie zachodniej miejscowość Piliki i Knorydy. Trasa przecina drogę powiatową DP1688B, a następnie drogę powiatową DP1679B. Dalej planowana droga S19 przecina istniejącą DK19, w miejscu przecięcia przewidziano węzeł typu WB „Boćki”. Kontynuując przebieg po stronie wschodniej omija miejscowość Boćki przecinając drogi powiatowe DP1746B oraz DP1740B. W dalszej kolejności droga przecina rzekę Nurzec i przebiegając w kierunku południowym przecina duży kompleks leśny, a następnie omija po stronie wschodniej miejscowość Wygonowo. Trasa dalej przecina kolejną drogę powiatową DP1751B, a następnie w kierunku południowym na granicy z gminą Dziadkowice trasa przechodzi nad rzeką Leśną. Dalej trasa przecina południowo wschodnią część gminy Dziadkowice. Przebiegając w kierunku południowo zachodnim, w większości przez tereny leśne, przechodzi pomiędzy miejscowościami Dziadkowice i Malewice przecinając drogę powiatową DP1755B. Dalej omija po stronie zachodniej miejscowość Żurobice i przecinając drogę powiatową DP1716B zbliża się do istniejącej DK19 i granicy z gminą Siemiatycze. W obrębie gminy Dziadkowice trasa przecina dwa większe ciek wodne: rzeki Leszczka oraz Leśna. Następnie trasa omija miejscowość Wiercień Duży przecinając drogę powiatową 1718B. W rejonie km 51+150 przewidziano miejsca na MOP „Leszczka” rodzaju II po obu stronach drogi. Dalej trasa przebiega w kierunku południowo zachodnim, omija po stronie wschodniej miejscowość Czartajew i dochodzi do rzeki Kamianki, którą przekracza obiektem mostowym. Za rzeką trasa wchodzi w granice administracyjne miasta Siemiatycze, gdzie przecina drogę powiatową DP1710B, a dalej drogę wojewódzką DW690, gdzie przewidziano węzeł typu WB „Siemiatycze Północ”. Trasa omija łukiem miasto Siemiatycze po stronie zachodniej z dala od zabudowy, przecinając drogi powiatowe DP1729B i DP1732B oraz drogę krajową DK62 gdzie przewidziano węzeł typu WB „Siemiatycze Południe” wraz z OD. Dalej trasa przebiega przez tereny leśne i ponownie wchodzi w obszar gminy Siemiatycze. Trasa przecina istniejącą DK19, następnie przekracza rzekę Kamiankę i omijając miejscowość Turna Mała wchodzi w obszar Natury 2000, gdzie przecina rzekę Bug i przechodzi na tereny województwa mazowieckiego i gminy Sarnaki. Na terenie gminy trasa przecina drogę powiatową DP2007W i dochodzi do istniejącej DK19 gdzie przewidziano koniec przedmiotowego odcinka drogi S19 w ok. km 68+700 gdzie zlokalizowane zostało „czasowe” rondo na połączeniu jezdni S19 z istniejącą jezdnią DK19.

Droga krajowa DK66

Droga krajowa DK66 projektowana jest na długości ok. 5,95 km. Droga krajowa DK66 będzie krzyżować się z drogą ekspresową S19 w km około 14+826 i przebiegać nad drogą ekspresową. Powyższe odcinki zlokalizowane są na terenie województwa podlaskiego, w powiecie: bielskim, na terenie gminy Bielsk Podlaski oraz miasta Bielsk Podlaski.

Droga krajowa DK62

Droga krajowa DK62 projektowana jest długości około 1,1 km. Droga krajowa DK62 będzie krzyżować się z drogą ekspresową w km około 62+730 i przebiegać nad drogą ekspresową. Powyższe odcinki zlokalizowane są na terenie województwa podlaskiego.

Pozostałe drogi

Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne projektowane są odpowiednio w dostosowaniu ich przebiegu do S19.

Bilans mas ziemnych

Za grunty nieprzydatne do wbudowania uznane zostały grunty organiczne (powyżej 15 cm), ily oraz inne grunty spoiste w stanie miękkoplastycznym. W dokumentacji grunty nieprzydatne ujęte zostały do wywozu na wysypisko w ilości 717 862 m³ (co stanowi ok. 15%) i zawiera się w objętość wykopów bilansu w ilości 4 786 947 m³. Zgodnie z dokumentacją do wbudowania w nasyp przydatnych jest 4 069 085 m³ gruntu z wykopu.

Dla całego zadania bilans mas ziemnych wygląda następująco:

WYKOP	4 786 947 m ³
NASYP	5 449 839 m ³
BILANS	- 662 892 m ³

Dla drogi ekspresowej S19 bilans mas ziemnych wygląda następująco:

WYKOP	4 079 720 m ³
NASYP	3 972 827 m ³
BILANS	+ 106 893 m ³

W ramach w/w inwestycji przewidywana jest także:

- przebudowa i budowa sieci wodociągowej,
- przebudowa i budowa sieci kanalizacji sanitarnej,
- przebudowa i budowa sieci gazowej,
- przebudowa i budowa sieci paliwowej,
- przebudowa i budowa sieci i urządzeń teletechnicznych,
- przebudowa i budowa sieci i urządzeń elektroenergetycznych,
- przebudowa i budowa sieci i urządzeń melioracyjnych.

5. Węzły

Zaprojektowano węzły drogowe zgodnie z tabelą poniżej.

Identyfikacja Węzłów drogowych

Lp.	Nazwa	Kilometraż S19	TYP – wariant podstawowy	TYP – wariant alternatywny
1	Węzeł Bielsk Podlaski Północ	9+590	WB – tzw. "trąbka"	WB – tzw. "trąbka"
2	Węzeł Bielsk Podlaski Zachód	14+826	WB – tzw. "półkoniczyna"	WB – tzw. "karo z pętlą koniczyna"
3	Węzeł Boćki	26+783	WB – tzw. "półkoniczyna"	WB – tzw. "karo"
4	Węzeł Siemiatycze Północ	56+346	WB – tzw. "półkoniczyna"	WB – tzw. "półkoniczyna"
5	Węzeł Siemiatycze Południe	62+730	WB – tzw. "półkoniczyna"	WB – tzw. "półkoniczyna"

6. Odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych

- a) odstępstwa od rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:
- §9 ust. 3 pkt. 1 w zakresie odstępstwa od warunku połączenia dodatkowych jezdni drogi ekspresowej i krajowej z drogą publiczną – brak możliwości wypracowania rozwiązania alternatywnego, z uwagi na brak dróg publicznych w pobliżu planowanych dodatkowych jezdni,
 - §139 ust. 3 pkt. 1 – w zakresie odstępstwa od warunku usytuowania pasa technologicznego w pasie drogi klasy A – alternatywne rozwiązanie – zastąpienie w pasie drogi klasy S pasa technologicznego utwardzeniem terenu na potrzeby utrzymania,
- b) 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 66 nad linią kolejową nr 32 – brak rozwiązania alternatywnego, istniejące przejazdy są konieczne do obsługi drogowych połączeń lokalnych,
- c) konieczność uzyskania 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 (dotyczy wariantów konstrukcyjnych 1.2. i 2.2.) – rozwiązaniem alternatywnym jest znaczne wydłużenia obiektów mostowych (dotyczy wariantów konstrukcyjnych 1.1. i 2.1.) wraz

z wykonaniem tych obiektów bez podpór w pasach kolejowych – co wiąże się ze znacznym zwiększeniem kosztów.

7. Projektowany docelowy układ dróg publicznych

Projektowany układ dróg publicznych obejmuje:

- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie (województwo podlaskie)
- Drogi powiatowe (powiat bielski)
- Drogi powiatowe (powiat siemiatycki)
- Drogi powiatowe (powiat łosicki)
- Drogi gminne (gmina Bielsk Podlaski)
- Drogi gminne (Miasto Bielsk Podlaski)
- Drogi gminne (gmina Boćki)
- Drogi gminne (gmina Dziadkowice)
- Drogi gminne (gmina Siemiatycze)
- Drogi gminne (Miasto Siemiatycze)

Sposób powiązań z istniejącym układem komunikacyjnym

Lp.	Kilometraż	Węzeł „nazwa”/przejazd
Droga ekspresowa S19		
1	ok. km 0+082 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1591B klasy L
2	ok. km 0+488 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną klasy D
3	ok. km 2+734 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1587B klasy Z
4	ok. km 3+719 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1589B klasy L
5	ok. km 5+157 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 107457B klasy D
6	ok. km 7+940 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 107478B klasy D
7	ok. km 9+200 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną klasy D
8	ok. km 9+590 (S19)	węzeł „Bielsk Podlaski Północ”, podłączenie do ist. DK19 (przyszła dr. wojewódzka klasy G)
9	ok. km 10+632 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z linią kolejową nr 32
10	ok. km 10+695 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr1575B klasy Z
11	ok. km 13+048 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z dr. wojewódzką DW659 klasy G
12	ok. km 14+400 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową DK66 (przyszła dr. woj. kl. G)
13	ok. km 14+826 (S19)	węzeł „Bielsk Podlaski Zachód”, połączenie z projektowaną drogą krajową DK66 klasy GP
14	ok. km 17+089 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1688B klasy L
15	ok. km 19+231 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną klasy L
16	ok. km 21+338 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 107468B klasy D
17	ok. km 22+268 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1679B klasy L
18	ok. km 23+440 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 108775B klasy L
19	ok. km 26+783 (S19)	węzeł „Boćki”, podłączenie do istniejącej DK19 (przyszła droga wojewódzka klasy G)
20	ok. km 28+414 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1740B klasy L
21	ok. km 28+920 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną klasy L
22	ok. km 29+720 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 108444B klasy D
23	ok. km 30+577 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 108754B klasy L
24	ok. km 31+685 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną klasy D
25	ok. km 33+600 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 108758B klasy L
26	ok. km 35+714 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1751B klasy L

27	ok. km 37+325 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 108776B klasy L
28	ok. km 39+869 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 109077B klasy L
29	ok. km 41+187 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 109055B klasy L
30	ok. km 41+825 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1755B klasy Z
31	ok. km 45+550 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1716B klasy Z
32	ok. km 46+426 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą „dodatkowa jezdnia” klasy D
33	ok. km 48+994 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1718B klasy L
34	ok. km 49+772 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 109479B klasy L
35	ok. km 51+747 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 109494B klasy L
36	ok. km 52+899 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 109493B klasy L
37	ok. km 56+346 (S19)	węzeł „Siemiatycze Północ”, podłączenie do istniejącej DK19 (przyszła droga wojewódzka klasy G) oraz do drogi wojewódzkiej DW690 klasy G
38	ok. km 57+917 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1729B klasy Z
39	ok. km 59+057 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1732B klasy Z
40	ok. km 61+594 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 109487B klasy L
41	ok. km 62+730 (S19)	węzeł „Siemiatycze Południe” podłączenie do istniejącej DK62 klasy GP
42	ok. km 65+198 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową DK19 (przyszła dr. wojewódzka kl. G)
43	ok. km 66+288 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną klasy D (w ramach estakady nad rz. Bug)
44	ok. km 67+069 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr DP2007W klasy L
45	ok. km 67+503 (S19)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną klasy D
46	ok. km 68+700 (S19)	skrzyżowanie z istniejącą drogą krajową DK19 (przyszła droga wojewódzka klasy G)
Droga krajowa DK66		
1	ok. km 0+000 (DK66)	skrzyżowanie z istniejącą DK66 (przyszła droga wojewódzka klasy G)
2	ok. km 2+604 (DK66)	skrzyżowanie z istniejącą drogą krajową DK19 (przyszła droga wojewódzka klasy G)
3	ok. km 3+307 (DK66)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 107270B klasy L
4	ok. km 4+324 (DK66)	przejazd na skrzyżowaniu z drogą gminną (ul. Zimowa Droga) klasy L
5	ok. km 5+268 (DK66)	przejazd na skrzyżowaniu z linią kolejową nr 32
6	ok. km 5+547 (DK66)	skrzyżowanie z istniejącą drogą krajową DK66 (przyszła droga wojewódzka klasy G)

8. Opracowanie związane z geologią i geotechniką

Projektowaną inwestycję liniową, jaką jest budowa drogi S19, na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r, w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych, projektowaną inwestycję zaliczono jako całe zamierzenie inwestycyjne do III kategorii geotechnicznej.

Podłoże gruntowe poszczególnych wariantów projektowanej inwestycji charakteryzują zarówno proste jak i złożone warunki gruntowo-wodne.

Na podstawie dostępnych danych stwierdzono dwa obszary szczególnego zagrożenia powodzią w rejonie rzek Nurzec i Bug.

Obszar inwestycji jest poza granicami terenów górniczych.

Dla w/w zadania inwestycyjnego uzyskano:

- Decyzję Marszałka Województwa Podlaskiego z dnia 11.04.2017 r. zatwierdzającą projekt robót geologicznych,
- Decyzję Marszałka Województwa Podlaskiego z dnia 18.09.2017 r. zatwierdzającą dokumentację hydrogeologiczną określającą warunki hydrogeologiczne.

- Decyzję Marszałka Województwa Podlaskiego z dnia 19.09.2018 r. zatwierdzającą Projekt Robót Geologicznych dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich.
- Decyzję Marszałka Województwa Podlaskiego z dnia 20.08.2019 r. zatwierdzającą dokumentację geologiczno-inżynierską dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich.

Dla inwestycji powstała Dokumentacja geologiczno-inżynierska (czerwiec 2019). W miejscach, w których nastąpiły zmiany projektowe względem rozwiązań przedstawionych w Projekcie robót geologicznych wykonano geotechniczne badania uzupełniające. Opracowana na podstawie badań geologiczno-inżynierskich oraz geotechnicznych Dokumentacja badań podłoża gruntowego (wrzesień 2019) zawiera kompleksowe informacje (rozpoznanie) na temat warunków gruntowo-wodnych w podłożu wszystkich elementów projektowanej inwestycji.

Ze względu na rodzaj i stan gruntu występującego w podłożu inwestycji na obecnym etapie prac projektowych zaproponowano i uwzględniono w kosztach inwestycji następujące technologie wzmocnienia gruntów (ostateczne ilości i technologia stosowanych wzmocnień uzależniona będzie od rozwiązań projektowych na etapie projektu budowlanego):

Technologia	Wariant 1		Wariant 2	
	Długość [km]	powierzchnia [m ²] / objętość [m ³]	Długość [km]	powierzchnia [m ²] / objętość [m ³]
Wymiana gruntów organicznych/słabonośnych	60,49	424 988 m ³	60,49	435 000 m ³
Stabilizacja gruntów rodzimych spoiwem hydraulicznym na miejscu	79,59	449 818 m ²	-	-
Wykonanie stabilizacji gruntów rodzimych spoiwem hydraulicznym na miejscu, gr. 25 cm	56,02	374 218 m ²	56,02	383 027 m ²
Wykonanie stabilizacji gruntów rodzimych spoiwem hydraulicznym na miejscu, gr. 40 cm	23,57	75 600 m ²	23,57	77 380 m ²
Kolumny przemieszczeniowe	32,12	26 140 m ²	32,12	26 140 m ²
Kolumny DSM	23,04	47 500 m ²	23,04	47 500 m ²
Materac wzmacniający	55,16	127 260 m ²	55,16	129 672 m ²
Materac separujący	-	-	56,02	460 407 m ²
Nasyp zbrojony geosyntetykiem	-	1 277 050 m ²	-	1 297 560 m ²
Ulepszone podłoże w wykopie grunt stabilizowany C0,4/0,5	0,98	24 500 m ²	0,98	19 320 m ²

Na podstawie przeprowadzonych badań dokonano oceny przydatności gruntów pozyskanych z wykopów do wbudowania w projektowane nasypy. Podstawowe dane w tym zakresie przedstawiono poniżej:

Wyszczególnienie	Wariant 1 węzłów	Wariant 2 węzłów
Roboty ziemne:	[m3]:	[m3]:
Zdjęcie humusu	1 313 088	1 321 919
Wykopy	4 789 947	4 866 361
w tym:		
wykop do wbudowania	4 069 085	4 136 574
wykop na wysypisko	717 862	729 787
Nasypy	5 449 839	5 291 859
w tym		
nasyp z dokopu	1 380 754	1 155 284
nasyp z wykopu	4 069 085	4 136 574
Wymiana gruntu	424 988	435 000
Bilans	- 1 805 742	- 1 590 284

9. Obiekty inżynierskie

Konstrukcja obiektów:

SS – skrzynkowa, monolityczna, sprężona
PBS – płytowo-belkowa, monolityczna, sprężona
PBZP – płytowo-belkowa, zespolona, z belek prefabrykowanych (strunobetonowych) typu T
PBZ – płytowo-belkowa, zespolona, z belek stalowych
RAM – ramowa, monolityczna, żelbetowa
ŁUK – konstrukcja łukowa
PP – przepust prefabrykowany

Warunki gruntowe:

SK – skomplikowane
ZŁ – złożone
PR – proste

Posadowienie:

B – bezpośrednie
P – pośrednie

Funkcje projektowanych obiektów inżynierskich:

- WS – wiadukty w ciągu drogi ekspresowej,
- WD – wiadukty w ciągu dróg poprzecznych,
- WS/PZ, MS/PZ – wiadukty/mosty w ciągu drogi ekspresowej z funkcją przejścia dla zwierząt,
- WGP – wiadukt w ciągu drogi krajowej,
- MGP/PZ – wiadukt/most w ciągu drogi krajowej z funkcją przejścia dla zwierząt,
- P/PZ – przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie,
- PZ – przejście suche dla małych zwierząt,
- P – przepusty hydrologiczny na cieku/rowie,
- PPŁ – przejście dla płazów,
- PZG – przejścia dla zwierząt nad drogą ekspresową.

