

PROTOKÓŁ Nr 19/ 2012

Z posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 06 listopada 2012r. w Warszawie.

OBECNI.

Wg załączonej listy.

PRZEDMIOT OBRAD.

„Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) na rozbudowę drogi krajowej Nr 8 na odcinku Korycin – początek Obwodnicy Augustowa wraz z budową obwodnic: Suchowoli, Sztabina i Białobrzeg”

opracowane przez Ekkom Sp. z o. o., w roku 2010.

I. OPIS SPRAWY.

1. **Stan istniejący**

Droga krajowa nr 8 pełni podstawową funkcję układu komunikacyjnego Warszawa – Białystok – Suwałki – granica państwa i leży obecnie w korytarzu międzynarodowym E-67. Główne miejscowości położone na trasie to: Korycin, Kumiała, Zagórze, Wysokie, Skindzierz, Chodorówka, Poświętne, Suchowola, Głęboczyzna, Ostrówek, Horodnianska, Domuraty, Sztabin, Kamień, Cisów, Kolnica, Białobrzegi i Augustów. Większość budynków mieszkalnych położona jest przy drodze głównej. W najbliższym otoczeniu drogi znajdują się stacje paliw, restauracje, bary, motele i zajazdy. W krajobrazie wyróżnia się płaska, zabagniona dolina rzeki Biebrzy w rejonie Sztabina oraz dolina rzeki Netty z kanałem Augustowskim w rejonie Białobrzeg. Dla całego obszaru objętego opracowaniem charakterystyczne są tereny o charakterze podmokłym, w tym torfowiska, namuliska i mułowiska.

Droga krzyżuje się z 2 drogami wojewódzkimi, 15 drogami powiatowymi oraz 29 drogami gminnymi. Ponadto funkcjonują liczne zjazdy, skrzyżowania z drogami polnymi i leśnymi, niezbędnymi do prawidłowego funkcjonowania ruchu lokalnego i gospodarczego.

Parametry techniczne istniejącej drogi krajowej nr 8:

- droga klasy GP,
- nawierzchnia bitumiczna,
- w terenie niezabudowanym: przekrój szlakowy, jednojezdniowy, dwupasowy,
- w terenie zabudowanym: przekrój uliczny z chodnikami, jednojezdniowy, dwupasowy,
- w terenie niezabudowanym odcinkowo występują obustronne pobocza utwardzone o szerokości 1,0 m,
- w terenie zabudowanym odcinkowo występują obustronne chodniki,
- szerokość jezdni: 7,0 – 10,0 m,
- szerokość korony drogi: 9,0 – 12,0 m,
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m,
- szerokość poboczy ziemnych: 1,0 m.

2. **Podstawowe parametry techniczne**

klasa techniczna	–	GP
prędkość projektowa	–	100 km/h
prędkość miarodajna	–	110 km/h
kategoria ruchu	–	KR 6
dopuszczalny nacisk na oś	–	115 kN/oś
przekrój poprzeczny: jednojezdniowy		
liczba pasów ruchu	–	2+1 poza terenem zabudowanym (z pasem dzielącym i barierą linową
	–	1x2 w terenie zabudowanym (np. wariant 1 przez Białobrzegi)
szerokość pasa ruchu	–	3,50 m,
szerokość pasa dzielącego z		
barierą linową	–	3,50 m,
szerokość opaski zewnętrznej	–	0,70 m,
szerokość pobocza gruntowego	–	1,80 m,

3. Stan projektowany

Wszystkie warianty mają swój początek w Korycinie w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 671.

