

SPIS TREŚCI

CZĘŚĆ OGÓLNA

Część opisowa

1. Wprowadzenie.

- 1.1. Przedmiot opracowania.
- 1.2. Formalna podstawa opracowania.
- 1.3. Wykaz materiałów wyjściowych i archiwalnych.

2. Opis zadania inwestycyjnego

- 2.1. Lokalizacja.
- 2.2. Cel opracowania.

3. Istniejące zagospodarowanie terenu.

- 3.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego.
- 3.2. Zagospodarowanie przyległego terenu.
- 3.3. Istniejąca zieleń.

4. Terenowe uwarunkowania realizacyjne.

- 4.1. Warunki wynikające z koncepcji przestrzennej zagospodarowania kraju
(2005r.).
- 4.2. Warunki wynikające z planu zagospodarowania przestrzennego województwa
podlaskiego (2003r.).
- 4.3. Warunki wynikające ze studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania
przestrzennego gmin i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
 - Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i
Gminy Sokółka (1999r.)
 - Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Osiedla Buksztel
(2006r.)
 - Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i
Gminy Wasilków (2006r.)
- 4.4. Warunki środowiskowe dotyczące dóbr kultury, ochrony konserwatorskiej i
archeologii.

5. Projektowana trasa na tle zagospodarowania terenu.

- 5.1. Trasa drogowa.
 - 5.1.1. Trasa drogi w odniesieniu do układu komunikacyjnego.

5.1.2. Opis przebiegu trasy w stosunku do trasy istniejącej.

5.1.3. Opis przebiegu trasy w odniesieniu do istniejącego i planowanego w
miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zagospodarowania
terenu.

5.2. Ukształtowanie terenu i zieleni.

6. Projektowane zagospodarowanie terenu - projekt koncepcyjny - drogowy

6.1. Ruch drogowy

6.2. Parametry projektowe

6.3. Rozwiązanie projektowe

6.3.1 Odcinek I

- 6.3.1.1 Wariant 1
- 6.3.1.2 Wariant 2
- 6.3.1.3 Wariant 3
- 6.3.1.4 Wariant 4A
- 6.3.1.5 Wariant 4B
- 6.3.1.6 Wariant 5
- 6.3.1.7 Wariant 5A

6.3.2 Odcinek II

- 6.3.2.1 Wariant 1
- 6.3.2.2 Wariant 1A
- 6.3.2.3 Wariant 1B
- 6.3.2.4 Wariant 2
- 6.3.2.5 Wariant 3
- 6.3.2.6 Wariant 4A
- 6.3.2.7 Wariant 4B
- 6.3.2.8 Wariant 5

6.3.3 Odcinek III

- 6.3.3.1 Wariant 1
- 6.3.3.2 Wariant 1B



6.3.3.3 Wariant 2

6.3.3.4 Wariant 3

6.3.3.5 Wariant 4A

6.3.3.6 Wariant 4B

6. 3.4 Odcinek IV

6.3.4.1 Wariant 1

6.3.4.2 Wariant 2

6.3.4.3 Wariant 3

6.3.4.4 Wariant 4A

6.3.4.5 Wariant 4B

6.4. Porównanie wariantów

6.4.1 Odcinek I

6.4.2 Odcinek II

6.4.3 Odcinek III

6.4.4 Odcinek IV

6.5. Wariant omijający obszary Natura 2000

6.6. Przejścia dla zwierząt

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

UZGODNIENIA



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15 -703 Białystok

STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15 -703 Białystok

STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

CZĘŚĆ OGÓLNA

Część opisowa



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15 -703 Białystok

STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

1. Wprowadzenie.

1.1. Przedmiot opracowania.

Studium techniczno – ekonomiczne – środowiskowe jest pierwszym stadium opracowania dokumentacji projektowej w zakresie szczegółowych koncepcji programowych wraz z opracowaniami prawnymi do uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi na: rozbudowę drogi krajowej nr 19 granica państwa Kuźnica – Białystok – Lublin – Rzeszów do parametrów drogi klasy S (ekspresowej) na odcinku od obwodnicy Sokółki (km. około 21+179,50) do obwodnicy Wasilkowa (km. 45+830). Długość odcinka około 25 kilometrów.

1.2. Formalna podstawa opracowania.

Formalną podstawą opracowania jest umowa nr 43/DP/06 zawarta w dniu 9 października 2006 roku pomiędzy Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku a Scott Wilson Ltd Sp. z o.o. Oddział w Polsce.

Umowa zawarta została w wyniku rozstrzygnięcia przetargu nieograniczonego z dnia 15.09.2006 roku.

1.3. Wykaz materiałów wyjściowych i archiwalnych.

Opracowanie wykonano w oparciu o następujące materiały wyjściowe i archiwalne:

- mapy topograficzne w skali 1:10 000,
- ortofotomapa w skali 1:10 000,
- Studium sieci dróg krajowych w rejonie aglomeracji białostockiej, STE drogi S-19 odcinek Wasilków /Św. Woda/ - Sokółka wykonane przez Transprojekt Warszawa w 2003r.,
- Projekt wykonawczy Obwodnicy Wasilkowa wykonany przez Transprojekt Gdański w 2006r.,
- projekt obwodnicy Sokółki wykonany przez Profil Warszawa w 2006r.,
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego Sokółki i osiedla Buksztel,
- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Wasilków oraz gminy Sokółka,
- plan zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego,