Przewiduje się budowę:

10 wiaduktów WS w ciągu drogi ekspresowej S19,
36 wiaduktów WD w ciągu dróg poprzecznych,
10 wiaduktów WS/PZ w ciągu drogi ekspresowej S19 z funkcją przejścia dla zwierząt,
32 mostów MS/PZ w ciągu drogi ekspresowej S19 z funkcją przejścia dla zwierząt,
1 wiadukt WGP w ciągu drogi DK66,
1 most MGP/PZ w ciągu drogi DK66 z funkcją przejścia dla zwierząt,
9 przejść dla zwierząt PZG nad drogą ekspresową S19,
553 przepustów hydrologicznych P,
39 przejść dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie P/PZ,
12 przejść dla płazów PPŁ,
4 przejścia suche PZ.

Wariantowanie:

- 1.1. – wariant drogowy węzłowy 1. Typ konstrukcji obiektów 1
- 1.2. – wariant drogowy węzłowy 1. Typ konstrukcji obiektów 2
- 2.1. – wariant drogowy węzłowy 2. Typ konstrukcji obiektów 1
- 2.2. – wariant drogowy węzłowy 2. Typ konstrukcji obiektów 2

Wykaz obiektów inżynierskich

Wariant preferowany przez Projektanta

W.1.1.

Lp.	Obiekt	km	Ozn. wg. PFU	Przeszkoda	Kl. obc.	Klasa MLC Pojazdy kolbowe	Klasa MLC Pojazdy gąsienicowe	Dł. [m]	Rozp. przepięt [m]	War. gruntowe	Rodz. posadowienia	War. konstrukcji	Cena za m2 [zł]	Całkowity koszt netto [zł]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
OBIEKTY INŻYNIERSKIE NA PROJEKTOWANEJ S19														
1	OM-1	0+082	WD	wiadukt w ciągu drogi powiatowej DP1591B (kl. Z)	B	30/80	30/80	42.8	2*20.8	PR	B	PBS	5387.34	2467402.12
2	OM-2	0+371 DP1591B	P	ciek	A	-	-	29.5	0.8	ZŁ	B	PP	1222.35	36059.33
3	OM-2.1	0+193 Istn DK19_01	P	ciek	A	-	-	32.2	0.8	ZŁ	P	PP	1222.35	39359.67
4	OM-3	0+500 Ist. DK 19_01	P	ciek	A	-	-	43.6	0.8	ZŁ	P	PP	1222.35	53294.46
5	OM-4	0+315	P	ciek	A	-	-	39	1,5x1,5	ZŁ	P	PP	5980.84	233252.76
6	OM-4.1	0+315 PTP	P	ciek	B	-	-	12.4	1.2	ZŁ	P	PP	2750.29	34103.60
7	OM-4.2	0+315 PTI	P	ciek	B	-	-	9.6	1.2	ZŁ	P	PP	2750.29	26402.78
8	OM-5	0+660 Ist DK19_01	MD/PZ Ddz	Przeście dla dużych zwierząt zespolone z ciekiem Dopływ w Deniskach (Ploska)	A	70/150	70/150	26.2	25	ZŁ	P	PBZP	8155.41	2560798.49
9	OM-6/L	0+488	MS/PZ Ddz	Przeście dla dużych zwierząt zespolone z ciekiem Dopływ w Deniskach (Ploska) i droga	A	100/100	100/100	37.9	35.4	ZŁ	P	PBS	6663.43	3258414.95
10	OM-6/P	0+488	MS/PZ Ddz	Przeście dla dużych zwierząt zespolone z ciekiem Dopływ w Deniskach (Ploska) i droga	A	100/100	100/100	37.9	35.4	ZŁ	P	PBS	6663.43	3258414.95
11	OM-6.1	0+488	P	ciek	A	-	-	14	1	ZŁ	P	PP	1909.92	26738.88
12	OM-6.2	0+488	P	ciek	A	-	-	23	1	ZŁ	P	PP	1909.92	43928.16
13	OM-7	0+750	P	ciek	A	-	-	59.2	1.2	PR	B	PP	2750.29	162817.17
14	OM-9/L	1+050	PZDs	Przeście dolne dla średnich zwierząt	A	100/100	90/90	8.4	7.2	PR	B	RAM	14208.23	1534488.59
15	OM-9/P	1+050	PZDs	Przeście dolne dla średnich zwierząt	A	100/100	90/90	8.4	7.2	PR	B	RAM	14208.23	1534488.59
16	OM-9.1	1+050 w ciągu rowu	P	ciek	-	-	-	40.5	1.2	PR	B	PR	2750.29	111386.75
17	OM-9.2	1+050 w ciągu rowu	P	ciek	-	-	-	39.5	3,5x1,5	PR	B	PR	13955.29	551233.96
18	OM-10	0+147 na DG	P	ciek	B	-	-	14.7	2x1,5	PR	B	PP	7974.45	117224.42
19	OM-11	1+343	P	ciek	A	-	-	54	2x1,5	ZŁ	B	PP	7974.45	430620.30
20	OM-12/L	1+533	MS/PZ Ddz	Przeście dla dużych zwierząt zespolone z ciekiem Orłanka	A	100/100	90/90	215	15,9+ 2*24+4* 27+24+ 17,5	ZŁ	P	PBZP	4528.63	12548845.31
21	OM-12/P	1+533	MS/PZ Ddz	Przeście dla dużych zwierząt zespolone z ciekiem Orłanka	A	100/100	90/90	215	15,9+ 2*24+4* 27+24+ 17,5	ZŁ	P	PBZP	4528.63	12548845.31
22	OM-13	2+032	P	ciek	A	-	-	40	1,5x1,5	ZŁ	B	PP	5980.84	239233.60
23	OM-14	2+032	P	ciek	B	-	-	6.7	1,5x1,5	ZŁ	B	PP	5980.84	40071.63
24	OM-15	2+308	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	A	-	-	36	3,5x1,5	ZŁ	B	PP	13955.29	502390.44
25	OM-16	2+308 PTP	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	8.2	2x1,5	ZŁ	B	PP	7974.45	65390.49
26	OM-17	2+308 PTI	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	6.8	2x1,5	ZŁ	B	PP	7974.45	54226.26
27	OM-18	0+148 DP1587B	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	13	2x1,5	ZŁ	B	PP	7974.45	103667.85
28	OM-19	0+148 DP1587B	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	28	2x1,5	ZŁ	B	PP	7974.45	223284.60
29	OM-20	0+460	PZM	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	39.8	2x1,5	PR	B	PP	7974.45	317383.11
30	OM-21	2+734	WD	wiadukt w ciągu drogi powiatowej DP1587B (kl. Z)	B	30/90	30/80	48.6	2*23.6	PR	B	PBS	5106.96	2655621.26

31	OM-23/L	3+300	MS/PZ Ddz	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekim	A	100/100	90/90	17.4	16.2	Zł	P	PBZP	11277.47	2526153.76
32	OM-23/P	3+300	MS/PZ Ddz	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekim	A	100/100	90/90	17.4	16.2	Zł	P	PBZP	10053.28	2251935.01
33	OM-24	3+457	P	ciek	A	-	-	49.2	1,5x1,5	Zł	P	PP	5980.84	294257.33
34	OM-24.1	3+457 PTP	P	ciek	B	-	-	9.6	1.2	Zł	P	PP	2750.29	26402.78
35	OM-25	3+457 PTI	P	ciek	B	-	-	10.9	1.2	Zł	P	PP	2750.29	29978.16
36	OM-26	0+502 DP1589B	PZM/P Zł	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	B	-	-	16.5	2x1,5	PR	B	PP	7974.45	131578.43
37	OM-27	3+719	WD	wiadukt w ciągu drogi powiatowej DP1589B (kl. Z)	B	30/80	30/80	51.5	2*25.1	PR	B	PBS	4990.31	2749663.01
38	OM-27.1	0+222 DP1589B	P	ciek	B	-	-	34.4	0.8	PR	B	PP	1222.35	42048.84
39	OM-27.2	4+004	P	ciek	A	-	-	20	1	Zł	P	PP	1909.92	38198.40
40	OM-27.3	4+440	P	ciek	A	-	-	21.2	1	Zł	P	PP	1909.92	40490.30
41	OM-27.4	4+924	P	ciek	A	-	-	27.4	1	Zł	P	PP	1909.92	52331.81
42	OM-27.5	4+936	P	ciek	A	-	-	16.8	1	Zł	P	PP	1909.92	32086.66
43	OM-28	5+157	WD	wiadukt w ciągu drogi gminnej 107457B (kl. L)	B	30/80	30/80	48	2*23.4	PR	B	PBS	5490.05	2333270.96
44	OM-28.1	0+020 DG107457B	P	ciek	B	-	-	13.8	0.8	PR	B	PP	1222.35	16868.43
45	OM-28.2	0+276 DG107457B	P	ciek	B	-	-	21.4	0.8	PR	B	PP	1222.35	26158.29
46	OM-29	5+502	PZM	Przejście suche dla małych zwierząt	A	-	-	34	2x2	PR	B	PP	10632.60	361508.40
47	OM-30	7+140	PZGs	Przejście górne dla średnich zwierząt	C	-	-	42.6	2*20.4	Zł	P	PBS	4991.26	6593458.50
48	OM-31	7+825	PZł	Przejście dla płazów	A	-	-	31.5	2x2	PR	B	PP	10632.60	334926.90
49	OM-32	0+040 na DG107478B	P	ciek	B	-	-	16.3	1.2	Zł	P	PP	2750.29	44829.73
50	OM-33	7+940	WD	wiadukt w ciągu drogi gminnej 107478B (kl. L)	B	30/80	30/80	42.4	2*20.6	Zł	P	PBS	6679.86	2504948.12
51	OM-33.1	0+419 DG107478B	P	ciek	B	-	-	28.8	0.8	Zł	P	PP	1222.35	35203.68
52	OM-33.2	0+150 DG107478B	P	ciek	B	-	-	26.8	0.8	Zł	P	PP	1222.35	32758.98
53	OM-34	8+500	PZł/P ZM	Przejście dla płazów i małych zwierząt	A	-	-	37	2x2	PR	B	PP	10632.60	393406.20
54	OM-35	9+064	PZM/P Zł	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	A	-	-	49	4,0x1,5	PR	B	PP	15948.90	781496.10
55	OM-37/L	9+200	WS/PZ ł	Wiadukt nad istn. dr. gmin., przejście dla zwierząt	A	100/150	80/100	10.2	9	Zł	P	RAM	13424.91	2000312.10
56	OM-37/P	9+200	WS/PZ ł	Wiadukt nad istn. dr. gmin., przejście dla zwierząt	A	100/150	80/100	10.2	9	Zł	P	RAM	14685.25	1820970.68
57	OM-38	9+552	P	ciek	A	-	-	35	1,5x1,5	PR	B	PP	5980.84	209329.40
58	OM-39	0+545 na DG	P	ciek	B	-	-	19.9	1.2	PR	B	PP	2750.29	54730.77
59	OM-40	1+050 W. Bielsk Podl.	P	ciek	B	-	-	40.8	1.2	PR	B	PP	2750.29	112211.83
60	OM-41	9+590	WD	wiadukt w ciągu łącznicy - Węzeł Bielsk Podlaski Północ	A	80/150	70/150	46.2	2*22.5	PR	B	PBS	4676.46	3890814.90
61	OM-42	0+200 W. Bielsk Podl.	P	ciek	B	-	-	22.8	1.2	PR	B	PP	2750.29	62706.61
62	OM-42.1	0+200 W. Bielsk Podl. PT	P	ciek	B	-	-	11.7	1.2	PR	B	PP	2750.29	32178.39
63	OM-42.3	0+065 W. Bielsk Podl.	P	ciek	B	-	-	17.7	1	PR	B	PP	1909.92	33805.58
64	OM-43/L	10+632	WK	Wiadukt nad linią kolejową nr 32	A	100/100	100/100	145	125	PR	B	ł	7531.98	13324072.86
65	OM-43/P	10+632	WK	Wiadukt nad linią kolejową nr 32	A	100/100	100/100	145	125	PR	B	ł	7531.98	13324072.86
66	OM-45	12+680	PZł	Przejście dla płazów	A	-	-	31.7	2x2	PR	B	PP	10632.60	337053.42
67	OM-46	13+048	WD	wiadukt w ciągu drogi wojewódzkiej 659 (kl. G)	B	60/90	50/80	42	2*20.4	Zł	P	PBS	5909.43	3427468.49
68	OM-47	0+375 DP1574B	PZł	Przejście dla płazów	B	-	-	23.5	1,5x1,5	Zł	P	PP	5980.84	140549.74
69	OM-47.1	0+172 DP1574B	P	ciek	B	-	-	35.4	0.8	Zł	P	PP	1222.35	43271.19
70	OM-48/L	13+345	MS/PZ Dsz	Przejście dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Lubka	A	100/100	90/90	16.4	15.2	Zł	P	PBZP	10510.21	2217654.90
71	OM-48/P	13+345	MS/PZ Dsz	Przejście dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Lubka	A	100/100	90/90	16.4	15.2	Zł	P	PBZP	10510.21	2217654.90
72	OM-49	14+035	PZM	Przejście suche dla małych zwierząt	A	-	-	34	2x2	PR	B	PP	10632.60	361508.40
73	OM-50/L	14+400	WS	Wiadukt nad ist. dr. kraj. DK66	A	100/120	100/100	23.7	22.1	PR	B	PBZP	6502.89	2249999.76