WARIANT 1 czerwony- długości 49,363 km

początkowo na odcinku około 500 m prowadzony jest w korytarzu drogi krajowej nr 8. Następnie odchodzi się łukiem w kierunku północno-zachodnim i biegnie nowym śladem po zachodniej stronie obecnej drogi. Przecina rzekę Kumiałkę (planowaną do przełożenia na odcinku około 170 m) i przechodzi przez obszary o typowym zagospodarowaniu rolniczym. Za miejscowością Kumiała przecina drogę krajową nr 8, po czym prowadzony jest po wschodniej stronie istniejącej trasy. Projektowana droga omija na tym odcinku zabudowę w miejscowości Zagórze, Wysokie oraz Skindzierz i Dryga, krzyżuje się z drogami powiatowymi nr 1352B i nr 1335B, przebiega przez tereny rolnicze, przecinając liczne cieki i rowy melioracyjne. W miejscowości Chodorówka trasa przybliża się do istniejącej drogi krajowej nr 8, po czym ponownie odchodzi się łukiem w kierunku północno-wschodnim, omijając jednocześnie od wschodu Suchowolę. Za Suchowolą trasa przechodzi nad rzeką Olszańką i krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 670. Następnie przybliża się do istniejącej drogi krajowej nr 8 i na wysokości miejscowości Głęboczyzna łączy się z jej obecnym przebiegiem. Od tego miejsca trasa prowadzona jest po dotychczasowym śladzie drogi, z korektą łuków na odcinku od Kolonii Grymiaczki do Kolonii Rutkowszczyzna. Na tym odcinku droga oddala się od istniejącego przebiegu o około 200 m. Następnie ze względu na korektę łuków trasa odchodzi od istniejącego śladu w okolicy miejscowości Kolonia Horodniana, po czym łączy się z obecnym przebiegiem drogi krajowej nr 8 na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1340B w miejscowości Domuraty. Połączenie z drogą powiatową nr 1340B zostało przesunięte i zrealizowane wspólnie z drogą powiatową nr 1347B w Horodniance. Przed doliną Biebrzy wariant odchodzi się w kierunku północno-wschodnim, przecina rzekę Biebrzę na nowym obiekcie mostowym, przecina drogę powiatową nr 1228B i biegnie dalej jako wschodnia obwodnica Sztabina (w odległości około 180 m od najbliższej zabudowy mieszkaniowej). Za Sztabinem droga przecina niewielki kompleks leśny i łączy się z istniejącym śladem drogi krajowej nr 8 przed miejscowością Kamień. Następnie trasa prowadzona jest z wykorzystaniem obecnego przebiegu i korektą niektórych łuków (między innymi w Lesie Sztabińskim, w rejonie Kolnicy, Osowego Grądu oraz w Białobrzegach) aż do początku planowanej obwodnicy Augustowa. Ze względu na ograniczenia terenowe na przejściu przez Białobrzegi zmniejszono na tym odcinku prędkość projektową do 70 km/h i pozostawiono przekrój poprzeczny 1x2.

Wyburzenia: 4 budynki mieszkalne, 12 obiektów budowlanych.

WARIANT 2 zielony- długości 49.604 km

podobnie jak Wariant 1 początkowo na odcinku 500 m prowadzony jest w korytarzu istniejącej drogi krajowej nr 8. Następnie trasa odchodzi się niewielkim łukiem w kierunku północno-zachodnim i biegnie w odległości około 80 m od istniejącej drogi. Na tym odcinku przecina rzekę Kumiałkę. W rejonie miejscowości Kumiała łączy się ponownie z obecnym korytarzem drogi krajowej nr 8 i biegnie przez miejscowości Zagórze, Wysokie i Skindzierz po zachodniej stronie istniejącej jezdni w takiej odległości, że jest ona wykorzystywana jako droga serwisowa. Za Skindzierzem planowana trasa prowadzona jest nowym śladem na zachód od obecnej drogi. Przed Chodorówką Nową krzyżuje się z istniejącą drogą krajową nr 8 i biegnie dalej w kierunku północno-wschodnim. Projektowana trasa omija od wschodu Suchowolę jako jej obwodnica. Na poziomie miasta Suchowola krzyżuje się z drogą powiatową nr 1337B, następnie przechodzi przez tereny o typowym zagospodarowaniu rolniczym, przecina rzekę Olszańkę i krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 670. W rejonie Głęboczyzny planowana droga łączy się z istniejącym przebiegiem drogi krajowej nr 8 na odcinku około 500 m. Za Kolonią Grymiaczki ponownie prowadzona jest nowym śladem. Przed Kolonią Horodniana trasa drogi wraca do korytarza istniejącej drogi krajowej na odcinku o długości około 1500 m. Następnie, ze względu na korektę łuków, planowana droga odbiega od istniejącego śladu na poziomie miejscowości Kolonia Horodniana w kierunku zachodnim. Przecina dolinę Biebrzy estakadą położoną na południe od istniejącego obiektu, krzyżuje się z istniejącą drogą krajową nr 8, następnie drogą powiatową nr 1228B i biegnie dalej jako wschodnia obwodnica Sztabina (w odległości około 180 m od najbliższej zabudowy mieszkaniowej). Na końcu obwodnicy Sztabina planowane jest skrzyżowanie z nowym łącznikiem do istniejącego przebiegu drogi krajowej. Dalej przebieg pokrywa się z Wariantem 1 do skrzyżowania istniejącej drogi z drogą gminną biegnącą do Kolnicy za Rzepiskami. W tym miejscu odchodzi się od istniejącej drogi krajowej nr 8 i biegnie po jej północno-wschodniej stronie. Za miejscowością Osowy Grąd trasa krzyżuje się z istniejącą drogą krajową nr 8 i biegnie w kierunku północno-zachodnim, omijając od zachodu miejscowość Białobrzegi. Trasa przecina

