

PROTOKÓŁ NR 9/2010

z posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych
przy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku,
które odbyło się w dniu 26.11.2010r.

Przedmiot obrad:

„Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe budowy drogi ekspresowej S-61 Ostrów Mazowiecka – Łomża – Szczuczyn – Elk – Suwałki – Budzisko – granica państwa (Kowno) na odcinku Ostrów Mazowiecka (S-8) – Łomża – Stawiski – Szczuczyn (z wyłączeniem Obwodnicy Stawisk)”.

Przewodniczący ZOPI : - Jerzy Doroszkiewicz – Dyrektor GDDKiA O/BI

Zastępca przewodniczącego ZOPI : - Sławomir Topczewski – Za-ca Dyrektora
ds. Przygotowania Inwestycji GDDKiA O/BI

Obecni: - wg załączonej listy obecności

I. OPIS PRZEDMIOTU POSIEDZENIA.

Przedmiotem inwestycji jest budowa drogi ekspresowej S-61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – Łomża – Stawiski – Szczuczyn (z wyłączeniem Obwodnicy Stawisk) wraz z budową obwodnicy Łomży. Przedsięwzięcie obejmuje również budowę dróg dojazdowych, obiektów inżynierskich, systemu odwodnienia drogi, urządzeń ochrony środowiska (przejść dla zwierząt, wygradzeń, ekranów itp.) oraz budowę i przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej.

Opracowanie wraz z raportem o oddziaływaniu na środowisko posłuży do przygotowania materiałów do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, po ich rozpatrzeniu przez KOPI przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad.

1. Materiały wykorzystane przy opracowaniu.

- Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia będąca załącznikiem do umowy,
- Obszary Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000,
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podlaskiego,
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego,
- Wyciąg z Planu Ochrony Łomżyńskiego Parku Krajobrazowego Doliny Narwi,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gmin: Ostrów Mazowiecka, Stary Lubotyń, Czerwin, Śniadowo, Piątnica, Łomża, Zambrów, Grabowo, Stawiski, Szczuczyn,
- Ustalenia podjęte na radach technicznych odbywających się u Inwestora,
- Inwentaryzacje, pomiary i obserwacje przeprowadzone w terenie,
- Spotkania informacyjne w gminach przeprowadzone w lipcu 2010,
- Wydane warunki techniczne, opinie i uzgodnienia,
- STEŚ na budowę obw. Stawisk i Szczuczyna w ciągu drogi krajowej S-61, TRANSPROJEKT Gdański-2009 wraz z uzyskaną w 2010 DŚU,
- STEŚ na budowę S-8 na odcinku Ostrów Maz. - granica woj. podlaskiego wraz z uzyskaną w 2010 DŚU,

2. Poprzednie opracowania.

- a) MPZP i SUIKZP miast i gmin.
- b) STEŚ i Raport o oddziaływaniu na środowisko układu dróg krajowych w węźle drogowym Łomża, TRANSPROJEKT Warszawa – dokumentacja przerwana w 2009 r.
- c) Strategia Rozwoju I-go Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego, Scott Wilson, 2008.

3. Stan istniejący.

3.1. Opis ogólny .

Opracowanie swoim zakresem obejmuje budowę odcinka drogi ekspresowej S61 (tzw. „Via Baltica”) na odcinku Ostrów Mazowiecka – Łomża – Szczuczyn.

Przedmiotowy odcinek drogi S-61 będzie częścią I-ego Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego przebiegającego przez Polskę, Litwę, Estonię oraz Finlandię. W celu optymalnego wyboru przebiegu korytarza transportowego na polskim odcinku, w 2008 roku opracowano na zlecenie GDDKiA dokument „Strategia rozwoju I Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego Część I: korytarz drogowy”. Wyniki opracowania dały podstawę do przyjęcia przez Radę Ministrów, dnia 20 października 2009 roku Rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych ustalając ostatecznie przebieg korytarza w „wariantie 42”. Ustalony przebieg początkowo będzie śladem drogi ekspresowej S-8 od Warszawy przez Radzymin, Wyszaków do Ostrowi Mazowieckiej, skąd dalszy przebieg prowadzony jest planowaną drogą S-61 przez takie miasta jak: Ostrów Mazowiecka, Łomża, Stawiski, Szczuczyn, Ełk, Raczek, Suwałki i Budzisko, gdzie zlokalizowane jest przejście graniczne pomiędzy Polską i Litwą.

Głównym celem inwestycji jest wytworzenie sprawnego połączenia drogowego w I Paneuropejskim Korytarzu Transportowym mającym za zadanie połączenie krajów Europy zachodniej przez Polskę z Krajami Bałtyckimi. Połączenie takie usprawni wymianę handlową pomiędzy krajami leżącymi na szlaku korytarza, a w sposób pośredni również z innymi krajami członkowskimi przez terytorium których przebiegają pozostałe korytarze transportowe. Pochodną celu podstawowego jest również usprawnienie wymiany turystycznej oraz kulturowej pomiędzy krajami członkowskimi Unii Europejskiej.

W wymiarze krajowym takie połączenie drogowe będzie istotnym szlakiem tranzytowym, łączącym centralną Polskę z regionami północno-wschodnimi, o niebagatelnym znaczeniu gospodarczym dla lokalnych ośrodków znajdujących się na śladzie przedmiotowej inwestycji.

3.2. Istniejące zagospodarowanie terenu (zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego).

Wszystkie warianty przebiegają w dużej mierze po nowym śladzie. Wyjątkiem jest tutaj odcinek od końca obwodnicy Łomży do Szczuczyna (z wyłączeniem obwodnicy Stawisk), gdzie w wariantach 1 i 4 w dużym stopniu wykorzystywany jest korytarz istniejącej drogi krajowej nr 61.

3.3. Zagospodarowanie terenu przyległego.

Na początkowym odcinku (w pobliżu Ostrowi Mazowieckiej) teren charakteryzuje się niewielkim pofalowaniem, aby następnie wchodząc na teren zlewni rzek Orz i Ruż zmienić charakterystykę na zdecydowanie równinną. Wszystkie proponowane warianty na odcinku pomiędzy miastami Ostrów Mazowiecka i Łomża przebiegają w sąsiedztwie istniejącej drogi wojewódzkiej 677. Na niemal całym odcinku przeważają tereny uprawne, ewentualnie niewielkie kompleksy leśne. Te większe tereny leśne (Puszcza Biała, Czerwony Bór) są omijane przez wyznaczone trasy wariantów. Trasa omija niewielkie miejscowości znajdujące się na wytyczonym przebiegu drogi S-61 jak również miasto Łomża liczące powyżej 60 000 mieszkańców.

Warianty 1 oraz 3 przebiegają po zachodniej stronie miasta i przechodzą głównie przez pola uprawne, a następnie przecinają dolinę rzeki Narwi na długości około 5,0 km.

Warianty 2 i 4 na odcinku obwodnicy Łomży przebiegają taką samą trasą po stronie wschodniej miasta. Teren, przez który przebiega trasa wschodniej obwodnicy na początkowym odcinku do skrzyżowania z drogą krajową nr 63 na Zambrów jest terenem równinnym z niewielkimi przewyższeniami. Na dalszym odcinku trasa drogi ekspresowej przebiega w terenie pofalowanym, schodząc do rzeki Narwi. W tym rejonie teren jest uprawiany rolniczo, a w dolinie rzeki Narwi są łąki i pastwiska. Na dalszym przebiegu za doliną Narwi teren wznosi się od rzędnej 100 m n.p.m. aż do rzędnej 150 m n.p.m. przed planowanym węzłem „Piątница”.