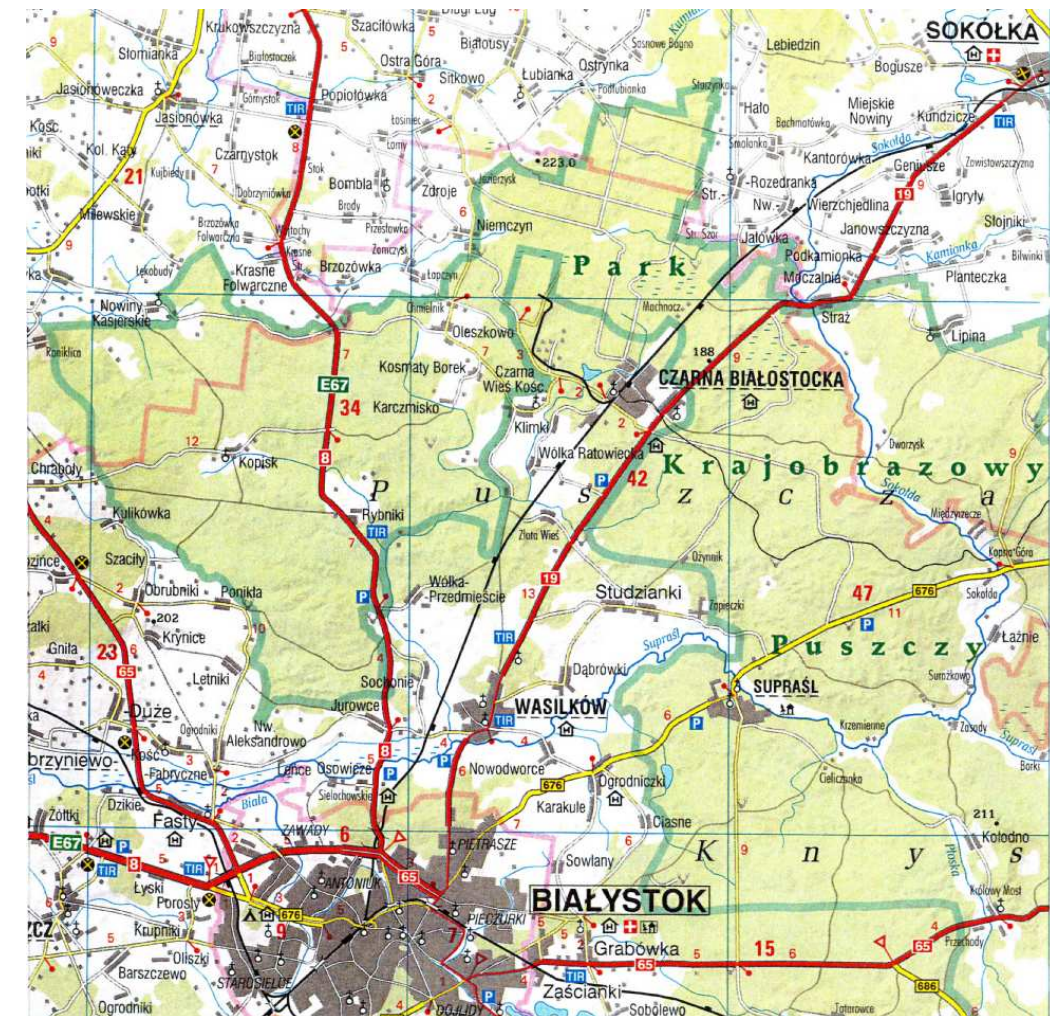
- plany obszarów chronionych,

- inwentaryzacja stanu istniejącego oraz obserwacje przeprowadzone w terenie.

2. Opis zadania.

2.1. Lokalizacja.

Opracowanie obejmuje teren, przez który przebiega droga krajowa nr 19 na odcinku od projektowanej obwodnicy miejscowości Sokółka do projektowanej obwodnicy miejscowości Wasilków. Cały odcinek położony jest w województwie podlaskim w gminach Sokółka, Czarna Białostocka i Wasilków. Całkowita długość odcinka wynosi 23,65 km.



2.2. Cel opracowania.

Celem opracowania STEŚ jest:

- wstępna analiza potencjalnych wariantów przebiegu drogi, ze szczególnym uwzględnieniem przestrzennych relacji z obszarami objętymi ochroną na podstawie przepisów o ochronie przyrody oraz ochronie zabytków,
- określenie korytarzy terenowych dla przebiegów wariantów trasy,
- wybór wariantów najmniej kolidujących z obszarami i obiektami objętymi ochroną, które podlegają dalszemu opracowaniu.

Natomiast celem opracowania koncepcji programowej jest ustalenie docelowego przebiegu dwujezdniowej drogi ekspresowej S-19 na przedmiotowym odcinku wraz z opracowaniem materiałów niezbędnych dla uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia i decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi.

Jednocześnie dzięki analizie stanu istniejącego drogi oraz analizie i prognozie ruchu możliwe będzie zaproponowanie jej etapowania przebudowy do stanu docelowego.

Końcowe opracowanie zawierało będzie uszczegółowienie rozwiązań technicznych takich jak niwelety, węzły, obiekty inżynierskie, odwodnienie.

3. Istniejące zagospodarowanie terenu.

3.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego.

Odcinek drogi krajowej nr 19 od projektowanej obwodnicy Sokółki do projektowanej obwodnicy Wasilkowa posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 7 metrów z nieutwardzonymi poboczami. Przy przejściach drogi przez miejscowości jej szerokość wzrasta. Przystanki autobusowe zlokalizowane są w zatokach. Stan nawierzchni, na większości długości drogi jest dobry.

W miejscowości Straż występują przy jezdni utwardzone pobocza, a w miejscowości Czarna Białostocka (Buksztel) obustronne chodniki.

Droga w planie pomiędzy Sokółką, a Wasilkowem składa się z długich odcinków prostych, połączonych ze sobą łagodnymi łukami poziomymi o małych kątach zwrotu. Jedynie trzy łuki poziome są o zbyt małych promieniach:

1. pik. 22+900 R=350m (w miejscowości Geniusze),

2. pik. 27+750 R=250m,

3. pik. 30+250 R=350m.

Łuki te wymagają korekty trasy.

Teren przez który przebiega droga jest pokryty licznymi wzniesieniami morenowymi. Miało to niekorzystny wpływ na niweletę drogi, gdyż często występują łuki pionowe o małych promieniach, obniżając komfort jazdy i ograniczając widoczność na wyprzedzanie. Ich korekta musi być uwzględniona i dostosowana do przyjętego rozwiązania drogi.

Istniejące obecnie skrzyżowania drogi krajowej nr 19 z drogami powiatowymi na odcinku od Obwodnicy Sokółki do Obwodnicy Wasilkowa:

- droga powiatowa nr 1304B 21km+650 z prawej strony do kol. Tartak – Kundzicze – droga 1298B
- droga powiatowa nr 1297B 22km+430 z prawej strony do stacji kolejowej Geniusze; z lewej strony do Zawistowszczyzna – Igrąły;
- droga powiatowa nr 1296B 25km+920 z lewej strony do Janowszczyzna – Jelenia Góra - droga 1293B
- droga powiatowa nr 1298B 22km+960 z prawej strony do stacji kolejowej Rozedranka - Bachmatówka – Sokółka;
- droga powiatowa nr 1420B 36km+050 z prawej strony do Czarna Białostocka – Czarna Wieś Kościelna - Chmielnik;
- droga powiatowa nr 1421B 39km+230 z prawej strony do Ruda Rzeczką – Wólka Rakowiecka - Czarna Wieś Kościelna;
- droga powiatowa nr 1422B 41km+320 z prawej strony do Złota Wieś – Wólka Rakowiecka.