rzekę Nettę i Kanał Augustowski w odległości około 800 m na zachód od istniejącego mostu, następnie przechodzi nad rzeką Turówką i łączy się z istniejącym śladem drogi krajowej nr 8 na poziomie ogrodów działkowych, po czym dochodzi do początku planowanej obwodnicy Augustowa.

Wyburzenia: 45 budynków mieszkalnych, 115 obiektów budowlanych.

WARIANT 3 niebieski– długości 50.273 km

początkowo na odcinku 300 m prowadzony jest korytarzu istniejącej drogi krajowej nr 8. Następnie trasa odchodzi się łukiem w kierunku północno-zachodnim, po czym przecina rzekę Kumiałą i prowadzona jest dalej po terenach o zagospodarowaniu rolniczym, omijając od zachodu następujące miejscowości: Kumiała, Zagórze, Wysokie, Skindzierz. W rejonie Chodorówki Nowej trasa przybliża się do istniejącej drogi krajowej nr 8. Następnie poprowadzony został w kierunku północno-wschodnim pomiędzy miejscowościami Krzywa i Kolonia Chodorówka Nowa w kierunku Kolonii Suchowola. Trasa omija również Suchowolę od zachodu i za Kolonią Suchowola łączy się z przebiegiem Wariantu 1 i Wariantu 2. Podobnie jak w pozostałych wariantach krzyżuje się drogą powiatową nr 1337B biegnącą do Suchowoli, przecina rzekę Olszanek, krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 670 i w rejonie Głęboczyzny łączy się z istniejącym śladem drogi krajowej nr 8. Do miejscowości Horodnianka ponownie pokrywa się z przebiegiem Wariantu 1. Następnie trasa odchodzi się łukiem w kierunku północno-zachodnim, omija wschodnią zabudowę miejscowości Horodnianka, a następnie przecina dolinę Biebrzy w odległości ponad 1 km na zachód od istniejącego obiektu mostowego. Obwodnica Sztabina przebiega po zachodniej stronie miasta. Ponownie łączy się z istniejącym przebiegiem drogi krajowej w rejonie miejscowości Kamień i dalej prowadzona jest tak samo jak Wariant 1, po istniejącym śladzie, z korektą łuku w Lesie Sztabińskim, w rejonie Kolnicy i Osowego Grądu. Za miejscowością Osowy Grąd odchodzi się od istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 8 w kierunku północno-wschodnim. Omija od wschodu Białobrzegi, przecinając rzekę Nettę i kanał Augustowski w odległości około 350 m od istniejącego obiektu mostowego. Za Białobrzegami przecina istniejącą drogę krajową, po czym biegnie po jej zachodniej stronie przez tereny o zagospodarowaniu rolniczym, między DROGA KRAJOWA nr 8 a rzeką Turówką. W rejonie oczyszczalni ścieków w Augustowie łączy się z istniejącym śladem i dochodzi do planowanej obwodnicy Augustowa.

