

Protokół ZOPI nr 15/2019

Protokół KOPI nr 18/2019

**z połączonego posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych
i Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych w Oddziale Generalnej Dyrekcji
Dróg Krajowych i Autostrad w Białymstoku w dniu 06.08.2019 i w Generalnej
Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie w dniu 13.11.2019 r.**

PRZEDMIOT POSIEDZENIA:

Rozpatrzenie Etapu II rozszerzonego Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego wykonanego przez Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na podstawie umowy nr 2413/22/3/2016 z dnia 03.03.2016 r. oraz na podstawie protokołu KOPI nr 8/2018 zatwierdzonego dnia 02.07.2018 r., dotyczącego inwestycji:

Wykonanie Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego drogi krajowej nr S19 na odcinku: Kuźnica – Sokółka – Korycin, aktualizacji Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego drogi S19 na odcinku Choroszcz – Chlebczyn, materiałów do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej wszystkich odcinków drogi S19 długości ok. 160 km, z podziałem na 4 części:

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

Obecni

- wg załączonej listy obecności

I. OPIS SPRAWY

1. Informacje ogólne

Dokumentacja opracowywana przez Transprojekt Gdański Sp. z o.o. na podstawie umowy nr 2431/22/3/2016 z dnia 03.03.2016 r. – umowa na opracowanie rozszerzonego Studium Techniczno –Ekonomiczno –Środowiskowego.

Inwestycja „Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku Choroszcz – Ploski”, została uwzględniona w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) przyjętym uchwałą Rady Ministrów Nr 105/2017 z dnia 12 lipca 2017 r. zmieniony Uchwałą nr 108/2019 Rady Ministrów z dnia 24.09.2019 r., w Załączniku Nr 1 (limit na poziomie 142,2 mld zł) poz. 055.

Pozycja inwestycji w PBDK:

Załącznik nr 1. Lista zadań inwestycyjnych, które mogą być realizowane w ramach Programu

Liczba porządkowa:

055

Długość:

S19 -39,693 km

GP65 – 13,684 km

Lata realizacji: 2020 – 2024

Wartość odcinka ogółem brutto: w zależności od wariantu od 1 827 263,38625 tys. PLN (brutto, wariant WAI) do 1 956 176,33327 tys. PLN (brutto, wariant WB2)

Posiedzenie ZOPI dla etapu STEŚ odbyło się 17.10.2017 r. i zostało przyjęte protokołem ZOPI – 9/2017 zatwierdzonym 13.11.2017 r. (odesłanie dokumentacji do poprawy),

Ponowne posiedzenie ZOPI dla etapu STEŚ odbyło się 11.01.2018 r. i zostało przyjęte – Protokołem ZOPI – 1/2018 – Aneks przyjmujący dokumentację,

Posiedzenie KOPI dla etapu STEŚ odbyło się 11.06.2018 r. i zostało przyjęte protokołem KOPI – 4/2018 zatwierdzonym 02.07.2018 r.

Wniosek o wydanie decyzji środowiskowej złożony został w dniu 04.09.2018 r. Decyzja środowiskowa została wydana w dniu 14.08.2019 r., odwołania od decyzji środowiskowej zostały przesłane do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w dniu 09.09.2019 r. i 19.09.2019 r. Do dnia posiedzenia ZOPI/KOPI (2 części) GDOŚ nie wydał decyzji.

2. Stan istniejący

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

- powiatu białostockiego w gminach: Choroszcz, Turośń Kościelna, Juchnowiec Kościelny, Zabłudów, Supraśl,
- powiatu bielskiego - gmina (wiejska) Bielsk Podlaski

Planowane drogi S19 i DK65 prowadzone są po nowym śladzie i zastępują dotychczasowe przebiegi dróg krajowych nr 19 i 65.

a) Istniejąca droga krajowa nr 19

Trasa istniejącej drogi krajowej nr 19 biegnie przez miasto Białystok (miasto prezydenckie), kierując się z miasta Białystok na południowy – wschód w kierunku m. Zabłudów, mijając w bezpośrednim sąsiedztwie granic Białegostoku miejscowość Kuriany. W Zabłudowie droga skręca na południowy-zachód, prowadząc przez miejscowości Ryboły do przeprawy mostowej przez rzekę Narew w okolicy miejscowości Ploski. W odległości ok. 2 km na południe od rz. Narew istniejąca droga krajowa mija miejscowości Ploski i Deniski.

b) istniejąca droga krajowa nr 65

Trasa istniejącej drogi krajowej nr 65 biegnie przez miasto Białystok w kierunku wschodnim. W bezpośrednim sąsiedztwie wschodniej granicy Białegostoku trasa przebiega przez zespół miejscowości: Zaścianki, Grabówka/Sobolewo, poprzez gęstą zabudowę

mieszkalno – usługowo – przemysłową. Za miejscowościami Grabówka/Sobolewo (granice między miejscowościami stanowi droga krajowa) droga, w dalszym ciągu kierując się na wschód, prowadzi przez kompleksy leśne Puszczy Knyszyńskiej.

3. Podstawowe parametry techniczne

a) Parametry drogi ekspresowej S19

Klasa drogi	„S”
Prędkość projektowa	120 km/h
Prędkość miarodajna	130 km/h
Ilość pasów ruchu	2x2 (docelowo 2x3 z poszerzeniem na zewnątrz na odcinku od węzła Białystok Zachód (poza opracowaniem) do węzła Białystok Południe, na pozostałym odcinku bez rezerwy)
Szerokość pasa ruchu	3,50 m
Szerokość środkowego pasa dzielącego	5,00 m (w tym opaski 2x0,5 m)
Szerokość pasów awaryjnych	2,50 m
Szerokość pobocza gruntowego	min. 0,75 m
Nośność nawierzchni	115 kN/oś
Skrajnia pionowa	5,00 m
Kategoria ruchu	KR6
Rodzaj nawierzchni	bitumiczna (analiza akustyczna w materiałach do wniosku o decyzję środowiskową uwzględnia oba typy nawierzchni – bitumiczną i cementową)

b) Parametry drogi krajowej nr 65

Klasa drogi	„GP”
Prędkość projektowa	100 km/h
Prędkość miarodajna	110 km/h
Ilość pasów ruchu	1x2 z rezerwą pod drugą jezdnię na odcinku od ronda w rejonie miejscowości Skrybiczne/Kudrycze do ronda w rejonie miejscowości Kuriany/Protasy
Szerokość pasa ruchu	3,50 m
Szerokość środkowego pasa dzielącego	5,00 (w tym opaski 2x0,5 m - dotyczy przekroju 2x2)

Odległość między węzłami i skrzyżowaniami

Nazwa węzła		S19	
		Rozwiązanie podstawowe węzłów	Rozwiązanie wariantowe węzłów
Białystok Zachód (poza opracowaniem)	Białystok Starosielce	2 789m	2 793 m
Białystok Starosielce	Białystok Księżyno	8 587 m	8 583 m
Białystok Księżyno	Białystok Południe	10 717 m	10 717 m
Białystok Południe	Zabłudów	14 752 m	14 752 m
Zabłudów	Bielsk Podlaski Północ (poza opracowaniem)	13 584 m	13 584 m
		DK65	
Białystok Południe	Rondo R5 (DP1484B)	1 050 m	1 031 m
Rondo R5 (DP1484B)	Rondo R6 (DK19)	5 894 m	5 913 m
Rondo R6 (DK19)	Rondo R7 (DK65)	6 740 m	6 740 m

6. Odstępstwa od warunków technicznych i wymagane zgody

- 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. 1 pkt. 2 w zakresie odległości pomiędzy węzłami „Białystok Zachód” a „Białystok Starosielce”, - rozwiązanie alternatywne w postaci odsunięcia węzła

Białystok Starosielce obarczone znacznym zwiększeniem kosztu wykonania węzła – zwiększenie długości łącznic i zajętości terenu,

– §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 – rezygnacja z wymogu lokalizowania pasa technologicznego w pasie drogi klasy S,

– §166 ust. 2 pkt. 1 – w zakresie odległości pasów włączenia i wyłączenia węzłów „Białystok Zachód” i „Białystok Starosielce” – powiązane z odstępstwem od §9 ust. 1 pkt. 2

- 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 65 nad linią kolejową nr 37 – 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 – rozwiązaniem alternatywnym jest znaczne wydłużenia obiektów mostowych wraz z wykonaniem tych obiektów bez podpór w pasach kolejowych – znaczne zwiększenie kosztów,
- d) odstępstwo od §10 ust. 6 pkt. 3 lit d) i §21 ust. 4 rozporządzenia Ministra Gospodarki w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe i ich usytuowanie w zakresie zachowania stref kontrolowanych – alternatywnym rozwiązaniem jest zwiększenie rozpiętości proponowanego obiektu mostowego (obiekt WS/PG-1/S19-I/3 w km 28+422, długości 28,5 m).

7. Projektowany docelowy układ dróg publicznych

Projektowana droga S19 zastąpi z mocy prawa dotychczasowy przebieg drogi krajowej nr 19 na terenie miasta Białystok oraz na odcinku pozostającym w zarządzie GDDKiA na terenie gminy Zabłudów. Projektowany odcinek drogi krajowej nr 65 zastąpi z mocy prawa dotychczasowy przebieg drogi krajowej nr 65 na terenie miasta Białystok oraz na odcinku pozostającym w zarządzie GDDKiA na terenie gminy Supraśl.

Projektowana droga S19 będzie krzyżować się z następującymi drogami publicznymi:

Drogi krajowe:

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

Drogi wojewódzkie:

- droga wojewódzka **Nr 678** Białystok-Wysokie Mazowieckie - droga klasy G,
- droga wojewódzka **Nr 682** Łapy – Markowszczyzna – droga klasy G,
- droga wojewódzka (bez numeru) – droga klasy G (istn. DK19)

Drogi powiatowe:

- droga powiatowa **Nr 1535B** - klasa drogi Z;
- droga powiatowa **Nr 1543B** – klasa drogi Z;
- droga powiatowa **Nr 1545B** – klasa drogi Z;
- droga powiatowa **Nr 1500B** – klasa drogi L;
- droga powiatowa **nr 1497B** – klasa drogi L;
- droga powiatowa **Nr 1483B** – klasa drogi L;
- droga powiatowa **Nr 1494B** – klasa drogi L;
- droga powiatowa **Nr 1484B** – klasa drogi L;
- droga powiatowa **Nr 1488B** – klasa drogi L;

Drogi gminne oraz drogi wewnętrzne, pozostające własnością poszczególnych gmin.

Planowana droga S19 przecina trasy kolejowe

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

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

Powiązania z drogą zgodnie z pkt. 5. Na pozostałych drogach planowane jest wykonanie przejazdów.

8. Opracowania związane z geologią i geotechniką

Wyniki badań geologiczno – inżynierskich zostały zatwierdzone decyzją Marszałka Województwa Podlaskiego z dnia 14.02.2019 r. znak: DIT-III.7441.1.2019. Wyniki badań geologiczno – inżynierskich, badań uzupełniających stanowią podstawę do określenia zakresu wykorzystania materiałów rodzimych do wbudowania w korpus drogowy.

Z uwagi na zaliczenie dróg ekspresowych do inwestycji zawsze znacząco oddziałujących na środowisko, całość inwestycji zaliczona została do trzeciej kategorii geotechnicznej.