74	OM-50/P	14+400	WS	Władukt nad ist. dr. kraj. DK66	A	100/120	100/100	23.7	22.1	PR	B	PBZP	6649.12	2300595.99
75	OM-51	14+447	PZM/P Zł	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	A	-	-	50	3,5x1,5	PR	B	PP	13955.29	697764.50
76	OM-51.1	14+447 MOP	PZM/P Zł	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	15	2x1.5	PR	B	PP	7974.45	119616.75
77	OM-53	14+826	WD	władukt w ciągu DK-66	A	70/150	70/150	47.8	2*23.3	PR	B	PBS	5030.51	2550469.05
78	OM-54	15+950	PZGs	Przeście górne dla średnich zwierząt	C	-	-	42.6	2*20.4	PR	B	PBS	4046.21	5345045.19
79	OM-55	16+200	PZM	Przeście suche dla małych zwierząt	A	-	-	31.5	2x2	PR	B	PP	10632.60	334926.90
80	OM-56	17+089	WD	władukt w ciągu powiatowej PD1688B (kl. Z)	B	30/80	30/80	42.6	2*20.7	Zł	P	PBS	6399.73	2617488.89
81	OM-56.1	0+150 DP1688D	P	ciek	B	-	-	26.6	0.8	Zł	P	PP	1222.35	32514.51
82	OM-56.2	0+420 DP1688D	P	ciek	B	-	-	20	0.8	Zł	P	PP	1222.35	24447.00
83	OM-57	17+500	PZM	Przeście suche dla małych zwierząt	A	-	-	35.5	2x2	PR	B	PP	10632.60	377457.30
84	OM-58/L	17+950	PZDs/ PZM/P Zł	Przeście dolne dla średnich, małych zwierząt i płazów	A	100/100	90/90	8.4	7.2	PR	B	RAM	14208.23	1534488.59
85	OM-58/P	17+950	PZDs/ PZM/P Zł	Przeście dolne dla średnich, małych zwierząt i płazów	A	100/100	90/90	8.4	7.2	PR	B	RAM	14208.23	1534488.59
86	OM-59	18+668	PZM/P Zł	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	A	-	-	41.5	3,5x1,5	PR	B	PP	13955.29	579144.54
87	OM-60	18+668 PTP	PZM/P Zł	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	9.5	2x1,5	PR	B	PP	7974.45	75757.28
88	OM-61	18+668 PTI	PZM/P Zł	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	7.2	2x1,5	PR	B	PP	7974.45	57416.04
89	OM-62	19+231	WD	władukt w ciągu drogi gminnej (kl. L)	B	30/80	30/80	47.4	2*23.0	PR	B	PBS	5527.43	2315993.45
90	OM-62.1	0+345 DG	P	ciek	B	-	-	28.8	0.8	PR	B	PP	1222.35	35203.68
91	OM-62.2	0+501 DG	P	ciek	B	-	-	18.1	0.8	PR	B	PP	1222.35	22124.54
92	OM-63	19+600	PZGs	Przeście górne dla średnich zwierząt	C	-	-	42.6	2*20.4	PR	B	PBS	3784.61	4999474.12
93	OM-65/L	21+338	PZDs/ PZM/ WS	Przeście dolne dla średnich i małych zwierząt zespolone z istn. dr. gmin. DG107468B	A	100/100	100/100	19.5	18.2	PR	B	PBZP	7928.53	1997990.75
94	OM-65/P	21+338	PZDs/ PZM/ WS	Przeście dolne dla średnich i małych zwierząt zespolone z istn. dr. gmin. DG107468B	A	100/100	100/100	19.5	18.2	PR	B	PBZP	7928.53	1997990.75
95	OM-66	21+370	P	ciek	A	-	-	42	1,5x1,5	PR	B	PP	5980.84	251195.28
96	OM-67	21+850	PZł/P ZM	Przeście dla płazów i małych zwierząt	A	-	-	33.6	2x2	PR	B	PP	10632.60	357255.36
97	OM-68	22+268	WD	władukt w ciągu drogi powiatowej DP1679B (kl. Z)	B	30/80	30/80	55.1	2*26.8	Zł	B	PBS	5008.17	2649324.05
98	OM-68.1	0+019 DP1679B	P	ciek	B	-	-	14.2	0.8	Zł	P	PP	1222.35	17357.37
99	OM-68.2	0+477 DP1679B	P	ciek	B	-	-	26.7	0.8	Zł	P	PP	1222.35	32636.75
100	OM-69	22+697	P	ciek	A	-	-	31	1,5x1,5	PR	B	PP	5980.84	185406.04
101	OM-69.1	22+697 PTP	P	ciek	B	-	-	10.2	1.2	PR	B	PP	2750.29	28052.96
102	OM-70	23+200	PZGs	Przeście górne dla średnich zwierząt	C	-	-	42.6	2*20.4	PR	B	PBS	4046.21	5345045.19
103	OM-71	23+440	WD	władukt w ciągu drogi gminnej DG 108775B (kl. L)	B	30/80	30/80	43.1	2*20.9	PR	B	PBS	5762.73	2195598.59
104	OM-71.1	0+150 DG 108775B	P	ciek	B	-	-	28.3	0.8	PR	B	PP	1222.35	34592.51
105	OM-71.2	0+300 108775B	P	ciek	B	-	-	28	0.8	PR	B	PP	1222.35	34225.80
106	OM-72	24+796	P	ciek	A	-	-	38	1,5x1,5	PR	B	PP	5980.84	227271.92
107	OM-73	26+783	WD	władukt w ciągu drogi wojewódzkiej (kl. G)	A	70/150	70/150	54.5	28+25.2	PR	B	PBS	4775.54	3591206.04
108	OM-73.1	0+155 łącznica B-L01P	P	ciek	A	-	-	16.8	1	Zł	P	PP	1909.92	32086.66
109	OM-73.2	0+070 łącznica B-L03P	P	ciek	A	-	-	17.7	1	Zł	P	PP	1909.92	33805.58
110	OM-73.5	0+120 łącznica	P	ciek	A	-	-	17.7	1	Zł	P	PP	1909.92	33805.58
111	OM-73.6	0+100 łącznica	P	ciek	A	-	-	16.3	1	Zł	P	PP	1909.92	31131.70
112	OM-73.7	0+235 łącznica	P	ciek	A	-	-	22.7	1	Zł	P	PP	1909.92	43355.18
113	OM-74/L	27+657	MS/PZ Dsz	Przeście dla średnich zwierząt na cieku/rowie	A	100/100	90/100	29.5	28.1	Zł	P	PBS	7701.85	2926702.29
114	OM-74/P	27+657	MS/PZ Dsz	Przeście dla średnich zwierząt na cieku/rowie	A	100/100	90/100	29.5	28.1	Zł	P	PBS	7701.85	2926702.29
115	OM-75	28+414	WD	władukt w ciągu drogi powiatowej DP1740B (kl. Z)	B	30/80	30/80	43	2*20.9	PR	B	PBS	5394.77	2481596.34

116	OM-75.1	0+050	P	ciek	B	-	-	17	0.8	PR	B	PP	1222.35	20779.95
117	OM-75.2	0+391	P	ciek	B	-	-	20	0.8	PR	B	PP	1222.35	24447.00
118	OM-75.3	0+011 DP1746B	P	ciek	B	-	-	22.4	0.8	PR	B	PP	1222.35	27380.64
119	OM-76	28+920	WD	wiadukt w ciągu drogi gminnej (kl. L)	B	30/80	30/80	43.7	2*21.2	ZŁ	P	PBS	6564.66	2540524.20
120	OM-76.1	0+150 DG	P	ciek	B	-	-	22.1	0.8	ZŁ	P	PP	1222.35	27013.94
121	OM-76.2	0+450 DG	P	ciek	B	-	-	27.3	0.8	ZŁ	P	PP	1222.35	33370.16
122	OM-77	0+089 na DG	P	ciek	B	-	-	15.9	1.2	PR	B	PP	2750.29	43729.61
123	OM-78	29+243	P	ciek	A	-	-	43.3	1,5x1,5	ZŁ	P	PP	5980.84	258970.37
124	OM-79	0+009 DG	P	ciek	B	-	-	16.8	1.2	ZŁ	P	PP	2750.29	46204.87
125	OM-80	0+405 na DG	P	ciek	B	-	-	14.9	1.2	ZŁ	P	PP	2750.29	40979.32
126	OM-81/L	29+511	MS/PZ Ddz	Przeście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekami Nurzec	A	100/100	90/100	82.5	23,4+34,2+23,6	ZŁ	P	PBS	6097.46	6487693.08
127	OM-81/P	29+511	MS/PZ Ddz	Przeście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekami Nurzec	A	100/100	90/100	82.5	23,4+34,2+23,6	ZŁ	P	PBS	6097.46	6487693.08
128	OM-82/L	29+720	WS	Władukt nad ist. dr. gmin. DG108444B	A	100/100	70/90	9	7.7	ZŁ	P	RAM	15979.40	1757734.25
129	OM-82/P	29+720	WS	Władukt nad ist. dr. gmin. DG108444B	A	100/100	70/90	9	7.7	ZŁ	P	RAM	15979.40	1757734.25
130	OM-82.1	29+720 w ciągu rowu	P	ciek	-	-	-	40	1	ZŁ	P	PP	1909.92	76396.80
131	OM-82.2	29+720 w ciągu rowu	P	ciek	-	-	-	40.3	1	ZŁ	P	PP	1909.92	76969.78
132	OM-83	30+577	WD	wiadukt w ciągu drogi gminnej DG108754B (kl. L)	B	30/80	30/80	44.9	2*21.8	PR	B	PBS	5657.71	2246110.62
133	OM-83.1	0+050 DG108754B	P	ciek	B	-	-	14.8	1	PR	B	PP	1909.92	28266.82
134	OM-83.2	0+486 DG108754B	P	ciek	B	-	-	19.4	1	PR	B	PP	1909.92	37052.45
135	OM-84	31+169	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na ciekach/rowie	A	-	-	34.5	1	PR	B	PP	1909.92	65892.24
136	OM-84.1	31+169 PTP	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na ciekach/rowie	B	-	-	8	1	PR	B	PP	1909.92	15279.36
137	OM-84.2	31+169 PTI	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na ciekach/rowie	B	-	-	8	1	PR	B	PP	1909.92	15279.36
138	OM-85	31+685	WD	wiadukt w ciągu drogi gminnej (kl. L)	B	30/80	30/80	54.8	2*26.6	PR	B	PBS	5224.26	2533766.46
139	OM-85.1	0+100 DG	P	ciek	B	-	-	15	0.8	PR	B	PP	1222.35	18335.25
140	OM-85.2	0+520 DG	P	ciek	B	-	-	18.6	0.8	PR	B	PP	1222.35	22735.71
141	OM-86	32+305	PZGd	Przeście górne dla dużych zwierząt wiaukt w ciągu gminnej DG 108758 (kl. L)	C	-	-	42.8	2*20.6	PR	B	PBS	3845.49	6748833.41
142	OM-87	33+600	WD	wiadukt w ciągu gminnej DG 108758 (kl. L)	B	30/80	30/80	42.6	2*20.7	PR	B	PBS	5787.14	2181752.69
143	OM-87.1	0+120 DG 108758B	P	ciek	B	-	-	22.4	0.8	PR	B	PP	1222.35	27380.64
144	OM-87.2	0+350 DG 108758B	P	ciek	B	-	-	31.8	0.8	PR	B	PP	1222.35	38870.73
145	OM-88/L	34+698	MS/PZ Dsz	Przeście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekami/rowem	A	100/100	100/100	21.3	20	ZŁ	P	PBZP	8761.03	2400523.38
146	OM-88/P	34+698	MS/PZ Dsz	Przeście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekami/rowem	A	100/100	100/100	21.3	20	ZŁ	P	PBZP	8761.03	2400523.38
147	OM-89	35+450	PZŁ	Przeście dla płazów	A	-	-	33.6	2x2	ZŁ	P	PP	10632.60	357255.36
148	OM-90	35+714	WD	wiadukt w ciągu powiatowej DP 1751B (kl. Z)	B	30/80	30/80	54	2*26.2	PR	B	PBS	4900.76	2832641.21
149	OM-90.1	0+034 DP1751B	P	ciek	B	-	-	19.2	0.8	PR	B	PP	1222.35	23469.12
150	OM-90.2	0+695 DP1751B	P	ciek	B	-	-	21.4	0.8	PR	B	PP	1222.35	26158.29
151	OM-91	36+146	P	ciek	A	-	-	35	1,5x1,5	ZŁ	P	PP	5980.84	209329.40
152	OM-92	0+742 na D wew. 10	P	ciek	B	-	-	13.5	1.2	ZŁ	P	PP	2750.29	37128.92
153	OM-93	0+471 na DG	P	ciek	B	-	-	12.1	1.2	ZŁ	P	PP	2750.29	33278.51
154	OM-94	36+533	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na ciekach/rowie	A	-	-	37.3	3,5x1,5	ZŁ	P	PP	13955.29	520532.32
155	OM-96	0+535 na DG	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na ciekach/rowie	B	-	-	14.4	2x1,5	ZŁ	P	PP	7974.45	114832.08
156	OM-97	37+325	WD	wiadukt w ciągu drogi gminnej DG 108776B (kl. L)	B	30/80	30/80	48.4	2*23.5	PR	B	PBS	5476.93	2344124.68
157	OM-98/L	38+052	MS/PZ Dsz	Przeście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekami Leśna	A	100/100	90/90	18	16.8	ZŁ	P	PBZP	10127.74	2349634.73

158	OM-98/P	38+052	MS/PZ Dsz	Przeście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekłem Leśna	A	100/100	90/90	18	16.8	ZŁ	P	PBZP	10127.74	2349634.73
159	OM-99	39+869	WD	władukt w ciągu drogi gminnej (kl. L)	B	30/80	30/80	42	2*20.4	PR	B	PBS	5640.33	2357659.12
160	OM-99.1	0+221	P	ciek	A	-	-	29.6	0.8	PR	B	PP	1222.35	36181.56
161	OM-99.3	0+468	P	ciek	A	-	-	16.2	0.8	PR	B	PP	1222.35	19802.07
162	OM-100/L	40+810	MS/PZ Dsz	Przeście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekłem Pracza	A	100/100	100/100	27.4	26.2	ZŁ	P	PBZP	7468.55	2636396.84
163	OM-100/P	40+810	MS/PZ Dsz	Przeście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekłem Pracza	A	100/100	100/100	27.4	26.2	ZŁ	P	PBZP	7468.55	2636396.84
164	OM-101	41+178	WD	władukt w ciągu drogi gminnej (kl. L)	B	30/80	30/80	48.2	2*23.4	ZŁ	B	PBS	5294.99	2541597.15
165	OM-101.1	0+069 DG109055B	P	ciek	B	-	-	19.7	0.8	ZŁ	P	PP	1222.35	24080.30
166	OM-101.2	0+290 DG109055B	P	ciek	B	-	-	18.6	0.8	ZŁ	P	PP	1222.35	22735.71
167	OM-102	41+825	WD	władukt w ciągu drogi powiatowej DP1755B (kl. Z)	B	30/80	30/80	46.7	2*22.7	PR	B	PBS	5186.17	2593082.60
168	OM-102.1	0+151 DP1755B	P	ciek	B	-	-	26.7	0.8	PR	B	PP	1222.35	32636.75
169	OM-102.2	0+316 DP1755B	P	ciek	B	-	-	21.8	0.8	PR	B	PP	1222.35	26647.23
170	OM-103/L	42+307	MS/PZ Ddz	Przeście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekłem spod Działkowic/Leszczka /Dębówka	A	100/100	100/100	24	22.4	ZŁ	P	PBZP	8090.25	2507976.59
171	OM-103/P	42+307	MS/PZ Ddz	Przeście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekłem spod Działkowic/Leszczka /Dębówka	A	100/100	100/100	24	22.4	ZŁ	P	PBZP	8090.25	2507976.59
172	OM-104	44+400	PZGd	Przeście górne dla dużych zwierząt	C	-	-	42.8	2*20.6	PR	B	PBS	3845.49	6748833.41
173	OM-105	45+098	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	A	-	-	31	3,5x1,5	ZŁ	P	PP	13955.29	432613.99
174	OM-106	45+098 PTP	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	12.5	2x1,5	ZŁ	P	PP	7974.45	99680.63
175	OM-107	45+098 PTI	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	12.5	2x1,5	ZŁ	P	PP	7974.45	99680.63
176	OM-108	45+550	WD	władukt w ciągu drogi powiatowej DP1716B (kl. Z)	B	30/80	30/80	42.3	2*20.6	PR	B	PBS	5428.59	2459149.89
177	OM-108.1	0+079 DP1716B	P	ciek	B	-	-	20.3	0.8	PR	B	PP	1222.35	24813.71
178	OM-108.2	0+362 DP1716B	P	ciek	B	-	-	18.7	0.8	PR	B	PP	1222.35	22857.95
179	OM-109	45+762	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	A	-	-	32.7	3,5x1,5	PR	B	PP	13955.29	456337.98
180	OM-109.1	45+762 PTP	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	8	1,5x1,5	PR	B	PP	5980.84	47846.72
181	OM-110	0+219 na DD52	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	8	2x1,5	PR	B	PP	7974.45	63795.60
182	OM-111	46+296	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	A	-	-	37.5	3,5x1,5	ZŁ	B	PP	13955.29	523323.38
183	OM-112	46+426	WD	władukt w ciągu drogi gminnej (kl. D)	B	30/80	30/80	43	2*20.9	ZŁ	P	PBS	6622.42	2523143.67
184	OM-113	0+192 na DG	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	27.4	2x1,5	ZŁ	P	PP	7974.45	218499.93
185	OM-113.1	0+175 DD	P	ciek	B	-	-	28	0.8	ZŁ	P	PP	1222.35	34225.80
186	OM113.2	0+320 DD	P	ciek	B	-	-	29.6	0.8	ZŁ	P	PP	1222.35	36181.56
187	OM-115	47+400	PZGd	Przeście górne dla dużych zwierząt	C	-	-	42.8	2*20.6	PR	B	PBS	3846.38	6750397.08
188	OM-116	48+200	PZŁ	Przeście dla płazów	A	-	-	30.5	2x2	ZŁ	B	PP	10632.60	324294.30
189	OM-117	48+994	WD	władukt w ciągu drogi powiatowej DP1718B (kl. Z)	B	30/80	30/80	43.3	2*21.0	PR	B	PBS	5379.10	2490521.31
190	OM-117.1	0+235 DP1718B	P	ciek	B	-	-	21.5	0.8	PR	B	PP	1222.35	26280.53
191	OM-117.2	0+424 DP1718B	P	ciek	B	-	-	19.4	0.8	PR	B	PP	1222.35	23713.59
192	OM-118	49+772	WD	władukt w ciągu drogi gminnej (kl. L)	B	30/80	30/80	59.5	2*28.9	PR	B	PBS	4918.91	2911996.43
193	OM-118.1	0+300 DG109479B	P	ciek	B	-	-	29.9	0.8	PR	B	PP	1222.35	36548.27
194	OM-118.2	0+550 DG109479B	P	ciek	B	-	-	16.9	0.8	PR	B	PP	1222.35	20657.72