Zestawienie obiektów inżynierskich na drodze krajowej nr 19 na odcinku od Obwodnicy

Sokółki do Obwodnicy Wasilkowa:

Rodzaj obiektu	Km	Miejscowość	Rok bud. Obiektu	Długość m	Szerokość m	Ocena średnia (od 1 do 5)	Konstrukcja dźwigarów	Przepust św. Poz.	Przepust św. Pion.	Nośność T
most	41,018	Horodnianka	1952	7,00	12,50	3,00	beton zbrojony			30
przepust	45,164	Wasilków	1972	13,20		3,00		0,80	0,80	30
przepust	44,652	Wasilków	1972	12,00		3,00		2,80	1,50	30
przepust	43,548	Horodnianka	1957	13,20		3,00		0,80	0,80	30
przepust	41,811	Horodnianka	1972	12,10		3,00		1,50	1,60	30
przepust	39,744	Ruda Rzeczk	1973	12,30		3,00		0,80	0,80	30
most	26,175	Podkamionka	1950	8,00	12,40	2,82	beton zbrojony			30
most	21,727	Tartak	1952	5,80	12,50	2,82	beton zbrojony			30
most	29,246	Straż	1995	29,10	16,20	4,15	beton sprężony			50
przepust	35,863	Czarna Białostocka	1973	14,70		3,00		0,60	0,60	30
przepust	32,030	Straż	1973	12,50		3,00		0,80	0,80	30
przepust	29,808	Straż	1973	13,80		3,00		0,80	0,80	30
przepust	27,098	Moczalnia	1971	13,90		3,00		0,80	0,80	30
przepust	25,870	Janowszczyzna	1971	14,90		3,00		1,50	1,30	30
przepust	25,269	Janowszczyzna	1971	13,70		3,00		0,80	0,80	30
przepust	24,861	Janowszczyzna	1971	13,70		3,00		0,80	0,80	30
przepust	24,197	Gieniusze	1971	12,80		3,00		0,80	0,80	30
przepust	23,021	Gieniusze	1971	13,00		3,00		0,80	0,80	30

3.2. Zagospodarowanie przyległego terenu.

Droga przebiega w terenie pagórkowatym przez Wysoczyznę Białostocką i obszar Puszczy Knyszyńskiej.

Przyległy teren obsługiwany jest przez zjazdy, drogi układu lokalnego oraz przez osiem dróg powiatowych, które łączą się z przedmiotowym odcinkiem drogi krajowej na skrzyżowaniach.

Od początku opracowania tj. od pik. km 21+179,50 do pik. km 30+000 trasa drogi krajowej nr 19 biegnie przez obszary o sporadycznej zabudowie przydrożnej z wyjątkiem miejscowości Geniusze, Podkamionka, Straż. Od pik. km 30+000 do pik. km 41+000 droga przebiega przez lasy Puszczy Knyszyńskiej, poza kilometrowym odcinkiem od pik. km 35+000, gdzie trasa przecina osiedle Buksztel (Czarna Białostocka). Ostatni odcinek od pik. km 41+000 do końca opracowania pik. km 44+830 prowadzi przez teren niezabudowany z wyłączeniem miejscowości Horodnianka.

Urządzenia towarzyszące, które znajdują się przy trasie to: linie elektromagnetyczne (linie napowietrzne średniego i niskiego napięcia), linie telekomunikacyjne (kablów i napowietrzne), wodociągi.

Należy podkreślić zlokalizowanie wzdłuż drogi kabli światłowodowych i dalekosiężnych kabli telekomunikacyjnych, będących w kolizji z przebudowywaną drogą.

3.3. Istniejąca zieleń.

Odcinek drogi krajowej nr 19 od projektowanej obwodnicy Sokółki do projektowanej obwodnicy Wasilkowa przebiega przez tereny bardzo bogate w zieleń. Znaczny, około 11 kilometrowy odcinek drogi, od pik. 30+000 przecina las iglasty Puszczy Knyszyńskiej. Od miejscowości Straż do miejscowości Buksztel droga jest południową granicą rezerwatu Taboły. Pozostałe odcinki drogi, początkowy i końcowy, są zróżnicowane pod względem występowania roślinności przy pasie drogowym (częściowo występuje tu las, pojedyncze drzewa, obszary rolnicze). Nieutwardzone pobocza porośnięte są trawą.

Szczegóły dotyczące istniejącej roślinności zawarte są w analizie środowiskowej.