Wyburzenia: 7 budynków mieszkalnych, 8 obiektów budowlanych.

Wariant 4 fioletowy– długości 49.324 km jako połączenie Wariantu 1 i Wariantu 3

Na posiedzeniu ZOPI jako przebieg preferowany przez Inwestora wskazany został wariant będący połączeniem Wariantu 1 i Wariantu 3. Wariant 4 ma przebieg identyczny z Wariantem 1 na odcinku od początku zakresu opracowania w Korycinie do punktu rozplitu Wariantu 1 i Wariantu 3 przed m. Białobrzegi (km 44+903 w W1 i km 45+852 w W3), a na odcinku obejścia Białobrzeg do końca zakresu opracowania przebieg identyczny z Wariantem 3.

Wyburzenia: 4 budynki mieszkalne, 12 obiektów budowlanych

Skrzyżowania

Zestawienie przyjętych skrzyżowań w **Wariantcie 1** drogi krajowej nr 8 wraz z odległościami między nimi

Lp.	Kilometraż	Droga krzyżująca się	Odległość [m]
1	1+010.10	DW nr 671	
2	3+176.60	DK nr 8	2166,5
3	6+515.00	DP nr 1352B	3338,4
4	9+800.00	Nowoprojektowany łącznik DK nr 8	3285
5	15+027.10	DP nr 1337B	5227,1
6	17+299.80	DW nr 670	2272,7
7	20+838.50	DP nr 1349B	3538,7
8	24+467.10	DP nr 1347B	3628,6
9	26+925.80	DP nr 1228B, nowoprojektowany łącznik do DK nr 8	2458,7
10	29+405.90	Nowoprojektowany łącznik do DK nr 8, zjazd przeciwpożarowy do lasu	2480,1
11	31+411.00	DG	2005,1
12	34+140.00	DP nr 1223B / DP nr 1227B	2729
13	40+447.10	DP nr 1221B	6307,1
14	45+200.00	DG	4752,9
15	46+350.20	DP nr 1220B	1150,2
16	46+950.20	DG	600

Zestawienie przyjętych skrzyżowań w **Wariancie 2** drogi krajowej nr 8 wraz z odległościami między nimi

Lp.	Kilometraż	Droga krzyżująca się	Odległość [m]
1	0+990.90	DW nr 671	
2	3+173.20	DG	2182,3
3	6+187.40	DP nr 1352B	3014,2
4	9+339.00	DK nr 8	3151,6
5	14+668.60	DP nr 1337B	5329,6
6	16+941.30	DW nr 670	2272,7
7	20+479.90	DP nr 1349B	3538,6
8	24+067.60	DP nr 1347B	3587,7
9	26+443.00	Nowoprojektowany łącznik do DK nr 8 i DP nr 1228B	2375,4
10	28+980.00	Nowoprojektowany łącznik do DK nr 8, zjazd przeciwpożarowy do lasu	2537
11	30+985.00	DG	2005
12	33+713.90	DP nr 1223B / DP nr 1227B	2728,9
13	40+021.10	DP nr 1221B	6307,2
14	43+878.50	DK nr 8	3857,4
15	47+334.70	DG	3456,2

Zestawienie przyjętych skrzyżowań w **Wariancie 3** drogi krajowej nr 8 wraz z odległościami między nimi

Lp.	Kilometraż	Droga krzyżująca się	Odległość [m]
1	0+654.50	DW nr 671	
2	11+116.90	DK nr 8	10462,4
3	15+158.30	DP nr 1337B	4041,4
4	17+431.60	DW nr 670	2273,3
5	20+706.80	DP nr 1342B	3275,2
6	24+411.30	DP nr 1347B	3704,5
7	27+941.70	DP nr 1225B	3530,4
8	32+359.70	DG	4418
9	35+089.20	DP nr 1223B / DP nr 1227B	2729,5
10	41+395.90	DP nr 1221B	6306,7
11	46+462.50	DP nr 1221B	5066,6

Zestawienie przyjętych skrzyżowań w **Wariancie 4** drogi krajowej nr 8 wraz z odległościami między nimi