195	OM-118.3	0+237 DD58-III	P	ciek	B	-	-	8.6	0.6	PR	B	PP	687.57	5913.10
196	OM-119	50+009	P	ciek	A	-	-	42.7	1,5x1,5	ZŁ	P	PP	5980.84	255381.87
197	OM-119.1	50+101 PTI	P	ciek	B	-	-	8.4	1.2	ZŁ	P	PP	2750.29	23102.44
198	OM-120	0+569 na DD58	P	ciek	B	-	-	12.4	1.2	ZŁ	P	PP	2750.29	34103.60
199	OM-121/L	50+492	MS/PZ Dsz	Przeście dołne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Mahomet	A	100/100	100/100	23.5	22.1	ZŁ	P	PBZP	7522.15	2707974.61
200	OM-121/P	50+492	MS/PZ Dsz	Przeście dołne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Mahomet	A	100/100	100/100	23.5	22.1	ZŁ	P	PBZP	8189.89	2481535.92
201	OM-122	50+777	P	ciek	A	-	-	40.3	1,5x1,5	ZŁ	P	PP	5980.84	241027.85
202	OM-124	50+777 PTI	P	ciek	B	-	-	8.7	1.2	ZŁ	P	PP	2750.29	23927.52
203	OM-124.1	50+864	P	ciek	A	-	-	17.6	1	ZŁ	P	PP	1909.92	33614.59
204	OM-124.2	50+887	P	ciek	A	-	-	16.7	1	ZŁ	P	PP	1909.92	31895.66
205	OM-124.3	51+349	P	ciek	A	-	-	17.3	1	PR	B	PP	1909.92	33041.62
206	OM-124.4	51+365	P	ciek	A	-	-	17.5	1	PR	B	PP	1909.92	33423.60
207	OM-125	51+692	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	A	-	-	48.9	4x1,5	ZŁ	P	PP	15948.90	779901.21
208	OM-126	0+794 DD59	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	B	-	-	10	2x1,5	ZŁ	P	PP	7974.45	79744.50
209	OM-127/L	51+747	WS	Władukt nad ist. dr. gmin. DG109494B	A	100/120	70/90	8.8	7.5	ZŁ	P	RAM	16386.69	1753376.22
210	OM-127/P	51+747	WS	Władukt nad ist. dr. gmin. DG109494B	A	100/150	80/100	8.8	7.5	ZŁ	P	RAM	15064.44	1928248.06
211	OM-127.1	51+747 w ciągu rowu	P	ciek	-	-	-	32.5	1	ZŁ	P	PP	1909.92	62072.40
212	OM-127.2	51+747 w ciągu rowu	P	ciek	-	-	-	29.3	1	ZŁ	P	PP	1909.92	55960.66
213	OM-128	52+899	WD	władukt w ciągu drogi gminnej (kl. L)	B	30/80	30/80	47.6	2*23.1	PR	B	PBS	5326.78	2524893.15
214	OM-128.1	0+060 DG109493B	P	ciek	B	-	-	14	0.8	PR	B	PP	1222.35	17112.90
215	OM-128.2	0+343 DG109493B	P	ciek	B	-	-	29.7	0.8	PR	B	PP	1222.35	36303.80
216	OM-129	53+100	PZŁ	Przeście dla płazów	A	-	-	31	2x2	PR	B	PP	10632.60	329610.60
217	OM-130	53+600	PZGs	Przeście górne dla średnich zwierząt	C	-	-	42.6	2*20.4	PR	B	PBS	5250.49	6935902.23
218	OM-132/L	55+650	MS/PZ Dsz	Przeście dołne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Kamianka	A	100/100	100/100	30.8	29.4	PR	P	PBS	7514.23	2983151.05
219	OM-132/P	55+650	MS/PZ Dsz	Przeście dołne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Kamianka	A	100/100	100/100	30.8	29.4	PR	P	PBS	7522.11	2986278.39
220	OM-132.1	0+147 DP1710B	P	ciek	B	-	-	15.3	0.8	PR	B	PP	1222.35	18701.96
221	OM-133	0+721 Istn. DK19	MS/PZ Dsz	Przeście dołne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Kamianka	A	70/150	70/150	26.5	25.3	PR	P	PBZP	8038.01	3142863.51
222	OM-135	56+346	WD	władukt na łącznicy, Węzeł Siemiatycze Północ	A	70/150	70/150	58.3	2*28.5	ZŁ	P	PBS	5028.56	4485472.45
223	OM-135.2	0+150 łącznica	P	ciek	A	-	-	16.2	1	ZŁ	P	PP	1909.92	30940.70
224	OM-135.3	0+070 łącznica	P	ciek	A	-	-	15.3	1	ZŁ	P	PP	1909.92	29221.78
225	OM-135.4	0+100 łącznica	P	ciek	A	-	-	18	1	ZŁ	P	PP	1909.92	34378.56
226	OM-135.5	0+100 łącznica	P	ciek	A	-	-	15.2	1	ZŁ	P	PP	1909.92	29030.78
227	OM-136	56+808	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	A	-	-	40.8	4x1,5	ZŁ	P	PP	15948.90	650715.12
228	OM-136.1	0+587 PT	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	B	-	-	16.5	1,5x1,5	ZŁ	P	PP	5980.84	98683.86
229	OM-137	57+421	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie (Dopływ Kolonia Rogawka)	A	-	-	36.3	3,5x1,5	PR	B	PP	13955.29	506577.03
230	OM-138	57+917	WD	władukt w ciągu drogi powiatowej DP1729B (kl. Z)	B	30/80	30/80	42	2*20.4	ZŁ	P	PBS	6257.75	2809729.65
231	OM-138.1	0+160 DP1729B	P	ciek	B	-	-	29.7	0.8	ZŁ	P	PP	1222.35	36303.80
232	OM-138.2	0+426 DP1729B	P	ciek	B	-	-	21.4	0.8	ZŁ	P	PP	1222.35	26158.29
233	OM-139	58+529	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	A	-	-	30.5	3,5x1,5	ZŁ	P	PP	13955.29	425636.35
234	OM-139.1	58+529 PTI	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	B	-	-	8	1,5x1,5	ZŁ	P	PP	5980.84	47846.72

235	OM-140	59+057	WD	wiadukt w ciągu drogi powiatowej DP1732B (kl. Z)	B	30/80	30/80	42.4	2*20.6	PR	B	PBS	5423.30	2462177.36
236	OM-140.1	0+360 DP1732B	P	ciek	B	-	-	30.1	0.8	PR	B	PP	1222.35	36792.74
237	OM-140.2	0+587 DP1732B	P	ciek	B	-	-	19.1	0.8	PR	B	PP	1222.35	23346.89
238	OM-141/L	59+414	MS/PZ Dsz	Przeście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Dopływ z Annopolu	A	100/100	100/100	20.6	19.4	ZŁ	P	PBZP	8994.00	2392404.92
239	OM-141/P	59+414	MS/PZ Dsz	Przeście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Dopływ z Annopolu	A	100/100	100/100	20.6	19.4	ZŁ	P	PBZP	8994.00	2392404.92
240	OM-142	61+594	WD	wiadukt w ciągu drogi gminnej 109404B (kl. L)	B	30/80	30/80	46.6	2*22.6	PR	B	PBS	5564.23	2292464.43
241	OM-142.1	0+156 DG109487	P	ciek	B	-	-	27.4	0.8	PR	B	PP	1222.35	33492.39
242	OM-142.2	0+650 DG109487	P	ciek	B	-	-	35.8	0.8	PR	B	PP	1222.35	43760.13
243	OM-143	62+276	PZŁ	Przeście dla płazów	A	-	-	34	2x2	ZŁ	B	PP	10632.60	361508.40
244	OM-144	62+730	WD	obiekt na łącznicy, Wezeł Siemiatyczne Południe	A	100/150	100/150	54	2*26.3	PR	B	PBS	3922.61	3451896.61
245	OM-144.2	0+106 DK62 łącznica	P	ciek	A	-	-	28.6	1	PR	B	PP	1909.92	54623.71
246	OM-144.3	0+150 DK62 łącznica	P	ciek	A	-	-	16.3	1	PR	B	PP	1909.92	31131.70
247	OM-144.5	0+125 DK62 łącznica	P	ciek	A	-	-	18.8	1	PR	B	PP	1909.92	35906.50
248	OM-144.6	0+025 DK62 łącznica	P	ciek	A	-	-	30.4	1	PR	B	PP	1909.92	58061.57
249	OM-144.7	0+040DK62 łącznica	P	ciek	A	-	-	16	1	PR	B	PP	1909.92	30558.72
250	OM-144.8	0+080 DK62 łącznica	P	ciek	A	-	-	21.8	1	PR	B	PP	1909.92	41636.26
251	OM-145	63+902	PZGd	Przeście górne dla dużych zwierząt	C	-	-	42.8	2*20.6	PR	B	PBS	3846.38	6750397.08
252	OM-146	64+674	P	ciek	A	-	-	31	1,5x1,5	PR	B	PP	5980.84	185406.04
253	OM-147	64+831	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	A	-	-	34	3,5x1,5	ZŁ	B	PP	13955.29	474479.86
254	OM-147.1	64+831 PTP	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	8	1,5x1,5	ZŁ	P	PP	5980.84	47846.72
255	OM-147.2	64+831 PTI	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	8	1,5x1,5	ZŁ	P	PP	5980.84	47846.72
256	OM-148	65+198	WD	wiadukt w ciągu drogi wojewódzkiej G	A	70/150	70/150	48.2	2*23.4	ZŁ	B	PBS	4971.68	3306166.31
257	OM-149	0+360 przebudowywanej DK19	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	A	-	-	20.7	2x1,5	PR	B	PP	7974.45	165071.12
258	OM-151/L	65+739	MS/PZ Dsz	Przeście dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Kamińska	A	100/100	80/100	72.6	25,2+30+16	ZŁ	P	PBS	6233.12	5840432.40
259	OM-151/P	65+739	MS/PZ Dsz	Przeście dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Kamińska	A	100/100	80/100	72.6	25,2+30+16	ZŁ	P	PBS	6233.12	5840432.40
260	OM-152	65+934	PZŁ	Przeście dla płazów	A	-	-	37.2	2x2	PR	B	PP	10632.60	395532.72
261	OM-153/L	66+501	ES/PZ Ddz	Przeście dla dużych zwierząt estakada na rzece Bug i drogą	A	100/100	90/100	658	31+2*40+28+4+50+90+50+4+30+4*38+2*47+43	SK	P	SS	6342.73	53837128.06
262	OM-153/P	66+501	ES/PZ Ddz	Przeście dla dużych zwierząt estakada na rzece Bug i drogą	A	100/100	90/100	658	31+2*40+28+4+50+90+50+4+30+4*38+2*47+43	SK	P	SS	6342.73	53837128.06
263	OM-154/L	67+069	WS	Wiadukt nad ist. dr. pow. DP2007W	A	100/100	90/90	16.8	15.6	PR	B	PBZP	9078.82	1970103.87
264	OM-154/P	67+069	WS	Wiadukt nad ist. dr. pow. DP2007W	A	100/100	90/90	16.8	15.6	PR	B	PBZP	8861.90	1923031.55
265	OM-154.1	67+069 w ciągu rowu	P	ciek	-	-	-	50.9	1	PR	B	PP	1909.92	97214.93
266	OM-154.2	67+069 w ciągu rowu	P	ciek	-	-	-	51	1	PR	B	PP	1909.92	97405.92
267	OM-155/L	67+503	PZDdz /WS	Przeście dolne dla dużych zwierząt zespolone z drogą	A	100/100	90/90	20.9	19.7	PR	B	PBZP	7749.75	2092432.26
268	OM-155/P	67+503	PZDdz /WS	Przeście dolne dla dużych zwierząt zespolone z drogą	A	100/100	90/90	20.9	19.7	PR	B	PBZP	7749.75	2092432.26
269	OM-155.1	67+503 w ciągu rowu	P	ciek	-	-	-	45.1	1	PR	B	PP	1909.92	86137.39

270	OM-155.2	67+503 w ciągu rowu	P	ciek	-	-	-	44.5	1	PR	B	PP	1909.92	84991.44
271	OM-156	68+028	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	A	-	-	34.9	3,5x1,5	PR	B	PP	13955.29	487039.62
272	OM-157	0+210 na DD76	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	12	2x1,5	PR	B	PP	7974.45	95693.40
273	OM-158	68+028 PTI	PZM/P ZŁ	Przeście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	B	-	-	8	2x1,5	PR	B	PP	7974.45	63795.60
OBIEKTY INŻYNIERSKIE NA PROJEKTOWANEJ DK66														
274	OM-159	-0-200.00	PZŁ	Przeście dla płazów	A	-	-	14.7	1,5x1,5	PR	B	PP	5980.84	87918.35
275	OM-160	0+900	PZŁ	Przeście dla płazów	A	-	-	17.1	1,5x1,5	PR	B	PP	5980.84	102272.36
276	OM-161	3+113	P	ciek	A	-	-	19.1	1.2	PR	B	PP	2750.29	52530.54
277	OM-162	0+353 na DD5BP	P	ciek	B	-	-	11.1	1.2	PR	B	PP	2750.29	30528.22
278	OM-163	0+103 na DD4BP	P	ciek	B	-	-	12.2	1.2	PR	B	PP	2750.29	33553.54
279	OM-164	0+174 pod Dublażyńską	P	ciek	B	-	-	16.7	1.2	PR	B	PP	2750.29	45929.84
280	OM-165	3+307	WD	wiadukt w ciągu drogi gminnej 107270B	B	30/80	30/80	29.4	28	PR	B	PBS	6802.92	2088496.15
281	OM-166	4+324	WD	wiadukt w ciągu drogi gminnej (ul. Zimowa Droga)	B	30/100	30/90	27	25,7	PR	B	PBS	7180.91	1931665.16
282	OM-167	4+830	MD/PZ Dsz	Przeście dla średnich zwierząt zespolone z cieklem Biała	A	100/150	90/150	43.8	12+18+12.2	ZŁ	P	PBZP	7852.05	4130177.95
283	OM-168	5+029	P	ciek	A	-	-	38.2	1.2	ZŁ	B	PP	2750.29	105061.08
284	OM-169	5+029 na zjeździe technologicznym	P	ciek	B	-	-	11.9	1.2	ZŁ	B	PP	2750.29	32728.45
285	OM-170	5+268	WK	Wiadukt nad linią kolejową nr 32	A	60/90	50/80	95.3	91.2	ZŁ	P	Ł	6144.56	6206002.44