Na dalszym odcinku drogi do końca opracowania teren pozostaje już pofalowany z licznymi dolinami i pagórkami. Za obwodnicą Łomży trasa przebiega wzdłuż istniejącego śladu drogi krajowej nr 61, w wariantach 1 i 4 dodatkowo wykorzystując w dużej mierze korytarz istniejącej drogi. W celu uzupełnienia lokalnej sieci komunikacyjnej, na odcinkach, gdzie droga ekspresowa, będzie wybudowana w miejscu istniejącej drogi krajowej nr 61, projekt zakłada wykonanie tzw. „drogi autobusowej”. Wariant 2 prawie na całej długości odcinka od obwodnicy Łomży do Szczuczyna ma przebieg wschodni w stosunku do drogi

krajowej nr 61, omija szeroko większość miejscowości, biegnąc przez tereny rolnicze i niewielkie kompleksy leśne. Charakter wariantu 3 jest bardzo zbliżony do wariantu 2, a jego korytarz biegnie po zachodniej stronie drogi krajowej nr 61. Wszystkie warianty na tym odcinku zbiegają do projektowanej obwodnicy Stawisk i kończą się na styku z projektowaną obwodnicą Szczuczyna.

4. Stan projektowany.

4.1. Projektowane zagospodarowanie terenu.

Inwestycja polega na budowie dwujezdniowej drogi ekspresowej S-61 wraz z infrastrukturą towarzyszącą jak: obiekty inżynierskie, urządzenia ochrony środowiska, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dostępność do drogi zgodnie z obowiązującymi przepisami została ograniczona, co oznacza, że wjazd i wyjazd z drogi możliwy będzie jedynie w węzłach, przez które wymiana ruchu odbywać będzie się poprzez pasy włączeń i wyłączeń. Węzły zlokalizowane zostaną na przecięciach projektowanej drogi ekspresowej z istotnymi drogami publicznymi klasy technicznej co najmniej Z.

W programie przewidziana jest także budowa dróg dojazdowych, przeznaczonych dla ruchu lokalnego oraz służących do obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do planowanej inwestycji.

4.2. Podstawowe parametry planowanej drogi ekspresowej S-61.

- Klasa techniczna - S
- prędkość projektowa - 100 km/h
- prędkość miarodajna - 110 km/h
- dopuszczalny nacisk pojedynczej osi - 115 kN/oś
- wysokość skrajni drogi - 5,0 m
- szerokość jezdni - 2 x 7,0 m (docelowo 2x10,5 m)
- szerokość pasa dzielącego - 12,0 m (docelowo 5m, w tym opaski 2x0,50 m)
- szerokość pasa awaryjnego - 2 x 2,5 m
- szerokość pobocza gruntowego - min. 2 x 0,75 m

4.3. Charakterystyczne parametry techniczno - geometryczne.

Pochylenia podłużne oraz łuki pionowe projektowanych w ramach opracowania odcinków dróg przedstawiono dla każdego wariantu oddzielnie na profilu podłużnym. Ich analiza wykazała, iż na odcinkach zastosowane pochylenia nie przekraczają 4.00% (dla proj. S-61 jest to 3,40% i dla proj. dróg krajowych 3,90%).

Minimalna przyjęta wartość łuku kołowego w planie dla klasy technicznej S (droga ekspresowa) wynosi 1200m, parametr jest zgodny z warunkami technicznymi, które dla prędkości projektowej 100 km/h i miarodajnej 110 km/h zalecają stosować łuki poziome na których przechyłka na łuku wynosi 4.50%. W celu zachowania wymaganej odległości widoczności na zatrzymanie zgodnie z wytycznymi technicznymi (zakładając, że bariera ochronna jest przeszkodą ograniczającą widoczność) w przypadku łuków poziomych mniejszych od R=1800m należy zastosować poszerzenia pasa dzielącego i odsunięciu bariery od jezdni o odległość wynikającą z wykonanej analizy widoczności dla poszczególnych odcinków projektowanej trasy.

Wobec powyższego tam gdzie było to możliwe ze względu na warunki miejscowe stosowano łuki poziome o promieniu powyżej R=1800m.

4.4. Opis tras dla rozwiązań drogowych.

Wariant 1

Połączenie Wariantu 1 drogi S-61 z drogą S-8 ustalono w węźle typu WA zlokalizowanym w km ok. 552+500 drogi S-8. Taka lokalizacja węzła wywołuje konsekwencje dla istniejących połączeń dróg. Zachodzi konieczność likwidacji istn. węzła „Łomża” (pozostawiając jedynie przejazd nad drogą S-8) w km ok. 550+500 drogi S-8 oraz rezygnacji z planowanego w ramach S-8 (Ostrów Maz. – granica woj. podlaskiego) węzła w miejscowości Podborze na

przecięciu z drogami powiatowymi 2633W i 2654W (pozostawiając jedynie przejazd pod drogą S-8). Droga S-61 w wariantie 1 przebiega przez tereny rolne przybliżając się na początkowym odcinku (do km ok. 7+000) do obszarów chronionych Natura 2000 (PLB140007). Odcinek drogi S-61 od 5+500 do 11+500 przebiega równolegle do istniejącej drogi wojewódzkiej 677 w odległości od 50 do 100 m. W km 6+102 planuje się lokalizację węzła na przecięciu z nowym przebiegiem/przełożeniem drogi wojewódzkiej 627 (długości ok. 3,6 km), który umożliwi podróżującym drogą wojewódzką włączenie w układ dróg ekspresowych ze względu na likwidację istn. połączenia drogi wojewódzkiej 627 bezpośrednio z drogą S-8 (na obwodnicy Ostrowi Mazowieckiej) w istniejącym węźle „Łomża”. Na dalszym odcinku droga S-61 przebiega przez tereny rolne lub niewielkie obszary leśne przecinając rzekę Orz w km ok. 14+600 oraz rzekę Ruż w km ok. 21+700. Trzeci węzeł łączący drogę wojewódzką 677 z S-61 zaplanowano w km ok. 20+753. W km ok. 28+200 Droga S-61 przebiega na linię kolejową nr 36 Ostrołęka – Łapy. Od kilometra ok. 33+500 przebieg drogi zbliża się do istniejącej drogi wojewódzkiej na odległość ok. 300÷500 m i prowadzony jest po jej zachodniej stronie. W km ok. 37+695 usytuowano węzeł „Łomża Południe” powiązując drogę S-61 z nowym przebiegiem drogi krajowej nr 63 (klasa techniczna GP), która omija miasto Łomża po południowej stronie. Dalej trasa drogi S-61 omija miasto Łomża po stronie zachodniej. W km ok. 44+150 zaplanowano węzeł „Łomża” na przecięciu z istn. drogą krajową 61. Kolejny węzeł na przecięciu z drogą wojewódzką Nr 645 (klasa techniczna G) usytuowano w km ok. 47+700. Dalej droga przekracza rzekę Narew wraz z przyległymi terenami zalewowymi. W km ok. 54+660 zaplanowano lokalizację węzła „Białystok”, w którym droga S-61 łączy się z nowym przebiegiem drogi krajowej nr 64, która omijając Łomżę stanowi jej północną obwodnicę. Kolejny węzeł „Giżycko” w km 57+610 znajduje się na przecięciu z drogą krajową 63, której nowy przebieg omija po stronie południowej miejscowość Kisielnica. Na odcinku do obwodnicy Stawisk nie zlokalizowano żadnego węzła ze względu na bardzo ubogą sieć drogową w tym rejonie (występują tu nieliczne drogi powiatowe i gminne). Dostęp do drogi ekspresowej zapewnią tu węzły „Giżycko” na obwodnicy Łomży oraz „Stawiski” na projektowanej w odrębnym opracowaniu obwodnicy Stawisk. W km 63+000 przebieg wariantu 1 zbiega do istniejącej drogi krajowej nr 61 i do km 66+500 biegnie do niej równolegle, nie ingerując znacząco w jej pas drogowy. Całkowite zajęcie jej pasa następuje od km 66+500 do obwodnicy Stawisk – wschodnia jezdnia została zaprojektowana po śladzie istniejącej drogi. Dodatkowo po stronie zachodniej zaprojektowano drogę dojazdową o podwyższonych parametrach (tzw. „drogę autobusową”), która ma zastąpić istniejącą drogę krajową nr 61 i uzupełnić w ten sposób lokalną sieć komunikacyjną. Podobna sytuacja ma miejsce za obwodnicą Stawisk na odcinku od km 76+156 do km 81+800, gdzie droga ekspresowa również w pełni wykorzystuje pas drogowy istniejącej drogi krajowej nr 61. „Droga autobusowa” na tym odcinku do km 78+000 ma przebieg wschodni, dalej przechodzi na zachodnią stronę. Na odcinku od km 81+800 do 84+300 przebieg drogi ekspresowej odchyła się na wschód w celu ominięcia miejscowości Świdry-Dobrzyce. W km 82+783 na przecięciu z drogą powiatową nr 1828B zlokalizowano węzeł „Grabowo” - typ WB, półkoniczyna z łącznicami w przeciwległych ćwiartkach. Węzeł ten zapewni mieszkańcom gminy Grabowo dostęp do drogi ekspresowej. W sąsiedztwie węzła zarezerwowano teren na wykonanie obwodu utrzymania drogi. Od km 84+300 do km 89+200 przebieg wariantu 1 realizowany jest po raz kolejny według założenia wykorzystania pasa drogowego istniejącej drogi krajowej. Na odcinku od km 89+200 do projektowanej obwodnicy Szczuczyna droga ekspresowa wybiega na wschód i omija szeroko miejscowości Stawiane i Obrytki. Wariant 1 kończy swój przebieg na styku z projektowaną obwodnicą Szczuczyna w km 92+588.

