

PROTOKÓŁ NR 10/2008

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 Szczuczyn w ciągu drogi krajowej Nr 61 (Warszawa) – Ostrołęka – Łomża – Augustów.

Przewodniczący: Zastępca Dyrektora Oddziału – Adam Żamojda

Obecni: wg załączonej listy obecności

I. Opis sprawy.

1. Dotychczasowe opracowania.

Przedmiotem rozpatrzenia jest Koncepcja Programowa Wstępna budowy obwodnicy miejscowości Szczuczyn w ciągu drogi krajowej Nr 61 (Warszawa) – Ostrołęka – Łomża – Augustów.

Przy opracowaniu rozpatrywanej Koncepcji Programowej Wstępnej, biuro projektowe „Transprojekt Gdański” wykorzystało dokumentację „Studium techniczno – ekonomiczne na budowę obwodnicy Szczuczyna w ciągu drogi krajowej Nr 61 Łomża – Augustów” wykonaną przez biuro projektowe „DRO-KONSULT” w listopadzie 2005r. Obejmowała ona warianty: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 i 9A i rozpatrzona została przez Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych na posiedzeniu, które odbyło się w dniu 23.05.2006r.

Po przekazaniu do Departamentu Środowiska GDDKiA analizy środowiskowej opracowanej dla obwodnicy Szczuczyna przez „Transprojekt Gdański”, Departament Środowiska pismem z dnia 28.11.2008r. znak: GDDKiA/DŚR-WOŚ/4117/Dk/eb/503/08 zarekomendował do dalszych analiz dwa warianty: wariant I – wschodni i wariant II – zachodni.

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, a dalej 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, przez tereny miejscowości Szczuczyn. Droga na odcinku objętym opracowaniem na długości kilku kilometrów przechodzi przez zwartą zabudowę miejscowości Szczuczyn z usytuowaniem zabudowy bezpośrednio przy drodze, z dużą ilością zjazdów i skrzyżowań z ulicami miejskimi mającymi dostępność bezpośrednio do drogi krajowej Nr 61.

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

Poza odcinkiem przejścia przez Szczuczyn 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% - 2,0%.

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 $2 \times 0,50$ m)
Kategoria ruchu	KR 6
Obciążenie	115 kN/oś
Skrajnia pionowa	5,0 m

2.3 Projektowany przebieg drogi.

2.3.1 Wariant I (wschodni) w km 197 + 768 – 204 + 746:

Wariant ten zbliżony jest do wariantu 6 opracowanego przez firmę „DRO – KONSULT”. Wariant ten przewiduje obejście Szczuczyna po stronie wschodniej z węzłem drogowym „Sokoły” na wlocie

do Szczuczyna od południa oraz węzłem „Danowo” na wylocie ze Szczuczyna. Wariant ten wymaga przebudowy drogi krajowej Nr 58 po stronie północnej.

Obwodnica w wariantcie tym przebiega przez tereny rolnicze.

Węzeł „Sokoły” zaprojektowano w celu połączenia obwodnicy z istniejącą drogą krajową Nr 61.

Węzeł „Danowo” zaprojektowano w celu połączenia obwodnicy z przebudowywaną drogą nr 58, na której zaprojektowano rondo z podłączeniem do niego istniejącej drogi krajowej nr 61.

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 8 obiektów inżynierskich.

W wariantcie tym nie zachodzi konieczność wyburzeń budynków mieszkalnych.

W wariantcie tym zaprojektowano ekrany akustyczne na długości 1,2km.

2.3.2 Wariant II (zachodni) w km 197 + 550 – 205 + 550:

Wariant ten zbliżony jest do wariantu 9 opracowanego przez firmę „DRO – KONSULT”.

Wariant ten przewiduje obejście Szczuczyna po stronie zachodniej. W wariantcie tym nie przewiduje się wykorzystania istniejącej jezdni drogi krajowej.

Obwodnica w wariantcie tym przebiega przez tereny rolnicze.

W wariantcie tym pokazano trzy lokalizacje węzłów w celu analizy i wyboru do dalszych opracowań najbardziej dogodnej i uzasadnionej lokalizacji pod kątem uwarunkowań lokalnych.

Węzeł „Sokoły” zaprojektowano w celu połączenia obwodnicy z istniejącą drogą krajową Nr 61 przed m. Szczuczyn.

Węzeł „Szczuczyn” zaprojektowano na przecięciu projektowanej obwodnicy z istniejącą drogą krajową Nr 58.

Węzeł „Danowo” zaprojektowano w celu połączenia obwodnicy z istniejącą drogą krajową Nr 61 za m. Szczuczyn.

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 8 obiektów inżynierskich.

W wariantcie tym nie zachodzi konieczność wyburzeń budynków mieszkalnych.

Na długości ok. 1,2 km zachodzi konieczność budowy ekranów akustycznych.

2.4 Analiza środowiskowa:

- w zakresie środowiska przyrodniczego – korzystniejszy wariant II (zachodni)

- w zakresie krajobrazu – w obu wariantach wpływ na krajobraz podobny (nie można wskazać przebiegu bardziej korzystnego)
- w zakresie pokrywy glebowej – korzystniejszy wariant I (wschodni)
- w zakresie ochrony przeciw hałasowej – oba warianty w jednakowym stopniu wymagają zastosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych, w obu wariantach na długości 1,2 km. Tym samym nie jest możliwe jednoznaczne wskazanie korzystniejszego wariantu w tym zakresie.

2.5 Koszty inwestycji.

Wariant I (wschodni) długości 7,0 km:

Koszt całkowity [PLN] 177 438 325

Koszt 1km [PLN} 25 424 606

Wariant II (zachodni) długości 8,0 km:

Koszt całkowity [PLN] 177 068 629

Koszt 1 km [PLN] 22 133 579

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 Raczek.