Proponowane technologie wzmocnienia gruntów (w odniesieniu do proponowanych rozwiązań projektowych, ostateczne ilości i technologia stosowanych wzmocnień uzależniona będzie od rozwiązań projektowych na etapie projektu budowlanego)

Technologia	Długość [km]	Powierzchnia [m ²]
Wymiana gruntów	4,5	196,9 tyś.
- wymiana do 3 m ppt	3,3	136,9 tyś.
- wymiana od 3 m do 7 m ppt	1,1	51,4 tyś.
Kolumny żwirowe	1,2	44,1 tyś.
Pale przemieszczeniowe	1,5	70,8 tyś.
Kolumny DSM	0,3	14,7 tyś.
Nasyp przeciążający	0,5	24,4 tyś.
Materac odciążający	1,6	40,9 tyś.
Odwodnienie skarp	4,7	-
Suma:	14,2 km	372,0 tyś. m ²

Z uwagi na kategoriyczny brak zgody właścicieli nieruchomości nie było możliwości wykonania badań geologiczno – inżynierskich na następujących odcinkach drogi S19: 18+200 do 18+680, 32+732 do 32+926, 33+471 do 33+862 na drodze S19.

9. Obiekty inżynierskie (wariant W1A)

L.p	Oznaczenie obiektu	Plikietaż projektowany (skrzyżowania z przyszłą)	Lokalizacja	Poziom skomplikowania	Kat. drogi na obiekcie	Klasa obciążenia	Rozpiętość teoretyczna przęsła [m]	Schemat statyczny	Skrajnia drogowa pod (wys. H) x (szer. B) [m]	Skrajnia kolejowa pod (wys. H) [m]	Skrajnia przebiegu dla zwierząt obiektu (wys. H x szer. B) [m]	Światło obiektów przeprowadzających ciekli (wys. H) x (szer. B) [m]	Długość całkowita [m]	Szerokość całkowita przęsła [m]	Powierzchnia całkowita [m ²]	Liczba przęsła	Kąt [°]	Koszt jednostkowy [zł/m ²]	Koszt całkowity [zł]	Konstrukcja przewidzianego obiektu
Obiekty w ciągu i nad drogą S19 oraz ich kontynuacje																				
1	MS/PZ Ddz-02/S19-1/3	0+396	w ciągu S19	złożone	S	A	27,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(5,00x5,00)x2	7,00x25,00	28,50	27,50	783,75	1	76	8 200,00 zł	6 421 453,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
2	MS/PZ Ddz-02a/DJ. S19-1/3	0+508	w ciągu DD-01	złożone	D	B	27,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(5,00x5,00)x2	8,00x25,70	28,50	9,80	279,30	1	81	12 040,00 zł	3 362 214,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
3	WD-04/S19-1/3	0+843	nad S19	proste	D	B	51,50	łuk stal. jednoprzęsł. swob. podp. bezprzęg	(5,00x1,00)x2	-	-	-	53,00	10,60	561,80	1	90	12 280,00 zł	6 893 460,00 zł	łuk stal. wspóln. z bet. płytą pomostu
4	WD-05d_w2/S19-1/3	1+839	nad S19	złożone	Z	B	25,50+24,50	belka ciągła dwuprzęsłowa	(5,00x12,50)x2	-	-	-	51,60	15,30	789,48	2	84	5 850,00 zł	4 615 314,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
5	WD-05d/S19-1/3	1+835	nad S19	złożone	Z	B	25,00+28,50	belka ciągła dwuprzęsłowa	5,00x(12,50+11,00)	-	-	-	55,00	15,30	841,50	2	85	5 290,00 zł	4 449 322,00 zł	betonowa sprężona monolityczna

L.p	Oznaczenie obiektu	Plakietaż projektowany (skrzeszowania z przeszkodą)	Lokalizacja	Poziom skomplikowania podłoża	Kat. drogi na obiekcie	Klasa obciążenia	Rozpiętość teoretyczna prześel [m]	Schemat statyczny	Skrajnia drogowa pod obiektem (wys. H) x (szer. B) [m]	Skrajnia kolejowa pod obiektem (wys. H) [m]	Skrajnia przebieg dla zwierząt obiektu (wys. H x szer. B) [m]	Światło obiektów przeprowadzających ciekli (wys. H) x (szer. B)	Długość całkowita [m]	Szerokość całkowita prześel [m]	Powierzchnia całkowita [m2]	Liczba prześel	Kąt [°]	Koszt jednostkowy [zł/m2]	Koszt całkowity [zł]	Konstrukcja przewidzianego obiektu
6	WD-05e/S19-I/3	2+100	nad S19	proste	G	A	23,50+29,50	belka ciągła dwuprzęsłowa	5,00x(11,00+12,50)	-	-	-	54,50	18,80	1024,60	2	71	5 410,00 zł	5 538 852,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
7	PZDdz-07/S19-I/3	2+727	w ciągu S19	złożone	S	A	24,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(3,50x5,00)x2	4,00x23,00	25,40	29,50	749,30	1	90	5 190,00 zł	3 885 694,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
8	PZDdz-09/S19-I/3	3+514	w ciągu S19	złożone	S	A	24,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(5,00x5,00)x2	5,00x20,30	25,60	27,50	704,00	1	63	5 960,00 zł	4 188 823,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
9	WS/PZDdz-10/S19-I/3	3+895	w ciągu S19	złożone	S	A	30,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	4,70x6,50	-	(5,00x5,00)x2	-	31,60	27,50	869,00	1	74	5 260,00 zł	4 566 439,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
10	WS-12/S19-I/3	5+500	w ciągu S19	złożone	S	A	24,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	4,80x7,00	-	-	-	25,40	31,30	795,02	1	75	5 380,00 zł	4 272 108,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
11	MS/PZDdz-13/S19-I/3	5+837	w ciągu S19	złożone	S	A	27,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(5,00x5,00)x2	5,00x23,10	28,60	27,50	786,50	1	64	5 630,00 zł	4 420 497,00 zł	betonowa sprężona monolityczna

L.p	Oznaczenie obiektu	Pikietaż projektowany (skrzyżowania z przeszkodą)	Lokalizacja	Poziom skomplikowania podłoża	Kat. drogi na obiekcie	Klasa obciążenia	Rozpiętość teoretyczna przęsła [m]	Schemat statyczny	Skrajnia drogowa pod obiektem (wys. H x szer. B) [m]	Skrajnia kolejowa pod obiektem (wys. H) [m]	Skrajnia przebiegu dla zwierząt obiektu (wys. H x szer. B) [m]	Światło obiektów przewodzących ciekł (wys. H) x (szer. B)	Długość całkowita [m]	Szerokość całkowita przęsła [m]	Powierzchnia całkowita [m ²]	Liczba przęsła	Kąt [°]	Koszt jednostkowy [zł/m ²]	Koszt całkowity [zł]	Konstrukcja przewidywanego obiektu
12	WD-14/S19-I/3	6+742	nad S19	proste	D	B	58,50	łuk jednoprz. est. swob. podp. bezprzeg.	(5,00x1,00)x2	-	-	-	60,00	10,10	606,00	1	90	10 910,00 zł	6 606 627,00 zł	łuk stal. wspóp. z bet. płyta pomostu
13	ES/PZD-16/S19-I/3	8+222	w ciągu S19	złożone	S	A	24,00+27,00+27,00+24,00	belka cięgła czteropr. zęstowa	4,80x7,00	7,00	5,00x20,00	-	103,50	27,50	2846,25	4	73	3 360,00 zł	9 550 474,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
14	WS-17/S19-I/3	8+741	w ciągu S19	proste	S	A	21,00	belka jednoprz. est. swobodnie podparta	4,70x6,50	-	-	-	22,40	25,90	580,16	1	68	5 350,00 zł	3 103 004,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
15	PZDd-18/S19-I/3	9+458	w ciągu S19	złożone	S	A	10,00	belka jednoprz. est. swobodnie podparta	-	-	3,50x6,00	-	11,50	27,50	316,25	1	90	7 450,00 zł	2 355 635,00 zł	płyta żelbetonowa sprężona monolityczna
16	WS-19/S19-I/3	9+853	w ciągu S19	proste	S	A	21,00	belka jednoprz. est. swobodnie podparta	4,80x6,00	-	-	-	22,60	28,60	646,36	1	63	7 820,00 zł	5 050 892,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
17	WS-20/S19-I/3	10+429	w ciągu S19	proste	S	A	46,00	belka jednoprz. est. swobodnie podparta	(4,90x9,00)x2	-	-	-	47,50	31,30	1486,75	1	75	4 010,00 zł	5 960 153,00 zł	betonowa sprężona monolityczna

L.p	Oznaczenie obiektu	Plikietaż projektowany (skrzyżowania z przeszkodą)	Lokalizacja	Poziom skomplikowania	Kat. drogi na obiekcie	Klasa obciążenia	Rozpiętość teoretyczna prześel [m]	Schemat statyczny	Skrajnia drogowa pod (wys. H) x (szer. B) [m]	Skrajnia kolejowa pod (wys. H) [m]	Skrajnia prześel dla zwierząt obiektu (wys. H x szer. B) [m]	Światło obiektów przeprowadzających ciekł (wys. H) x (szer. B)	Długość całkowita [m]	Szerokość całkowita prześel [m]	Powierzchnia całkowita [m2]	Liczba prześel	Kąt [°]	Koszt jednostkowy [zł/m2]	Koszt całkowity [zł]	Konstrukcja przewidywanego obiektu
18	WS-20_w2/S19-I/3	10+620	w ciągu S19	proste	S	A	24,00+24,00	belka ciągła dwuprzęsłowa	(4,90x6,50)x2	-	-	-	49,70	28,60	1421,42	2	58	4 070,00 zł	5 784 540,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
19	WD-21/S19-I/3	11+064	nad S19	proste	D	B	64,00	łuk jednoprzęsłowy swobodny podprzebieżny	(5,00x1,00)x2	-	-	-	65,60	8,90	583,84	1	90	11 240,00 zł	6 561 210,00 zł	łuk stal. wspólny z bet. płytą pomostu
20	WD-23/S19-I/3	12+787	nad S19	proste	L	B	53,00	łuk jednoprzęsłowy swobodny podprzebieżny	(5,00x1,00)x2	-	-	-	54,60	10,90	595,14	1	90	11 960,00 zł	7 113 832,00 zł	łuk stal. wspólny z bet. płytą pomostu
21	WD-25/S19-I/3	13+669	nad S19	złożone	Z	B	24,00+24,00	belka ciągła dwuprzęsłowa	(5,00x1,00)x2	-	-	-	49,50	11,60	574,20	2	75	5 050,00 zł	2 897 292,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
22	WD-26/S19-I/3	14+398	nad S19	złożone	D	B	25,00+25,00	belka ciągła dwuprzęsłowa	(5,00x1,00)x2	-	-	-	51,60	10,10	521,16	2	60	4 790,00 zł	2 495 412,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
23	PZDdz-27/S19-I/3	15+235	w ciągu S19	złożone	S	A	24,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(5,00x5,00)x2	7,00x22,80	25,40	27,50	698,50	1	84	6 710,00 zł	4 680 242,00 zł	betonowa sprężona monolityczna

Lp	Oznaczenie obiektu	Plikietaż projektowany (skrzyżowania z przeszkodą)	Lokalizacja	Poziom skomplikowania	Kat. drogi na obiekcie	Klasa obciążenia	Rozpiętość teoretyczna prześel [m]	Schemat statyczny	Skrajnia drogowa pod obiektem (wys. H) x (szer. B) [m]	Skrajnia kolejowa pod obiektem (wys. H) [m]	Skrajnia prześel dla zwierząt obiektu (wys. H x szer. B) [m]	Światło obiektów przeprowadzających ciekł (wys. H) x (szer. B)	Długość całkowita [m]	Szerokość całkowita prześel [m]	Powierzchnia całkowita [m2]	Liczba prześel	Kąt [°]	Koszt jednostkowy [zł/m2]	Koszt całkowity [zł]	Konstrukcja przewidzianego obiektu
24	WS-28/S19-I/3	15+431	w ciągu S19	złożone	S	A	27,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	4,80x6,00	-	-	-	28,80	27,50	792,00	1	53	6 130,00 zł	4 848 633,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
25	PZDd-29/S19-I/3	15+766	w ciągu S19	złożone	S	A	18,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	5,00x15,00	-	19,60	27,50	539,00	1	87	6 550,00 zł	3 526 851,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
26	WS-30/S19-I/3	15+982	w ciągu S19	złożone	S	A	18,00+24,00+18,00	belka ciągła trzyprzęsłowa	-	5,60	-	-	61,50	27,50	1691,25	3	79	4 960,00 zł	8 386 228,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
27	PZDd-32/S19-I/3	16+316	w ciągu S19	złożone	S	A	27,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(3,50x5,00)x2	5,00x22,60	28,60	27,50	786,50	1	61	6 690,00 zł	5 255 977,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
28	WD-34/S19-I/3	17+060	nad S19	proste	Z	B	47,00	łuk stal. egi. swob. podpr. bezprzeg	(5,00x1,00)x2	-	-	-	48,60	11,60	563,76	1	90	11 630,00 zł	6 553 505,00 zł	łuk stal. współp. z bet. płytą pomostu
29	PZDd-36/S19-I/3	17+605	w ciągu S19	złożone	S	A	24,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(3,50x5,00)x2	5,00x22,70	25,40	27,50	698,50	1	83	5 630,00 zł	3 932 014,00 zł	betonowa sprężona monolityczna