10. Miejsca Obsługi Podróżnych

Zaprojektowano Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) zgodnie z tabelą poniżej

Zestawienie MOP

Lp.	Nazwa	Kilometraż S19	Rodzaj	Jezdnia
1	Haćki Z	4+700	II	prawa
2	Haćki W	4+700	III	lewa
3	Leszczka Z	51+150	II	prawa
4	Leszczka W	51+150	II	lewa

Podłączenie miejsc obsługi podróżnych do drogi ekspresowej wykonano za pomocą oświetlonych pasów włączania i wyłączania. Długość pasów włączania i wyłączania została ustalona na podstawie warunków technicznych. Na terenie MOP przyjęto zasadę jednokierunkowej organizacji ruchu. Układ jezdni obsługujących teren MOP zaprojektowano w sposób zapewniający możliwość powrotu dla każdego typu pojazdów w miejsce funkcjonalnie dla niego przeznaczone. Jezdnie manewrowe zlokalizowane na MOP zaprojektowano zapewniając ruch jednokierunkowy na każdej z nich, o następujących parametrach:

prędkość projektowa V_p	- 30 km/h
szerokość jezdni manewrowych	- od 4,00 m do 7,50 m
szerokość chodników	- min. 2,00 m
kategoria ruchu jezdni manewrowych, parkingów dla samochodów osobowych	- KR3
kategoria ruchu parkingów dla samochodów ciężarowych i autobusów	- KR5
nawierzchnia jezdni manewrowych, parkingów	- bitumiczna
kategoria ruchu stanowisk dla pojazdów przewożących ładunki niebezpieczne, stanowiska do zrzutu nieczystości z autokarów, stanowiska do ważenia pojazdów	- KR5
nawierzchnia stanowisk dla pojazdów przewożących ładunki niebezpieczne,	

stanowiska do zrzutu nieczystości z autokarów, stanowiska do ważenia pojazdów – beton cementowy

11. Ochrona Środowiska

Zestawienie przejść dla zwierząt

Typ obiektu	Informacja o obiekcie	Oznaczenie obiektu	Orient. Kilometraż	Długość [m]*	Parametry minimalny przejścia pod względem ekologicznym w przypadku przejść dolnych i przepustów szer. x wys., w przypadku przejść górnych szer. w najwyższym miejscu [m]
MD/PZDdz	Przejście dla dużych zwierząt zespolone z ciekim Dopływ w Deniskach (Płaska)	OM-5	0+660 Istn DK19_01	26,2	7,5 m szer. x 5 m wys. po obu stronach ciek
MS/PZDdz	Przejście dla dużych zwierząt zespolone z ciekim Dopływ w Deniskach (Płaska)	OM-6	0+488	34,0	7,5 m szer. x 5 m wys. po obu stronach ciek
PZDd	Przejście dolne dla dużych zwierząt	OM-9	1+050	17,4	15x5
MS/PZDdz	Przejście dla dużych zwierząt zespolone z ciekim Orlanka	OM-12	1+533	214,8	17 m szer. x 5 m wys. po obu str. ciek
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-15	2+308	41,6	3,5x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-16	0+781 DG	15,7	2x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-17	0+103 DD 05	15,7	2x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-18	1+082 DG	12,8	2x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-19	0+148DP1587B	24,3	2x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-20	0+173 DD03	14,0	2x1,5
MS/PZDdz	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekim/rowem	OM-23	3+300	17,4	5 m szer. x 5 m wys. po obu stronach ciek
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-26	0+639 DP1589B	16,8	2x1,5
PZM	Przejście suche dla małych zwierząt	OM-29	5+502	37,0	2x2
PZGs	Przejście górne dla średnich zwierząt	OM-30	7+140	46,6	40 m szer.
PZŁ	Przejście dla płazów	OM-31	7+825	33,8	2x2
PZM/PZŁ	Przejście dla płazów i małych zwierząt	OM-34	8+500	35,4	2x2
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-35	9+064	46,4	4,0x1,5
WS/PZŁ	Wiadukt w ciągu S19 przystosowany do migracji płazów	OM-37	9+360	10,2	0,5
PZŁ	Przejście dla płazów	OM-45	12+680	34,2	2x2
PZŁ	Przejście dla płazów	OM-47	0+375 DP1574B	25,7	1,5x1,5
MS/PZDs	Przejście dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Lubka	OM-48	13+345	16,4	4,6 m szer. x 3,5 m wys. po obu str. ciek
PZM	Przejście suche dla małych zwierząt	OM-49	14+035	34,0	2x2
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-51	14+447	50	3,5x1,5
PZGs	Przejście górne dla średnich zwierząt	OM-54	15+950	46,6	szer. 40m
PZM	Przejście suche dla małych zwierząt	OM-55	16+200	31,7	2x2
PZM	Przejście suche dla małych zwierząt	OM-57	17+500	39,5	2x2
PZDs/ PZM/PZŁ	Przejście dolne dla średnich, małych zwierząt i płazów	OM-58	17+950	12,4	10x3,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-59	18+668	36,9	3,5x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-60	0+646 DD20	13,6	2x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-61	0+685 DD21	13,6	2x1,5
PZGs	Przejście górne dla średnich zwierząt	OM-63	19+600	46,6	40
WS/ PZDs/ PZM	Przejście dolne dla średnich i małych zwierząt zespolone z drogą	OM-65	21+338	19,5	3,0 m szer. x 3,5 m wys. po obu stronach drogi
PZM/PZŁ	Przejście dla płazów i małych zwierząt	OM-67	21+850	33,6	2x2
PZGs	Przejście górne dla średnich zwierząt	OM-70	23+200	46,6	szer. 40
MS/PZDs	Przejście dla średnich zwierząt na ciek/rowie Dopływ w Boćkach	OM-74	27+657	29,5	7,7 m szer. x 3,5 m wys. po obu str. ciek
MS/PZDdz	Przejście dolne dla dużych zwierząt zesp. z ciekim Nurzec	OM-81	29+512	82,4	12 m szer. x 5 m wys. po obu str. ciek
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-84	31+169	42,3	3,5x1,5
PZGd	Przejście górne dla dużych zwierząt	OM-86	32+305	56,6	szer. 50
MS/PZDs	Przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim/rowem	OM-88	34+698	21,3	6,1 m szer. x 3,5 m wys. po obu stronach ciek
PZŁ	Przejście dla płazów	OM-89	35+450	33,6	2x2
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-94	36+533	40,5	3,5x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-95	0+372 DD 27	15,6	2x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-96	0+840 DD40	14,4	2x1,5
MS/PZDs	Przejście dolne dla średnich zwierząt zesp. z ciekim Leśna	OM-98	38+052	18,0	5,2 m szer. x 3,5 m wys. po obu str. ciek
MS/PZDs	Przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Pracza	OM-100	40+810	27,4	8 m szer. x 3,5 m wys. po obu stronach ciek
MS/PZDdz	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekim spod Dziadkowic/Leszczka/Dębówka	OM-103	42+307	24	5,6 m szer. x 5 m wys. po obu stronach ciek
PZGd	Przejście górne dla dużych zwierząt	OM-104	44+400	56,6	szer. 50
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-105	45+098	37,5	3,5x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-106	2+461 DD50	12,5	2x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-107	2+437 DD51	12,5	2x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-109	45+762	37,8	3,5x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie	OM-110	0+219 DD52	14,5	2x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie Leśna	OM-111	46+296	41,9	3,5x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie Leśna	OM-113	0+192 na DG	27,4	2x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na ciek/rowie Leśna	OM-114	0+107 DD54	17,6	2x1,5
PZGd	Przejście górne dla dużych zwierząt	OM-115	47+400	56,6	szer. 50
PZŁ	Przejście dla płazów	OM-116	48+200	36,3	2x2
MS/PZDs	Przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Mahomet	OM-121	50+492	23,5	6 m szer. x 3,5 m wys. po obu stronach ciek

Typ obiektu	Informacja o obiekcie	Oznaczenie obiektu	Orient. Kilometraż	Długość (m)*	Parametry minimalny przejścia pod względem ekologicznym w przypadku przejść dolnych i przepustów szer. x wys., w przypadku przejść górnych szer. w najwyższym miejscu (m)
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	OM-125	51+692	48,9	4x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	OM-126	1+118 DD59	13,9	2x1,5
PZŁ	Przejście dla płazów	OM-129	53+100	35,2	2x2
PZGs	Przejście górne dla średnich zwierząt	OM-130	53+600	46,6	szer. 40
MS/PZDs	Przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Kamianka	OM-132	55+650	30,8	8 m szer. x 3,5 m wys. po obu stronach cieku
MD/PZDs	Przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Kamianka	OM-133	0+169 DW	33,2	8 m szer. x 3,5 m wys. po obu stronach cieku
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	OM-136	56+808	44,2	4x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie (Dopływ Kolonia Rogawka)	OM-137	57+421	41,9	3,5x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	OM-139	58+533	36,4	3,5x1,5
MS/PZDs	Przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Dopływ z Annopolu	OM-141	59+414	20,6	5,9 m szer. x 3,5 m wys. po obu stronach cieku
PZŁ	Przejście dla płazów	OM-143	62+276	34,0	2x2
PZGd	Przejście górne dla dużych zwierząt	OM-145	63+902	56,6	szer. 50m
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	OM-147	64+831	38,9	3,5x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	OM-149	0+360 DK19	24,8	2x1,5
MS/PZDs	Przejście dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Kamianka	OM-151	65+739	72,7	8,5 m szer. x 3,5 m wys. po obu stronach cieku
PZŁ	Przejście dla płazów	OM-152	65+934	37,3	2x2
ES/PZDdz	Przejście dla dużych zwierząt estakada na rzece Bug	OM-153	66+501	658	157 x 5 (po obu stronach cieku)
WS/PZDdz	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z drogą	OM-155	67+503	17,4	15x5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	OM-156	68+028	40,1	3,5x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	OM-157	0+267 DD76	13,1	2x1,5
PZM/PZŁ	Przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	OM-158	0+552 DD75	15,4	2x1,5
PZŁ	Przejście dla płazów	OM-159	-0-200.00	14,7	1,5x1,5
PZŁ	Przejście dla płazów	OM-160	0+900	17,1	1,5x1,5
MD/PZDs	Przejście dla średnich zwierząt zespolone z ciekim Biała	OM-167	4+828	43,2	11 m szer. x 3,5 m wys. po obu str. cieku

* - w przypadku obiektów mostowych parametr dotyczy długości konstrukcyjnej (tj. równolegle osi jezdni),

Natomiast w przypadku przepustów parametr dotyczy ich długości

Wybrane formy ochrony przyrody na obszarze badań.

Typ obszaru		Nazwa obszaru
Rezerwat przyrody		Kózki
Obszar chronionego krajobrazu		Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Narwi Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Bugu
NATURA 2000	Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk	Ostoja w Dolinie Górnej Narwi(PLH200010)
		Murawy w Haćkach (PLH200015)
		Ostoja w Dolinie Górnego Nurca(PLH200021)
		Schrony Brzeskiego Rejonu Umocnionego (PLH200014)
		Ostoja Nadbużańska (PLH140011)
	Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków	Dolina Górnej Narwi (PLB200007)
		Dolina Dolnego Bugu (PLB140001)
Park Krajobrazowy		Park Krajobrazowy Podlaski Przełom Bugu
Użytek ekologiczny		Śródlądne bagno w m. Kąty

Planowana inwestycja koliduje z niektórymi obszarami chronionymi w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (w tym obszarów sieci Natura 2000). W kolizji w projektowanym przedsięwzięciu pozostają następujące obszary podlegające ochronie na mocy w/w ustawy:

- Park Krajobrazowy Podlaski Przełom Bugu w orientacyjnym zakresie:
 - od km 66+500 do końca opracowania,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Bugu w zakresie:
 - w km 62+400 - 66+500,
- Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 „Dolina Dolnego Bugu” w orientacyjnym zakresie:
 - w km 62+400 - 63+000 i 65+550 - 67+100,
- Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 „Murawy w Haćkach” w orientacyjnym zakresie:
 - w km 5+175 - 6+800,
- Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 „Ostoja Nadbużańska” w orientacyjnym zakresie:
 - w km 65+550 - 67+100.

Zabezpieczenia akustyczne zaprojektowane w niniejszym opracowaniu wynikają z prognoz ruchu, przyjętych rozwiązań projektowych, obowiązujących przepisów oraz wiedzy technicznej.

Zabezpieczenia akustyczne

Zabezpieczenia akustyczne zaprojektowane w niniejszym opracowaniu wynikają z prognoz ruchu, przyjętych rozwiązań projektowych, obowiązujących przepisów oraz wiedzy technicznej. Ocenia się, że przedstawiony poniżej zakres zabezpieczeń akustycznych jest adekwatny dla betonu asfaltowego jak i betonu cementowego z odkrytym kruszywem o maksymalnym uziarnieniu 8 mm.

Dane dotyczące projektowanych zabezpieczeń akustycznych

Lp.	Rodzaj zabezpieczenia	Wysokość zabezpieczenia [m]	Długość zabezpieczenia [m]	Usytuowania [droga]	Usytuowanie [strona]	Szacunkowy kilometr początku zabezpieczenia
1	ekran akustyczny	2,0	151,0	S19	L	12+850,00
2	ekran akustyczny	2,0	98,0	S19	L	50+140,00
3	ekran akustyczny	4,0	75,0	S19	P	52+820,00
4	ekran akustyczny	2,0	249,0	S19	P	66+950,00
5	ekran akustyczny	2,0	251,0	S19	L	66+960,00
6	ekran akustyczny	2,0	136,5	DW Istn. DK19	L	0+982,00
7	ekran akustyczny	2,5	132,5	DW690	P	0+900,00

Ogrodzenia i bramy wjazdowe

W celu zwiększenia bezpieczeństwa oraz ograniczenia dostępności osób i zwierząt do drogi, zaprojektowano ogrodzenie na całej długości drogi ekspresowej o wysokości 2,50 m, po obu stronach korpusu drogi ekspresowej po zewnętrznych stronach przeciwskarpy rowu, w sposób umożliwiający obsługę przyległego terenu.

Zamykane bramy wjazdowe zlokalizowano w miejscach występowania:

- 1) wjazdów awaryjnych dla służb ratowniczych na drogę ekspresową;
- 2) dojazdu do obsługi urządzeń infrastruktury drogi ekspresowej;
- 3) dojazdów zewnętrznych do MOP.

W miejscach lokalizacji urządzeń ITS (telematyki drogowej) zaprojektowano furtki w ogrodzeniach, które będą umożliwiały sprawny i bezpieczny dostęp oraz serwis urządzeń zamontowanych w ramach SZR.

Ogrodzenie należy szczelnie połączyć z krawędziami przyczółków lub czołem przepustu, lub poprowadzić powyżej czoła przepustu. Ogrodzenie zaprojektowano z siatki o zmiennej wielkości oczek, zmniejszających się ku dołowi oraz wkopane pod powierzchnię ziemi na głębokość co najmniej 30 cm. W przypadku, gdy linia ogrodzenia przecina drogi wewnętrzne dochodzące do drogi ekspresowej, zaprojektowano zamykane furtki techniczne, wyposażone w samozamykacze.