Wariant 2

Początek wariantu 2 zlokalizowany jest w węźle „Prosimienica” łączącym drogę S-61 z drogą S-8 w km ok. 560+250 drogi S-8. Konsekwencją takiej lokalizacji połączenia dróg S-8 i S-61 jest konieczność rezygnacji z planowanego węzła „Prosimienica” realizowanego w ramach S-8 (Ostrów Maz. – granica woj. podlaskiego) na przecięciu z drogą powiatową 2632W. Innym negatywnym następstwem takiej lokalizacji jest również brak możliwości usytuowania MOP w km 560+700 drogi S-8. Pierwsze ok. 2 km trasy przebiega w odległości mniejszej niż 500 m od obszaru chronionego Natura 2000 (PLB140007) mijając go po stronie lewej. Dalszy odcinek drogi S61 omijając miejscowości przebiega przez tereny rolne lub pomniejsze obszary leśne przecinając rzekę Orz w km ok. 12+200 oraz rzekę Ruż w km ok. 18+800. W km ok. 23+278 zlokalizowano węzeł na przecięciu z drogą wojewódzką 677. Następnie

w km ok. 25+800 droga S-61 przechodzi nad linią kolejową nr 36 Ostrołęka – Łapy. W km ok. 33+700 Droga S-61 przebiega nad drogą wojewódzką 677, gdzie trasa zmienia kierunek przebiegu, aby ominąć miasto Łomża po stronie wschodniej. W km ok. 34+710, na przecięciu z nowym przebiegiem drogi krajowej 61 zlokalizowano węzeł „Łomża Południe”. W dalszym przebiegu trasa drogi S-61 przebiega po południowej stronie miejscowości Giełczyn, a następnie przecina się z nowym przebiegiem drogi krajowej 63 będącej jednocześnie obwodnicą miejscowości Podgórze. Na przecięciu tych dróg w km ok. 38+375 zaplanowano węzeł „Zambrów”. Kolejny węzeł usytuowano na przecięciu z drogą krajową nr 63 w km ok. 43+185. Następnie droga przekracza dolinę rzeki Narew. W pobliżu miejscowości Elżbiecin trasa drogi S-61 przecina się z drogą krajową nr 64, gdzie w km 47+665 zlokalizowano węzeł „Piątnica”. Dalej droga przebiega po północnej stronie miejscowości Budy Czarnockie, a w km ok. 55+380 zlokalizowano węzeł „Giżycko”. Od tego węzła do miejscowości Kobylin wariant 2 ma wspólny przebieg z wariantem 1. W km 58+650 przecina istniejącą drogę krajową nr 61 (w miejscu tym zlokalizowano przejazd) i dalej biegnie na północny wschód przecinając tereny o charakterze rolniczym i leśnym. Około km 82+500 następuje zwrot trasy w kierunku zachodnim. W km 66+577 zbiega do styku z projektowaną obwodnicą Stawisk. Bezpośrednio za obwodnicą wariant 2 odchyła się na wschód i biegnie w kierunku Szczuczyna omijając napotymane po drodze miejscowości. Podobnie, jak ma to miejsce na odcinku od obwodnicy Łomży do Stawisk, korytarz drogi ekspresowej przecina tu głównie pola, łąki oraz niewielkie kompleksy leśne. W km 79+380 na przecięciu z drogą powiatową nr 1828B zlokalizowano węzeł „Grabowo” - typ WB, półkoniczyna z łącznicami w przeciwległych ćwiartkach. Węzeł ten zapewni mieszkańcom gminy Grabowo dostęp do drogi ekspresowej. Podobnie, jak ma to miejsce w pozostałych wariantach w sąsiedztwie węzła „Grabowo” zarezerwowano teren pod obwód utrzymania drogi. Wariant 2 kończy się na styku z projektowaną obwodnicą Szczuczyna w km 89+905.

Wariant 3

Wariant 3 zakłada połączenie z drogą S8 poprzez rozbudowę istniejącego węzła Brok w km ok. 546+000 istn. drogi S8. Takie założenie wiąże się koniecznością likwidacji istniejącego węzła „Różan” znajdującego się w ciągu drogi S-8 (na obwodnicy Ostrowi Mazowieckiej). Wynika to ze zbyt małej odległości pomiędzy kolejnym wyjazdem i wjazdem na drogę sąsiadujących węzłów. Początkowy odcinek S61 (do km ok. 7+000) przebiega przez tereny leśne częściowo objęte obszarem Natura 2000 (PLB140007). W km ok. 3+080 droga S61 przecina się z istniejącym przebiegiem drogi krajowej 60, za którą w km ok. 5+017 zaplanowano węzeł „Różan”. W km ok. 7+200 droga S-61 przecina drogę wojewódzką 627 przechodząc nad drogą wojewódzką, a następnie w km ok. 8+100 nad torami linii kolejowej, relacji Ostrołęka - Małkinia (nr 34). W km ok. 10+545, gdzie przebieg drogi ponownie zbliża się do obszarów chronionych Natura 2000 (PLB140007) zaplanowano węzeł „Ostrów Maz. Północ” z drogą wojewódzką 677. Od km ok. 13+000 droga przebiega przez tereny rolne lub niewielkie obszary leśne, przekraczając w km ok. 25+600 rzekę Ruż. W przeciwieństwie do pozostałych wariantów trasa wariantu 3 omija miejscowość Śniadowo po stronie wschodniej, przechodząc nad linią kolejową Ostrołęka - Łapy w km ok. 35 +400. W km ok. 38+250 trasa drogi S-61 przechodzi na drogą wojewódzką 677. Dalszy przebieg trasy po zachodniej stronie drogi wojewódzkiej 677 prowadzi do węzła „Łomża Południe” (43+860), w którym droga S-61 łączy się z nowym przebiegiem drogi krajowej 63 omijając miejscowość Konarzyce po stronie zachodniej. Dalej droga S-61 stanowi zachodnią obwodnicę Łomży, łącząc się w węzle „Łomża” (50+330) z drogą krajową 61 oraz węzle „Myszyniec” (52+325) z drogą wojewódzką 645. Następnie droga przechodzi przez tereny na których zlokalizowano urządzenia hydrotechniczne typu poldery, a w km ok. 57+700 przekracza dolinę rzeki Narew. W pobliżu miejscowości Pęza zlokalizowano węzeł „Białystok” (58+930) na przecięciu z nowym przebiegiem drogi krajowej 64. Następnie trasa drogi S-61 prowadzona jest po południowej stronie miejscowości Murawy. Kolejny węzeł („Giżycko”) zlokalizowano w km ok. 61+880 na przecięciu z drogą krajową 63. Dalej, wariant 3 biegnie na północ, początkowo wzdłuż granicy powiatów łomżyńskiego i kolneńskiego. W okolicy km 68+000 droga ekspresowa zbliża się do zabudowy w miejscowości Wysokie Małe, która zostaje ominięta po stronie wschodniej. Na wysokości miejscowości Karwowo – km 70+000 – przebieg wariantu 3 odchyła się w kierunku wschodnim i zbiega do projektowanej obwodnicy Stawisk w km 74+022. Za obwodnicą na odcinku do km 83+000 wariant 3 ma wspólny przebieg z wariantem 1. Następnie oddala się od istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 61 i do Szczuczyna biegnie po jej zachodniej stronie. W pobliżu miejscowości Grabowskie

