

## PROTOKÓŁ NR 8/2008

z posiedzenia Zespołu Oceny Projektów Inwestycyjnych przy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku, które odbyło się w dniu 09.12.2008r.

### **Przedmiot obrad:**

Rozpatrzenie koncepcji programowej wstępnej budowy obwodnicy miejscowości Bargłów Kościelny w ciągu drogi krajowej Nr 61 (Warszawa) – Ostrołęka – Łomża – Augustów.

**Przewodniczący:** Zastępca Dyrektora Oddziału – Adma Żamojda

**Obecni:** wg załączonej listy obecności

### **I. Opis sprawy.**

#### **1. Dotychczasowe opracowania.**

Przedmiotem rozpatrzenia jest koncepcja programowa wstępna budowy obwodnicy miejscowości Bargłów Kościelny w ciągu drogi krajowej Nr 61 (Warszawa) – Ostrołęka – Łomża – Augustów.

Przy opracowaniu rozpatrywanej koncepcji programowej wstępnej, biuro projektowe „Transprojekt Gdański” wykorzystало dokumentację „Studium techniczno – ekonomiczne na budowę obwodnicy Bargłowa Kościelnego w ciągu drogi krajowej Nr 61 Łomża – Augustów” wykonaną przez biuro projektowe „DRO-KONSULT” w listopadzie 2005r. Obejmowała ona warianty: I, II, III, IV, V, VI, VII i rozpatrzona została przez Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych na posiedzeniu, które odbyło się w dniu 09.10.2006r.

Po przekazaniu do Departamentu Środowiska GDDKiA analizy środowiskowej opracowanej dla obwodnicy Bargłowa Kościelnego przez „Transprojekt Gdański”, Departament Środowiska pismem z dnia 28.11.2008r. znak: GDDKiA/DŚR-WOŚ/4117/Dk/eb/502/08 zarekomendował do dalszych analiz dwa warianty: wariant I – południowy (zbliżony do wariantu VII wg „DRO – KONSULTU”) i wariant II – północny (zbliżony do wariantu II wg „DRO – KONSULTU”).

#### **2. Opis techniczny przedmiotowej dokumentacji.**

##### 2.1 Stan istniejący drogi krajowej.

Droga krajowa Nr 61 Warszawa – Ostrołęka – Łomża – Augustów jest ważnym ciągiem międzyregionalnym i należy do podstawowej sieci dróg w kraju. Obsługuje ona duży ruch

ciężarowy, głównie tranzytowy od przejścia granicznego w Budzisku do centrum kraju i dalej w kierunku Europy Zachodniej, ruch gospodarczy w tym rejonie oraz znaczny ruch turystyczny w okresie letnim. W rejonie Augustowa droga krajowa Nr 61 łączy się z istniejącą drogą krajową Nr 8, prowadząca do granicy z Litwą w Budzisku oraz poprzez drogę krajową Nr 16 do granicy w Ogrodnikach. Zgodnie z obowiązującą klasyfikacją droga krajowa Nr 61 jest drogą główną ruchu przyspieszonego GP.

Istniejąca droga na rozpatrywanym odcinku przebiega na terenie województwa podlaskiego, w gminie Bargłów Kościelny. Droga na odcinku objętym opracowaniem na długości kilku kilometrów przechodzi przez zwartą zabudowę miejscowości Bargłów Kościelny z bliskim usytuowaniem zabudowy i nieograniczoną dostępnością poprzez i zjazdy.

Na całym analizowanym odcinku droga krajowa Nr 61 ma jedną jezdnię dwupasową.

Poza odcinkiem przejścia przez m. Bargłów Kościelny droga ma przekrój drogowy o szerokości nawierzchni 8,00m (w tym opaski po 0,50m). Pobocza ziemne są szerokości 1,50m, łączna szerokość korony wynosi 11,0m.

Pochylenia niwelety istniejącej drogi zawierają się w granicach 0,0% - 3,0%.