L.p	Oznaczenie obiektu	Płkietaż projektowany (skrzyżowania z przeszkodą)	Lokalizacja	Poziom skomplikowania	Kat. drogi na obiekcie	Klasa obciążenia	Rozpiętość teoretyczna przęsła [m]	Schemat statyczny	Skrajnia drogowa pod obiektem (wys. H x szer. B) [m]	Skrajnia kolejowa pod obiektem (wys. H) [m]	Skrajnia przejść dla zwierząt obiektu (wys. H x szer. B) [m]	Światło obiektów przeprowadzających ciekł (wys. H) x (szer. B)	Długość całkowita [m]	Szerokość całkowita przęsła [m]	Powierzchnia całkowita [m2]	Liczba przęsła	Kąt [°]	Koszt jednostkowy [zł/m2]	Koszt całkowity [zł]	Konstrukcja przewidywanego obiektu
30	WS-39/S19 -I/3	18+170	w ciągu S19	złożone	S	A	18,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	4,70x6,00	-	-	-	19,40	25,90	502,46	1	86	7 880,00 zł	3 959 158,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
31	PZDdz-40/S19 -I/3	18+668	w ciągu S19	złożone	S	A	24,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(3,50x5,00)x2	5,00x23,00	25,40	27,50	698,50	1	89	5 120,00 zł	3 573 616,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
32	WD-41/S19 -I/3	19+155	nad S19	złożone	Z	B	53,00	łuk jednoprzęsłowy swobodnie podparty	(5,00x1,00)x2	-	-	-	54,60	11,60	633,36	1	90	11 040,00 zł	6 989 769,00 zł	łuk stal. wspólny z bet. płytą pomostu
33	PZGd-42/S19 -I/3	19+426	nad S19	złożone	-	C	W1: 25,20 0+25,20 +21,60 W2: 23,70 0+23,70 +23,70	W1: belka ciągła trzypiętrowa W2: belka ciągła trzypiętrowa	(5,00x1,00)x2 4,70x6,00	-	B>50,00	-	73,80	71,85	5302,53	3	90	3 630,00 zł	19 210 084,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
34	WS-43/S19 -I/3	20+262	w ciągu S19	złożone	S	A	18,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	4,70x6,00	-	-	-	19,40	30,25	586,85	1	86	6 490,00 zł	3 804 797,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
35	WD-44/S19 -I/3	20+890	nad S19	złożone	D	B	60,50	łuk jednoprzęsłowy swobodnie podparty	5,00x(12,5+11,00)	-	-	-	62,10	10,10	627,21	1	90	11 180,00 zł	7 010 328,00 zł	łuk stal. wspólny z bet. płytą pomostu

L.p	Oznaczenie obiektu	Pikietaż projektowany (skrzyżowania z przeszkodą)	Lokalizacja	Poziom skomplikowania podłoża	Kat. drogi na obiekcie	Klasa obciążenia	Rozpiętość teoretyczna przęsła [m]	Schemat statyczny	Skrajnia drogowa pod obiektem (wys. H) x (szer. B) [m]	Skrajnia kolejowa pod obiektem (wys. H) [m]	Skrajnia przejść dla zwierząt obiektu (wys. H x szer. B) [m]	Światło obiektów przeprowadzających ciekły (wys. H) x (szer. B)	Długość całkowita [m]	Szerokość całkowita przęsła [m]	Powierzchnia całkowita [m ²]	Liczba przęsła	Kąt [°]	Koszt jednostkowy [zł/m ²]	Koszt całkowity [zł]	Konstrukcja przewidzianego obiektu
36	WD-45w1/S19-1/3	21+139	nad S19	proste	G	A	54,00	łuk jednoprzęsłowy swobodny podparto	5,00x(1,00+12,50)	-	-	-	55,60	23,80	1323,28	1	90	11 130,00 zł	14 727 389,00 zł	łuk stal. wspólny z bet. płytą pomostu
37	WD-46/S19-1/3	22+114	nad S19	proste	Z	B	85,00	łuk jednoprzęsłowy swobodny podparto	5,00x(1,00+12,50)	-	-	-	86,60	11,60	1004,56	1	90	11 020,00 zł	11 064 112,00 zł	łuk stal. wspólny z bet. płytą pomostu
38	MS/PZ Ddz-47/S19-1/3	22+878	w ciągu S19	złożone	S	A	32,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(5,00x5,00)x2	5,50x24,90	33,50	31,85	1066,98	1	55	4 990,00 zł	5 317 806,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
39	WS-48a/S19-1/3	23+691	w ciągu S19	złożone	S	A	18,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	3,70x6,00	-	-	-	19,50	25,90	505,05	1	69	5 520,00 zł	2 782 998,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
40	PZDdz-49/S19-1/3	24+027	w ciągu S19	złożone	S	A	24,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(5,00x5,00)x2	5,00x23,00	25,40	27,50	698,50	1	90	4 980,00 zł	3 475 930,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
41	PZDdz-50/S19-1/3	24+530	w ciągu S19	złożone	S	A	18,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(3,50x5,00)x2	4,00x16,20	19,50	27,50	536,25	1	74	6 050,00 zł	3 239 932,00 zł	betonowa sprężona monolityczna

L.p	Oznaczenie obiektu	Pikietaż projektowany (skrzyżowania z przeszkodą)	Lokalizacja	Poziom skomplikowania	Kat. drogi na obiekcie	Klasa obciążenia	Rozpiętość teoretyczna prześel [m]	Schemat statyczny	Skrajnia drogowa pod (wys. H) x (szer. B) [m]	Skrajnia kolejowa pod (wys. H) [m]	Skrajnia prześel dla zwierząt obiektu (wys. H x szer. B) [m]	Światło obiektów przeprowadzających ciekł (wys. H) x (szer. B)	Długość całkowita [m]	Szerokość całkowita prześel [m]	Powierzchnia całkowita [m ²]	Liczba prześel	Kąt [°]	Koszt jednostkowy [zł/m ²]	Koszt całkowity [zł]	Konstrukcja przewidzianego obiektu
42	WD-51/S19 -I/3	24+999	nad S19	proste	Z	B	24,70+2 3,80	belka ciąga dwuprzęsłowa	(5,00x1,00)x2	-	-	-	50,00	11,60	580,00	2	78	4 720,00 zł	2 734 198,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
43	MS/PZ Ddż-55/S19 -I/3	26+025	w ciągu S19	złożone	S	A	30,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(5,00x5,00)x2	5,00x23,60	31,70	27,50	871,75	1	55	5 670,00 zł	4 940 143,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
44	WD-57/S19 -I/3	27+000	nad S19	złożone	D	B	24,00+2 4,00	belka ciąga dwuprzęsłowa	(5,00x1,00)x2	-	-	-	49,50	10,10	499,95	2	90	5 650,00 zł	2 821 394,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
45	PZDdż-58/S19 -I/3	27+581	w ciągu S19	złożone	S	A	24,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(3,50x5,00)x2	4,00x22,50	25,50	27,50	701,25	1	79	4 360,00 zł	3 054 398,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
46	WS-59/S19 -I/3	28+055	w ciągu S19	złożone	S	A	30,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	4,70x6,00	-	-	-	31,60	25,90	818,44	1	57	8 280,00 zł	6 774 714,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
47	MS/PZ Ddż-60/S19 -I/3	28+351	w ciągu S19	złożone	S	A	18,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(5,00x5,00)x2	6,00x16,40	19,50	27,50	536,25	1	77	8 800,00 zł	4 717 891,00 zł	betonowa sprężona monolityczna

L.p	Oznaczenie obiektu	Pikietaż projektowany (skrzyżowania z przeszkodą)	Lokalizacja	Poziom skomplikowania	Kat. drogi na obiekcie	Klasa obciążenia	Rozpiętość teoretyczna przęsła [m]	Schemat statyczny	Skrajnia drogowa pod obiektem (wys. H) x (szer. B) [m]	Skrajnia kolejowa pod obiektem (wys. H) [m]	Skrajnia przejazd dla zwierząt obiektu (wys. H x szer. B) [m]	Światło obiektów przeprowadzających ciekły (wys. H) x (szer. B)	Długość całkowita [m]	Szerokość całkowita przęsła [m]	Powierzchnia całkowita [m ²]	Liczba przęsła	Kąt [°]	Koszt jednostkowy [zł/m ²]	Koszt całkowity [zł]	Konstrukcja przewidywanego obiektu
48	WS/PG-1/S19-I/3	28+422	w ciągu S19	proste	S	A	27,00	rama jednoprzęsłowa bezprzegubowa otwarta	-	-	-	-	28,50	27,50	783,75	1	87	4 380,00 zł	3 427 841,00 zł	żelbet. rama monolit. z belkami typu "L"
49	MS-61/S19-I/3	28+637	w ciągu S19	proste	S	A	18,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	-	6,5x15,20	19,60	27,50	539,00	1	64	7 030,00 zł	3 788 871,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
50	MS-61a/DJ-S19-I/3	0+141	w ciągu DD-93	proste	D	B	18,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	-	4,5x15,20	19,50	8,90	173,55	1	65	7 630,00 zł	1 322 692,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
51	MS/PZ-Dd-62/S19-I/3	28+867	w ciągu S19	złożone	S	A	18,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	3,50x6,00	5,00x16,60	19,40	27,50	533,50	1	80	8 860,00 zł	4 721 827,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
52	WD-64/S19-I/3	30+865	nad S19	proste	L	B	39,00+39,00	belka ciągła dwuprzęsłowa	(5,00x11,00)x2	-	-	-	81,00	11,60	939,60	2	41	4 570,00 zł	4 286 971,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
53	PZDdz-65/S19-I/3	32+460	w ciągu S19	proste	S	A	30,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(5,00x5,00)x2	5,00x22,60	31,60	27,50	869,00	1	59	4 630,00 zł	4 017 488,00 zł	betonowa sprężona monolityczna