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15 - 703 Białystok

STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

4. Terenowe uwarunkowania realizacyjne.

4.1. Warunki wynikające z koncepcji przestrzennej zagospodarowania kraju (2005r.).

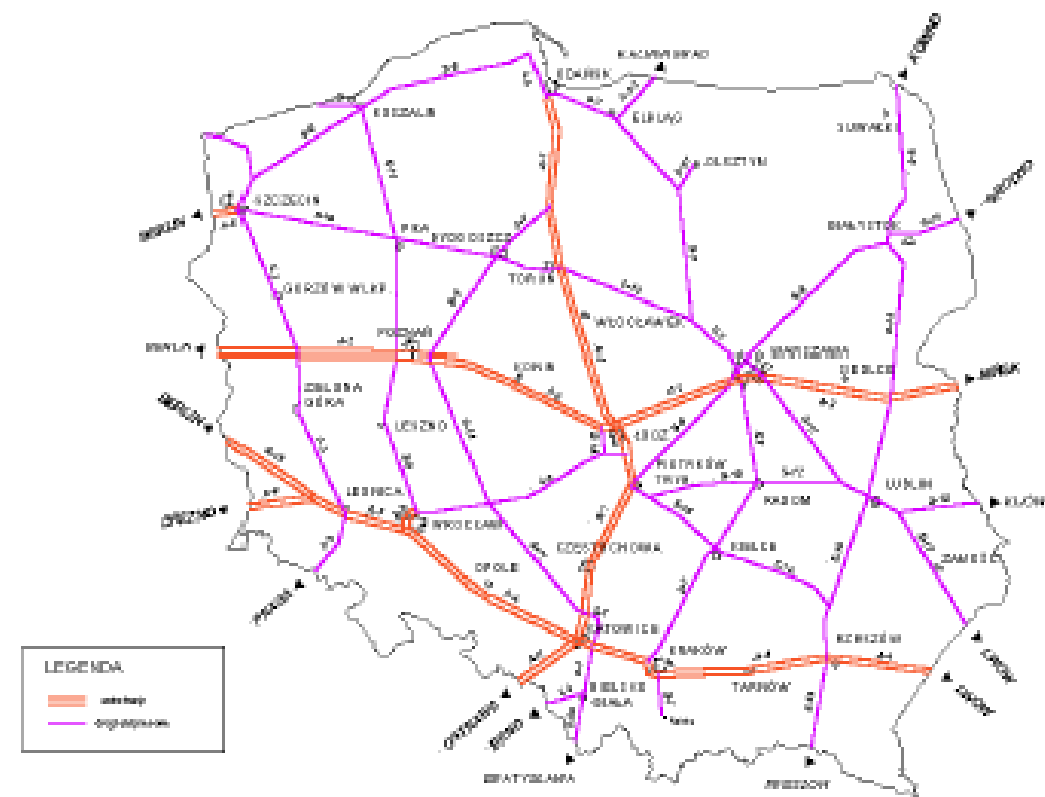
W krajowej polityce transportowej jako punkt wyjścia przyjęto dostosowania sieci drogowej do wymogów nasilającego się transportu drogowego (w tym przez wzmocnienie konstrukcji nawierzchni i obiektów), z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to obszarów intensywnej zabudowy (gdzie nie sposób stworzyć sieci dróg i parkingów umożliwiającej w pełni swobodne korzystanie z samochodu) oraz że brane będą pod uwagę wymogi ochrony środowiska i określonych obszarów.

Kluczowym elementem sieci drogowej jest system autostrad i dróg ekspresowych, a najważniejsze zadania w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej obejmują:

- rozwijanie sieci autostrad i dróg ekspresowych,
- program wzmocnień nawierzchni dróg na drogach obciążonych intensywnym ruchem samochodów ciężarowych,
- likwidację zaległości w utrzymaniu istniejącej sieci drogowej,
- program budowy obejść miejscowości, z zachowaniem dbałości o ochronę tych obejść przed nową zabudową,
- modernizację odcinków dróg krajowych pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu, w tym uruchomienie programu uspokojenia ruchu na przejściach dróg przez małe miejscowości,
- poprawienie warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i ruchu źródłowo-docelowego w obszarach metropolitalnych.

W średniej perspektywie czasowej (10 lat) powinien zostać stworzony spójny system dróg szybkiego ruchu (autostrad i dróg ekspresowych) obsługujących główne korytarze transportowe (w tym międzynarodowe) i zapewniających powiązania pomiędzy największymi miastami w Polsce.

Rozbudowana droga krajowa nr 19 do parametrów drogi ekspresowej należy do układu dróg ekspresowych według obowiązujących decyzji prawnych.



Schemat docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych

Źródło: RCSS na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów dnia 15 maja 2004 r. (Dz. U. 2004 Nr 128,poz. 1334)

W latach 2007–2013 przewiduje się:

- zaawansowanie budowy docelowej sieci autostrad (A1,A2, A4, A18) przynajmniej w 80%;
- zaawansowanie budowy docelowej sieci dróg ekspresowych przynajmniej w 30%;
- wzmocnienie nawierzchni ważniejszych dróg krajowych do nośności 115 kN/oś
- poprawę stanu utrzymania dróg krajowych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.



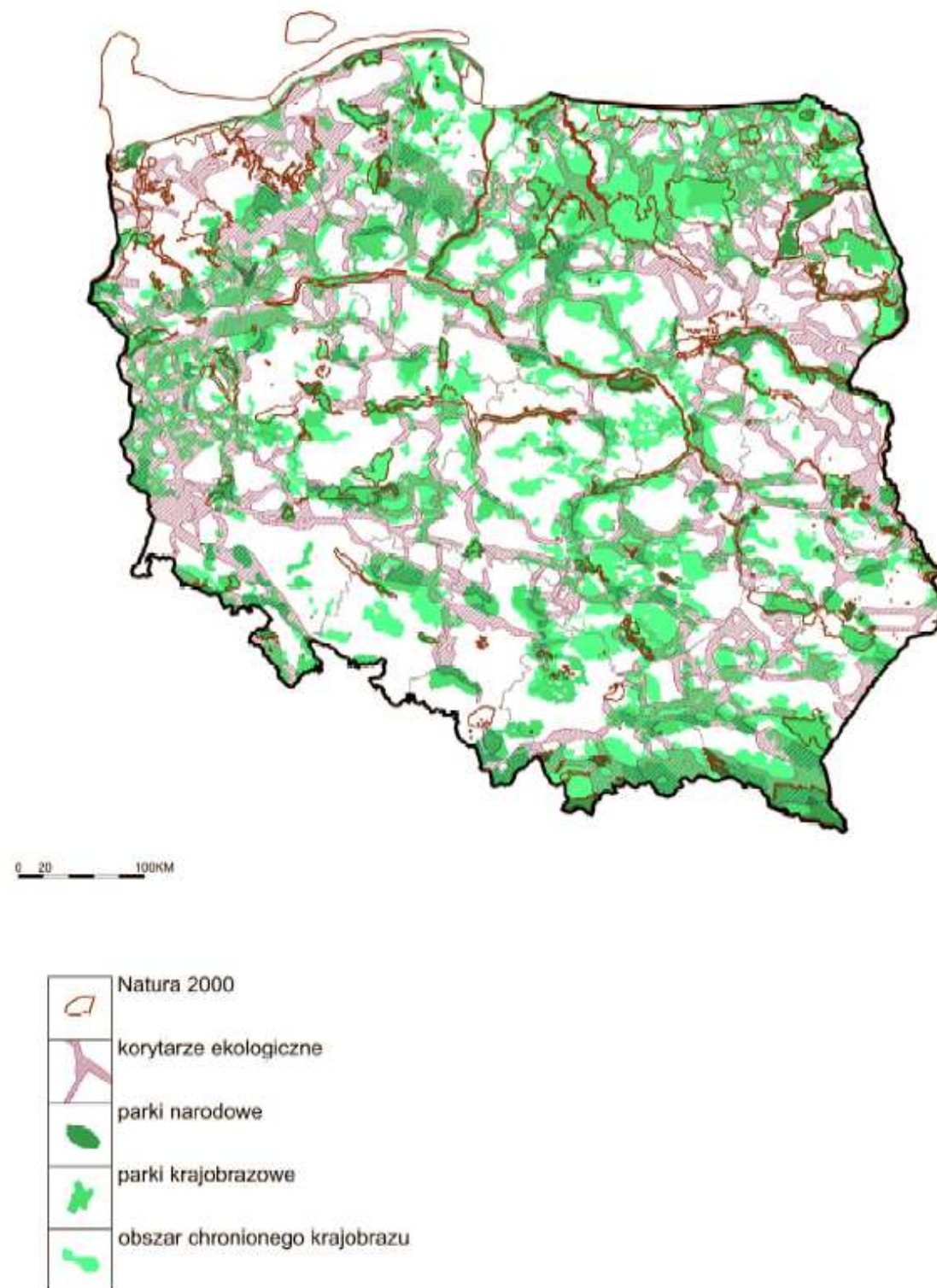
Infrastruktura transportowa Polski ok. 2020 r. – synteza
 Źródło: opracowanie własne RCSS na podstawie Wojciech Suchorzewski, Nowe tendencje w transporcie i rozwoju infrastruktury transportowej Polski w powiązaniu z Europą i Światem, maszynopis, RCSS, grudzień 2004