## 2.2 Rozwiązania projektowe.

### 2.2.1 Parametry techniczne projektowanej drogi:

Klasa drogi	„GP” (o minimalnych parametrach jak dla drogi ekspresowej)
Prędkość projektowa	100 km/h
Prędkość miarodajna	110 km/h
Ilość jezdni	2
Szerokość korony	26,50m
Szerokość pasa ruchu	3,50 m
Szerokość pasów awaryjnych	2,50 m
Szerokość poboczy gruntowych	0,75 m (1,25 m na odc. stosowania barier)
Szerokość pasa rozdziału	5,0 m (w tym opaski bitumicznej 2 × 0,50 m)
Kategoria ruchu	KR 6
Obciążenie	115 kN/oś
Skrajnia pionowa	4,70 m

### 2.3 Projektowany przebieg drogi.

Analizowane warianty obwodnicy Bargłowa Kościelnego łączą się od strony zachodniej z północną obwodnicą miejscowości Barszcze przyjętej z opracowanej przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy jako przedłużenie obwodnicy Rajgrodu. Obwodnica miejscowości Barszcze zostaje włączona w zakres budowy obwodnicy Bargłowa Kościelnego.

#### 2.3.1 Wariant I (południowy) w km 236 + 275 – 248 + 415:

Wariant ten zbliżony jest do wariantu VII opracowanego przez firmę „DRO – KONSULT”. Wariant ten przewiduje obejście Bargłowa Kościelnego po stronie południowej. Przy budowie obwodnicy w tym wariantcie nie przewiduje się wykorzystania istniejącej drogi krajowej.

Obwodnica w tym wariantcie przebiega głównie przez tereny rolnicze.

Początek obwodnicy jest w węźle „Barszcze”, zaś na końcu zaprojektowano węzeł „Bargłów”.

Węzeł „Barszcze” zaprojektowany został przy końcu miejscowości Barszcze.

Węzeł „Bargłów” zaprojektowany na przecięciu projektowanej obwodnicy z drogą powiatową Nr 1218B Bargłów Kościelny – Netta Folwark.

Dla dojazdów do pól i gospodarstw zaprojektowane zostały drogi dojazdowe szerokości 3,50m o nawierzchni bitumicznej z obustronnymi poboczami szerokości 1,50m.

Na projektowanym odcinku obwodnicy w tym wariantcie zaprojektowanych zostało 11 obiektów inżynierskich.

W wariantcie tym zachodzi konieczność wyburzenia budynku mieszkalnego oraz konieczność budowy ekranów akustycznych na długości ok. 3,2 km.

#### 2.3.2 Wariant II (północny) w km 236 + 275 – 248 + 042:

Wariant ten zbliżony jest do wariantu II opracowanego przez firmę „DRO – KONSULT”.

Wariant ten przewiduje przejście obwodnicy Bargłowa Kościelnego po stronie północnej, ze znacznym odsunięciem przebiegu obwodnicy od istniejącej drogi krajowej na odcinku za obwodnicą miejscowości Barszcze.

Początek obwodnicy jest w węźle „Barszcze”, zaś na końcu zaprojektowano węzeł „Bargłów”.

Przy budowie obwodnicy w tym wariantcie nie przewiduje się wykorzystania istniejącej jezdni drogi krajowej .



Węzeł „Barszcze” zaprojektowany na końcu obwodnicy miejscowość Barszcze.

Węzeł „Bargłów” zaprojektowany na przecięciu projektowanej obwodnicy z drogą powiatową Nr 1195 Bargłów Kościelny – Uścianki.

Dla dojazdów do pól i gospodarstw zaprojektowane zostały drogi dojazdowe szerokości 3,50m o nawierzchni bitumicznej z obustronnymi pobocznymi szerokości 1,50m.

Na projektowanym odcinku obwodnicy w tym wariantcie zaprojektowanych zostało 10 obiektów inżynierskich.