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). Starostwo Powiatowe w Grajewie nie opowiedziało się za żadnym z przedstawionych wariantów, gdyż żaden wariant nie likwiduje problemu związanego z transportem kruszyw z kopalni Wąsosz przez miasto Szczuczyn.

Przedstawiciel Zarządu Powiatu w Grajewie – Zastępca Starosty Alicja Rutkowska wnioskuje o zaprojektowanie dodatkowych elementów układu komunikacyjnego w ramach obwodnicy, tj. w wariantcie wschodnim wyznaczenie węzła na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 1812B i

dodatkowych łącznic z drogą krajową Nr 58 lub 61, natomiast w wariantcie zachodnim zaprojektowanie drogi dojazdowej od drogi powiatowej Nr 1812B do obwodnicy drogi krajowej Nr 61, umożliwiającej transport kruszyw omijający miasto Szczuczyn.

Projektant oraz Dyrektor Oddziału odpowiadając na przedstawiony problem wyjaśnił, iż przedstawiona dokumentacja opracowywana jest dla drogi krajowej Nr 61 i jej zadaniem jest przeniesienie ruchu tranzytowego ze Szczuczyna na projektowaną obwodnicę. Nie rozwiązuje ona problemu dróg powiatowych, gdyż nie jest to temat analizowanej dokumentacji.

c). Przeanalizowania wymaga rozwiązanie drogi powiatowej Nr 1860B do miejscowości Skaje, ewentualne poprowadzenie trasy obwodnicy nad drogą powiatową (związane to jest z lokalizacją stacji GPZ).

d). Omówiona została lokalizacja zaprojektowanych węzłów. W wariantcie II Starostwo Powiatowe opowiada się za dwoma węzłami: węzłem „Danowo” i węzłem „Szczuczyn” lub ewentualną rezerwacją terenu pod węzeł „Danowo”.

III. Wnioski ZOPI:

1. Należy do KOPI uzupełnić Koncepcję wraz z raportem o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, w którym należy przedstawić analizę wielokryterialną wariantów.
2. Skorygować przedstawione prognozy ruchu, zgodnie z opisem w pkt. II – Dyskusja.
3. Przeanalizować warunki przecięcia na obwodnicy z drogą powiatową Nr 1860B do miejscowości Skaje.
4. Oddział opowiada się za wariantem II (zachodni) z węzłem „Szczuczyn” z rezerwą terenu pod węzeł „Danowo”.

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

Protokółował:

STAROSTA POWIATU
w Wydziale Planowania

mgr inż. Dariusz Adamczuk

Członkowie ZOPI:

NACZELNIK
Wydziału Dokumentacji

mgr inż. Sławomir Topczewski

NACZELNIK WYDZIAŁU MOSTÓW

mgr inż. Jerzy Drapa

NACZELNIK WYDZIAŁU
ds. Oddziaływań na Środowisko

mgr inż. Anna Ulke

Naczelnik Wydziału Planowania

inż. Anatol Pućkielewicz

NACZELNIK
WYDZIAŁU NIERUCHOMOŚCI

mgr inż. Janusz Dąbowski

NACZELNIK WYDZIAŁU
REALIZACJI INWESTYCJI

inż. Jerzy Wierszalowicz
upr. wyk. nadz. w specj. drogi
Nr 41143/91

NACZELNIK
Wydziału Dróg

mgr inż. Elżbieta Urwanowicz

Przewodniczący ZOPI:

Z-ca Dyrektora Oddziału
mgr inż. Adam Zamojda

Protokół ZOPI zatwierdzam:

DYREKTOR ODDZIAŁU

mgr inż. Jerzy Dymalski

LISTA OBECNOŚCI

na posiedzeniu ZOPI w siedzibie GDDKiA Oddział w Białymstoku w dniu 09.12.2008r.godz. 11⁰⁰ w sprawie rozpatrzenia: „Koncepcji Programowej Wstępnej budowy obwodnicy miejscowości Szczuczyn w ciągu drogi krajowej Nr 61 (Warszawa) – Ostrołęka – Łomża – Augustów.

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja	Podpis
1	2	3	4
1.	Jęży Dowmlewska	GDDKiA O/Bi	
2.	Adam Zamajda	GDDKiA O/Bi	
3.	Stanisław Topolowski	—	
4.	Mieczysław Jastrzębski	2 10.11.11	
5.	Elżbieta Annanowicz	GDDKiA O/Bi	
6.	Grupa Główna	— 11 —	
7.	Romuald Dobrowolski	— 11 —	
8.	Bożenka Matyja	URDKNP & Białymstoku	
9.	Jan Potonowicz	ZDP Grupa	
10.	Henryk Rutkowski	Kierownik	
11.	Jęży Drepa	GDDKiA O/Bi-LS	
12.	Rafał Malinowski	GDDKiA O/Bi-Łomża	
13.	Henryk Smolowski	UM Szczuczyn	
14.	Elżbieta Jankowska	PBPP	
15.	Krzysztof Galicki	UM Szczuczyn	
16.	Waldemar Szczepan	UM Szczuczyn	
17.	Margonata Dobry	GDDKiA O/Bi	
18.	Dorota Korytkowska	GDDKiA O/Bi	
19.	Marek Łysko	GDDKiA O/Bi	
20.	poobcowy Mithach	—	
21.	Marek Tomaszek	T G	
22.	Włodzisław Buzicki	T G	
23.	Piotr Kopeć	URDKNP & Białymstoku	
24.			
25.			
26.			
27.			
28.			