L-p	Oznaczenie obiektu	Plikietaż projektowany (skrzyżowania z przeszkodą)	Lokalizacja	Poziom skomplikowania podłoża	Kat. drogi na obiekcie	Klasa obciążenia	Rozpiętość teoretyczna przęsła [m]	Schemat statyczny	Skrzania drogowa pod (wys. H) x (szer. B) [m]	Skrzania kolejowa pod (wys. H) [m]	Skrzania przejazd dla zwierząt obiektu (wys. H x szer. B) [m]	Światło obiektów przeprowadzających ciekli (wys. H) x (szer. B)	Długość całkowita [m]	Szerokość całkowita przęsła [m]	Powierzchnia całkowita [m2]	Liczba przęsła	Kąt [°]	Koszt jednostkowy [zł/m2]	Koszt całkowity [zł]	Konstrukcja przewidzianego obiektu
54	WD-66/S19-1/3	33+293	nad S19	proste	L	B	51,00	łuk jednoprzęsł. swobod. podpr.	(5,00x11,00)x2	-	-	-	52,60	10,60	557,56	1	90	11 220,00 zł	6 253 477,00 zł	łuk stal. wspóln. z bet. płytą pomostu
55	PZDdz-69/S19-1/3	34+071	w ciągu S19	proste	S	A	24,00	belka jednoprzęsłowa swobod. le	-	-	(3,50x5,00)x2	4,50x22,70	25,50	27,50	701,25	1	82	4 870,00 zł	3 412 501,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
56	PZDdz-70/S19-1/3	35+146	w ciągu S19	złożone	S	A	24,00	belka jednoprzęsłowa swobod. le	-	-	(5,00x5,00)x2	5,00x22,00	25,50	29,50	752,25	1	74	5 730,00 zł	4 304 228,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
57	WS-71.1 w 2/S19-1/3	35+545	w ciągu S19	złożone	S	A	31,50	belka jednoprzęsłowa swobod. le	(4,90x7,00)x2	-	-	-	33,00	28,60	943,80	1	75	4 590,00 zł	4 328 462,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
58	WS-71/S19-1/3	35+890	w ciągu S19	złożone	S	A	31,00	belka jednoprzęsłowa swobod. le	(4,80x6,00)x2	-	-	-	32,50	31,30	1017,25	1	81	4 590,00 zł	4 665 522,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
59	WS-71 w 2/S19-1/3	35+890	w ciągu S19	złożone	S	A	21,00	belka jednoprzęsłowa swobod. le	4,80x8,00	-	-	-	22,40	28,60	640,64	1	89	6 040,00 zł	3 863 960,00 zł	betonowa sprężona monolityczna

L.p	Oznaczenie obiektu	Pikietaż projektowany (skrzyżowania z przeszkodą)	Lokalizacja	Poziom skomplikowania podłoża	Kat. drogi na obiekcie	Klasa obciążenia	Rozpiętość teoretyczna przęsła [m]	Schemat statyczny	Skrajnia drogowa pod obiektem (ws. H) x (szer. B)	Skrajnia kolejowa pod obiektem (ws. H) [m]	Skrajnia przęsła dla zwierząt obiektu (ws. H x szer. B) [m]	Światło obiektów przeprowadzających (wys. H) x (szer. B) (wys. H) x (szer. B) [m]	Długość całkowita [m]	Szerokość całkowita przęsła [m]	Powierzchnia całkowita [m2]	Liczba przęsła	Kąt [°]	Koszt jednostkowy [zł/m2]	Koszt całkowity [zł]	Konstrukcja przewidywanego obiektu
60	MS/PZ Dd- 72/S19 -I/3	36+473	w ciągu S19	złożone	S	A	48,00+6 0,00+48 ,00	belka ciąga trzyprzę słowa	-	-	(5,00x3 0,00)x2	6,00x(4 6,00+58 ,00+46, 00)	159,00	27,50	4372,50	3	90	4 380,00 zł	19 126 131,00 zł	zespolon a stalowo- betonow a
61	WS- 72a/S1 9-I/3	36+664	w ciągu S19	złożone	S	A	14,00	belka jednoprz ęsłowa swobodn ie podparta	4,70x6,0 0	-	-	-	15,60	27,50	429,00	1	62	11 070,00 zł	4 747 090,00 zł	plyta żelbetow a monolity czna
62	WS- 72b/S1 9-I/3	36+910	w ciągu S19	złożone	S	A	18,00	belka jednoprz ęsłowa swobodn ie podparta	4,70x6,0 0	-	-	-	19,40	27,50	533,50	1	87	6 650,00 zł	3 543 269,00 zł	betonow a sprężona monolity czna
63	PZDdz- 74/S19 -I/3	37+972	w ciągu S19	złożone	S	A	24,00	belka jednoprz ęsłowa swobodn ie podparta	-	-	5,00x15, 00	-	25,50	27,50	701,25	1	72	6 060,00 zł	4 245 959,00 zł	betonow a sprężona monolity czna
64	PZDdz- 74a/S1 9-I/3	0+492	w ciągu DD-111	złożone	G	A	24,00	belka jednoprz ęsłowa swobodn ie podparta	-	-	(5,00x5, 00)x2	5,00x23, 00	25,50	13,80	351,90	1	90	6 270,00 zł	2 205 773,00 zł	betonow a sprężona monolity czna
65	WD- 75/S19 -I/3	38+630	nad S19	złożone	L	B	27,00+3 2,00+27 ,00	belka ciąga trzyprzę słowa	(5,00x1 1,00)x2	-	-	-	87,70	9,40	824,38	3	65	4 160,00 zł	3 425 205,00 zł	betonow a sprężona monolity czna

L.p.	Oznaczenie obiektu	Pikietaż projektowany (skrzyżowania z przeszkodą)	Lokalizacja	Poziom skomplikowania	Kat. drogi na obiekcie	Klasa obciążenia	Rozpiętość teoretyczna przęsła [m]	Schemat statyczny	Skrajnia drogowa pod obiektem (wys. H) x (szer. B) [m]	Skrajnia kolejowa pod obiektem (wys. H) [m]	Skrajnia przejść dla zwierząt obiektu (wys. H x szer. B) [m]	Światło obiektów przeprowadzających ciekli (wys. H) x (szer. B)	Długość całkowita [m]	Szerokość całkowita przęsła [m]	Powierzchnia całkowita [m ²]	Liczba przęsła	Kąt [°]	Koszt jednostkowy [zł/m ²]	Koszt całkowity [zł]	Konstrukcja przewidywanego obiektu
66	PZDd-76/S19-1/3	39+014	w ciągu S19	złożone	S	A	18,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	5,00x15,00	5,00x17,00	19,50	27,50	536,25	1	90	5 720,00 zł	3 065 535,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
67	PZDd-76a/S19-1/3	0+360	w ciągu DD-113	złożone	G	A	18,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	5,00x15,00	5,00x17,00	19,50	13,80	269,10	1	90	7 670,00 zł	2 062 567,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
Obiekty w ciągu i nad drogą DK65 oraz ich kontynuacje																				
68	WD-1/DK65-III/3	1+142	nad DK65	złożone	Z	B	24,00+24,00	belka cięgła dwuprzęsłowa	5,00x(12,50+9,00)	-	-	-	49,40	10,40	513,76	2	68	4 880,00 zł	2 502 022,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
69	WD-1_w2/DK65-III/3	1+542	nad DK65	proste	G	A	27,00+32,00	belka cięgła dwuprzęsłowa	5,00x(9,00+12,50)	-	-	-	60,50	18,80	1137,40	2	90	4 760,00 zł	5 403 980,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
70	MD/PZDd-4/DK65-III/3	2+149	w ciągu DK65	złożone	GP	A	27,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(5,00x5,00)x2	5,00x22,00	28,80	15,30	440,64	1	59	9 280,00 zł	4 088 075,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
71	MD/PZDd-4_w2/DK65-III/3	2+149	w ciągu DK65	złożone	GP	A	27,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(5,00x5,00)x2	5,00x22,00	28,80	29,70	855,36	1	59	7 560,00 zł	6 460 979,00 zł	betonowa sprężona monolityczna

L.p.	Oznaczenie obiektu	Plakietą projektowany (skrzyżowania z przeszkodą)	Lokalizacja	Poziom skomplikowania podłoża	Kat. drogi na obiekcie	Klasa obciążenia	Rozpiętość teoretyczna prześel [m]	Schemat statyczny	Skrajnia drogowa pod obiektem (wys. H) x (szer. B) [m]	Skrajnia kolejowa pod obiektem (wys. H) [m]	Skrajnia przejeść dla zwierząt obiektu (wys. H x szer. B) [m]	Światło obiektów przeprowadzających ciekli (wys. H) x (szer. B)	Długość całkowita [m]	Szerokość całkowita prześel [m]	Powierzchnia całkowita [m2]	Liczba prześel	Kąt [°]	Koszt jednostkowy [zł/m2]	Koszt całkowity [zł]	Konstrukcja przewidywanego obiektu
72	WD-6/DK65-III/3	3+657	nad DK65	złożone	L	B	38,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	5,00x9,00	-	-	-	40,00	11,60	464,00	1	45	7 510,00 zł	3 481 863,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
73	PZGd-7/DK65-III/3	5+000	nad DK65	złożone	-	C	w1:27,60 w2:25,70	belka ciągła jednoprzęsłowa W1: W2:	5,00x9,00	-	B>50,00	-	29,40	56,80	1669,92	1	90	7 940,00 zł	13 253 322,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
74	PZDd-10/DK65-III/3	6+190	w ciągu DK65	złożone	GP	A	18,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	5,00x15,00	-	19,50	15,30	298,35	1	74	9 480,00 zł	2 825 702,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
75	WD-15/DK65-III/3	8+644	nad DK65	proste	L	B	27,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	4,70x6,00	-	-	-	28,40	10,60	301,04	1	89	6 750,00 zł	2 029 841,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
76	PZGd-16/DK65-III/3	9+166	nad DK65	złożone	-	C	w1:27,30+16,90 w2:25,70+16,20	belka ciągła dwuprzęsłowa W1: W2:	4,70x6,00 5,00x9,00	-	B>50,00	-	46,00	60,35	2776,10	2	90	4 030,00 zł	11 173 567,00 zł	betonowa sprężona monolityczna
77	PZDd-17/DK65-III/3	10+036	w ciągu DK65	proste	GP	A	8,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	3,50x6,00	-	9,50	15,30	145,35	1	90	10 210,00 zł	1 483 136,00 zł	plyta żelbetonowa monolityczna

L-p	Oznaczenie obiektu	Pikietaż projektowany (skrzyżowania z przeszkodą)	Lokalizacja	Poziom skomplikowania	Kat. drogi na obiekcie	Klasa obciążenia	Rozpiętość teoretyczna przęsła [m]	Schemat statyczny	Skrajnia drogowa pod zwierzatką obiektu (wys. H) x (szer. B) [m]	Skrajnia kolejowa pod obiektem (wys. H) [m]	Skrajnia przebiegu dla zwierząt obiektu (wys. H x szer. B) [m]	Światło obiektów przeprowadzających ciekli (wys. H) x (szer. B)	Długość całkowita [m]	Szerokość całkowita przęsła [m]	Powierzchnia całkowita [m ²]	Liczba przęsła	Kąt [°]	Koszt jednostkowy [zł/m ²]	Koszt całkowity [zł]	Konstrukcja przewidzianego obiektu
78	WDG-18/DK6 5-III/3	10+989	w ciągu DK65	proste	GP	A	27,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	4,80x7,00	-	-	-	28,60	13,70	391,82	1	62	5 320,00 zł	2 082 336,00 zł	betonowa a sprężona monolityczna
79	PZDdz-19/DK6 5-III/3	11+150	w ciągu DK65	złożone	GP	A	24,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(5,00x5,00)x2	5,50x23,00	25,40	15,30	388,62	1	90	8 560,00 zł	3 324 687,00 zł	betonowa a sprężona monolityczna
80	WD-22/DK6 5-III/3	12+079	nad DK65	proste	D	B	29,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	5,00x9,00	-	-	-	30,50	10,60	323,30	1	52	6 760,00 zł	2 183 590,00 zł	betonowa a sprężona monolityczna
81	WDG/PZDdz-23/DK6 5-III/3	12+631	w ciągu DK65	proste	GP	A	40,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	5,60	(3,50x5,00)x2	-	41,40	15,30	633,42	1	75	5 560,00 zł	3 521 181,00 zł	betonowa a sprężona monolityczna
82	PZDdz-24/DK6 5-III/3	12+859	w ciągu DK65	proste	GP	A	18,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	-	-	(3,50x5,00)x2	6,00x16,90	19,50	15,30	298,35	1	83	9 200,00 zł	2 742 736,00 zł	betonowa a sprężona monolityczna
83	WDG-24a/DK 65-III/3	13+098	w ciągu DK65	złożone	GP	A	18,00	belka jednoprzęsłowa swobodnie podparta	4,70x6,00	-	-	-	19,50	15,50	302,25	1	73	7 770,00 zł	2 347 282,00 zł	betonowa a sprężona monolityczna

Wariantowanie rozwiązań konstrukcji obiektów inżynierskich:

Obiekty mostowe: (liczba sztuk: STEŚ-R (WW1/WW2))

Grupa I: Obiekty w ciągu S19 i DK65 – 3/3 szt.