w km 86+980 na przecięciu z drogą powiatową nr 1861B zlokalizowano węzeł „Grabowo” - typ WB. Podobnie, jak ma to miejsce w pozostałych wariantach w sąsiedztwie węzła „Grabowo” po stronie zachodniej zarezerwowano teren pod obwód utrzymania drogi. Dalej droga ekspresowa biegnie w kierunku północno-wschodnim omijając miejscowości: Świdry-Podlesne, Żebrki, Łubiane, Surały, Stawiane i Obrytki. Na odcinku od obwodnicy Łomży do Szczuczyna korytarz drogi ekspresowej S61 prowadzony jest głównie przez tereny o rolniczym charakterze zagospodarowania, należy dodać, że znaczący jest tu również udział przecinanych lasów, zwłaszcza w pobliżu miejscowości Wysokie Duże, Stawiski, Łubiane i Obrytki. Wariant 3 kończy się na styku z projektowaną obwodnicą Szczuczyna w km 97+179.

Wariant 4

Przebieg wariantu 4 pokrywa się z przebiegiem wariantu 1, poza odcinkiem obwodnicy Łomży, na którym przebieg jest zgodny z wariantem 2.

4.5. Urządzenia obsługi uczestników ruchu.

Urządzenia obsługi uczestników ruchu zlokalizowano głównie w Miejscach Obsługi Podróżnych których lokalizację przedstawia tabela poniżej:

Wariant 1		Wariant 2		Wariant 3		Wariant 4	
Kategoria	Lokalizacja	Kategoria	Lokalizacja	Kategoria	Lokalizacja	Kategoria	Lokalizacja
I I	7+850 L 8+200 P	I + I	3+800	I + I	12+700	I I	7+850 L 8+200 P
III II	30+700 L 31+000 P	III + II	21+300	III + II	28+600	III II	30+700 L 31+000 P
II III	60+100 L 60+300 P	III + II	57+000	III + II	68+850	II III	60+100 L 60+300 P
III + II	79+000	III + II	83+200	III + II	89+500	III + II	78+800

4.6. Roboty ziemne.

Szacunkowe roboty ziemne wynoszą odpowiednio :

Wariant I:

Nasypy 14 137 093,99 m³

Wykopy 1 952 009,27 m³

Wariant II:

Nasypy 11 163 961,90 m³

Wykopy 2 538 320,62 m³

Wariant III:

Nasypy 14 931 439,83 m³

Wykopy 1 900 898,44 m³

Wariant IV:

Nasypy 12 667 149,13 m³

Wykopy 2 641 069,54 m³

4.7. Projektowane obiekty i urządzenia budowlane.

Obiekty Inżynierskie - listę projektowanych obiektów inżynierskich w poszczególnych wariantach zamieszczono w Tome 4 Część techniczna – obiekty inżynierskie. W zamieszczonych tabelach podano dla każdego obiektu nazwę, lokalizację, typ i rodzaj. Szczegółowe opisy poszczególnych obiektów sporządzono w formie metryk (tabelarycznie) i przedstawiono na końcu części opisowej opracowania.

Liczba projektowanych obiektów inżynierskich w poszczególnych wariantach kształtuje się następująco:

- Wariant 1 - 178
- Wariant 2 - 164
- Wariant 3 - 199
- Wariant 4 - 164

W celach ułatwienia analizy i usystematyzowania obiektów zostały one podzielone na grupy:

- z uwagi na ich lokalizację:

- a) projektowane obiekty mostowe w ciągu projektowanego odcinka drogi S-61,
- b) projektowane obiekty mostowe nad projektowaną drogą S-61,
- c) projektowane obiekty mostowe w ciągu / nad pozostałymi drogami wchodzącymi w zakres opracowania.
- z uwagi na rodzaj pokonywanej przeszkody / pełniona funkcję:
 - d) projektowane obiekty mostowe nad ciekami wodnymi i rzekami (mosty),
 - e) projektowane obiekty mostowe nad drogami i innymi przeszkodami (wiadukty),
 - f) projektowane przepusty / przepusty zmodyfikowane,
 - g) projektowane przejścia dla zwierząt – samodzielne / zintegrowane.
- ad. a) projektowane obiekty mostowe w ciągu projektowanego odcinka drogi S-61
 - Wariant 1 - 61
 - Wariant 2 - 38
 - Wariant 3 - 59
 - Wariant 4 - 54
- ad. b) projektowane obiekty mostowe nad projektowaną drogą S-61
 - Wariant 1 - 31
 - Wariant 2 - 39
 - Wariant 3 - 32
 - Wariant 4 - 32
- ad. c) projektowane obiekty mostowe w ciągu / nad pozostałymi drogami wchodzącymi w zakres opracowania
 - Wariant 1 - 12 / 2
 - Wariant 2 - 6 / 5
 - Wariant 3 - 9 / 2
 - Wariant 4 - 8 / 5
- ad. d) projektowane obiekty mostowe nad ciekami wodnymi i rzekami (mosty)
 - Wariant 1 - 22
 - Wariant 2 - 17
 - Wariant 3 - 16
 - Wariant 4 - 20
- ad. e) projektowane obiekty mostowe nad drogami i innymi przeszkodami (wiadukty)
 - Wariant 1 - 82
 - Wariant 2 - 71
 - Wariant 3 - 86
 - Wariant 4 - 78
- ad. f) projektowane przepusty / przepusty zmodyfikowane
 - Wariant 1 - 32 / 6
 - Wariant 2 - 38 / 5
 - Wariant 3 - 37 / 13
 - Wariant 4 - 28 / 6
- ad. g) projektowane przejścia dla zwierząt – samodzielne / zintegrowane
 - Wariant 1 - 38 / 32
 - Wariant 2 - 37 / 22
 - Wariant 3 - 53 / 33
 - Wariant 4 - 34 / 27

Projektowane obiekty można podzielić ze względu proponowany rodzaj konstrukcji na następujące grupy:

- obiekty monolityczne żelbetowe
- obiekty monolityczne betonowe sprężone,
- obiekty o konstrukcji nośnej stalowej z betonową zbrojoną/sprężoną płytą pomostu,
- obiekty łukowe stalowe z pomostem betonowym sprężonym bądź zespolonym stalowo-betonowym,
- obiekty z betonowych prefabrykatów sprężonych,

4.8. Warunki geologiczne i górnictwo terenu.

Bardzo ogólne informacje dotyczące warunków geologiczno - inżynierskich uzyskano z analizy Przeglądowej Mapy Geologiczno - Inżynierskiej Polski w skali 1: 300 000.