Poza powyższym, dotyczącym najważniejszych zadań z zakresu infrastruktury drogowej, należy zwrócić szczególną uwagę na uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego kraju w zakresie ekologii.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju przyjmuje takie rozumienie ochrony przyrody, które polega na stopniowym ograniczaniu tempa tworzenia nowych obszarów chronionych oraz upowszechnianiu rozwoju form ochrony przyrody, związanych z użytkowaniem terenu zgodnym z celami ekologicznymi, uwzględniających różne formy własności ziemi i różne metody zarządzania. Ochronie przyrody służyć ma wprowadzanie szczególnych instrumentów ekonomicznych, ekologicznie ukierunkowanych programów strukturalnych i programów polityki rolnej oraz tworzenie zachęt do rozwoju ekstensywnego rolnictwa i łagodnych ekologicznie form turystyki (tzw. zielone miejsca pracy). Podstawę działań planistycznych powinny tworzyć bazowe opracowania ekofizjograficzne zawierające analizy uwarunkowań ekologiczno-krajobrazowych i procedury ocen oddziaływania na środowisko. Takie podejście do kształtowania przyrodniczych zasobów kraju zmniejsza skalę konfliktów przestrzennych, które mogą być wywołane przez sprzeczność między ochroną przyrody a funkcjami gospodarczymi i społecznymi umiejscowionymi na terenach poddanych tej ochronie.

Jedną z przestrzennych konkretyzacji międzynarodowego systemu ochrony przyrody jest europejska sieć obszarów chronionych Natura 2000. Sieć ta została powołana Dyrektywą 43/92/EEC z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, zmienionej dyrektywą 97/62/EEC. Celem tej dyrektywy jest zapewnienie ochrony różnorodności biologicznej w krajach członkowskich Unii Europejskiej przez ochronę naturalnych ekosystemów oraz fauny i flory.

4.2. Warunki wynikające z planu zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego (2003r.).



Sieć Natura 2000 na tle korytarzy ekologicznych oraz wielkopowierzchniowych obszarów chronionych

Źródło: dane Ministerstwa Środowiska

Przez obszar województwa podlaskiego przebiegają następujące drogi krajowe (w tym ekspresowe – S):

Nr S 8 kl. GP – Granica państwa – Kudowa Zdrój – Kłodzko – Ząbkowice Śląskie – Wrocław – Oleśnica – Kępno – Wieluń – Piotrków Trybunalski – Rawa Mazowiecka – Warszawa – Wyszaków – granica województwa – Zambrów – Białystok – Korycin – Augustów – Suwałki – Budzisko – granica państwa.

Nr 16 kl. GP – Dolna Grupa – Grudziądz – Iława – Ostróda – Olsztyn – Mrągowo – Ełk – granica województwa – Augustów – Pomorze – Poćkuny – Ogrodniki – granica państwa.

Nr S 19 kl. GP – Granica państwa – Kuźnica Białostocka – Białystok – Siemiatycze – granica województwa – Międzyrzec Podlaski – Kock – Lubartów – Lublin – Kraśnik – Janów Lubelski – Niecko – Rzeszów.

Nr 58 kl. G – Olsztynek – Jedwabne – Szczytno – Ruciane Nida – Pisz – Biała Piska – granica województwa – Szczuczyn.

Nr 61 kl. G – Warszawa – Jabłonna – Legionowo – Serock – Różan – Ostrołęka – granica województwa – Łomża – Grajewo – Augustów.

Nr 62 kl. G – Strzelno – Kobylniki – Radziejów – Brześć Kujawski – Włocławek – Płock – Wyszogród – Nowy Dwór Mazowiecki – Pomiechówek – Serock – Wierzbica – Wyszaków – granica województwa – Drohiczyń – Anusin (droga Nr S 19).

Nr 63 kl. G – Granica państwa – Węgorzewo – Giżycko – Pisz – granica województwa – Kisielnica – Łomża – Zambrów – granica województwa – Cerańów – Sokołów Podlaski – Siedlce – Łuków – Radzyń Podlaski – Wisznice – Sławatycze – granica państwa.

Nr 64 kl. G – Piątница Poduchowna – Wizna – Stare Jeżewo.

Nr 65 kl. G – Granica państwa – Gołdap – Olecko – Ełk – granica województwa – Grajewo – Mońki – Białystok – Bobrowniki – granica państwa.

Nr 66 kl. G – Zambrów – Wysokie Mazowieckie – Brańsk – Bielsk Podlaski – Kleszczewo – Czeremcha – Połowce – granica państwa.