W wariantcie tym nie zachodzi konieczność wyburzeń budynków mieszkalnych.

Na długości ok. 3,7 km zachodzi konieczność budowy ekranów akustycznych.

#### 2.4 Analiza środowiskowa:

- w zakresie środowiska przyrodniczego – korzystniejszy wariant I (południowy)
- w zakresie krajobrazu – w obu wariantach wpływ na krajobraz podobny (nie można wskazać przebiegu bardziej korzystnego)
- w zakresie pokrywy glebowej – korzystniejszy wariant II (północny)
- w zakresie ochrony przeciw hałasowej – korzystniejszy wariant I (południowy).

#### 2.5 Koszty inwestycji.

*Wariant I (południowy) o długości 12,140 km:*

Koszt całkowity [PLN]      321 842 298

Koszt 1km [PLN]              26 510 898

*Wariant II (północny) o długości 11,767 km:*

Koszt całkowity [PLN]      277 122 850

Koszt 1 km [PLN]             23 550 850

## **II. Dyskusja.**

W dyskusji ustosunkowano się do:

- a). Przedstawionej przez biuro projektowe analizy ruchowej i prognoz ruchu, które nie są odpowiednie. Dane wyjściowe opierały się na GPR 2005, dla którego na drodze krajowej Nr

61 Łomża – Augustów w okresie od kwietnia 2004r. do lipca 2006r. obowiązywał zakaz ruchu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 8 ton. W analizie tej projektanci

przyjęli też wybudowanie w najbliższym czasie Via Baltica od Ostrowii Mazowieckiej przez Łomżę, Elk i Raczki w związku z czym droga krajowa na projektowanym odcinku została odciążona z ruchu tranzytowego, który przeniesie Via Baltica.

GDDKiA Oddział w Białymstoku prosi o ponowne przeanalizowanie oraz skorygowanie prognoz ruchu w oparciu o rzeczywisty pomiar ruchu (ewentualnie dane z pomiaru ciągłego w Szczuczynie) dla dwóch alternatyw : wybudowanie w 2025r. Via Baltici przez Łomżę lub przez Białystok i równocześnie dla dwóch okresów eksploatacji projektowanej drogi: 2014 – 2025 i 2025 – 2034, przy założeniu oddania obwodnicy do użytkowania w roku 2014.

b). Przeanalizowania wymaga założony przebieg niwelety pod kątem uzyskania korzystnego bilansu robót ziemnych, które pociągają za sobą duże koszty.

Ponadto w opracowaniu należy przyjąć skrajnię pionową 5,0m (zamiast 4,70) zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia.

c). Lokalizacji przejazdu drogowego na drodze powiatowej Nr 1217B w kierunku m. Bargłówka w km 246 + 000. Wg opinii Wójta Gminy Bargłów Kościelny droga powiatowa Nr 1217 B ma mniejsze znaczenie lokalne niż droga powiatowa Nr 1218B do miejscowości Netta Folwark. W związku z tym zaprojektowany obiekt WE-10 należy przesunąć w km 246 + 331,23. Biuro projektowe przeanalizuje zmianę rozwiązania.

d). Ustosunkowano się do lokalizacji węzłów drogowych. Na tym odcinku zostały zaprojektowane dwa węzły: jeden na początku trasy, drugi na końcu trasy. Ustalono, iż lokalizacja węzłów jest prawidłowa.

### **III. Wnioski ZOPI:**

1. Należy do KOPI uzupełnić Koncepcję wraz z raportem o oddziaływaniu na środowisko, w którym należy przedstawić analizę wielokryterialną wariantów.
2. Skorygować przedstawione prognozy ruchu, zgodnie z opisem w pkt. II – Dyskusja.
3. Przeanalizować niweletę projektowanej drogi celem uzyskania korzystnego bilansu robót ziemnych dla całej trasy.
4. Przesunąć obiekt WE-10 do km 246 + 331,23 – przeanalizować rozwiązanie.
5. Przyjąć skrajnię pionową 5,0m (zamiast 4,70 m) zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia.