W celu nakierowania zwierząt do przejść dla ssaków oraz przepustów dla płazów zastosowano ogrodzenia ochronno – naprowadzające z siatki stalowej o średnicy oczek < 0,5 cm o wysokości 0,5 m nad powierzchnią gruntu z przewieszka odchylną w kierunku "na zewnątrz" drogi oraz wkopane na głębokość 0,3 m. Ogrodzenia ochronno - naprowadzające łączą się w sposób szczelny z innymi elementami stanowiącymi kontynuację ogrodzenia (czoło dolnych przejść, ogrodzenie na najściach górnych przejść, czoło przepustu) tak, aby wykluczyć możliwość przedostania się zwierząt na drogę, ze szczególnym uwzględnieniem przekraczania otwartych rowów.

W celu ochrony nietoperzy będących przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Schrony Brzeskiego Rejonu Umocnionego na wysokości kompleksu leśnego stanowiącego potencjalne miejsca migracji chiropterofauny zastosowano siatki ochronne o wysokości 4,0 m w postaci plecionki z pasków z tworzywa sztucznego o szerokości co najmniej 2,0 cm i wymiarze oczek 5,0x5,0 cm.

Dane dotyczące projektowanych zabezpieczeń dot. ochrony nietoperzy

Lp.	Wysokość zabezpieczenia [m]	Długość zabezpieczenia [m]	Usytuowania [droga]	Usytuowanie [strona]	Szacunkowy kilometrąz początku zabezpieczenia
1	4,0	1155,0	S19	P	62+725
2	4,0	960,0	S19	P	63+914
3	4,0	1059,0	S19	L	62+945
4	4,0	966,0	S19	L	63+914

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach została wydana 29.01.2020 r. (wniosek złożono dnia 04.01.2019).

12. Prognozy ruchu

Prognozy 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. Zabłudów - w. Bielsk Podlaski Północ (S19)	12 900	11,57	14 800	13,68	16 000	13,77	18 600	13,49	20 300	13,56	22 500	13,41	25 100	13,86
w. Bielsk Podlaski Północ - w. Bielsk Podlaski Zachód (S19)	7 000	18,90	9 100	20,08	10 500	19,29	12 700	18,10	14 000	18,18	15 500	17,93	17 400	18,48
w. Bielsk Podlaski Zachód - w. Boćki (S19)	8 900	16,42	12 300	16,55	13 500	16,61	15 800	15,95	17 200	16,05	19 000	15,92	21 400	16,36
w. Boćki - w. Dziadkowie (S19)	7 600	18,39	10 900	18,07	12 000	18,14	14 100	17,28	15 400	17,38	17 100	17,20	19 300	17,64
w. Dziadkowie - w. Wiercień (S19)	7 600	18,39	10 900	18,07	12 000	18,14	14 100	17,28	15 400	17,38	17 100	17,20	19 300	17,64
w. Wiercień - w. Siemiatycze Północ (S19)	7 600	18,39	10 900	18,07	12 000	18,14	14 100	17,28	15 400	17,38	17 100	17,20	19 300	17,64
w. Siemiatycze Północ - w. Siemiatycze Południe (S19)	8 000	19,37	12 100	18,08	13 400	18,15	15 500	17,31	16 900	17,45	18 700	17,44	21 300	17,66
w. Siemiatycze Południe - Chlebczyn (S19)	8 200	17,18	16 700	12,79	18 500	12,82	20 900	12,52	22 800	12,65	24 900	12,80	28 000	13,17
w. Bielsk Podlaski Północ - DK19 (łącznie)	5 900	2,99	5 700	3,40	5 500	3,29	5 800	3,39	6 300	3,37	7 000	3,32	7 700	3,41
DK66 - w. Bielsk Podlaski Zachód (łącznie)	600	7,91	700	7,01	900	10,74	1 000	10,57	1 100	10,48	1 100	10,38	1 200	9,87
w. Bielsk Podlaski Zachód - DK19 (łącznie)	6 600	9,55	8 400	8,73	9 800	8,61	10 800	8,55	11 800	8,54	12 600	8,57	13 400	8,55
DK19 - DK66 (łącznie)	4 700	5,97	6 100	5,20	8 500	4,65	9 500	4,90	10 500	4,80	11 300	4,77	11 900	6,21

Prognozowane poziomy swobody ruchu

Prognozowany PSR na analizowanym odcinku wariant III – Odcinek:	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055
w. Zabłudów - w. Bielsk Podlaski Północ (S19)	A	A	A	A	A	A	B
w. Bielsk Podlaski Północ - w. Bielsk Podlaski Zachód (S19)	A	A	A	A	A	A	A
w. Bielsk Podlaski Zachód - w. Boćki (S19)	A	A	A	A	A	A	A
w. Boćki - w. Dziadkowie (S19)	A	A	A	A	A	A	A
w. Dziadkowie - w. Wiercień (S19)	A	A	A	A	A	A	A
w. Wiercień - w. Siemiatycze Północ (S19)	A	A	A	A	A	A	A
w. Siemiatycze Północ - w. Siemiatycze Południe (S19)	A	A	A	A	A	A	A
w. Siemiatycze Południe - Chlebczyn (S19)	A	A	A	A	A	B	B
w. Bielsk Podlaski Północ - DK19 (łącznie)	C	B	B	B	C	C	C

DK66 - w. Bielsk Podlaski Zachód (łącznie)	A	A	A	A	A	A	A
w. Bielsk Podlaski Zachód - DK19 (łącznie)	C	C	D	D	D	D	D
DK19 - DK66 (łącznie)	B	C	C	C	D	D	D

Wyniki GPR 2015:

Odcinek	SO	SD	SC	SCP	A	SUMA
Ploski – Bielsk Podl.	5589	577	212	1065	98	7589
Bielsk Podl. /przejście 1/	11746	857	335	1241	62	14354
Bielsk Podl. /przejście 2/	13349	1027	324	1381	117	16343
Bielsk Podl. - Boćki	4160	377	164	1058	38	5835
Boćki - Siemiatycze	2914	386	200	1017	32	4572
Siemiatycze /przejście 1/	5517	545	222	1135	59	7528
Siemiatycze /przejście 2/	6886	649	266	1265	60	9210
Siemiatycze - Sarnaki	3739	651	200	1342	30	6034

Liczba przejazdów osi równoważnych w okresie obliczeniowym (lata 2025-2055) na pas ruchu wynosi:

Dla S19

- N100 - 23 374 856 osi

- N115 - 13 364 648 osi

Dla DK66

- N100 - 5 027 784 osi

- N115 - 2 874 642 osi

13. Koszty

Wariantowanie:

Lp.	WYSZCZEGÓLNIENIE ELEMENTÓW	Koszty [PLN]							
		NETTO	BRUTTO	NETTO	BRUTTO	NETTO	BRUTTO	NETTO	BRUTTO
		Wariant 1				Wariant 2			
		wariant W.1.1		wariant W.1.2		wariant W.2.1		wariant W.2.2	
1	2	3.1	3.2	4.1	4.2	5.1	5.2	6.1	6.2
I	PRACE PRZYGOTOWAWCZE								
I.1	Dokumentacja projektowa (STES, KP)	6 622 683,41	8 146 777,69	6 622 683,41	8 146 777,69	6 622 683,41	8 146 777,69	6 622 683,41	8 146 777,69
I.2	Dysponowanie nieruchomościami	267 362 402,00	267 362 402,00	267 362 402,00	267 362 402,00	267 189 755,00	267 189 755,00	267 189 755,00	267 189 755,00
I.2.1	Wykup gruntów	267 362 402,00	267 362 402,00	267 362 402,00	267 362 402,00	267 189 755,00	267 189 755,00	267 189 755,00	267 189 755,00
I.2.2	Wykup budynków (ujęto w poz. I.2.1)	-	-	-	-	-	-	-	-
I.2.3	Odszkodowania za czasowe zajęcie terenu (ujęto w poz. I.2.1)	-	-	-	-	-	-	-	-
I.3	Ratownicze prace archeologiczne	1 618 181,62	1 867 363,27	1 618 181,62	1 867 363,27	1 618 181,62	1 867 363,27	1 618 181,62	1 867 363,27
II	KOSZTY ROBÓT I NADZORU								
II.1	ROBOTY BUDOWLANO-MONTAŻOWE	1 934 368 090,71	2 379 272 781,68	2 062 619 216,44	2 637 021 634,99	1 943 384 470,64	2 390 362 898,88	2 072 349 461,54	2 648 989 837,69
II.1.1	Wymagania ogólne	102 978 078,34	126 663 036,36	111 492 930,56	137 136 304,59	105 047 809,22	129 208 805,34	112 018 889,81	137 783 234,47
II.1.1.1	Koszty Ogólne Wykonawcy (do 6% poz. II.1.3)	102 978 078,34	126 663 036,36	111 492 930,56	137 136 304,59	105 047 809,22	129 208 805,34	112 018 889,81	137 783 234,47
II.1.2	Dokumenty Wykonawcy	87 209 048,21	107 267 129,30	92 910 775,47	114 280 253,83	87 539 841,02	107 674 004,45	93 349 074,84	114 819 362,05
II.1.2.1	Dokumentacja projektowa (5% poz. II.1.3)	87 209 048,21	107 267 129,30	92 910 775,47	114 280 253,83	87 539 841,02	107 674 004,45	93 349 074,84	114 819 362,05

II.1.3	Roboty	1 744 180 964,16	2 145 342 585,92	1 858 215 509,41	2 285 605 076,57	1 750 796 820,40	2 153 480 089,09	1 866 981 496,89	2 296 387 241,17
II.1.3.1	Część drogowa	918 774 834,21	1 130 093 046,08	918 774 834,21	1 130 093 046,08	915 503 278,89	1 126 069 033,03	915 503 278,89	1 126 069 033,03
II.1.3.2	Branża energetyczna	52 714 806,41	64 839 211,88	52 714 806,41	64 839 211,88	52 157 131,34	64 153 271,55	52 157 131,34	64 153 271,55
II.1.3.3	Branża mostowa	403 384 140,38	496 162 492,67	480 907 531,15	591 516 263,31	412 958 447,00	507 938 889,81	491 413 195,02	604 438 229,87
II.1.3.4	Branża geotechniczna	90 228 513,52	110 981 071,63	126 739 668,00	155 889 791,64	92 001 890,43	113 162 325,23	129 731 818,90	159 570 137,25
II.1.3.5	Branża sanitarne	64 713 399,86	79 597 481,83	64 713 399,86	79 597 481,83	64 391 597,29	79 201 664,67	64 391 597,29	79 201 664,67
II.1.3.6	Branża melioracyjna	154 812 695,55	190 419 615,53	154 812 695,55	190 419 615,53	153 927 843,10	189 331 247,01	153 927 843,10	189 331 247,01
II.1.3.7	Branża teletechniczna	26 686 242,16	32 824 077,86	26 686 242,16	32 824 077,86	26 958 189,27	33 158 572,80	26 958 189,27	33 158 572,80
II.1.3.8	Branża zieleni	9 017 792,07	11 091 884,25	9 017 792,07	11 091 884,25	9 049 903,08	11 131 380,79	9 049 903,08	11 131 380,79
II.1.3.9	Architektura MOP i OD	23 848 540,00	29 333 704,20	23 848 540,00	29 333 704,20	23 848 540,00	29 333 704,20	23 848 540,00	29 333 704,20
II.2	NADZORY	58 031 042,72	71 378 182,55	61 878 576,46	76 110 649,05	58 301 534,12	71 710 886,97	62 170 483,85	76 469 695,14
II.2.1	Nadzór inwestorski (3% poz. II.1)	58 031 042,72	71 378 182,55	61 878 576,46	76 110 649,05	58 301 534,12	71 710 886,97	62 170 483,85	76 469 695,14
II.3	KOSZTY OKOŁOKONTRAKTOWE	17 441 808,64	21 453 425,86	18 582 155,09	22 856 050,76	17 507 968,20	21 534 800,89	18 669 814,97	22 963 872,41
II.3.1	Koszty okołokontraktowe (1 % poz. II.1.3)	17 441 808,64	21 453 425,86	18 582 155,09	22 856 050,76	17 507 968,20	21 534 800,89	18 669 814,97	22 963 872,41
KOSZTY RAZEM NETTO		2 275 334 110,00	2 408 573 113,92	2 284 524 492,89	2 418 520 280,29				
VAT		484 136 792,85	494 780 763,74	466 286 989,71	497 106 020,81				
KOSZTY RAZEM BRUTTO		2 739 469 902,85	2 903 353 877,66	2 750 811 482,60	2 915 626 301,10				

Koszty robót budowlanych grupy III brutto za 1km dla wariantu 1.1 wynoszą 34 632 791 zł :

Syntetyczne zestawienie wskaźników efektywności ekonomicznej prezentuje poniższa tabela:

Wskaźnik	Wartość			
	W1.1	W1.2	W2.1	W2.2
Ekonomiczna bieżąca wartość netto inwestycji (ENPV)	9 565 608 300,98	9 433 590 747,42	9 559 825 829,91	9 425 384 712,62
Ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu inwestycji (EIRR)	18,60%	17,95%	18,57%	17,91%
Ekonomiczny wskaźnik z inwestycji korzyści/straty (BCR)	5,26	4,97	5,24	4,95

Ekonomiczna wartość bieżąca netto (ENPV), przy stopie dyskonta 5%, ukształtowała się na poziomie 9 565 608 300,98 zł dla wariantu W1.1, na poziomie 9 433 590 747,42 zł dla W1.2, 9 559 825 829,91 zł dla W2.1 oraz 9 425 384 712,62 zł dla W2.2. Reasumując, na podstawie dokonanych obliczeń można stwierdzić, iż w każdym z wariantów inwestycja jest opłacalna z ekonomicznego punktu widzenia, co oznacza, iż zdyskontowane korzyści przewyższają zdyskontowane koszty. Wyższą opłacalność generuje wariant W1.1 realizacji inwestycji, co oznacza iż wygeneruje większe korzyści aniżeli realizacja inwestycji w pozostałych wariantach.

Wskaźnik EIRR został obliczony na poziomie 18,6% w wariantcie W1.1, 17,95% w wariantcie W1.2, 18,57% w wariantcie W2.1 oraz 17,91% w wariantcie W2.2, jest zatem wielkością przewyższającą stopę dyskonta na poziomie 5%, osiągnięcie której gwarantuje opłacalność ekonomiczną inwestycji. Realizacja inwestycji w W1.1 gwarantuje wyższą opłacalność inwestycji, co oznacza iż wygeneruje większe korzyści aniżeli realizacja inwestycji w pozostałych wariantach.

Na podstawie przeprowadzonej analizy można stwierdzić, iż dla tego projektu wskaźnik B/C wynosi kolejno w wariantach 5,26 dla W1.1 i 4,97 dla W1.2, 5,24 dla W2.1, 4,95 dla W2.2. Wartość wskaźnika potwierdza zasadność realizacji projektu w wariantcie W1.1, co oznacza iż wygeneruje większe korzyści aniżeli realizacja inwestycji w pozostałych wariantach.

Na podstawie przeprowadzonej analizy rekomenduje się realizację inwestycji budowy drogi krajowej nr S19 na odcinku Płoski – Chlebczyn długości ok. 68,7 km, wraz z budową odcinka drogi krajowej nr 66 długości ok. 5,95 km na obwodnicy Bielska Podlaskiego w wariantcie W1.1, gdyż odzwierciedla on najkorzystniejszą relację nakładów do efektów.

14. BRD

Dokumentacja (STEŚ-R) poddana została audytowi BRD:

Audyt BRD z dnia 07.07.2017 r., stanowisko Zarządcy Drogi z dnia 28.07.2017 r., w etapie I

Audyt BRD z dnia 10.07.2019 r., stanowisko Zarządcy Drogi z dnia 25.07.2019 r., w etapie II

15. Analiza wielokryterialna

Celem opracowania jest podsumowanie oraz wskazanie optymalnego wariantu rozwiązań odcinka drogi ekspresowej S19 wraz z obwodnicą Bielska Podlaskiego w ciągu projektowanej drogi krajowej DK66 oraz budową infrastruktury towarzyszącej. Najważniejszym zagadnieniem dla oceny proponowanych wariantów technicznych jest dokonanie wyboru kryteriów porównawczych dla zbadania i oceny alternatywnych względem siebie rozwiązań.