Wariant I: konstrukcja płytowa żelbetowa monolityczna

Wariant II: konstrukcja z belek strunobetonowych prefabrykowanych typu „Kujan”

Grupa II: Obiekty w ciągu i nad S19 i DK65 oraz w ciągu dróg równoległych – 43/46 szt.

Wariant I: konstrukcja betonowa, belkowa sprężona monolityczna

Wariant II: konstrukcja z belek strunobetonowych prefabrykowanych typu „T”

Grupa III (IIIa i IIIb): Obiekty w ciągu oraz nad S19 i DK65 – 16/16 szt.

Wariant I: konstrukcja betonowa sprężona monolityczna

Wariant II: konstrukcja o dźwigarze zespolonym stalowo-betonowym

Grupa IV: Obiekty nad S19 – 10/10 szt.

Wariant I: konstrukcja przestrzenna, łuk stalowy współpr. z betonową płytą pomostu

Wariant II: konstrukcja przestrzenna, łuk stalowy współpr. z dźwigarem zesp. stal.-bet.

Grupa „pozostałe”: Obiekty w ciągu S19 – 1/1 szt.

Wariant I: konstrukcja ramowa, przęsło z belek strunobetonowych prefabrykowanych typu „T” zesp. z żelbetową płytą pomostu

Wariant II: konstrukcja z belek strunobetonowych prefabrykowanych typu „T”

Grupa „pozostałe”: Obiekty nad S19 i DK65 – 3/3 szt.

Wariant I: konstrukcja betonowa sprężona monolityczna

Wariant II: konstrukcja stalowa z blach fałdowych współpracujących z gruntem

10. MOP/Parkingi/Stacje benzynowe

Zaproponowano następujące rodzaje Miejsc Obsługi Podróżnych:

- w rejonie m. Czaplino - km ok. 4+900:

MOP II (strona lewa, kierunek Białystok) - o funkcji wypoczynkowo-usługowej, wyposażony w obiekty jak MOP I oraz w stację paliw, stanowiska obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno-handlowe, punkty informacji turystycznej,

MOP III (strona prawa, kierunek Lublin)- o funkcji wypoczynkowej i usługowej, wyposażony w obiekty jak MOP II oraz obiekty noclegowe oraz inne obiekty handlowo-usługowe w zależności od potrzeb.

Odległość do najbliższego MOP-u na odcinku poprzednim – MOP Popławce (II) na odcinku Kuźnica-Sokółka: - ok. 63,0 km

- w rejonie m. Rzepniki – km ok. 29+800:

MOP I - o funkcji wypoczynkowej, wyposażony w stanowiska postojowe (parking), jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne i oświetlenie;

Odległość do najbliższego MOP-u (II/III) na odcinku następnym – MOP Haćki - 14,6 km

11. Ochrona środowiska

Planowana inwestycja przecina oraz przebiega w pobliżu obszarów cennych przyrodniczo, w tym będących formami ochrony przyrody w myśl art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. 2020 r. poz. 55.):

- nie koliduje z parkami narodowymi i rezerwatami przyrody;
- wariant koliduje z OChK-iem „Dolina Narwi”;
- warianty kolidują z obszarami Natura 2000 (OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY PTAKÓW: „Puszcza Knyszyńska PLB200003” oraz „Dolina Górnej Narwi PLB200007”, SPECJALNE OBSZARY OCHRONY SIEDLISK: „Ostoja Knyszyńska PLH200006” oraz „Ostoja w Dolinie Górnej Narwi PLH200010”)
- wariant przecina korytarze ekologiczne: Obszar węzłowy Puszcza Knyszyńska (GKPn-3), Korytarz Doliny Środkowej Narwi łączący Puszcze Białowieską i Knyszyńską z Narwiańskim Parkiem Narodowym oraz obszarami NATURA 2000 (Narwiańskie Bagna i Bagienna Dolina Narwi) (GKPn-23), Korytarz Dolina Narwi Północny (KPn-23A), korytarze regionalne i lokalne łączące większe kompleksy leśne.

Zastosowane urządzenia ochrony środowiska:

- zastosowanie obustronnego wygrozdzenia drogi na całości trasy (drogi S19 i DK65);
- budowa przejść dla zwierząt na S19 – 29 szt., na DK65 – 11 szt.;
- wykonanie nasadzeń pasów zieleni naprowadzającej do przejść dla zwierząt;
- zastosowanie płotków naprowadzających płazy i małe ssaki na przejścia, a także budowa zbiorników kompensacyjnych;
- wykonanie pełnej rekultywacji terenu po zakończeniu budowy,
- wykonania przy przejściach dla dużych i średnich zwierząt osłon antyolśnieniowych.

Proponowane zabezpieczenia przeciwhałasowe (dla nawierzchni bitumicznej)

L.p.	Km początkowy	Km końcowy	Długość	Wysokość	Strona	Receptor
S19						
1	7+888	8+048	160	2,0	Lewa	6, 7
2	8+458	8+618	160	2,0	Lewa	8
3	11+770	11+890	120	2,0	Lewa	10
4	17+195	17+355	160	2,0	Lewa	12, 13
5	8+410	8+590	180	2,0	Prawa	110 - 112

DK65 – nie są przekroczone dopuszczalne poziomy hałasu

12. Prognoza ruchu

Nie była wykonywana nowa prognoza ruchu, wartości z etapu STES przedstawiają się następująco.

Odcinek	2025		2030		2035		2040		2045		2050		2055	
	SDR	udział SC	SDR	udział SC	SDR	udział SC	SDR	udział SC	SDR	udział SC	SDR	udział SC	SDR	udział SC
w. Białystok Zachód - w. Białystok Księżyno (S19)	15 000	9,56	17 000	11,38	19 200	11,77	22 800	11,45	26 400	10,98	29 800	10,60	32 900	10,56
w. Białystok Księżyno - w. Białystok Południe na drodze S19/DK65 (S19)	13 400	6,82	15 100	9,01	16 400	9,15	19 200	9,14	21 600	8,97	24 200	8,72	26 400	9,00
w. Białystok Południe na drodze S19/DK65 - w. Zabłudów (S19)	11 800	12,64	13 600	14,90	14 600	15,02	17 100	14,64	18 700	14,71	20 700	14,51	23 200	14,96
w. Białystok Południe na drodze S19/DK65 - w. Białystok Południe na drodze DK65/DP1484B (DK65)	8 400	10,44	9 600	10,45	10 600	10,59	11 700	10,34	12 200	10,83	12 800	11,24	14 200	11,84
w. Białystok Południe na drodze DK65/DP1484B - Kuriany (DK65)	8 600	7,67	9 800	7,99	10 900	7,83	12 000	7,67	12 600	8,21	13 300	8,65	14 700	9,28
Kuriany - Grabówka (DK65)	1 900	14,11	2 100	13,80	2 300	13,56	2 500	13,36	2 800	13,40	3 000	13,28	3 500	12,24

Prognozowane Poziomy Swobody Ruchu (PSR) na analizowanych odcinkach S19 i DK65

Odcinek	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055
w. Białystok Zachód - w. Białystok Księżyno (S19)	A	A	A	A	B	B	B
w. Białystok Księżyno - w. Białystok Południe na drodze S19/DK65 (S19)	A	A	A	A	A	A	B
w. Białystok Południe na drodze S19/DK65 - w. Zabłudów (S19)	A	A	A	A	A	A	B
w. Białystok Południe na drodze S19/DK65 - w. Białystok Południe na drodze DK65/DP1484B (DK65)	C	C	D	D	D	D	D
w. Białystok Południe na drodze DK65/DP1484B - Kuriany (DK65)	C	C	D	D	D	D	D
Kuriany - Grabówka (DK65)	A	A	A	A	A	A	B

13. Koszty oraz efektywność ekonomiczna

Wycena wykonana dla nawierzchni z betonu asfaltowego

LP	WYSZCZEGÓLNIENIE ELEMENTÓW	Koszty [PLN]							
		WA1 - wariant A węzłów drogowych i wariant preferowany obiektów inżynierskich		WA2 - wariant A węzłów drogowych i wariantowe rozwiązanie obiektów inżynierskich		WB1 - wariant B węzłów drogowych i wariant preferowany obiektów inżynierskich		WB2 - wariant B węzłów drogowych i wariantowe rozwiązanie obiektów inżynierskich	
		netto	brutto	netto	brutto	netto	brutto	netto	brutto
I	PRACE PRZYGOTOWAWCZE	305 490 999,55	307 861 428,45	305 490 999,55	307 861 428,45	311 083 899,55	313 454 328,45	311 083 899,55	313 454 328,45
I.1	Dokumentacja projektowa (STES, KP)	9 314 089,50	11 456 330,09	9 314 089,50	11 456 330,09	9 314 089,50	11 456 330,09	9 314 089,50	11 456 330,09
I.2	Dysponowanie nieruchomościami	295 184 786,92	295 184 786,92	295 184 786,92	295 184 786,92	300 777 686,92	300 777 686,92	300 777 686,92	300 777 686,92
I.2.1	Wykup gruntów	223 769 786,92	223 769 786,92	223 769 786,92	223 769 786,92	229 362 686,92	229 362 686,92	229 362 686,92	229 362 686,92
I.2.2	Wykup budynków	71 415 000,00	71 415 000,00	71 415 000,00	71 415 000,00	71 415 000,00	71 415 000,00	71 415 000,00	71 415 000,00
I.2.3	Odszkodowania za czasowe zajęcie terenu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