Lp.	Kilometraż	Droga krzyżująca się	Odległość [m]
1	1+010.10	DW nr 671	
2	3+176.60	DK nr 8	2166,5
3	6+515.00	DP nr 1352B	3338,4
4	9+800.00	Nowoprojektowany łącznik do DK nr 8	3285
5	15+027.10	DP nr 1337B	5227,1
6	17+299.80	DW nr 670	2272,7
7	20+838.50	DP nr 1349B	3538,7
8	24+467.10	DP nr 1347B	3628,6
9	26+925.80	DP nr 1228B, nowoprojektowany łącznik do DK nr 8	2458,7
10	29+405.90	Nowoprojektowany łącznik do DK nr 8, zjazd przeciwpożarowy do lasu	2480,1
11	31+411.00	DG	2005,1
12	34+140.00	DP nr 1223B / DP nr 1227B	2729
13	40+447.10	DP nr 1221B	6307,1
14	45+513.60	DP nr 1221B	5066,5

4. Obiekty inżynierskie

Wariant 1

- wiadukty nad drogą krajową nr 61	szt. 9
- przejazd pod drogą krajową nr 8	szt. 8
- estakada	szt. 3
- most	szt. 9
- przejście pieszo – rowerowe pod drogą krajową nr 8	szt. 6
- kładka rowerowo – piesza nad drogą krajową nr 8	szt. 3
- alternatywna kładka rowerowo – piesza nad drogą krajową nr 8	szt. 6

Wariant 2

- wiadukty nad drogą krajową nr 61	szt. 13
- przejazd pod drogą krajową nr 8	szt. 6
- estakada	szt. 3
- most	szt. 10
- przejście pieszo – rowerowe pod drogą krajową nr 8	szt. 4
- kładka rowerowo – piesza nad drogą krajową nr 8	szt. 5
- alternatywna kładka rowerowo – piesza nad drogą krajową nr 8	szt. 5

Wariant 3

- wiadukty nad drogą krajową nr 61	szt. 4
- przejazd pod drogą krajową nr 8	szt. 6
- estakada	szt. 6
- most	szt. 8
- przejście pieszo – rowerowe pod drogą krajową nr 8	szt. 5
- kładka rowerowo – piesza nad drogą krajową nr 8	szt. 1
- alternatywna kładka rowerowo – piesza nad drogą krajową nr 8	szt. 5

Wariant 4

- wiadukty nad drogą krajową nr 61	szt. 9
- przejazd pod drogą krajową nr 8	szt. 8
- estakada	szt. 5
- most	szt. 9
- przejście pieszo – rowerowe pod drogą krajową nr 8	szt. 6
- kładka rowerowo – piesza nad drogą krajową nr 8	szt. 2
- alternatywna kładka rowerowo – piesza nad drogą krajową nr 8	szt. 6

5. Ochrona środowiska

Główny Zbiornik Wód Podziemnych znajdujący się najbliżej omawianych wariantów to GZWP nr 217 – „Pradolina rzeki Biebrzy”. W sąsiedztwie inwestycji zlokalizowane są trzy duże jeziora: Kolno, Sajno i Necko.

Wszystkie warianty przebiegu projektowanej trasy przechodzą przez obszary Natura 2000:

- Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Dolina Biebrzy” PLH 200008
- Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Ostoja Biebrzańska” PLB 200006
- Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Ostoja Augustowska” PLH 200005
- Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Puszcza Augustowska” PLB 200002

Urządzenia ochrony wód

Podstawowymi elementami odwodnienia projektowanej drogi są rowy trawiaste zakończone studniami wpadowymi, zbierającymi zanieczyszczone wody opadowe do krótkich odcinków kanalizacji, a następnie zespoły urządzeń podczyszczających, retencyjnych oraz obiekty końcowego zagospodarowania wód opadowych.

Ochrona przed hałasem

Dla zapewnienia ochrony przed hałasem zastosowano ekrany akustyczne o łącznej długości:

wariant 1	23939 m,
wariant 2	23027 m,
wariant 3	22628 m,
wariant 4	21737 m.