W celu dokonania oceny wariantów technicznych wybrano metodykę pozwalającą na zastosowanie wskaźników, odnoszących się do precyzyjnie zdefiniowanych ocenianych elementów, które można opisać za pomocą ściśle określonej wartości liczbowej. Wskazana metodyka pozwala na wyodrębnienie pozornie małych różnic pomiędzy poszczególnymi wariantami technicznymi drogi i dokonanie ich oceny w ujęciu ocenianych elementów, przy uwzględnieniu wag poszczególnych kryteriów różnicujących analizowane warianty.

W ramach analizy wielokryterialnej szczegółowo przedstawionej w T.1.3 ocena wariantów technicznych została przeprowadzona przy użyciu normowania cech diagnostycznych w oparciu o formułę przekształcenia ilorazowego, gdzie za miarę zróżnicowania cech przyjęto wartość maksymalną zmiennej. Wszystkie warianty rozpatrywane zostały na tym samym poziomie szczegółowości.

Zgodnie z zasadą wyżej opisanej metodyki w ramach oceny wyodrębniono kryteria których skutki mają charakter pośredni lub bezpośredni w odniesieniu do wybranych elementów technicznych poszczególnych wariantów trasy.

Na podstawie przyjętej metodologii obliczeń i dla przyjętych wartości wskaźników przedstawionych powyżej otrzymano następujące wyniki końcowe oceny wariantów – wartość najniższa oceny ogólnej wariantu jest oceną najkorzystniejszą.

Lp.	Kryterium	Ocena wariantu, Ow			
		W1.1	W1.2	W2.1	W2.2
1	Całkowity koszt inwestycji	4,688	4,978	4,705	5,000
2	Koszt utrzymania	3,000	3,000	3,000	3,000
3	Koszt użytkowników i środowiska	3,000	3,000	3,000	3,000
4	Długość projektowanych dróg	3,975	3,975	4,000	4,000
5	Kolizje trasy z istniejącym uzbrojeniem	1,992	1,992	2,000	2,000
6	Powierzchnia obiektów mostowych	3,902	3,902	4,000	4,000
7	Powierzchnia utraty powierzchni leśnych i zadrzewionych ogółem	5,000	5,000	4,987	4,987
8	Kolizje z obiektami o szczególnym znaczeniu kulturowym (w tym kapliczki i pomniki)	0,923	0,923	1,000	1,000
9	Zajętość terenu pod inwestycję	3,000	3,000	2,998	2,998
SUMA		29,480	29,770	29,690	29,985
OCENA OGÓLNA WARIANTÓW, O		0,9827	0,9923	0,9897	0,9995

Ogólna ocena w ramach analizy wielokryterialnej wariantów wykazała, że najkorzystniej wypada wariant **W1.1**.

Za najkorzystniejszą oceną wariantu **W1.1** przemawiają:

- najmniejszy całkowity koszt inwestycji,
- mniejsza niż w wariantcie 2 (wariant alternatywny węzłów) powierzchnia obiektów mostowych,
- mniejsza niż w wariantcie 2 (wariant alternatywny węzłów) długość projektowanych dróg, przy minimalnie większej, o 0,56 ha zajętości terenu, oraz minimalnie większej, o 0,64 ha utracie powierzchni leśnych i zadrzewionych,

16. Inne

16.1.1. Obwód drogowy

Zaprojektowano dwa Obwody Drogowe w obrębie węzłów „Bielsk Podlaski Zachód” oraz „Siemiatycze Południe”.

Zagospodarowanie OD zostało podzielone na następujące strefy:

1. Strefa zarządzania,
2. Strefa techniczna.
3. Strefa magazynowania.

Zaprojektowanie rozwiązania komunikacyjne na OD zapewniają swobodną komunikację wewnętrzną oraz swobodny dostęp do wszystkich urządzeń zlokalizowanych na OD. Cały teren OD jest ogrodzony, dostęp do terenu tylko poprzez bramę i furtkę zlokalizowaną na wjeździe na teren OD.

Projektowane zagospodarowanie OD dla wszystkich wariantów trasy obejmuje:

- 1) budynek biurowo – socjalny (zarządzania OD) wraz z portiernią,
- 2) budynek warsztatowo – garażowy wraz z myjką ręczną,
- 3) parking dla pracowników i klientów OD, 14 miejsc, o nawierzchni bitumicznej
- 4) parking dla samochodów utrzymaniwych, 4 miejsca, o nawierzchni bitumicznej
- 5) magazyn na sól wraz z wytwornicą roztworów chlorku sodu i chlorku wapnia/magnezu i magazynem sorbentów oraz systemem pomp umożliwiającym tankowanie 2 solanek jednocześnie,
- 6) wiata na sprzęt,
- 7) boksy na wolny skład materiałów w ilości 10 szt.
- 8) zbiornik przeciwpożarowy wraz ze stanowiskiem do czerpania wody,
- 9) miejsce na odpady,
- 10) stacja trafo i generator prądu,
- 11) zbiornik na gaz płynny,
- 12) ujęcie wód podziemnych,
- 13) przenośną stację paliw, punkt ładowania samochodów,
- 14) maszt antenowy CB,
- 15) małą stację pogodową,
- 16) oczyszczalnię ścieków bytowo – gospodarczych,
- 17) oczyszczalnię ścieków przemysłowych,

Jezdnie manewrowe zlokalizowane na OD zaprojektowano zapewniając ruch dwukierunkowy na każdej z nich, o następujących parametrach:

prędkość projektowa Vp	-30 km/h
szerokość jezdni manewrowych	- od 4,00 m do 7,50 m
kategoria ruchu	- KR3
obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś

16.1.2. Wyburzenia.

Dokumentacja przewiduje wyburzenia budynków mieszkalnych szt. 3, budynków gospodarczych szt. 13, budynków innych szt. 56.

16.2. W trakcie posiedzenia ZOPI/KOPI przez obecne osoby zostały zgłoszone następujące pytania i zagadnienia:

16.2.1. W GDDKiA Oddziale w Białymstoku:

16.2.1.1.- Nie zaproponowana została wariantowość dla odcinka DK66 (południowa obwodnica Bielska Podlaskiego w rejonie Studziwód).

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Wariantowość rozpatrywana była na poprzednim etapie dokumentacji (Etap I STEŚ-R), na obecnym etapie (Etap II STEŚ-R) rozpatrujemy tylko doszczegółowienie wariantu wskazanego w poprzednim etapie, nie rozpatrujemy obecnie etapu poprzedniego (to nie jest moment by rozpatrywać tą sprawę). Warianty z poprzedniego etapu pokazane są w dokumentacji złożonej w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku (RDOŚ B-stok) wraz z wnioskiem o wydanie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia (DŚU).

16.2.1.2.- Inwentaryzacja przyrodnicza nie wykazała wielu okazów chronionych, wniosek o ponowną (przeprowadzoną jeszcze raz) roczną inwentaryzację przyrodniczą dla DK66.

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Inwentaryzacja przeprowadzona była przez TRAKT z wykorzystaniem aktualnej wiedzy a jej ocena, czy przeprowadzana została prawidłowo dokonana zostanie przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Białymstoku (RDOŚ B-stok) w procedowanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i tam można złożyć wniosek w tej sprawie.

16.2.1.3.- Odwierty geologiczne dla DK66 nie wykonane zostały w miejscach gdzie powinny być (sprawa jest w sądzie administracyjnym), czy będzie nowy przetarg na geologię ?

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Wykonawca dokumentacji poinformował, że odwierty pod DK66 zostały wykonane zgodnie z Projektem Robót Geologicznych. Przypadek jednego odwiertu, który rzekomo został wykonany na niewłaściwej działce został przez Wykonawcę wyjaśniony. Z przeprowadzonych pomiarów geodezyjnych wynika, że odwiert został wykonany na działce zgłoszonej w Projekcie Robót Geologicznych. Badania geologiczne pod DK66 zostały zakończone – zgodnie z procedurami została wydana przez Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego decyzja zatwierdzająca Dokumentację geologiczno-inżynierską. GDDKiA – przyjrzymy się tej sprawie.

16.2.1.4.- Są nieprawidłowości w gospodarce wodno-prawnej na DK66 (pola wręcz będą zalewane).

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – zostanie to przeanalizowane.

16.2.1.5.- Jaka będzie prędkość na obwodnicy (DK66) ?

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Na tym odcinku (południowa obwodnica Bielska Podlaskiego w ciągu DK66) dokumentacja przewiduje prędkość projektową 80 km/h.

16.2.1.6.- Czy na południowej obwodnicy Bielska Podlaskiego (DK66) będą zastosowane ekrany akustyczne?

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Na tym etapie ekrany akustyczne zaprojektowano w miejscach, które wynikały z symulacji i analizy komputerowej. W pobliżu Studziwód w/w analiza nie wykazała konieczności ich stosowania. Kwestia ochrony akustycznej będzie ponownie rozpatrywana na następnym etapie projektu budowlanego. Lokalizacje ekranów akustycznych zostaną określone w sposób jednoznaczny i ostateczny na etapie wykonywania analizy porealizacyjnej.

16.2.1.7.- Gdzie możemy złożyć wniosek o wyłączenie DK66 z procedury DŚU ? Z sali wnioskowano o wyłączenie południowej obwodnicy Bielska Podlaskiego DK66 z procedowania inwestycji.

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Taki wniosek złożyć można do RDOŚ-B-stok, dotyczy to także wyłączenia odcinka z procedowania.

16.2.1.8.- Kto jest decyzyjny o wyłączeniu z procedowania odcinka DK66 ?

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Na tym etapie decyzyjny jest RDOŚ-B-stok. Wniosek do RDOŚ B-stok o wydanie decyzji DŚU złożony został w całości dla drogi ekspresowej S19 Ploski-Chlebczyn wraz z odcinkiem drogi krajowej DK66 na południowej obwodnicy Bielska Podlaskiego.

16.2.1.9.- Czy brane jest pod uwagę wyłączenie DK66 z inwestycji do momentu usunięcia kontrowersji co do tego odcinka ? Przewidywane protesty opóźnią inwestycję. W interesie miasta Bielsk Podlaski jest powstanie obwodnicy i drogi S19, kontrowersje wzbudza odcinek południowy DK66.

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Na tym etapie decyzyjny jest RDOŚ-B-stok. Wniosek o DŚU procedowany jest dla całego przedsięwzięcia.

16.2.1.10.- Zwrócono uwagę, że Studziwody są jednym z głównych centrów życia kulturalnego mniejszości białoruskiej w Polsce, pogwałcono prawa mniejszości narodowych do ochrony swojej kultury i tożsamości. Według opinii jednego z uczestników posiedzenia (ZOPI/KOPI) już w roku 2016 podczas spotkania konsultacyjnego w Bielsku Podlaskim zwracał uwagę, że mapy użyte do projektowania są z lat 70-tych i nie odzwierciedlają topografii aktualnego terenu, brak obecnie istniejącej zabudowy, co wprowadza w błąd ludzi. Ponowiono wniosek o wyłączenie z procedowania DK66 na tym etapie.

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – dziękujemy za zgłoszenie odniesiemy się do tego. Mają Państwo na tym etapie prawo do złożenia odwołania do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

16.2.1.11.- Prosimy o dostęp do pól w okolicy wsi Augustowo (w tej chwili dojazd odbywa się po granicy Bielska Podlaskiego, gdzie nie ma formalnej drogi. Od strony Bielska Podlaskiego nie ma dojazdu. To, że my tędy jeździmy nie znaczy, że tam jest droga.

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Dojazdy do działek uwzględniano jedynie do tych, które w stanie istniejącym posiadały dostęp do drogi publicznej. Prosimy w tej sprawie o kontakt Państwa z GDDKiA Oddziałem w Białymstoku, który się odniesie do tej sprawy.

16.2.1.12.- Połączenie miasta Bielsk Podlaski z węzłem Bielsk Podlaski Północ w aktualnej wersji (rondo oddalone od miasta) wydłuża dojazd mieszkańcom w kierunku Białegostoku.

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – O zmianie lokalizacji ronda zadecydowały względy bezpieczeństwa ruchu drogowego (na etapie Audytu BRD). Długość dojazdu z Bielska Podlaskiego do Białegostoku praktycznie się nie zmieniła a dojazd jedynie na części nie będzie odbywać się po S19 a po istniejącej DK19.

16.2.1.13.- W imieniu działkowców z Siemiatycz poproszono o lekką korektę S19 w rejonie ogrodów działkowych, o ile jest to możliwe.

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Dokumentacja w maksymalnym możliwym stopniu zachowuje jak najwięcej ogrodów działkowych.

16.2.1.14.- Dlaczego uczestnicy ruchu regionalnego (po DW) nie mają możliwości skomunikowania się z drogą ekspresową i dotarcia do węzła (np. DW659 a węzeł Bielsk Podlaski Zachód). Należy łączyć drogi regionalne (DW) z korytarzem S19. Nie można deprecjonować roli dróg regionalnych (DW) i w jak najkrótszą drogą łączyć je z węzłami S19. W tym kontekście sugerowano np. aby połączyć DW659 (bez powiązania z S19) z sąsiednim układem komunikacyjnym, z którym powiązany jest węzeł Bielsk Podlaski Zachód. Dotychczas są złe doświadczenia między skomunikowaniem projektowanej sieci dróg ekspresowych z regionalnym układem komunikacyjnym.

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Rozbudowa sieci dróg wojewódzkich (DW) należy do samorządu województwa. Przy projektowaniu dróg ekspresowych (S) często przecinane są ciągi komunikacyjne, dla których nie jest możliwa dostępność komunikacyjna bezpośrednio do dróg klasy S z uwagi na niezachowaną odległość do sąsiednich węzłów. W takich przypadkach z zasady ciągłość tych połączeń komunikacyjnych powinna być zachowana. Staramy się „nie zrywać” połączeń dróg lokalnych (co innego utrzymanie ich ciągłości

a co innego rozbudowa tego typu dróg do jakiego to obowiązku GDDKiA nie jest zobowiązana). Wymieniona droga w okolicy Bielska Podlaskiego, o której mowa była drogą powiatową klasy L i stosunkowo niedawno (w 2017 roku) stała się drogą wojewódzką DW659 o stosunkowo niewielkim ruchu. GDDKiA Oddział w Białymstoku swego czasu w trakcie opracowywania odcinka S19 Płoski-Chlebczyn występował do Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich (PZDW) w Białymstoku w celu uzgodnienia parametrów tej drogi, gdzie PZDW zadeklarował wówczas nie podnoszenie parametrów tej drogi. Ewentualne połączenia dróg wojewódzkich z drogami krajowymi są odrębnym problemem do uzgodnienia między zarządcami tych dróg.

16.2.2. W GDDKiA Centrali w Warszawie:

16.2.2.1.- Czy inwestycja S19 będzie realizowana według nowych przepisów Warunków Technicznych?

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Aktualny etap (STeś-R odcinek Płoski-Chlebczyn, umowa z 07.03.2016) zaprojektowany został na podstawie „starych” warunków technicznych. Następny etap projektu budowlanego (PB) zaprojektowany zostanie według „nowych” warunków technicznych (Dz.U. z 2019 r., poz. 1643 – wejście w życie nastąpiło 2019.09.13).

16.2.2.2.- Prosimy o wyjaśnienie dlaczego obiekt w okolicy Turna Mała jest obok istniejącej drogi z zastosowaniem dwóch łuków ?

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Uzasadnieniem jest, że zastosowane rozwiązania pozwalają na utrzymanie istniejącego ruchu na drodze w ciągu której realizowany będzie obiekt.

16.2.2.3.- Czy przy odprowadzeniu wód opadowych wykorzystuje się naturalne ciek, bo zastosowano dużą ilość zbiorników ?