I.3	Ratownicze prace archeologiczne	992 123,12	1 220 311,44	992 123,12	1 220 311,44	992 123,12	1 220 311,44	992 123,12	1 220 311,44
II	KOSZTY ROBÓT I NADZORU	1 283 611 513,10	1 578 842 161,12	1 319 703 654,40	1 623 235 494,91	1 344 363 943,50	1 653 567 650,51	1 376 366 853,40	1 692 931 229,68
II.1	ROBOTY BUDOWLANO-MONTAŻOWE	1 235 419 040,62	1 519 565 419,96	1 262 243 161,64	1 552 559 088,82	1 285 778 558,99	1 581 507 627,55	1 316 356 976,21	1 619 119 080,73
II.1 .1	Wymagania ogólne	66 779 407,60	82 138 671,35	68 229 360,09	83 922 112,91	69 629 946,38	85 644 834,04	71 360 800,18	87 773 784,22
II.1 .1 1	Koszty Ogólne Wykonawcy (do 6% poz. II.1.3)	66 779 407,60	82 138 671,35	68 229 360,09	83 922 112,91	69 629 946,38	85 644 834,04	71 360 800,18	87 773 784,22
II.1 .2	Dokumenty Wykonawcy	55 649 506,33	68 448 892,79	56 857 800,07	69 935 094,09	55 649 506,33	68 448 892,79	55 649 506,33	68 448 892,79
II.1 .2 1	Dokumentacja projektowa (do 5% poz. II.1.3)	55 649 506,33	68 448 892,79	56 857 800,07	69 935 094,09	55 649 506,33	68 448 892,79	55 649 506,33	68 448 892,79
II.1 .3	Roboty	1 112 990 126,68	1 368 977 855,82	1 137 156 001,48	1 398 701 881,82	1 160 499 106,28	1 427 413 900,72	1 189 346 669,69	1 462 896 403,72
II.1 .3 1	Część drogowa	562 581 172,08	691 974 841,66	562 581 172,08	691 974 841,66	554 898 265,32	682 524 866,34	554 898 265,32	682 524 866,34
II.1 .3 2	Branża energetyczna	25 247 488,90	31 054 411,35	25 247 488,90	31 054 411,35	25 902 518,50	31 860 097,75	25 902 518,50	31 860 097,75
II.1 .3 3	Branża mostowa	344 219 859,35	423 390 427,00	368 385 734,15	453 114 453,00	398 499 139,02	490 153 941,00	427 346 702,44	525 636 444,00
II.1 .3 4	Branża geotechniczna	83 010 042,76	102 102 352,60	83 010 042,76	102 102 352,60	83 010 042,76	102 102 352,60	83 010 042,76	102 102 352,60
II.1 .3 5	Branża sanitarna	71 408 349,24	87 832 269,56	71 408 349,24	87 832 269,56	71 537 924,62	87 991 647,28	71 537 924,62	87 991 647,28
II.1 .3 6	Branża melioracyjna	7 861 464,51	9 669 601,35	7 861 464,51	9 669 601,35	7 861 464,51	9 669 601,35	7 861 464,51	9 669 601,35
II.1 .3 7	Branża teletechniczna	13 867 580,49	17 057 124,00	13 867 580,49	17 057 124,00	13 867 580,49	17 057 124,00	13 867 580,49	17 057 124,00
II.1 .3 8	Branża zieleni	4 794 169,35	5 896 828,30	4 794 169,35	5 896 828,30	4 922 171,06	6 054 270,40	4 922 171,06	6 054 270,40
II.2	NADZORY	37 062 571,22	45 586 962,60	29 031 592,72	35 708 859,04	29 572 906,86	36 374 675,43	30 276 210,45	37 239 738,86
II.2 .1	Nadzór inwestorski (do 3% poz. II.1)	37 062 571,22	45 586 962,60	29 031 592,72	35 708 859,04	29 572 906,86	36 374 675,43	30 276 210,45	37 239 738,86
II.3	KOSZTY OKOŁOKONTRAKTOWE	11 129 901,27	13 689 778,56	28 428 900,04	34 967 547,05	29 012 477,66	35 685 347,52	29 733 666,74	36 572 410,09
II.3 .1	Koszty okołokontraktowe (do 1 % poz. II.1.3)	11 129 901,27	13 689 778,56	28 428 900,04	34 967 547,05	29 012 477,66	35 685 347,52	29 733 666,74	36 572 410,09
	KOSZTY RAZEM NETTO	1 589 102 512,65	1 886 703 589,57	1 625 194 653,94	1 931 096 923,36	1 655 447 843,05	1 967 021 978,96	1 687 450 752,95	2 006 385 558,13

VAT	297 601 076,92	305 902 269,42	311 574 135,91	318 934 805,19
KOSZTY RAZEM BRUTTO	1 886 703 589,57	1 931 096 923,36	1 967 021 978,96	2 006 385 558,13

	Wariant A1	Wariant A2	Wariant B1	Wariant B2
ENPV	2 829 863 040	2 807 346 498	2 782 867 434	2 757 229 143
EIRR	15,89%	15,67%	15,44%	15,21%
BCR	3,09	3,04	2,99	2,93

14. BRD

Do Wyniku Audytu BRD nr O.BI.Z-2.4401.2.11.2018 sporządzone zostało stanowisko GDDKiA Oddziału w Białymstoku - pismo z dnia 14.01.2019 r. znak: O.BI.I-1.3.4110.3.2016.153.bp.

15. Analiza wielokryterialna

Model techniczny:

		1		2	
		Qa	Qa*Wa	Qa	Qa*Wa
techniczne	70	0.968	67.766	0.974	68.214
ekonomiczne	30	0.613	18.377	0.643	19.286
	100		0.8614		0.8750

Model ekonomiczny:

		1		2	
		Qa	Qa*Wa	Qa	Qa*Wa
techniczne	30	0.968	29.042	0.974	29.235
ekonomiczne	70	0.613	42.881	0.643	45.000
	100		0.7192		0.7423

Model uśredniony:

		1		2	
		Qa	Qa*Wa	Qa	Qa*Wa
techniczne	50.00	0.968	48.404	0.974	48.724
ekonomiczne	50.00	0.613	30.629	0.643	32.143
	100		0.7903		0.8087

16. Inne

W trakcie dyskusji w dniu 06.08.2019 zostały zadane przez osoby zaproszone pytania:

- o termin rozpoczęcia robót budowlanych – udzielono odpowiedzi, iż roboty budowlane planowane są na lata 2022-2024,
- o termin uzyskania ZRID – udzielono odpowiedzi, iż planowane uzyskanie ZRID jest na koniec 2021 r.,

- o termin uzyskania decyzji środowiskowej – udzielono odpowiedzi, iż ostatnia informacja o terminie rozpatrzenia sprawy przesłana przez RDOŚ w Białymstoku wskazuje termin 30.08.2019 r.,
- o możliwość zmiany wariantów trasy – udzielono odpowiedzi, iż Wykonawca Inwestycji w trybie Projektuj i buduj będzie mógł zmienić rozwiązania przedstawione w koncepcji, zmiana wariantu trasy, po uzyskaniu decyzji środowiskowej, nie jest planowana,
- o zapewnienie finansowania dla planowanej inwestycji – udzielono odpowiedzi, iż odcinek znajduje się Programie Budowy Dróg Krajowych i w związku z powyższym ma zapewnione finansowanie.

W trakcie dyskusji na posiedzeniu ZOPI/KOPI w dniu 13.11.2019 r. zostały zadane następujące pytania:

- Czy radykalnie zmieniła się wycena zadania. Projektanci udzielili informacji iż koszt robót waha się, w zależności od wariantu od 1,4 mld do 1,5 mld i pozostały one na poziomie z etapu STEŚ-I.
- Czy była przeprowadzona analiza zmiany pasów technologicznych. Projektant odpowiedział, iż była rozważana zmiana nazwy na utwardzenie terenu.
- Czy prezentowane kwoty są kwotami netto czy brutto, na co projektanci stwierdzili, iż są to kwoty netto.
- Czy wszystkie obiekty nad drogą ekspresową są obiektami bez podpory w pasie dzielącym, czy obiekt w węźle Białystok Południe ma podporę w pasie dzielącym i czy była wykonywana analiza ekonomiczna, dotycząca różnicy kosztu wykonania obiektów z podporą w środku w odniesieniu do kosztu poszerzenia korpusu drogowego. Wyjaśniono, iż podpór w pasie dzielącym nie wykonywano w przypadku, gdy usytuowanie podpory w środku skutkowałoby koniecznością poszerzenia pasa dzielącego. W przypadku węzła Białystok Południe pas dzielący został poszerzony z uwagi na zastosowany łuk poziomy, usytuowanie podpory w środku skutkowałoby koniecznością większego poszerzenia pasa dzielącego. Analiza porównawcza kosztów wykonania poszerzenia do kosztu wykonania obiektu z podporą nie była wykonywana. Projektanci, w uzupełnieniu wskazali, iż szacowany koszt poszerzenia korpusu drogowego wynosi ok. 1,146 mln PLN, a oszczędności w koszcie wykonania wszystkich 10 obiektów inżynierskich z podporą w pasie dzielącym wynosiłyby:
 - Wariant 1 węzłów + rozwiązanie podstawowe obiektów inżynierskich: 33 939 180,31 zł
 - Wariant 1 węzłów + rozwiązanie wariantowe obiektów inżynierskich: 30 647 943,98 zł
 - Wariant 2 węzłów + rozwiązanie podstawowe obiektów inżynierskich: 33 932 716,76 zł
 - Wariant 2 węzłów + rozwiązanie wariantowe obiektów inżynierskich: 30 643 554,38 zł
- Porównanie kosztów obiektów w Etapie I i Etapie II STEŚ-R – koszty wzrosły o ok. 8,6% (11,6% przy porównaniu wariantu niepreferowanego).
- Jakie jeszcze alternatywne metody wzmocnienia gruntów w rejonie pomiędzy obiektami PZDdz-07 (km 2+727) i PZDdz-09 (km 3+514) są możliwe? Czy projektant rozważał wykonanie nasypu z lekkiego kruszywa. Projektant wyjaśnił, iż w rejonie obiektów proponuje wzmocnienie w postaci pali przemieszczeniowych a od miąższości gruntów organicznych ok. 20 m proponuje materac odciążający wykonany z lekkiego kruszywa (i jest to sposób wykonania nasypu z lekkiego kruszywa), zawiniętego z geowłókniną wraz z nasypem dociażającym i jest to jego zdaniem rozwiązanie optymalne. Projektant nie przedstawił innych alternatywnych metod wzmocnienia gruntu.

- Pytania dotyczące czy i w której części zawarte zostały opracowania dotyczące sposobu posadowienia obiektów i obliczeń posadowienia. Projektant wyjaśnił, iż zawarte zostały w części mostowej.
- W jakim stopniu zostało założone przez projektantów wykorzystanie gruntu z wykopu do wykonania nasypów. Projektanci określili stopień wykorzystania gruntu z wykopu do wbudowania w nasyp na 90%. W uzupełnieniu Projektanci doprecyzowali, iż 10% gruntu z wykopu, przeznaczone na odkład, jest możliwe do uzyskania przy bardzo dużym reżimie technologicznym. Przy założeniu mniej korzystnych działań Wykonawcy, ilość gruntu na odkład może dochodzić do 20% gruntu z wykopu. (zakres wykorzystania gruntu i szacowane ilości gruntu na odkład podane w pkt. I.4
- Na pytanie dotyczące posadowienia obiektów inżynierskich projektanci odpowiedzieli, że zostało zaprojektowane indywidualnie dla każdego z obiektów. Projektanci nie potrafili jednoznacznie określić procentowego udziału obiektów posadowionych bezpośrednio do obiektów posadowionych na palach (wskazując ok. 50%). Posadowienie nie zostało przedstawione na rysunkach.
- Zwrócona została uwaga na brak rozwiązań w tym rysunków dla każdego z obiektów inżynierskich, na co projektanci stwierdzili, iż wymóg wykonania rysunków poszczególnych obiektów nie został objęty zamówieniem (nie przewiduje tego zarz. GD nr 58/2015) i wszystkie dane zostały pokazane na rysunkach obiektów typowych oraz tabelach. Wszystkie wymagane dane zostały pogrupowane. Projektanci nie pokazali rysunku konkretnego obiektu o długości 50 m, prezentując tylko rysunki zbiorcze.
- Została zwrócona informacja o braku obliczeń hydrologiczno – hydraulicznych. Projektanci wskazali, iż obliczenia takie znajdują się w części opisowej.
- Z jakiego powodu koszt wskaźnikowy takiej samej konstrukcji waha się od 8 000 PLN/m² do 12 000 PLN /m². Projektanci wyjaśnili, iż jest to wynikiem różnego sposobu posadowienia. Szczegółowe koszty zawarte zostały w przedmiarach.
- Jaką długość ma obiekt przez rz. Narew – Projektanci podali w osiach podpór 48+60+48=156m, od dylatacji do dylatacji 159m.
- Podział na odcinki realizacyjne – podziały zostały wypracowane pomiędzy Oddziałem a Centralą po przekazaniu materiałów na posiedzenie i nie były przedstawiane przez Projektantów.
- Z czego wynika oddalenie przejścia dla zwierząt od obiektów drogowych i kolejowych, czy jest metodyka która wskazywałaby na lokalizację przejść w odległości bliższej od kolei w stosunku do odległości od wiaduktów drogowych. Wyjaśniono, że nie ma takiej metodyki a przejścia zostały wskazane w miejscach, które wynikały z przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej.
- W odniesieniu do kwestii racjonalizacji ilości przejść dla zwierząt Oddział i Projektanci przekazali informację, że część przejść, które zostały wskazane w protokole KOPI została zmieniona przez RDOŚ. Ilość przejść, zaproponowanych na etapie inwentaryzacji była ilością większą, niż finalnie wskazana we wniosku do RDOŚ. RDOŚ wskazał, na podstawie posiadanych i przekazanych informacji dodatkowe przejścia oraz zwiększenie parametrów przejść proponowanych.
- Czy przedstawione zostało kompletne rozpoznanie gruntu? W odpowiedzi podano, iż badania uzupełniające były wykonywane na początku października, większość z planowanych otworów została uzupełniona. Wszystkie obiekty zostały przebadane. Odcinki, na których były duże braki zostały uzupełnione i odcinki bez rozpoznania zostały uzupełnione i skróciły odcinek bez badań do ok. 350 m. Właściciele zdecydowanie odmawiają wejścia w teren. (Zestawienie podane w pkt. I.8)