Ocenę dokładniejszą warunków geotechnicznych dla wszystkich wariantów projektowanej drogi ekspresowej wykonano na podstawie Mapy Geologiczno - Gospodarczej Polaki w skali

1: 50 000. Wyniki skorelowano z Mapą Geologiczną Polski w skali 1: 200 000, dostępnymi arkuszami Szczegółowej Mapy Geologicznej Polski w skali 1: 50 000.

Warunku gruntowe dla poszczególnych wariantów korpusu drogowego kształtują się następująco:

- Wariant 1 w 79,09% długości trasy przebiega po terenach o prostych warunkach gruntowych, w 20,70% długości trasy po terenach o złożonych warunkach gruntowych i w 0,21% długości trasy po terenach o skomplikowanych warunkach gruntowych.
- Wariant 2 w 79,92% długości trasy przebiega po terenach o prostych warunkach gruntowych, w 19,89% długości trasy po terenach o złożonych warunkach gruntowych i w 0,19% długości trasy po terenach o skomplikowanych warunkach gruntowych.
- Wariant 3 w 75,66% długości trasy przebiega po terenach o prostych warunkach gruntowych, w 23,88% długości trasy po terenach o złożonych warunkach gruntowych i w 0,46% długości trasy po terenach o skomplikowanych warunkach gruntowych.
- Wariant 4 w 82,80% długości trasy przebiega po terenach o prostych warunkach gruntowych, w 17,02% długości trasy po terenach o złożonych warunkach gruntowych i w 0,18% długości trasy po terenach o skomplikowanych warunkach gruntowych.

Analizując 4 warianty przebiegu projektowanej drogi ekspresowej można stwierdzić, że najbardziej korzystne warunki występują w wariantcie 4.

Trasa projektowanej drogi S 61 leży na terenie, na którym występują głównie złoża kopalin pospolitych (okruchowych), takich jak: piaski, żwiry oraz piaski kwarcowe. Z przeprowadzonej analizy wynika, iż planowana inwestycja, w Wariantcie 1, 2, i 4, przecina dwa złoża tego typu. Są to złoża:

- piasku „Górki Sypniewo”, okolicy wsi Górki Sypniewo; złożo to jest udokumentowane w kategorii C1 z wyznaczonym obszarem i terenem górniczym o pow. 2,32 ha; zagospodarowane i okresowo eksploatowane. Jego zasoby wynoszą 388,6 tys. ton. Projektowana trasa w W1, W2 i W4, na odcinku o długości ok. 100m, przecina obszar złoża w poniższych lokalizacjach:

Wariant 1 – kolizja w km 61+630

Wariant 2 – kolizja w km 58+330

Wariant 3 – brak kolizji

Wariant 4 – kolizja w km 61+630

- złożo piasku i żwiru „Górki”; złożo to jest udokumentowane w kategorii C1 z wyznaczonym obszarem i terenem górniczym; zagospodarowane. Jego zasoby wynoszą 289 tys. ton. Koncesja na wydobycie złoża wygasła, aktualnie właściciel stara się o wydanie nowej koncesji. Projektowana trasa w W1, W2 i W4, na odcinku o długości ok. 100 m, przecina opisany obszar złoża w poniższych lokalizacjach:

Wariant 1 – kolizja w km 62+320

Wariant 2 – kolizja w km 59+030

Wariant 3 – brak kolizji

Wariant 4 – kolizja w km 62+320

Złoża piasków powszechnie występują na analizowanym terenie, dlatego też mogą one dostarczyć surowca do wykonania robót ziemnych oraz podbudowy drogi jak również w niewielkim zakresie do wykonania budowli betonowych i elementów nawierzchni. W wyniku wzmożonej eksploatacji kopalin pospolitych, która może nastąpić w wyniku realizacji inwestycji, na ogół nie występuje deficyt danej kopaliny zarówno w skali lokalnej jak i regionalnej. Zatem nie stwierdza się negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na występujące w jej zasięgu złoża kopalin pospolitych.

5. WNIOSKI Z PROGNOZ I ANALIZ RUCHU

Wykonane prognozy i analizy ruchu pozwalają na sformułowanie następujących wniosków:

a) Wszystkie cztery zaproponowane warianty spełniają swoją podstawową funkcję, polegającą na wyprowadzeniu z terenów zainwestowanych ruchu tranzytowego na kierunku północ – południe.

b) Zbiorcze zestawienie parametrów ruchowych dla czterech wariantów przedstawione są w prognozie i analizie ruchu. Zestawione wyniki wykazują, iż różnice pomiędzy poszczególnymi wariantami nie przekraczają kilkunastu procent. Najbardziej wyrównany jest Wariant 1, którego parametry - choć nie najwyższe - plasują się w górnych (korzystnych) przedziałach.

c) Przeprowadzone analizy przepustowości ciągu głównego na odcinkach międzywęzłowych oraz węzłów pokazują, iż niezależnie od wariantu, warunki ruchu będą minimum na poziomie PSR **B** dla 2016 oraz 2031r.

6. OCHRONA ŚRODOWISKA

Przejścia dla zwierząt

Obiekty inżynierskie o funkcji przejść ekologicznych (PZ) zostały wytypowane w miejscu wszystkich kolizji projektowanych wariantów ze zdiagnozowanymi w wyniku inwentaryzacji przyrodniczej istotnymi szlakami migracyjnymi fauny.

W ten sposób określono potrzebę budowy ww. obiektów dla:

- zwierząt małych: płazy, gady, gryznie
 - MPG – przejście dla płazów i gadów
 - MPW – przepust wodny zmodyfikowany
- zwierząt średnich i małych
 - ST – przejście dolne średnie (tunel)
 - SM – przejście dolne średnie (most na cieku)
- zwierząt dużych, średnich i małych
 - DE – przejście dolne duże (estakada)
 - DZ – przejście górne duże (zielony most)

Ekrany akustyczne

W celu ochrony terenów narażonych na niekorzystne oddziaływanie projektowanej drogi konieczne będzie zastosowanie ekranów akustycznych.

Zestawienie ekranów akustycznych - Wariant 1

EKRANY AKUSTYCZNE WARIANT 1					
WYSOKOŚĆ [m]	5,0	5,5	6,0	6,5	SUMA
DŁUGOŚĆ [m]	24975	2236	1779	1072	30061
POWIERZCHNIA [m ²]	124875	12292,5	10674	6968	154809,5

Zestawienie ekranów akustycznych - Wariant 2

EKRANY AKUSTYCZNE WARIANT 2					
WYSOKOŚĆ	5,0 m	5,5 m	6,0 m	6,5 m	SUMA
DŁUGOŚĆ	20160	1399	79	338	21976
POWIERZCHNIA	100800	7694,5	474	2197	111165,5

Zestawienie ekranów akustycznych - Wariant 3

EKRANY AKUSTYCZNE WARIANT 3						
WYSOKOŚĆ [m]	5,0 m	5,5 m	6,0 m	6,5 m	8 m	SUMA
DŁUGOŚĆ [m]	26132	1142	219	4641	1076	33210
POWIERZCHNIA [m ²]	130660	6281	1314	30166,5	8608	177029,5

Zestawienie ekranów akustycznych - Wariant 4

EKRANY AKUSTYCZNE WARIANT 4					
WYSOKOŚĆ [m]	5,0 m	5,5 m	6,0 m	6,5 m	SUMA
DŁUGOŚĆ [m]	24366	3543	1232	1647	30788
POWIERZCHNIA [m ²]	121830	19486,5	7392	10705,5	159414

Odprowadzenie wód

Odbiornikami wód z projektowanej drogi są w większości przypadków istniejące w terenie rowy i większe ciek, a sporadycznie wykorzystano do tego celu filtrację ze zbiorników do gruntu. Doprowadzenie wód ze zbiorników do cieków nierzadko wymaga wykonania poza pasem drogowym długich rowów odprowadzających albo kanalizacji lub też rurociągów tłocznych. Wynikało to ze złych warunków gruntowych (wysoki poziom wód gruntowych, nieprzepuszczalne podłoże) lub konieczności ochrony wód podziemnych (np. rozległa strefa ochrony pośredniej ujęcia wód dla Łomży w Podgórzu). W każdym z wariantów istotnym elementem odprowadzenia wód jest budowa kanalizacji deszczowej przez miejscowość Konopki do Łomżycki.