Dopuszczalne obciążenie dróg krajowych wyrażone w kN nacisku na pojedynczą oś pojazdu wg rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2003 r. (Dz. U. Nr 62, poz. 563):

- 100 kN na drogach o numerach: S 8, 16 (z wyjątkiem odcinka Augustów – Ogrodniki – granica państwa), S 19, 61 (z wyjątkiem odcinka Grajewo – Augustów), 63 (z wyjątkiem odcinka granica państwa – Łomża), 64, 65 i 66 (z wyjątkiem odcinka Bielsk Podlaski - Czeremcha - granica państwa),
- 80 kN na pozostałych odcinkach dróg krajowych w województwie.

Długość dróg ekspresowych i krajowych w województwie podlaskim wynosi ogółem 979 km, z tego w administracji GDDP OP-W w Białymstoku – 936 km (w tym 7,6 km drogi Nr S 8 w Białymstoku), a w administracji miast – powiatów grodzkich ok. 43,3 km (Białystok Nr S 19 i 65 – 20 km, Łomża Nr 61 i 63 – 10,4 km i Suwałki Nr S 8 – 12,9 km).

Szerokość jezdni dróg ekspresowych i krajowych wynosi od 5 do 12,5 m. Przeważająca większość dróg ma przekroje jednojezdniowe o szerokości 7 lub 6 m. Odcinki dwujezdniowe są tylko na drodze Nr S 8 w m. Białymstoku i fragmenty w gminy Choroszcz oraz w Suwałkach.

Obiekty mostowe na drogach ekspresowych i krajowych województwa, to 152 mosty i wiadukty oraz 1 tunel i 1 przejście podziemne o konstrukcji żelbetowej, stalowej i betonowej, o klasie obciążenia A, B i C. Według 6-cio punktowej skali, stan techniczny obiektów mostowych GDDP OP-W w Białymstoku oceniany jest na 2 do 4,92 punktu. 76 obiektów oceniono na 3 i mniej punktu.

Ruch drogowy i przepustowość

Średni dobowy ruch drogowy w pojazdach rzeczywistych na dobę (p/d) i analizę przepustowości na drogach ekspresowych i krajowych przedstawia poniższa tabela.

L.p.	Nr drogi	Średni dobowy ruch w 2000 r.	Szerokość jezdni w m przyjęta do analizy	Natężenie krytyczne przy poziomie swobodnego ruchu D w p/h	Miarodajny ruch godzinowy w 50 godzinie roku w p/h
1	2	3	4	5	6
1	S 8	6 261	7 i 6	1 250 i 1 050	750
2	16	2 503	6	1 050	200
3	S 19	4 801	7 i 6	1 250 i 1 050	700
4	58	1 866	5	600	200
5	61	4 856	7 i 6	1 250 i 1 050	500
6	62	1 394	6	1 050	150
7	63	3 693	6	1 050	350
8	64	2 186	6	1 050	200
9	65	3 662	7 i 6	1 250 i 1 050	700
10	66	1 939	6 i 5	1 050 i 600	200

Średni dobowy ruch na w/w drogach ekspresowych i krajowych wynosił w 2000 r. – 4 184 p/d. W ciągu 5 lat nastąpił wzrost ruchu o ok. 28%, a na drodze Nr S 8 – ok. 54%. Z porównania natężenia krytycznego, przy poziomie swobody ruchu D z miarodajnym ruchem godzinowym w 50 godzinie roku wynika, że istniejące przekroje dróg ekspresowych i krajowych posiadają rezerwy przepustowości, jednak mogą wystąpić zahamowania płynności ruchu na niektórych skrzyżowaniach dróg o numerach: S 8, S 19, 61 i 65.

Stan techniczny dróg ekspresowych i krajowych

Ze względu na wzrost w latach 1995 – 2000 ruchu ogółem o 28%, a na drodze Nr S 8 o 54% oraz niedostosowanie standardu nawierzchni do obciążeń i ograniczone środki finansowe dla potrzeb remontowych, następuje przyspieszony proces degradacji nawierzchni dróg.

Stan techniczny nawierzchni dróg ekspresowych i krajowych w województwie przedstawiał się w roku 2000 następująco 39% nawierzchni było w stanie dobrym, 38% w stanie niezadowolającym i 26% w stanie złym (w kraju odpowiednio: 23%, 42% i 35%) i był lepszy niż średnio w kraju. Znaczna poprawa stanu w 2000 r. w stosunku do roku 1999 (25%, 43% i 38%), była głównie wynikiem dokonania modernizacji drogi 61 z udziałem środków Phare.

Wskaźnik motoryzacji

W województwie podlaskim wskaźnik wyrażony ilością samochodów osobowych przypadających na 1 000 mieszkańców na koniec 1999 r. wynosił 190, przy ilości samochodów osobowych ogółem 232 033 i zaludnieniu 1 222 709 osób. Analogiczny wskaźnik w kraju wynosił 240, przy ilości samochodów osobowych 9 282 816 i zaludnieniu 38 653 600 osób.

Techniczne zaplecze motoryzacji

Województwo wg stanu na 31.12.1999 r. posiadało 282 stacji paliw, 12 MOP (Miejsc Obsługi Podróżnych) I i II kategorii zlokalizowanych przy głównych drogach krajowych oraz większe ilości stanowisk parkingowych w największych miastach województwa, proporcjonalne do ich funkcji i zaludnienia (zbyt jednak małe w stosunku do potrzeb).

BARIERY ROZWOJU WOJEWÓDZTWA Z ZAKRESU INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ.