- Jak się to stało, że wcześniej nie można było wejść w teren a obecnie udało się uzyskać zgodę. Projektanci wyjaśnili, iż część z osób nie wyrażała zgody sądząc, iż takie działanie uniemożliwi wybór wariantów i wykonanie drogi. Część z właścicieli zmieniła zdanie po wydaniu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska decyzji środowiskowej na wariant, na którym prowadzone były badania.
- Jak zwiększył się koszt wzmocnień gruntów w stosunku do wyników z sierpnia. Projektanci oszacowali zwiększenie na kilka procent.
- Na zapytanie, czy zadanie ma rezerwę na 3-ci pas ruchu - wyjaśniono, że rezerwa pod 3-ci pas ruchu została przewidziana na odcinku od węzła Białystok Zachód do węzła Białystok Południe.
- Na pytanie dotyczące prognozy ruchu i powiązanych z prognozą ruchu wymogów dotyczących lokalizacji przejść dla zwierząt, przedstawiono, iż na odcinku od Kurian do Grabówki są przewidziane przejścia dla zwierząt, mimo niskiej prognozy ruchu.
- Na pytanie dotyczące tych samych kosztów pozyskania nieruchomości w każdym z przedstawianych wariantów, wyjaśniono, iż Oddział zmienił koszty nabycia nieruchomości zgodnie z prośbą Zespołu ds. Nieruchomości dotyczącą uwzględnienia zasady korzyści przy oszacowaniu wartości nieruchomości o przeznaczeniu rolnym nabywanych pod pas drogowy i wiarygodnych cen rynkowych nieruchomości o przeznaczeniu budowlanym, sporządzenie kalkulacji kosztów na druku szacunkowego kosztu nabycia nieruchomości z uwzględnieniem wskazanych w nim elementów składających się na koszty nabycia nieruchomości ogółem. Oddział wskazał skorygowane oszacowanie kosztów nabycia nieruchomości jedynie dla wariantu preferowanego.
- Na pytanie dotyczące ilości gruntów znajdujących się w zarządzie Lasów Państwowych Projektanci nie byli w stanie wskazać takich danych. W uzupełnieniu Projektanci przekazali dane, iż powierzchnia działek należących do Lasów Państwowych wynosi 43,002 ha
- W odpowiedzi na pytanie dotyczące pochylenia ukośnego Projektanci wyjaśnili, iż jest wszędzie zachowane pochylenie ukośne 0,7 %.
- Pytania dotyczące dodatkowych jezdni: szerokość, konstrukcja oraz czy zostały podjęte rozmowy na temat przejęcia jezdni przez samorządy. Projektanci wyjaśnili, iż przyjęto konstrukcję z katalogu konstrukcji podatnych dla KR1, szerokość jezdni 5,0 m. Dróg dojazdowych jest ok. 60 km a koszt wykonania dodatkowych jezdni nie został wydzielony. W wykonanych przedmiarach wycenione zostały zbiorczo wszystkie warstwy, bez wydzielienia na jakich są drogach. Szerokość 5 m zaprojektowana została z uwagi na większe bezpieczeństwo takich dróg. Prośba do Projektanta o policzenie kosztu ostatniej warstwy „bitumu” na dodatkowych jezdniach.
- Nie była wykonana analiza dróg przeciwpożarowych, gdyż drogi dojazdowe są szer. 5,0m.
- Prośba dotycząca analizy własnościowej odbiorników wód opadowych, która się niedawno pojawiła jest jeszcze analizowana, a wyniki zostaną przekazane Oddziałowi. Przekazane w uzupełnieniu przez Projektantów informacje w załączeniu do niniejszego protokołu.
- Na pytanie dotyczące ilości przepompowni na projektowanym zadaniu, Projektanci wskazali iż zaprojektowane zostały 2 przepompownie.
- Na pytanie dotyczące jak się zmienił bilans robót ziemnych w odniesieniu do bilansu przedstawionego na Etapie I opracowania Projektanci stwierdzili, iż takiego porównania nie wykonywali i nie dysponują obecnie danymi umożliwiającymi wykonanie takiego porównania podczas spotkania.

- Na pytania dotyczące rozwiązań projektowych nad istniejącym gazociągiem Jamalskim, Projektanci wyjaśnili, iż rozwiązania zostały uzgodnione i wykonane zgodnie z wytycznymi Europolgazu. Wytyczne dotyczyły rozpiętości i skrajni obiektu.
- W celu poprawienia bilansu robót ziemnych oraz w celu zmniejszenia kosztu wykonania zadania przedstawiona została konieczność ponownej analizy rozwiązań projektowych, szczególnie w zakresie obniżenia niwelety. Jako przykład podano możliwość przesunięcia obiektów na końcu drogi krajowej nr 65, szczególnie nad drogą gminną 105 293B.
- W odniesieniu do zaplanowanych MOP-ów, wskazano na konieczność rozważenia rezygnacji z pary MOP-ów kat. I Rzepniki.
- Na pytanie dotyczące analizy o ile należałoby poszerzyć pas dzielący aby możliwe było wykonanie obiektów nad drogą S19 z podporą w środku, tak by spełnione zostały wymogi dotyczące wymaganej widoczności i jak by zmienił się koszt wykonania obiektu mostowego, Projektanci stwierdzili, iż taka analiza nie była wykonywana. Uzupełniona informacja podana w pkt. 16 tiret 9.
- Przekazana została prośba o dodatkową analizę niwelety ze szczególnym uwzględnieniem jej obniżenia. Projektanci stwierdzili, iż niweleta została zaprojektowana w sposób spełniający wymagania wynikające z wymaganych wysokości przejść dla zwierząt, skrajni, z uwzględnieniem warunków miejscowych, w postaci poziomu wody gruntowej.
- Na pytania w zakresie rozwiązań w rejonie węzła Białystok Księżyno Projektanci wyjaśnili, iż uwidocznioma na rysunkach w rejonie węzła jest stara droga gruntowa, która zostaje połączona z dodatkową jezdnią, a zakres w bezpośrednim rejonie węzła Białystok Księżyno podlega rozbiórce.
- Na pytanie dotyczące sposobu wykonania pasa technologicznego Projektanci wyjaśnili, że na potrzeby utrzymania (pas technologiczny) utwardzona płytami ażurowymi jest całość przekroju.
- Na pytania dotyczące wag przyjętych do analizy wielokryterialnej, ze wskazaniem, iż kryterium cenowe w przetargach nie może być większe niż 60%, Projektanci wskazali iż wagi do analizy wielokryterialnej zostały przyjęte na podstawie uzgodnień, wersja elektroniczna została przekazana Oddziałowi. Zwrócono uwagę Projektantom, iż koszty wzmocnienia gruntów zostały podwójnie uwzględnione w ocenie wariantów co zaburza wyniki analizy wielokryterialnej faktycznie zwiększając wagę kosztu wzmocnienia gruntów.
- Projektanci wyjaśnili, że decyzja środowiskowa nie rozstrzyga co do wyboru nawierzchni, długość ekranów w decyzji środowiskowej została podana dla obu nawierzchni – bitumicznej i cementowej. W kosztorysie, mimo iż została wyceniona nawierzchnia bitumiczna, ekrany zostały wyliczone w wersji dla nawierzchni cementowej.
- Zwrócono uwagę na wątpliwości co do wskazanej w kosztorysie ilości krawężników kamiennych, co może być kolejną oszczędnością na planowanym zadaniu. W uzupełnieniu Projektanci wskazali, iż krawężniki kamienne zostały przyjęte na wszystkich projektowanych MOP-ach. Zamiana krawężników kamiennych na krawężniki betonowe na MOP-ach pozwoli uzyskać oszczędność ok. 3,091 mln PLN (na materiale). Z uwagi jednak na obciążenia, na które są narażone krawężniki na MOP-ach, zgodnie z wzorcowym PFU, wskazane jest pozostawienie krawężników kamiennych.
- Zwrócono uwagę na zastosowanie w ciągu drogi ekspresowej wyłącznie rowów trapezowych, co powoduje zgodnie z warunkami technicznymi konieczność zastosowania barier ochronnych (rowy trapezowe dopuszcza się na drodze klasy S, gdy na koronie drogi przewiduje się ustawienie skrajnej bariery ochronnej). Należałoby wszędzie, gdzie powodem zastosowania bariery ochronnej

jest wyłącznie rów trapezowy przeanalizować możliwość zastosowania innego typu rowu i wyliczyć ewentualne koszty wprowadzenia takich zmian. Należy pamiętać, że bariera ochronna jest urządzeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego ale jest także fizyczną przeszkodą, która w przypadku uderzenia w nią pojazdu stanowić może zagrożenie dla zdrowia lub życia uczestników ruchu drogowego. Dlatego, na drogach i w ich otoczeniu należy unikać stosowania rozwiązań, które mogłyby stanowić zagrożenie i których zabezpieczenie wymagałoby zastosowania barier ochronnych. Wskazano na przyjęcie wyłagodzonych skarp, szczególnie na odcinku drogi S19 z rezerwą pod trzeci pas ruchu.

- W odpowiedzi na pytanie, dlaczego preferowane są konstrukcje monolityczne w obiektach o rozpiętości do 27 m zamiast konstrukcji z zastosowaniem dźwigarów prefabrykowanych, Projektanci wyjaśnili, iż z ich obliczeń wynika, że są to rozwiązania tańsze, ale każdy z wykonawców ma swoje preferencje i stosuje rozwiązania, które preferuje.

II USTALENIA ZOPI/KOPI

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

1. Przyjęcie wariantu A1 rozwiązań – podstawowy wariant węzłów i podstawowe rozwiązania konstrukcji obiektów mostowych, z korektami zgodnie z pkt. II.7, II.8.
2. Przyjąć następujące parametry dróg:

a) Parametry drogi ekspresowej S19

Klasa drogi	„S”
Prędkość projektowa	120 km/h
Prędkość miarodajna	130 km/h
Ilość pasów ruchu	2x2 (docelowo 2x3 z poszerzeniem na zewnątrz na odcinku od węzła Białystok Zachód (poza opracowaniem) do węzła Białystok Południe, na pozostałym odcinku bez rezerwy)
Szerokość pasa ruchu	3,50 m
Szerokość środkowego pasa dzielącego	5,00 m (w tym opaski 2x0,5 m)
Szerokość pasów awaryjnych	2,50 m
Szerokość pobocza gruntowego	min. 0,75 m
Nośność nawierzchni	115kN/oś
Skrajnia pionowa	5,00 m
Kategoria ruchu	KR6
Rodzaj nawierzchni	do wyboru przez Wykonawcę robót: podatna lub sztywna

b) Parametry drogi krajowej nr 65

Klasa drogi	„GP”
Prędkość projektowa	100 km/h
Ilość pasów ruchu	1x2 z rezerwą pod drugą jezdnię na odcinku od ronda w rejonie miejscowości

	Skrybiczne/Kudrycze do ronda w rejonie miejscowości Kuriany/Protasy
Szerokość pasa ruchu	3,50 m
Szerokość środkowego pasa dzielącego	5,00 (w tym opaski 2x0,5 m - dotyczy przekroju 2x2)
szerokość poboczy gruntowych	min. 1,5 m
Nośność nawierzchni	115kN/oś
Skrajnia pionowa	5,00 m
Kategoria ruchu	KR5 na odcinku dwujezdniowym KR4 na odcinku jednojezdniowym
Rodzaj nawierzchni	do wyboru przez Wykonawcę robót: podatna lub sztywna

3. Przyjąć następujący sposób powiązań z istniejącym układem komunikacyjnym

Lp.	Nazwa węzła	Kilometraż S19	droga krzyżująca	klasa drogi krzyżującej	Typ węzła - wariant 1
1	Białystok Starosielce	1+835	DP1535B	Z (w MPZP G 2x2)	WB - tzw. „trąbka” -
2	Białystok Księżyno	10+422	DW678, DW682	G	WB - tzw. „półkoniczyna”
3	Białystok Południe	21+139	DK65	GP	WA - tzw. „trąbka” + rondo
4	Zabłudów	35+891	DK19 (docelowo DW), DP1483B	GP	WB - tzw. „półkoniczyna” -

Droga krajowa nr 65 – odcinek rozpoczynający się w węźle „Białystok Południe” i posiadający skrzyżowania w jednym poziomie (ronda):

- z drogą powiatową nr 1484B klasy Z w rejonie miejscowości Skrybiczne/Kudrycze
- z istniejącą drogą krajową nr 19 klasy GP pomiędzy miejscowościami Kuriany i Protasy,
- z istniejącą drogą krajową nr 65 klasy GP w rejonie miejscowości Grabówka.