Wariant nr 1

W wariantcie tym zaprojektowano wykonanie na całej trasie drogi S61 105 zbiorników oraz 19 zbiorników przy drogach niższych klas o łącznej kubaturze użytkowej 99100m³. Tylko z trzech z nich wody będą filtrowały do gruntu.

Wariant nr 2

W wariantcie tym zaprojektowano wykonanie na całej trasie drogi S61 95 zbiorników oraz 14 zbiorników przy drogach niższych klas o łącznej kubaturze użytkowej 96500m³. Z 7-miu z nich wody będą filtrowały do gruntu.

Wariant nr 3

W wariantcie tym zaprojektowano wykonanie na całej trasie drogi S61 118 zbiorników oraz 16 zbiorników przy drogach niższych klas o łącznej kubaturze użytkowej 104300m³. Z czterech z nich wody będą filtrowały do gruntu.

Wariant nr 4

W wariantcie tym zaprojektowano wykonanie na całej trasie drogi S61 94 zbiorników oraz 15 zbiorników przy drogach niższych klas o łącznej kubaturze użytkowej 101400m³. Z trzech z nich wody będą filtrowały do gruntu.

7. Koszty oraz efektywność ekonomiczna:

Wskaźniki ekonomiczne

Ocena efektywności wykazała że projekt budowy drogi ekspresowej S-61 od Ostrowi Mazowieckiej przez Łomżę do Szczuczyna jest w pełni uzasadniony ekonomicznie.

Wskaźniki techniczno ekonomiczne

Wariant	Ogólna wartość kosztorysowa	Wskaźniki techniczno - ekonomiczne		
		Jedn.	Liczba jednostek	Wartość kosztorysowa/ jednostka
1	2	3	4	5
WARIANT 1	3 568 685 027,29 zł	km	86,10	41 448 142,01 zł
WARIANT 2	3 295 475 385,69 zł	km	83,41	39 509 356,02 zł
WARIANT 3	3 593 170 145,24 zł	km	90,69	39 620 356,66 zł
WARIANT 4	3 437 020 638,08 zł	km	85,92	40 002 567,95 zł

Obliczenia efektywności ekonomicznej wykonane dla wersji podstawowej, tzn. przy przyjęciu wprost założeń wynikających z prognoz ruchu i zestawienia kosztów inwestycji, wykazały że: przy stopie dyskontowej 6 % (tzn. $r = 0,06$) przyjmowanej jako wartość graniczna (minimalny poziom rentowności) ekonomiczna wartość bieżąca netto ENPV dla każdego wariantu jest dodatnia, a więc inwestycja jest rentowna i przynosi zysk (w zależności od wariantu) w wysokości od 3.022,2 mln zł do 4.143,3 mln zł, a łączne korzyści są blisko trzykrotnie wyższe od poniesionych kosztów (wskaźnik BCR), wskaźnik EIRR (ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu) kształtuje się na poziomie ok. 15 %, jedynie w wariantcie W2 jest on niższy i wynosi ok. 13,5 %.

Wszystkie przedstawione warianty spełniają zatem warunek minimalnej (granicznej) efektywności ekonomicznej.

Zestawienie parametrów oceny ekonomicznej

Wariant	EIRR	ENPV dla $r = 6\%$	BCR dla $r = 6\%$
1	2	3	4
WARIANT 1	15,26	4 143 379 264,95 zł	2,76
WARIANT 2	13,51	3 022 222 206,45 zł	2,39
WARIANT 3	15,13	4 037 438 351,71 zł	2,70
WARIANT 4	15,16	3 938 164 953,35 zł	2,74

II. PYTANIA I DYSKUSJA.

- Przed dyskusją odczytano pismo Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 25.11.2010 r., który nie mógł uczestniczyć w posiedzeniu ZOPI. W piśmie MWITD za nieodzowne uznano budowę w ciągu S-61 punktów kontrolnych wymieniając oczekiwania mazowieckiej ITD co do lokalizacji, wielkości i wyposażenia zatoki kontrolnej (lokalizacja możliwie blisko granicy województwa mazowieckiego). W odniesieniu do w/w pisma Projektant wyjaśnił, że miejsca do ważenia nie mogą przy drodze ekspresowej funkcjonować jako zatoki i przewidziane zostaną na MOP-ach.
- W trakcie dyskusji poruszano następujące tematy:
 - Zwrócono uwagę na konieczność zapewnienia prawidłowych lokalizacji MOP-ów oraz zajętości terenu pod MOP-y także pod kątem ITD, która na etapie DŚU musi być jednoznacznie rozstrzygnięta, aby nie zostawiać problemów na następne etapy przygotowania dokumentacji.
 - Poruszono sprawę przejazdów przez tory PKP w kwestii rozwiązań i uzgodnień z PLK (likwidacja skrzyżowań w 1-ym poziomie). Kwestie te wyjaśnił projektant potwierdzając pozytywne uzgodnienie rozwiązań projektowych z PLK bez potrzeby likwidacji istn. sąsiednich przejazdów.
 - Omówiono rozwiązania poszczególnych węzłów, gdzie rozwiązania sytuacyjne i wysokościowe mają decydujący wpływ na zajętość w liniach DŚU. Projektant zobowiązał się jeszcze raz przyjrzeć rozwiązaniom (szczególnie węzeł na włączeniu do S-8).
 - istn. dk 61 na odcinku Łomża-Szczuczyn powinna obsługiwać ruch autobusowy – należy doprowadzić zgodność nazewnictwa dróg zbiorczych na tym odcinku z ich funkcją.
 - dla promieni łuków $R=1200m$ może nie być widoczności na łukach poziomych. Projektant zobowiązał się poszerzyć w tych miejscach szerokość pasa dzielącego, przy uwzględnieniu jednocześnie barier.
- W dyskusji zabrał głos Pan Marcin Sroczyński - Zastępca Prezydenta Miasta Łomży, poruszając następujące tematy:
 - Przy ocenie wariantów 1 i 2 projektant zwrócił uwagę, że są one zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. Łomży. Pan Prezydent zwrócił uwagę, że jest to mało istotne, bo wymienione SUIKZP jest aktualnie zmieniane. Oba warianty: wschodni i zachodni będą uwzględnione w „nowym” Studium, które będzie zatwierdzone do końca 2011 (prace są na półmetku).

- Przy wariancie 4 projektant stwierdził, że jest on lepiej akceptowany przez mieszkańców, co jest dziwne skoro występuje tam więcej wyburzeń jak w wariancie zachodnim i jest to pewna sprzeczność.
- Przebieg wariantu 4 w okolicach wsi Giełczyn mieszkańcy na konsultacjach społecznych akceptowali pod warunkiem przesunięcia drogi na teren lasu co jak wiemy nie jest możliwe. Nie można więc mówić o pozytywnym akceptowaniu tego wariantu.
- Ujęcie wody dla miasta Łomży w rejonie m. Podgórze posiada kilkanaście studni głębinowych. Węzeł Podgórze i przebieg nowej drogi przy wsi Giełczyn przecina dwie studnie. W odpowiedzi projektant stwierdził, że przyjęte rozwiązania nie spowodują likwidacji studni ujęcia wody.
- Pan Prezydent Łomży przekazał informację, że mieszkańcy wsi Giełczyn nie akceptowali przebiegu wariantu 4 (spotkanie odbyło się wczoraj).
- Problematiczny jest węzeł Łomża wariant II (wschodni) na przecięciu S-61 z DK 63 w granicach administracyjnych m. Łomża ze względu na konfigurację terenu (duże różnice wysokościowe).