Barieri te w zakresie komunikacji stanowią w szczególności:

- braki stosowanych do funkcji i natężenia ruchu parametrów technicznych dróg kołowych i kolejowych oraz słabe stany techniczne części z nich – skutkujące ograniczeniami



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15 -703 Białystok

STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

przepustowości, pogorszeniem warunków ruchu, degradacją techniczną i koniecznością poniesienia dużych nakładów finansowych na modernizację. Dotyczy to w szczególności dróg Nr S 8, S 19, 16, 61, 63 i 65,

- braki szeregu niezbędnych elementów podstawowych układów uliczno – drogowych, zwłaszcza w miastach powiatowych skutkujące utrudnieniami w dostępności terenów,
- przebiegi części głównych tras komunikacyjnych województwa (dróg ekspresowych Nr S 8 i S 19) przez obszary np. Biebrzańskiego Parku Narodowego, strefę ochronną Narwiańskiego Parku Narodowego i Park Krajobrazowy Puszczy Knyszyńskiej i obszary śródmiejskie miast, stwarzające istotne utrudnienia i ograniczenia funkcjonowania oraz konieczność modernizacji i rozbudowy dróg (w tym obejść komunikacyjnych),
- niedobory miejsc parkingowych i terenów do ich urządzenia w śródmieściach największych miast, ograniczające ich dostępność środkami komunikacji indywidualnej, stwarzające konieczność płatnego parkowania, kosztownego piętrzenia parkingów i rozwoju komunikacji zbiorowej,
- niewystarczająco, w stosunku do potoków ruchu granicznego, rozwinięte urządzenia przejść granicznych, wymagające rozbudowy (np. Kuźnica) i budowy nowych,
- niedobór pełno programowych MOP obniżający standard obsługi podróżnych na głównych trasach drogowych,
- brak komunikacyjnego lotniska regionalnego w rejonie Białegostoku obniżający konkurencyjność lokalizacyjną województwa i miasta,
- brak koncepcji i decyzji dotyczącej organizacji transportu kombinowanego,
- utrudnienia działań planistycznych związanych z modernizacją, zwłaszcza dróg krajowych i wojewódzkich, opóźniające procesy inwestycyjne i ograniczające możliwości pozyskiwania środków pomocowych UE na te cele.

KIERUNKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ WOJEWÓDZTWA.

1. Dostosowanie standardów technicznych dróg krajowych do ich klas funkcjonalnych i potrzeb ruchu krajowego i międzynarodowego poprzez przebudowę i budowę, w tym:

drogi ekspresowej Nr S 8 – „Via Baltica” w I priorytetowym europejskim korytarzu transportowym – (Warszawa) – granica województwa – Białystok – Korycin – Augustów –

Suwałki – Budzisko – granica państwa z Litwą. Dostosowywanie do parametrów drogi ekspresowej klasy S odbywać się będzie etapowo, w zależności od narastania ruchu i możliwości finansowych inwestora. Koncepcje programowe budowy tej drogi przewidują:

- dostosowanie nawierzchni jezdni do nacisku 115 kN/oś,
- w etapie drogę jednojezdniową, a docelowo dwujezdniową,
- obwodnice miejscowości: Zambrowa, Wiśniewa, Mężenina, Białegostoku, zespołu wsi Zagórze, Wysokie i Skindzierz, zespołu miejscowości Nowa Chodorówka, Poświętne, Krzywa i Suchowola, Sztabina, Białobrzegów, Augustowa i Nowinki, Suwałk oraz Szypliszek,
- węzły drogowe w: Wyszomierzu Wielkim, Szumowie, Ostroźnem, Zambrowie – 3, Gosiach Małych, Mężeninie, Sikorach, Kobylinie, Starym Jeżewie, Rzędzianach, Złotorii, Choroszczy, Białymstoku – 4, Jurowcach, Sochoniach (z proj. odc. drogi Nr 19), Suchowoli, Sztabinie, Białobrzegach, Augustowie, Wojtkowskich Włókach, Szczepkach, Suwałkach – 3, Czerwonce i Szypliszkach,
- przejazdy drogowe w: Żabikowie Rządowym, Ostroźnem, Krajewie Korytkach, Wiśniewie, Kołakach (przy linii kolejowej), Kossakach Borowych, Nowinach, Rutkach, Mężeninie, Zambrzycach Królach, Zambrzycach Kapustach, Starym Krzewie, Starym Jeżewie, Radulach, Babinie, Żółtkach, Porosłach, Białymstoku, Kumiale, Starej Chodorówce, Głęboczyźnie, Grymiaczkach, Ostrówku, Domuratach, Kolnicy, Szczeberce, Poddubówku, Zielonych Kamedulskich, Małym Brodzie, Krzywólce, Szwajcarii, Węgielni, Jasionowie,
- przepusty do przepędu bydła i drogi serwisowe (dojazdowe) do obsługi ruchu lokalnego zgodnie z opracowanymi koncepcjami,
- wzmocnienie istniejących mostów,
- adaptację istniejących i budowę nowych miejsc obsługi podróżnych (MOP) w: Szumowie, Żabikowie, Krajewie Korytkach (2), Małych Gosiach, Nowym Krzewie, Starym Jeżewie, Radulach, Złotorii, Przewalance, Popiołówce, Suchowoli, Sztabinie, Kamieniu, Augustowie, Topiówce, Gatnie, Suwałkach, Szwajcarii, Czerwonce i Szypliszkach.

W celu ominięcia Parku Krajobrazowego Puszczy Knyszyńskiej, docelowo zakłada się przebieg drogi ekspresowej Nr S 8 „Via Baltica” po nowej trasie od Choroszczy - Dobrzyniewo Duże, następnie z wykorzystaniem odcinka drogi krajowej Nr 65 Białystok – Knyszyn oraz po kierunku drogi wojewódzkiej Nr 671 na odcinku Knyszyn – Korycin. Koncepcja programowa (wstępna) przedmiotowego odcinka drogi Nr S 8 przewiduje:

- w pierwszym etapie droga jednojezdniowa, a docelowo dwujezdniowa na odcinku Choroszcz (Łyski) - Knyszyn – Korycin,



- obwodnice miejscowości: Dobrzyniewa Dużego, Knyszyna, Jasionówki i Korycina,
- węzły drogowe w: Choroszczy (Łyskach), Dobrzyniewie Dużym, Knyszynie, Chobotkach, Jasionówce i Korycinie,
- przejazdy drogowe – zgodnie z koncepcją programową,
- przepusty do przepędu bydła, wzmocnienie mostów, drogi serwisowe do obsługi ruchu lokalnego – zgodnie z koncepcją programową,
- miejsca obsługi podróżnych (MOP) w Dobrzyniewie Dużym, Knyszynie, Jasionówce i Korycinie.