4. Na potrzeby wyceny przyjąć nawierzchnię jako podatną (tak jak wskazano w dokumentach). Z uwagi jednak 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 zarówno dla S19, jak i dla DK65.

5. Przyjęcie ilości i rodzajów MOP

- w rejonie m. Czaplino - km ok. 4+900:

MOP II (strona lewa, kierunek Białystok) - o funkcji wypoczynkowo-usługowej, wyposażony w obiekty jak MOP I oraz w stację paliw, stanowiska obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno-handlowe, punkty informacji turystycznej, przewidzieć jako MOP III wyposażony dodatkowo w obiekty noclegowe oraz inne obiekty handlowo-usługowe w zależności od potrzeb. Zwiększyć ilość miejsc postojowych do ilości umożliwiającej obsłużenie obu kierunków ruchu. Rozwiązania

dojazdu do MOP III Czaplino wykonać w sposób umożliwiający obsługę strony prawej S19 – kierunek Lublin.

MOP III (strona prawa, kierunek Lublin)- rezygnacja z MOP i zastąpienie go Obwodem Drogowym. Przewidzieć, po uzgodnieniu z właściwymi służbami, stanowiska do kontroli pojazdów i przesyłek poza OD.

- rezygnacja z pary MOP I w rejonie m. Rzepniki na kolejnym etapie realizacji, przy założeniu, że nowa lokalizacja OD planowanego wcześniej koło m. Dobrzyniewo nie wpłynie na ingerencję w zakres inwestycji na MOP Czaplino, a tym samym nie wymusi pozostawienia MOP Rzepniki,

6. Przyjęcie obwodów drogowych.

Obwód Drogowy w miejscu planowanego MOP III Czaplino, z umożliwieniem obsługi obu kierunków ruchu.

7. Na kolejnym etapie realizacji (w zapisach PFU):

- zrezygnować z ulokowania utwardzenia terenu na potrzeby utrzymania (pasa technologicznego) na odcinkach, gdzie dostęp do pasa drogi ekspresowej zapewniony będzie poprzez układ dróg lokalnych (istniejących lub przebudowywanych), bądź dodatkowych jezdni. Układ wymienionych dróg uzupełniony odcinkowo o pasy utwardzonego terenu na potrzeby utrzymania powinien zapewnić ciągłość komunikacji wzdłuż drogi ekspresowej (po obu jej stronach) dla służb drogowych, celem wykonania czynności związanych z utrzymaniem i kontrolą pasa drogowego.
- odwodnienie drogi S19 zaprojektować z uwzględnieniem konieczności odprowadzenia wód opadowych do jednoznacznie zidentyfikowanych odbiorników, z których istnieje możliwość odprowadzenia wody do odbiornika będącego własnością Skarbu Państwa,
- skarpy i rowy kształtować w sposób minimalizujący konieczność stosowania barier ochronnych.
- elementy drogi, na odcinkach z rezerwą pod 3 pas ruchu (S19) lub pod dodatkową jezdnię (DK65), lokalizować w sposób zabezpieczający wykonanie dodatkowych pasów ruchu (S19) lub dodatkową jezdnię (DK65).
- skarpy na odcinkach z rezerwą pod dodatkowe pasy ruchu kształtować o jak najłagodniejszym pochyleniu, które nie powoduje konieczności zwiększenia zajętości terenu.
- parametry obiektów inżynierskich przyjąć zgodnie z decyzją środowiskową.
- uwzględnić możliwość wykonania obiektów nad S19 z i bez podpory w pasie dzielącym, z zachowaniem wymaganej widoczności – wybór uzależniony od Wykonawcy, (wykonanie części obiektów WD z podporą w pasie dzielącym ujęto w pkt. II.9.)
- zmienić nawierzchnię utwardzenia terenu na potrzeby utrzymania z płyt betonowych prefabrykowanych na 2-krotne powierzchniowe utrwalenie,
- zmienić nawierzchnię dodatkowych jezdni z betonu asfaltowego na podwójne powierzchniowe utrwalenie wraz ze zmianą szerokości dodatkowych jezdni i części dróg gminnych do 3,5 m (4,0 w przypadku dróg pożarowych), z uwagi na zmianę ich funkcji z gminnych na dodatkowe jezdnie,
- zrezygnować z obiektów WS-19/S19-I/3, WS-43/S19-I/3, WS-72a/S19-I/3, WD-75/S19-I/3 (wraz z dojazdami) z uwagi na istniejące powiązania komunikacyjne, umożliwiające obsługę przyległych terenów bez konieczności wykonania wskazanych obiektów,
- obiekty MS-61a/DJ.S19-I/3 i MS-61/S19-I/3 km 28+637 zastąpić przepustami,

- możliwości połączenia w jeden obiekt obiektów WS-39/S19-I/3 z obiektem PZDdz-40/S19-I/3; WS-48a/S19-I/3 z obiektem PZDdz-49/S19-I/3 (oszczędności z tej pozycji nie zostały uwzględnione w wyliczaniu II.9). Jednym z obiektów jest przejście dla zwierząt, możliwość połączenia przejścia dla zwierząt z innym obiektem musi być przeanalizowane w ponownym raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Przeanalizować czy ww. optymalizacja w zakresie przejść dla zwierząt nie spowoduje utraty dofinansowania,
 - zamienić sposób przecięcia dróg - zastąpić przejazd po obiekcie WD-15/DK65-III/3 (w ciągu drogi wewnętrznej gminy Zabłudów, na odcinku DK65 Kuriany - Grabówka) skrzyżowaniem,
 - zamienić sposób przecięcia dróg - zastąpić przejazd na obiekcie WD-22/DK65-III/3 (w ciągu drogi gminnej 105 245B, na odcinku DK65 Kuriany - Grabówka) skrzyżowaniem.
8. W dokumentacji obiektów inżynierskich, dla obiektów w ciągu drogi S19, jako klasę obciążenia uwzględnić A+0,3K.

9. Koszty preferowanego wariantu, zgodnie z pkt. II.1-8 przedstawiają się następująco:

LP.	WYSZCZEGÓLNIENIE ELEMENTÓW	Koszty [PLN]	
		netto	brutto
I	PRACE PRZYGOTOWAWCZE	298 297 952,50	300 668 381,40
I.1	Dokumentacja projektowa (STEŚ, KP)	9 314 089,50	11 456 330,09
I.2	Dysponowanie nieruchomościami	287 991 739,87	287 991 739,87
I.2.1	Wykup gruntów	216 576 739,87	216 576 739,87
I.2.2	Wykup budynków	71 415 000,00	71 415 000,00
I.2.3	Odszkodowania za czasowe zajęcie terenu	0,00	0,00
I.3	Ratownicze prace archeologiczne	992 123,12	1 220 311,44
II	KOSZTY ROBÓT I NADZORU	1 200 123 553,83	1 476 151 971,22
II.1	ROBOTY BUDOWLANO-MONTAŻOWE	1 155 065 589,83	1 420 730 675,50
II.1.1	Wymagania ogólne	62 435 977,83	76 796 252,73
II.1.1.1	Koszty Ogólne Wykonawcy (do 6% poz. II.1.3)	62 435 977,83	76 796 252,73
II.1.2	Dokumenty Wykonawcy	52 029 981,52	63 996 877,27
II.1.2.1	Dokumentacja projektowa (do 5% poz. II.1.3)	52 029 981,52	63 996 877,27
II.1.3	Roboty	1 040 599 630,48	1 279 937 545,49
II.1.3.1	Część drogowa	554 343 968,96	681 843 081,82
II.1.3.2	Branża energetyczna	24 595 741,15	30 252 761,61
II.1.3.3	Branża mostowa	285 389 205,70	351 028 723,01
II.1.3.4	Branża geotechniczna	80 867 191,68	99 466 645,77
II.1.3.5	Branża sanitarna	69 564 988,44	85 564 935,78
II.1.3.6	Branża melioracyjna	7 658 525,84	9 419 986,78
II.1.3.7	Branża teletechniczna	13 509 597,78	16 616 805,27
II.1.3.8	Branża zieleni	4 670 410,94	5 744 605,45
II.2	NADZORY	34 651 967,70	42 621 920,26
II.2.1	Nadzór inwestorski (do 3% poz. II.1)	34 651 967,70	42 621 920,26
II.3	KOSZTY OKOŁOKONTRAKTOWE	10 405 996,30	12 799 375,45
II.3.1	Koszty okołokontraktowe (do 1 % poz. II.1.3)	10 405 996,30	12 799 375,45
	KOSZTY RAZEM NETTO	1 498 421 506,33	1 776 820 352,62
	VAT	278 398 846,29	
	KOSZTY RAZEM BRUTTO	1 776 820 352,62	

10. 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 Etap II rozszerzonego Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego drogi krajowej nr S19 na odcinku: Kuźnica – Sokółka – Korycin, aktualizacji Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego drogi S19 na odcinku Choroszcz – Chlebczyn, materiałów do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej wszystkich odcinków drogi S19 długości ok. 160 km, z podziałem na 4 części:

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

Pod warunkiem uwzględnienia uwag wymienionych w pkt. II niniejszego protokołu a na kolejnym etapie uwag wymienionych w pkt. II.5, II.7 i II.8 niniejszego protokołu.


Protokołował:

Bartłomiej Piotrowski – GDDKiA Oddział w Białymstoku

Wojciech Jermacz – Centrala GDDKiA

Zastępca Przewodniczącego ZOPI

Z-CA DYREKTORA ODDZIAŁU


mgr inż. Elżbieta Urwanowicz
27.02.2020 r.

Zastępca Przewodniczącego KOPI

28.02.2020 r.
Departament Przygotowania
i Realizacji Inwestycji


Michał Izdebski
Dyrektor

Przewodniczący ZOPI

DYREKTOR ODDZIAŁU


mgr inż. Wojciech Borzuchowski

Akceptuje/Zatwierdzam uchwałę ZOPI

27.02.2020 r.
(Podpis i pieczęć Dyrektora Oddziału GDDKiA)

Radca Generalnego Dyrektora
Dróg Krajowych i Autostrad

Tomasz Kwleciński

27.02.2020 r.
Przewodniczący KOPI

D.O. GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD


Tomasz Żuchowski

Akceptuje/Zatwierdzam uchwałę KOPI

(Podpis i pieczęć Generalnego Dyrektora)

Warszawa, dnia 28.02.2020 r.