6. Oddział opowiada się za wariantem I (południowy) z dwoma węzłami: węzłem „Barszcze” na początku trasy i węzłem „Bargłów” na końcu trasy. Z uwagi na ujęcie obwodnicy w Programie Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej, do materiałów do Decyzji o Środowiskowych uwarunkowaniach należy przyjąć rezerwę miejsca na czasowe podłączenie początku opracowania do istniejącej drogi krajowej.

**Termin przekazania do tut. Oddziału uzupełnionych materiałów na KOPI wraz z „Raportem oddziaływania na środowisko” do 16.02.2009 r.**

Protokółował:

STARSZY  
w Wydziale  
mgr inż. 

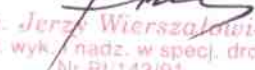
Członkowie ZOPI:

NAZELNIK  
Wydziału  
mgr inż. 

Naczelnik Wydziału Planowania

  
inż. Anatol Puczkiewicz

NACZELNIK WYDZIAŁU  
REALIZACJI INWESTYCJI

  
inż. Jerzy Wierszko  
upr. wyk. nadz. w specj. drogi  
Nr 91/143/91

NACZELNIK  
Wydziału Dróg

  
mgr inż. Eżbieta Urwanowicz

NACZELNIK  
WYDZIAŁU NIERUCHOMOŚCI

  
mgr inż. Józef Dymowski

NACZELNIK WYDZIAŁU  
ds. Ochrony Środowiska

  
mgr inż. Anna Utko

NACZELNIK WYDZIAŁU MOSTÓW

  
mgr inż. Jerzy Drapa

Przewodniczący ZOPI:

  
Zca Dyrektora Oddziału  
mgr inż. Adam Zamojda






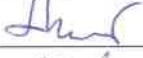








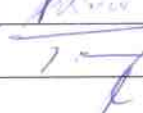

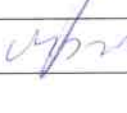
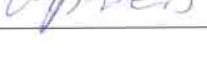
Protokół ZOPI zatwierdzam:

DYREKTOR ODDZIAŁU  
  
mgr inż. Jerzy Dymowski



## LISTA OBECNOŚCI

na posiedzeniu ZOPI w siedzibie GDDKiA Oddział w Białymstoku w dniu 09.12.2008r.godz. 13<sup>00</sup>  
w sprawie rozpatrzenia: „Koncepcji Programowej Wstępnej budowy obwodnicy miejscowości  
Bargłów Kościelny w ciągu drogi krajowej Nr 61 (Warszawa) – Ostrołęka – Łomża – Augustów.

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja	Podpis
1	2	3	4
1.	Jenny Doroniewicz	GDDKiA O/Bi	
2.	Alon Zamojda	GDDKiA O/Bi	
3.	Stanisław Topański	—	
4.	Witold Stefan Szymon	—	
5.	Elżbieta Mamonowa	GDDKiA O/Bi	
6.	Laura Głuchwa	—	
7.	Romuald Dąbrowski	—	
8.	Bożena Matyja	URUKNP Białystok	
9.	Piotr Koper	UMWD Białystok	
10.	Elżbieta Goplich	GDDKiA O/Bi Rejon 15 Augustów	
11.	Wojciech Malinowski	GDDKiA O/Bi	
12.	Marek Pawełek	—	
13.	Agnieszka Kucińska	UŁB Augustów	
14.	Donata Moczyłowska	GDDKiA O/Bi	
15.	Marek Syrus	GDDKiA O/Bi	
16.	Marek Kosiński	—	
17.	Marek Tomaszewski	T G	
18.	Włodzisław Buszta	T G	
19.	Margareta Dława	GDDKiA O/Bi	
20.			
21.			
22.			
23.			
24.			
25.			
26.			
27.			
28.			