Przejścia dla zwierząt:

Wariant 1

- przejścia dla dużych zwierząt (w tym górnych) szt. 14 (6)
- przejścia dla średnich zwierząt szt. 11
- przejścia dla małych zwierząt szt. 35
- przejścia dla płazów szt. 98

Wariant 2

- przejścia dla dużych zwierząt (w tym górnych) szt. 15 (7)
- przejścia dla średnich zwierząt szt. 13
- przejścia dla małych zwierząt szt. 32
- przejścia dla płazów szt. 103

Wariant 3

- przejścia dla dużych zwierząt (w tym górnych) szt. 14 (5)
- przejścia dla średnich zwierząt szt. 12
- przejścia dla małych zwierząt szt. 34
- przejścia dla płazów szt. 87

Wariant 4

- przejścia dla dużych zwierząt (w tym górnych) szt. 13 (5)
- przejścia dla średnich zwierząt szt. 11
- przejścia dla małych zwierząt szt. 37
- przejścia dla płazów szt. 107

6. Prognozy ruchu

Prognoza SDR [poj./dobę] dla roku 2010, wyznaczona na podstawie GPR 2005, w oparciu o którą wykonano prognozy ruchu, w porównaniu z GPR 2010.

Odcinek	SDR 2010	GPR 2010
Rybniki-Korycin	8500	7761
Korycin-Suchowola	8400	6774
Suchowola-Augustów	12700	8114

Prognoza ruchu na planowanej drodze (SDR [poj./dobę])

Odcinek	Rok prognozy					
	2015			2035		
	Wariant					
	W1	W2	W3	W1	W2	W3
Rybniki-Korycin	50001	4930	4980	10650	10434	10860
Korycin-Suchowola	11540	11300	11185	22340	22560	22555
Suchowola-Augustów	12398	12478	12538	25188	25173	25458

7. Koszty oraz efektywność ekonomiczna

Koszt realizacji inwestycji ogółem (netto) w zależności od wybranego wariantu wyniesie:

wariant 1	1 486,37 mln zł	30,11 mln zł/km
wariant 2	1 578,28 mln zł	31,82 mln zł/km
wariant 3	1 985,68 mln zł	39,50 mln zł/km
wariant 4	1 692,22 mln zł	34,31 mln zł/km

Wskaźnik efektywności ekonomicznej

wariant 1	16,45 %
wariant 2	22,85 %
wariant 3	10,26 %
wariant 4	14,43 %

II. USTALENIA KOPI.

W wyniku przeanalizowania przesłanej pismem znak GDDKiA O/BI-ZP-P2.B.Sz./4110/2/56/10-12 z dnia 11.10.2012 r. dokumentacji, uzupełnionej zgodnie z pismem znak GDDKiA-DPI-WO-mb-4117/312/12 z dnia 28.06.2012 r. i zaprezentowanych w niej rozwiązań oraz dyskusji na posiedzeniu KOPI przyjęto następujące ustalenia:

1. Przyjąć przebieg drogi krajowej Nr 8 na odcinku Korycin – początek Obwodnicy Augustowa wraz z budową obwodnic: Suchowoli, Sztabina i Białobrzeg zgodnie z wariantem 4, który

należy rekomendować we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia.

2. Przyjąć podstawowe parametry techniczne:

klasa techniczna	-	GP
prędkość projektowa	-	100 km/h
prędkość miarodajna	-	110 km/h
kategoria ruchu	-	KR 6
dopuszczalny nacisk na oś	-	115 kN/oś
przekrój normalny	-	2+1 poza terenem zabudowanym (z pasem dzielącym i barierą linową)
	-	1x2 w terenie zabudowanym