4. Głos w dyskusji zabrał Pan Andrzej Karwowski (UM w Łomży) zadając pytanie:

- Czy analizowane były spadki na łącznicach w węźle S-61 z DK 63 (węzeł Łomża wschodnia obwodnica Łomży wariant II). Węzeł ma stosunkowo niewielką zajętość terenu. Jest bardzo duży spadek naturalny terenu po osi S-61, co może stwarzać problemy przy niwelecie. W odpowiedzi projektant stwierdził, że węzeł był analizowany pod względem wysokościowym i spadki są normatywne.

5. Za bardzo istotną kwestię uznano skoordynowanie „styków” zakresu DŚU dla S-61 z zakresami wydanych decyzji DŚU dla obwodnic Stawisk i Szczuczyna oraz S-8 (Ostrów Maz. – granica woj. podlaskiego).

III. USTALENIA ZOPI

Przed przekazaniem dokumentacji na posiedzenie KOPI, biuro projektowe dokona w STEŚ następujących poprawek i uzupełnień w aspekcie następujących uwag:

A. Uwagi do całości opracowania.

1. Lokalizację MOP-ów należy dostosować pod kątem wymaganych odległości od projektowanych węzłów.
2. Zasięg terenów przewidzianych pod MOP-y powinien uwzględniać funkcjonowanie stanowisk dla Inspekcji Transportu Drogowego. Miejsca dla w/w stanowisk powinny zostać przewidziane wzdłuż projektowanych dróg zbiorczo-rozprowadzających w lokalizacjach między zjazdem z drogi ekspresowej na drogę zbiorczo-rozprowadzającą a zagospodarowaniem MOP-u. Rozwiązanie takie powoduje konieczność zastosowania odpowiednio długich jezdni zbiorczo-rozprowadzających przy MOP-ach. Długość dodatkowych odcinków powinna zapewnić prawidłową lokalizację stanowisk dla ITD (miejsca do ważenia z możliwością ponownego zawrócenia na wagę, miejsca do postoju ok. 10 pojazdów typu TIR wzdłużnie lub skośnie) .
3. W rozwiązaniach projektowych uwzględnić kolizję ujęcia wody „Podgórze” dla miasta Łomży.
4. W rejonie przejść dla zwierząt w liniach DŚU zapewnić odpowiednią ilość miejsca uwzględniającą prawidłowe ich funkcjonowanie, zbiorniki ekologiczne nie powinny znajdować się w „światle” przejść dla zwierząt.
5. Granice zakresu DŚU dla S-61 muszą uwzględniać zakres wydanych decyzji DŚU dla obwodnic Stawisk i Szczuczyna oraz S-8.
6. Zastosowane rowy odprowadzające wody deszczowe z projektowanej drogi ekspresowej w niektórych sytuacjach mają odbiorniki w znacznej odległości od projektowanych jezdni – projektant przeanalizuje możliwość skrócenia zrzutu.
7. Linie zajętości DŚU powinny zapewnić możliwość zaprojektowania dróg dojazdowych na etapie projektu budowlanego także w tych miejscach, gdzie obsługa przyległego terenu wykorzystuje istniejącą sieć dróg.
8. Istniejąca dk 61 na odcinku Łomża-Szczuczyn powinna obsługiwać ruch autobusowy – należy doprowadzić zgodność nazewnictwa dróg zbiorczych/serwisowych na tym odcinku z ich funkcją, a dla drogi autobusowej zastosować szer. 7,0m.

9. Szerokość pobocza gruntowego dostosować do lokalizacji barier ochronnych wg obowiązujących wytycznych.
10. Przeanalizować zajętość terenu w miejscu występowania promieni łuków $R=1200m$.
11. Istniejąca dk 61 na odcinku Ostrołęka-Łomża pozostanie drogą krajową klasy GP. Należy dostosować dla tej klasy projektowane odległości skrzyżowań, szczególnie w rejonie nowoprojektowanych węzłów.
12. W rejonie wszystkich węzłów należy zapewnić obsługę przyległego terenu – przeanalizować prawidłowość zaprojektowania Dróg serwisowych także pod kątem zajętości terenu w materiałach do DŚU.
13. Skoordynować pikietaż węzłów i obiektów na planach orientacyjnych, planach sytuacyjnych i w części opisowej.
14. Na przekrojach normalnych pokazać na drogach serwisowych mijanki.
15. Na nowych obiektach mostowych projektować spadki podłużne min. 0,5%.

B. Uwagi do wariantu I :

1. Plansza Nr 2.1/1 - Węzeł Podborze – pas przeplatania za krótki ze „starej” DK 8. Nie określony rodzaj skrzyżowania z 2633W (powiatowa) . Brak ciągłości drogi dojazdowej.
2. Plansza Nr 2.1/2 - Przebieg 26065W niezrozumiały - poza granicami ewidencji gruntów.
3. Plansza Nr 2.1/3 - Brak ekranów strona lewa km 5+800 (odpowiedź projektanta -ze względu na skumulowane oddziaływanie z drogi ekspresowej oraz drogi wojewódzkiej, pobliskie budynki muszą zostać wyburzone stąd brak konieczności stosowania ekranów). Przeanalizować możliwość pozostawienia budynków i zastosowania ekranów akustycznych.
4. Plansza Nr 2.1/4 - Brak przejazdu 26061W. (odpowiedź projektanta - ze względu na ukształtowanie niwelety, przejazd został cofnięty o 200m).
5. Plansza Nr 2.1/6 - Węzeł Śniadowo objąć DŚU pas DW 677 w większym zakresie.
6. Plansza Nr 2.1/9a – Brak dojazdu do działek km 145+500 ÷ 146+200.
7. Plansza Nr 2.1/9b – Mało połączeń z drogami lokalnymi.
8. Plansza Nr 2.1/13a – W rozwiązaniach należy zapewnić prawidłową obsługę komunikacyjną terenów przy rondzie z DK 63.
9. Plansza Nr 2.1/15 – Za małą zajętość terenu dla DK61 ze względu na lokalizację przejścia dla zwierząt. oraz kąt między S-61 a DK 61 w km 62+000.
10. Plansza Nr 2.1/18 – Za małą zajętość terenu dla DK61 ze względu na lokalizację dojazdu do OUD.

C. Uwagi do wariantu II :

1. Plansza Nr 2.2/1 - Drogi dojazdowe powinny być zakończone na drogach gminnych.
2. Plansza Nr 2.2/4 - DW 677 Łomża-Ostrów Maz. za duży kąt na obiekcie.
3. Plansza Nr 2.2/5 - Działka 80/1 bez dojazdu.
4. Plansza Nr 2.2/6a - Duża zajętość pod obiekt WD-61/3.
5. Plansza Nr 2.2/7a - W/PZ – 63/6 za mało terenu przyjętego dla DŚU.
6. Plansza Nr 2.2/9 - Skorygować zajętość DŚU powstają niekorzystne „resztówki”.
7. Plansza Nr 2.2/10 - Nieprawidłowe linie DŚU przy WD-89.
8. Plansza Nr 2.2/12 - Za małą zajętość terenu dla DK61 ze względu na lokalizację przejścia dla zwierząt oraz kąt między S-61 a DK 61.
9. Plansza Nr 2.2/14 - Brak ciągłości drogi dojazdowej po stronie południowej km 78+000.
10. Plansza Nr 2.2/14 - Brak zapasu linii km 81+100, MOP przy obiekcie – poszerzenie obiektu na pasy włączania, niewystarczająca zajętość linii DŚU przy obiekcie km 86+200.