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Do odprowadzenia wody wykorzystuje się wszystkie naturalne ciek. Przed odprowadzeniem tych wód do odbiorników woda retencjonowana jest w zbiornikach.

16.2.2.4.- Czy można wyjaśnić w jaki sposób wygląda zrzut wody do odbiorników ?

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Projektowane zbiorniki są w pewnej odległości od odbiornika i woda odprowadzana jest poprzez kanały ze względu, że często w tych lokalizacjach w pobliżu znajdują się przejścia dla zwierząt (obiekty zintegrowane nad ciek plus przejście dla zwierząt – WSPZ, MS/PZ).

16.2.2.5.- Czy zbiorniki zaprojektowane w opracowaniu są w większości odpływowe ?

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Tak.

16.2.2.6.- Prosimy aby zapewnić prawidłowe i bezpieczne możliwości utrzymywania drogi ekspresowej przez służby utrzymaniowe. Zdarza się, że ich obsługa ma być realizowana nie przez drogi technologiczne a jezdnie dodatkowe. Często są one odsunięte od jezdni drogi ekspresowej i oddzielone ogrodzeniem co uniemożliwia pracę służb utrzymaniowych.

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Proszę o następne pytania odniesiemy się do tego.

16.2.2.7.- Jaki procent gruntów nadaje się do wbudowania ?

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Około 85% ale Wykonawcy robót są w stanie prawie każdy rodzaj gruntu zastabilizować.

16.2.2.7.- Jaki jest koszt pasów technologicznych ?

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – ok. 20mln.

16.2.2.8.- Czy analizowana była lokalizacja Obwodów Utrzymania Drogi (OD) w bezpośrednim „sąsiedztwie” węzłów ?

Odpowiedź GDDKiA/Projektanta – Tak. Ze względów na zapisy Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU) OD-y nie „mieszczą” się wewnątrz węzłów, stąd OD zaprojektowano w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów.

16.2.2.9.- Projektant poinformował, że zgodnie z zapisami KOPI projektowany odcinek S19 nie wymaga wystąpień o odstępstwa od warunków technicznych co powoduje, że obiekty nad koleją (PKP linia 32) mają znaczne rozpiętości. Zdaniem Projektanta obiekty nad koleją mogą mieć dużo mniejsze rozpiętości (mniejsze koszty) wymaga to jednak uzyskania odstępstwa od warunków technicznych, które jest na tyle proste, że stosunkowo łatwo je uzyskać (dokumentacja zawiera wariantowanie kosztowe obiektów nad koleją z przyjęciem ich skrócenia na podstawie możliwego do uzyskania odstępstwa od warunków technicznych).

Odpowiedź GDDKiA– odniesiemy się do tego.

16.2.2.10.- Jakiej są koszt odcinka S19 Ploski-Chlebczyn ?

Odpowiedź GDDKiA O/BI – ok. 2,6 mld zł - nie przekracza to kosztów uwzględnianych w Programie Budowy Dróg Krajowych (PBDK).

16.2.2.11.- Czy na obiekt na Bugu są wszystkie badania geologiczne i hydrologiczne?

Odpowiedź Projektanta – Tak, łącznie z geologią w nurcie rzeki.

16.2.2.12.- Jakiej są różnice między uwarunkowaniami środowiskowymi a hydrologicznymi w przypadku tego obiektu ?

Odpowiedź Projektanta – Dla obiektu przyjęto trójkrotność szerokości cieku plus starorzeczka. Ze względów hydrologicznych wymagana długość obiektu to ok. 458m.

16.2.2.13.- Czy na jakimkolwiek obiekcie mamy poszerzenia ze względu na widoczność?

Odpowiedź Projektanta – Nie.

Około godziny 11⁰⁰ rozległy się syreny alarmu przeciwpożarowego, a komunikat nakazywał niezwłoczne opuszczanie budynku. Prowadzący posiedzenie ZOPI/KOPI poinformował, że w tym momencie posiedzenie zostało zakończone i poprosił o opuszczenie budynku.

16.2.3. Odniesienie się GDDKiA do uwag, wniosków, jakie wynikły ze strony osób zaproszonych na ZOPI/KOPI:

Ad. Punktu 16.2.1.3. – Jeżeli sprawa jest w sądzie administracyjnym jak mówiła jedna z osób zaproszonych na ZOPI/KOPI to w/w sąd rozstrzygnie sprawę zgodnie ze swoją właściwością.

Ad. Punktu 16.2.1.4. – Dla rozpatrywanej dokumentacji Etapu II STEŚ-R GDDKiA nie może potwierdzić nieprawidłowości w gospodarce wodno-prawnej. W następnym etapie dokumentacji jakim będzie projekt budowlany Wykonawca (w systemie projektuj i buduj) będzie miał obowiązek uzyskania stosownych decyzji wodno-prawnych.

Ad. Punktu 16.2.2.6. – Wzdłuż całej trasy po obu stronach drogi ekspresowej powinien być zapewniony bezpieczny dojazd służb utrzymaniowych. Powinien być on realizowany z istniejącego układu komunikacyjnego poprzez pasy utwardzonego terenu lub projektowane dodatkowe jezdnie, przebudowywane drogi lokalne klasy D, L lub Z. Projektowane pasy utwardzonego terenu na potrzeby służb utrzymaniowych nie powinny

dublować się z projektowanymi dodatkowymi jezdniami i drogami wymienionymi wyżej.

Ad. Punktu 16.2.2.9. – Na następnym etapie dokumentacji projektu budowlanego należy skrócić obiekty nad torami PKP i uzyskać odstępstwo od warunków technicznych.

II. USTALENIA ZOPI/KOPI

W wyniku przeanalizowania zaprezentowanych rozwiązań oraz dyskusji na posiedzeniu ZOPI/KOPI przyjęto następujące ustalenia:

1. ZOPI/KOPI przyjmuje wariant 1.1. z zastrzeżeniem przeprowadzenia optymalizacji rozwiązań projektowych w następnej fazie dokumentacji (PB) w zakresie:
 - 1.1. W przypadku obiektów nad torami PKP przyjmuje się wariant 1.2. (konstrukcyjny) z uwagą: W następnej fazie dokumentacji (PB) należy wystąpić o odstępstwo od warunków technicznych w zakresie obiektów (wg wariantu konstrukcyjnego 1.2.) nad torami PKP, odnośnie odległości od terenu PKP i główki szyny tak, aby zmniejszona została długość w/w obiektów.
 - 1.2. Zmiany utwardzonej nawierzchni na potrzeby utrzymania z prefabrykowanych płyt betonowych na 2-krotne powierzchniowe utrwalenie,
 - 1.3. Zmiany nawierzchni dodatkowych jezdni z bitumicznej na 2-krotne powierzchniowe utrwalenie,
 - 1.4. Zmiany projektowanych dróg gminnych w nowych przebiegach na dodatkowe jezdnie w przypadkach, gdy nie miały one ciągłości i kończyły się placem do zawracania, O odstępstwo od warunków technicznych należy wystąpić w przypadkach opisanych w punkcie 1.6. (np. kiedy dodatkowe jezdnie czy przebudowywane gminne drogi publiczne wchodzą swoim zakresem w drogi gminne wewnętrzne),
 - 1.5. Likwidacji obiektu OM-76 (na drodze gminnej) w km. ok. 28+920 i połączenie lokalnego układu komunikacyjnego projektowaną drogą gminną wzdłuż S19 do obiektu OM-75 w km ok. 28+414,
 - 1.6. Likwidacji obiektu OM-112 (na drodze gminnej) w km. ok. 46+426 i połączenie lokalnego układu komunikacyjnego projektowaną dodatkową jezdnią wzdłuż S19 do obiektu OM-108 w km ok. 45+550 w ciągu drogi powiatowej DP1716B,
 - 1.7. Likwidacji obiektu OM-117 (na drodze powiatowej nr 1718B) w km. ok. 48+994 i połączenie lokalnego układu komunikacyjnego projektowaną dodatkową jezdnią wzdłuż S19 do obiektu OM-118 w km ok. 49+772 w ciągu drogi gminnej nr 109479B. Odcinek w/w dodatkowej jezdni i drogi gminnej do skrzyżowania z DP1718B (wraz z obiektem) dostosować do przejęcia funkcji drogi powiatowej zachowując jej ciągłość.
 - 1.8. Likwidacji obiektu OM-165 (na drodze gminnej ul. Dubiażyńska w Bielsku Podlaskim) nad drogą krajową DK66 w km. ok. 3+307 (południowa obwodnica Bielska Podlaskiego) ze zmianą obiektu na skrzyżowanie z ruchem okrężnym (rondo) i skomunikowanie lokalnego układu komunikacyjnego z projektowaną drogą krajową DK66,
 - 1.9. Likwidacji obiektu OM-166 (na drodze gminnej ul. Zimowa droga w Bielsku Podlaskim) nad drogą krajową DK66 w km ok. 4+324 (południowa obwodnica Bielska Podlaskiego) ze zmianą obiektu na skrzyżowanie z ruchem okrężnym (rondo) i skomunikowanie lokalnego układu komunikacyjnego z projektowaną drogą krajową DK66,
 - 1.10. Przy likwidacji obiektów należy zmienić/dostosować system odwodnienia i obsługi przyległego terenu.

2. ZOPI/KOPI przyjmuje następujące parametry dróg:

Projektowana droga krajowa S19

Przekrój budowany	- 2x2	
Przekrój docelowy	- 2x2	
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna lub sztywna (w tym pasy włączeń i wyłączeń) (dookreślona przez Wykonawcę na etapie projektu budowlanego)	przez
klasa techniczna	- S	
prędkość projektowa Vp	- 120 km/h	
ilość i szerokość pasów ruchu	- 2 x 2 x 3,5 m	
pas dzielący wraz z opaskami	- min 5 m	
rezerwa pod trzeci pas ruchu		
dla przekroju docelowego	- brak	
szerokość opaski	- 0,5 m	
pas awaryjny	- 2,5 m	
szerokość pobocza gruntowego	- 0,75 m lub większa, jeśli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji, bezpieczeństwa ruchu lub ochrony środowiska	

kategoria ruchu	- KR 6
obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś
skrajnia pionowa	- 5,0 m
pochylenie poprzeczne*	- 2,5 %

* jezdnie drogi ekspresowej na prostym odcinku w planie powinny mieć pochylenie poprzeczne skierowane na zewnątrz korony drogi.

Pozostałe podstawowe parametry należy przyjąć zgodnie z punktem I.3 z zastrzeżeniem punktu II.1.

3. Z uwagi na obowiązujące aktualnie podejście GDDKiA w zakresie wariantowania nawierzchni, w przypadku realizacji inwestycji w formule P&B na etapie tworzenia dokumentów przetargowych należy pozostawić Wykonawcy możliwość wyboru rodzaju nawierzchni dla S19.
4. Sposób powiązań z istniejącym układem komunikacyjnym przyjmuje się zgodnie z punktem I. 7 z zastrzeżeniem uwag punktu II.1.
5. Lokalizacja Miejsc Obsługi Podróżnych przyjmuje się zgodnie z punktem I.10.
6. Lokalizacja Obwodów Drogowych przyjmuje się zgodnie z punktem I.16.1.1.
7. Koszty preferowanego wariantu, zgodnie z pkt. II. 1 przedstawiają się następująco:

Lp.	WYSZCZEGÓLNIENIE ELEMENTU	koszty [PLN]	
		netto	brutto
I	PRACE PRZYGOTOWAWCZE		
I.1	Dokumentacja projektowa (STEŚ, KP)	6 622 583,41	8 145 777,59
I.2	Dysponowanie nieruchomościami	257 121 102,00	257 121 102,00
I.2.1	Wykup gruntów	257 121 102,00	257 121 102,00
I.2.2	Wykup budynków (ujęto w poz. I.2.1)	-	-
I.2.3	Odszkodowania za czasowe zajęcie terenu (ujęto w poz. I.2.1)	-	-
I.3	Ratownicze prace archeologiczne	1 518 181,52	1 867 363,27
II	KOSZTY ROBÓT I NADZORU		
II.1	ROBOTY BUDOWLANO-MONTAŻOWE	1 894 614 200,40	2 330 375 466,49
II.1.1	Wymagania ogólne	100 829 219,40	124 019 939,86
II.1.1.1	Koszty Ogólne Wykonawcy (do 6% poz. II.1.3)	100 829 219,40	124 019 939,86
II.1.2	Dokumenty Wykonawcy	85 418 332,43	105 064 548,89
II.1.2.1	Dokumentacja projektowa (5% poz. II.1.3)	85 418 332,43	105 064 548,89
II.1.3	Roboty	1 708 366 648,57	2 101 290 977,74
II.1.3.1	Część drogowa	895 516 980,62	1 101 485 886,16
II.1.3.2	Branża energetyczna	52 714 806,41	64 839 211,88
II.1.3.3	Branża mostowa	390 827 678,38	480 718 044,41

II.1.3.4	Branża geotechniczna	90 228 513,52	110 981 071,63
II.1.3.5	Branża sanitarna	64 713 399,86	79 597 481,83
II.1.3.6	Branża melioracyjna	154 812 695,55	190 419 615,53
II.1.3.7	Branża teletechniczna	26 686 242,16	32 824 077,86
II.1.3.8	Branża zieleni	9 017 792,07	11 091 884,25
II.1.3.9	Architektura MOP i OD	23 848 540,00	29 333 704,20
II.2	NADZORY	56 838 426,01	69 911 263,99
II.2.1	Nadzór inwestorski (3% poz. II.1)	56 838 426,01	69 911 263,99
II.3	KOSZTY OKOŁOKONTRAKTOWE	17 083 666,49	21 012 909,78
II.3.1	Koszty okołokontraktowe (1 % poz. II.1.3)	17 083 666,49	21 012 909,78
KOSZTY RAZEM NETTO		2 233 798 159,83	
VAT		454 635 723,31	
KOSZTY RAZEM BRUTTO		2 688 433 883,14	

8. Przed ogłoszeniem postępowania o zamówienie publiczne dla przedmiotowej inwestycji na wybór wykonawcy robót uzgodnić z Ministrem Infrastruktury aneks do Programu Inwestycji, uwzględniający koszty inwestycji oszacowane w opracowanej dokumentacji.

III. UCHWAŁA ZOPI/KOPI

**Przyjąć rozszerzone Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe drogi krajowej nr S19 na odcinku Ploski-Chlebczyn wraz z budową odcinka drogi krajowej nr 66 na obwodnicy Bielska Podlaskiego (Dokumentacja STEŚ-R Etap II) według wariantu 1.1.
Uwagi zawarte w punkcie II należy uwzględnić na następnej fazie dokumentacji projektu budowlanego.**

Protokołował:

Wojciech Jermacz

13.03.2020 Jermacz Wojciech

Jacek Sokołowski

Główny Specjalista
w Wydziale Dokumentacji

mgr inż. Jacek Sokołowski

Zastępca Przewodniczącego ZOPI

Z-CA DYREKTORA ODDZIAŁU

mgr inż. Elżbieta Urwanowicz

2020-03-12

Przewodniczący ZOPI

p.o. Z-CY DYREKTORA ODDZIAŁU
ds. Inwestycji

mgr inż. Elżbieta Czaplicka

12.03.2020

Akceptuje/Zatwierdzam uchwałę ZOPI

(Podpis i pieczęć Dyrektora Oddziału GDDKiA)

DYREKTOR ODDZIAŁU

mgr inż. Wojciech Borzuchowski

12.03.2020.

zastępca Generalnego Dyrektora
Dróg Krajowych i Autostrad

Tomasz Kwieciński

13/03/2020

Zastępca Przewodniczącego KOPI

13.03.2020r.

Departament Przygotowania
i Realizacji Inwestycji

Michał Izdebski
Dyrektor

Przewodniczący KOPI

p.o. GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Tomasz Żuchowski

16.03.2020r.

Akceptuje/Zatwierdzam uchwałę KOPI

(Podpis i pieczęć Generalnego Dyrektora)

Warszawa, dnia r.