3. Ponownie przeanalizować powiązanie z otaczającym terenem (pod kątem długości połączeń z siecią dróg lokalnych i lokalizacji nowych połączeń).
4. Uaktualnić długości ekranów akustycznych i ilości przejść dla zwierząt zgodnie z Raportem o oddziaływaniu na środowisko.
5. Uaktualnić prognozy ruchu na podstawie GPR z 2010 r., uzgodnić z Departamentem Studiów, następnie wykonać ponowną analizę ekonomiczną.
6. Na kolejnych etapach projektowania wartość kosztów realizacji inwestycji podawać brutto.
7. Odnosnie obiektów inżynierskich:
 - 7.1 W studium geologiczno-inżynierskim określić jednoznacznie warunki gruntowe (jako proste, złożone lub skomplikowane) dla każdego z obiektów punktowo i dla drogi, podając kilometraż występowania. Określić rodzaj posadowienia dla obiektów i sposób ewentualnych wzmocnień podłoża pod nasypy na terenach o złożonych i skomplikowanych warunkach gruntowych.
 - 7.2 Określić parametry barier ochronnych na obiektach zgodnie z Zarządzeniem nr 31 GDDKiA z dnia 23.04.2010r.
 - 7.3 Na rysunkach przekrojów poprzecznych określić szerokość „przejścia technicznego” (tj. chodnika dla obsługi), zgodnie z § 84 rozporządzenia MTiGM z 30 maja 2000r.
 - 7.4 Na dalszym etapie projektowania obiektom mostowym wyznaczyć klasę obciążenia MLC, zgodnie z wojskową klasyfikacją obciążenia obiektów mostowych (zarządzenie nr 38 Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2010r. w sprawie wyznaczania wojskowej klasyfikacji obciążenia obiektów mostowych usytuowanych w ciągach dróg publicznych).
 - 7.5 Informacje o obiektach tj.: kilometraż, klasa obciążenia, rodzaj przeszkody, długość, rozpiętość, szerokość, kategoria geotechniczna, warunki gruntowe, rodzaj posadowienia, skrajnia pod obiektem, koszt wskaźnikowy - zebrać w zbiorczym zestawieniu tabelarycznym w części opisowej.
8. Na następnych etapach projektowania ponownie przeanalizować trasę autobusów komunikacji zbiorowej przez Suchowolę. Na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr DP1337B zlokalizowano zatoki autobusowe, co świadczy o tym, że ruch autobusów ma być poprowadzony obwodnicą. Dogodniej dla mieszkańców byłoby poprowadzenie ruchu autobusowego przez Suchowolę istniejącą drogą krajową aż do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr DW670.
9. Zweryfikować ilość i usytuowanie przejść dla pieszych nad i pod drogą krajową nr 8 (lokalizować pomiędzy przystankami autobusowymi, a nie w pewniej odległości od zatok, np. wariant 4 km 22+400 rys. 2.4.4).
10. W związku z wejściem w życie dnia 22 października 2012r. nowego Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniającego Rozporządzenie MŚ w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku z dnia 14 czerwca 2010 r. (Dz. U. Nr 120, poz. 826), konieczne jest o wykonanie analiz akustycznych w oparciu o nowe przepisy prawa przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
11. Należy zweryfikować wyniki analiz dotyczących rozprzestrzeniania się pyłu zawieszonego PM_{2,5} w powietrzu w oparciu o Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu.
12. Uwzględnić zarządzenia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, dotyczące przygotowania inwestycji, w szczególności:

- nr 31 z dnia 23 kwietnia 2010 roku w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych,
- nr 42 z dnia 03.09.2009 roku w sprawie oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego projektów infrastruktury drogowej,
- nr 1 z dnia 09.01.2009 roku w sprawie ustalenia oznakowania kierunkowego dla dróg krajowych.

13. Zweryfikować przyjęte parametry techniczne dla dróg oraz wymagania dla obiektów inżynierskich z uwzględnieniem warunków określonych w rozporządzeniach MTiGM:

- z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

III. UCHWAŁA KOPI.

Przyjąć „**Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) na rozbudowę drogi krajowej Nr 8 na odcinku Korycin – początek Obwodnicy Augustowa wraz z budową obwodnic: Suchowoli, Sztabina i Białobrzeg**” pod warunkiem uwzględnienia ustaleń zawartych w punkcie II w następnych stadiach dokumentacji projektowej, zgodnie z zarządzeniem nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dn. 08.05.2009 r. w sprawie stadiów i składu dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań.