D. Uwagi do wariantu III :

1. Plansza Nr 2.3/3 - Rozważyć połączenie dróg gminnych między km 5+400 a 6+100.
2. Plansza Nr 2.3/4 - Brak dojazdów do działek Sulęcín Szlachecki km 12+300.
3. Plansza Nr 2.3/6 - Obiekt WD-21 niekorzystne wywłaszczenie pasa obok, zamiast poszerzenia pasa S-61.
4. Plansza Nr 2.3/13 - Objąć DŚU projektowane podłączenie dróg dojazdowych do dróg gminnych. Przejazd dołem km 54+100 za małe linie DŚU.
5. Plansza Nr 2.3/19 - Linie DŚU km 92+500 nie objęto drogi 1871B.
6. Plansza Nr 2.3/20 - Niepotrzebne objęcie liniami DŚU drogi gminnej w km 93+100 podłączenie drogi dojazdowej do drogi gminnej może być w km 93+700.

E. Uwagi do wariantu IV :

Przebieg wariantu 4 pokrywa się z przebiegiem wariantu 1, poza odcinkiem obwodnicy Łomży, na którym przebieg jest zgodny z wariantem 2 – uwagi jak dla wariantów 1 i 2.

Do 29.01.2011 r. biuro projektowe przedstawiło poprawioną dokumentację która wymagała jeszcze drobnych poprawek dokonanych przed podpisaniem protokołu ZOPI.

IV. UCHWAŁA ZOPI

1. Wariantem wskazanym przez inwestora do STEŚ i do wniosku o DŚU jest wariant I „niebieski”. Włączenie S-61 do S-8 w węźle PODBORZE . Obwodnica Łomży po stronie zachodniej (dalekie obejście). Na odcinku obwodnica Łomży - obwodnica Stawisk i odcinku obwodnica Stawisk – obwodnica Szczuczyna wariant z maksymalnym wykorzystaniem korytarza istniejącej dk61.
2. Dalszy tryb postępowania – przygotowana dokumentacja STEŚ zostanie poddana Audytowi BRD. Raport z Audytu BRD będzie załącznikiem do dokumentacji przygotowanej do posiedzenia KOPI w Warszawie.
3. Do wniosku o decyzję DŚU Biuro sporządzi kartę informacyjną, zgodnie z obowiązującymi przepisami, stanowiącą wyciąg z zatwierdzonego raportu o oddziaływaniu na środowisko. Dodatkowo Biuro określi, na każdym z wariantów, długość trasy przechodzącej przez każdą z gmin, celem określenia organu właściwego do wydania decyzji środowiskowej.
4. ZOPI pozytywnie opiniuje przedstawioną dokumentację po uwzględnieniu uwag zawartych w punkcie III i upoważnia Dyrektora Oddziału do skierowania wniosku o rozpatrzenie dokumentacji przez powołaną przy Generalnym Dyrektorze Dróg Krajowych i Autostrad, Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych.
5. Wnioski ZOPI, które powinny zostać uwzględnione w dalszej fazie projektowania:
 - A. Zabudowania na odcinku 5+700 ÷ 5+850 w wariantcie I objąć ochroną akustyczną od strony drogi S61. Jednocześnie wskazać je należy do analiz w dalszych etapach, tj. np. w analizie porealizacyjnej.
 - B. W wariantcie I na odcinku nowego przebiegu DK 63 do S-61 (obwodnica Łomży) przewidzieć możliwość zmiany przejazdu bezkolizyjnego „górną” drogi gminnej 105729B w km 145+560 (obiekt WD-63/6) na skrzyżowanie przy miejscowości Giełczyn. Projektowany „nowy” przebieg DK63 na swojej długości 8 km nie posiada skrzyżowań, wprowadzenie dodatkowej możliwości wjazdu na DK 63 (część obwodnicy Łomży) znacznie poprawiłoby obsługę komunikacyjną tego terenu przy zachowaniu parametrów klasy GP (obiekt WD-63/6, nie musiałby być realizowany).
 - c. W wariantcie I i II na przecięciach istniejącego przebiegu DK 61 z projektowanym przebiegiem S-61 występuje „ostry” kat przecięcia osi krzyżujących się dróg. Zaproponowane przez TEBODIN rozwiązanie z obiektem bezkolizyjnym (wiadukt dla S-61) powoduje w rejonie obiektu wytworzenie się dwóch łuków o przeciwnych zwrotach. Mimo zmiany klasy drogi DK 61 i stosunkowo niewielkiego ruchu rozwiązanie będzie powodować zagrożenie w ruchu (brak widoczności). Lepszym rozwiązaniem jest zastosowanie rond (z podłączeniem dróg dojazdowych) po obu stronach wiaduktu S-61. Rozwiązanie takie umożliwi realizację krótszego wiaduktu (zmiana kąta „ostrego” obiektu w skosie na kąt prosty z obiektem tradycyjnym). Wprowadzenie rond spowoduje uspokojenie ruchu bardzo korzystne ze względów bezpieczeństwa także z racji bliskiego sąsiedztwa przejścia dla zwierząt dużych (wariant I ok. km 62+000 i wariant II ok. 58+700 przy m. Kobylin). Linie DŚU powinny uwzględniać możliwość zastosowania rozwiązania z rondami.
 - D. Dla obiektów inżynierskich zaliczonych do II kategorii geotechnicznej w złożonych warunkach gruntowych należy wykonać dokumentację geologiczno-inżynierską, zgodnie z zatwierdzonym projektem prac geologicznych.
 - E. Do obsługi urządzeń podczyszczających zlokalizowanych przy wylotach projektowanych rowów do cieków wodnych należy w każdym przypadku przewidzieć dojazdy.

- F. Przewidziane do zastosowania bariery powinny wynikać z analiz dotyczących konieczności zastosowania bariery i przyjęcia jej określonego typu, zgodnie z klasyfikacją normy PN-N 1317 „Systemy ograniczające drogę”. Bariery powinny być zaprojektowane zgodnie z nowymi „Wytycznymi stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych” wprowadzonymi do stosowania Zarządzeniem nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23.04.2010 roku. Dotyczy to również obiektów inżynierskich.

Protokółował:

SPECJALISTA
w Wydziale Dokumentacji

mgr inż. Jacek Sokółowski
opr. w kier. bud. i proj. w specj. drogi i ulicy
nr BŁ-101/87 i BŁ-140/91

Zastępca przewodniczącego ZOPI:

Z-ca DYREKTORA ODDZIAŁU

mgr inż. Sławomir Topczewski

Członkowie ZOPI:

NACZELNIK
WYDZIAŁU NIEMUCHOMOŚCI

mgr inż. Janusz Dziwulski

NACZELNIK ODDZIAŁU MOSTÓW

mgr inż. Jerzy Drapa

NACZELNIK WYDZIAŁU
Ochrony Środowiska

mgr inż. Anna Utko

NACZELNIK
WYDZIAŁU UZGODNIENÍ

mgr inż. Marek Pawelek

NACZELNIK WYDZIAŁU
PLANOWANIA

mgr Joanna Kowalczyk

STARSZY SPECJALISTA

inż. Mieczysław Modzelewski

NACZELNIK WYDZIAŁU DRÓG

mgr inż. Ewa Duda-Delewińska-Mastowska

NACZELNIK WYDZIAŁU
SIECI DROGOWEJ

mgr inż. Józef Franciszkiewicz

NACZELNIK WYDZIAŁU
REALIZACJI INWESTYCJI

mgr inż. Hanna Kołodziej

Akceptuję ustalenia ZOPI

Przewodniczący ZOPI:

DYREKTOR ODDZIAŁU

mgr inż. Jerzy Doroszkiewicz