Członkowie:

Przewodniczący

Departament Przygotowania Inwestycji

Departament Studiów

Marek Rella
DYREKTOR

Katarzyna Wiktorowicz
DYREKTOR
26.11.2012r.

Zatwierdzam uchwałę KOPI

Z-C.A. GENERALNEGO DYREKTORA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
Tomasz Rudnicki

dr inż. Tomasz Rudnicki
27.11.2012r.
lutego 2010 r.

Warszawa, dnia

Naczelnik Wydziału Oceny
Przedsięwzięć Inwestycyjnych

mgr inż. Zofia Jaroszevska-Krak

Departament Środowiska

Paweł Miodowski
DYREKTOR

Departament Środowiska

Edyta Domańska-Wieloz
Zastępca Dyrektora

Departament Technologii

Wacław Michalski
DYREKTOR

Naczelnik Wydziału Dokumentacji
Obiektów Inżynierskich

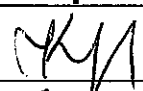

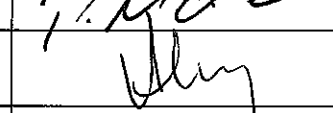
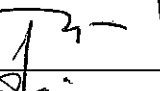
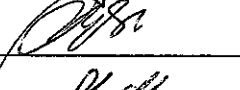
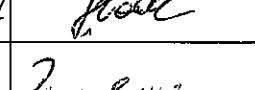
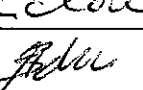
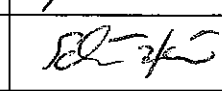
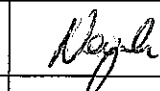
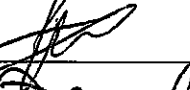
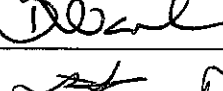

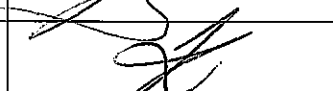
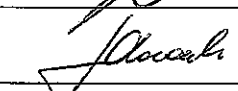

mgr inż. Krzysztof Betza

Lista obecności

na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorze Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 6 listopada 2012 r. w siedzibie GDDKiA w Warszawie ul. Żelazna 59 III piętro sala konferencyjna 301.

PRZEDMIOT OBRAD:

„Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na rozbudowę drogi krajowej nr 8 na odcinku Korycin – początek obwodnicy Augustowa wraz z budową obwodnic Suchowoli, Sztabina i Białobrzeg”.

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja – stanowisko	Podpis
1	Katarzyna Wiktorowicz	GDDKiA – przewodniczący KOPI	
2	Marek Rolla	GDDKiA Z – ca przew. KOPI	
3	Paweł Mickiewicz	GDDKiA Z – ca przew. KOPI	
4	Andrzej Lerner	GDDKiA – DSO	
5	Tadeusz Rafan	MTM i BM	
6	Anna Dyś	EKKOM	
7	Witold Słodkowski	EKKOM	
8	Maciej Zuchowicz	EKKOM	
9	JANUSZ BOHATKIEWICZ	EKKOM	
10	SEBASTIAN ZIERNATKA	EKKOM	
11	Piotr Nowak	EKKOM	
12	Stanisław Zelenowski	St. ROLP Białobrzegi	
13	Dagmara Horacka	GDDKiA DŚE	
14	Zdzisław Kaczmarski	GDDKiA DŚE – DSI	
15	Jerzy Sokółowski	GDDKiA O/B1 – st. spec.	
16	Stanisław Topczewski	— — — 2-oa Dyr.	
17	Henryk Doronickiewicz	GDDKiA O/B1 Dyr. Oddziału	

18	Anna Wko	GDDKiA P/Miast gminie Pomocnik Dyrektora Odfinansowy Średnich	Stuk
19	Momika Bielewska	GDDKiA DPI	Wielm
20	Marta Antonosin	GDDKiA DPI	A -
21	Zofia Janowska-Kral	GDDKiA DPI	2/8
22	Ewa Juktaske	GDDKiA DPI	SC
23	Magdalena Diah	EKKOM Sp. z o.o.	Stuk
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			
31			
32			
33			
34			
35			
36			
37			
38			
39			
40			
41			
42			