drogi Nr 16 – (GP → S) (Grudziądz – Olsztyn – Ełk) – granica województwa – Augustów – Ogrodniki, z przebudową w pierwszym etapie do parametrów klasy GP. Docelowo wg Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju – na odcinku obwodnica Augustowa – granica województwa (Olsztyn) postulowane podniesienie statusu funkcjonalnego do parametrów drogi ekspresowej klasy S. Przebieg i zakres działań dostosowawczych określi koncepcja programowa. Miejsca obsługi podróżnych (MOP) przewiduje się w Serskim Lesie, Gibach i Hołnach Mejera,

drogi Nr S 19 granica państwa – Kuźnica – Białystok – Siemiatycze – granica województwa – (Lublin – Rzeszów) projektowanej ekspresowej klasy S. Dostosowanie drogi do parametrów ekspresowych odbywać się będzie w etapach, w zależności od wielkości ruchu i posiadanych środków finansowych. Zamierzenia dostosowawcze do parametrów klasy S przewidują:

- wzmocnienie nawierzchni do nacisku 100 kN/oś, docelowo do 115 kN/oś,
- w perspektywie drogę ekspresową jednojezdniową, a docelowo dwujezdniową,
- obejścia miejscowości: Kuźnicy, Sokółki, Czarnej Białostockiej, Wasilkowa, w etapie z nowym przebiegiem w Białymstoku po trasie ul. Gen. Andersa – ul. Baranowicka, obejście wschodnie Białegostoku na kierunku Grabówka – Kuriany – Stanisławowo, przebieg po nowej trasie Stanisławowo – Wojszki z obejściem Wojszek, Proniewicz i Bielska Podlaskiego, Bociek, Dziadkowic i Siemiatycz,
- węzły, skrzyżowania dwupoziomowe, w tym do przepędu bydła i dzikich zwierząt, wzmocnienie mostów oraz drogi serwisowe do obsługi ruchu lokalnego, których lokalizacja określona będzie po opracowaniu koncepcji programowych na przebudowę tej drogi.

Docelowo – „studia koncepcyjne węzła komunikacyjnego Białegostoku” zakładają w jego obszarze funkcjonalnym przebieg drogi po stronie zachodniej, po nowej trasie: od węzła

Sochonie do węzła Dobrzyniewo Duże, z docelowym przebiegiem w ciągu drogi Nr S 8 „Via Baltica” po śladzie drogi Nr 65 do węzła Choroszcz, zachodnio – południową obwodnicą Białegostoku do węzła drogowego w Niewodnicy Nargilewskiej, po trasie obecnej drogi powiatowej Nr 439 Stanisławowo – Wojszki z obejściem wsi Wojszki i budową nowego mostu na rzece Narwi. Postuluje się włączenie drogi Nr S 19 do uzupełniającej sieci europejskich korytarzy transportowych (TINA).

drogi Nr 58 (G) (Olsztynek – Pisz) – granica województwa – Szczuczyn, wymagająca przebudowy do parametrów klasy G,

drogi Nr 61 – (GP → S) (Warszawa – Legionowo – Ostrołęka) – granica województwa – Łomża – Grajewo – Augustów z dostosowaniem do parametrów klasy GP, w tym: budowy obejść miejscowości: Łomży, Stawisk, Szczuczyna, Grajewa, Rajgrodu i Bargłowa Kościelnego. Postuluje się zgodnie ze „Strategią Rozwoju Województwa do roku 2010” podniesienie funkcji drogi na odcinku Łomża – Augustów do parametrów drogi ekspresowej klasy S,

drogi Nr 62 (G) (Strzelno – Płock – Wyszaków – Sokołów Podlaski) granica województwa – Drohiczyn – Siemiatycze (droga Nr S 19), wymagająca przebudowy do parametrów klasy G, w tym budowy obejścia Drohiczyzna,

drogi Nr 63 (G) (granica państwa – Giżycko – Pisz) – granica województwa – Kisielnica – Łomża – Zambrów – granica z województwem mazowieckim (Sokołów Podlaski) z przebudową do parametrów klasy G. Postuluje się zgodnie ze „Strategią Rozwoju Województwa do roku 2010” podniesienie funkcji drogi do parametrów drogi ekspresowej klasy S na odcinku Łomża – Zambrów z budową obejścia Nagórek Jabłoni oraz budową drogi po nowym przebiegu w Zambrowie zgodnie z koncepcją programową obejścia Zambrowa drogą Nr S 8,

drogi Nr 64 Piątnica Poduchowna – Wizna – Stare Jeżewo z przebudową do parametrów klasy G, z nowym przebiegiem w węźle Stare Jeżewo zgodnie z koncepcją programową przebudowy drogi Nr S 8,

drogi Nr 65 – G i S (Gołdap – Ełk) – granica województwa – Grajewo – Białystok – Bobrowniki – granica państwa z przebudową do klasy G. Przebieg drogi w Białymstoku – w etapie po ulicach: Szosa Ełcka, Gen. Franciszka Kleberga, Gen. Władysława Andersa i jej przedłużeniem poprzez ul. Zacisze do ul. Baranowickiej. Docelowo zakłada się przebudowę drogi do klasy S na odcinku planowanego przebiegu drogi Nr S 8 „Via Baltica” Knyszyn – Białystok oraz docelowy przebieg w rejonie Białegostoku po zachodnio – południowej obwodnicy Białegostoku do połączenia z drogą Nr 65 k/Majówki,



drogi Nr 66 Zambrów – Wysokie Mazowieckie – Brańsk – Bielsk Podlaski – Kleszczele – Czeremcha – granica państwa, z przebudową do klasy G w pierwszej kolejności na odcinku Bielsk Podlaski – Połowce – granica państwa i ewentualnie budowa MOP-ów.

2. Dostosowanie standardów technicznych dróg wojewódzkich do ich klas funkcjonalnych.
3. Dostosowanie dróg powiatowych o szczególnym znaczeniu dla rozwoju województwa – do klasy Z.
4. Dostosowania infrastruktury kolejowej do międzynarodowych, krajowych i regionalnych potrzeb przewozowych.
5. Usprawnienie i rozbudowa systemów infrastruktury transportowej miast uznanych za ośrodki rozwoju: Białegostoku, Suwałk, Łomży, Bielska Podlaskiego.
6. Poprawienie warunków obsługi komunikacją zbiorową.
7. Poprawienie obsługi ruchu na granicach z Litwą i Białorusią.
8. Stworzenie warunków rozwoju krajowej i międzynarodowej turystyki wodnej.
9. Poprawa powiązań transportowych między gminami nadbużańskimi.
10. Budowa ścieżek rowerowych ustalonych w miejscowych planach i studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Sprostaniu przez Białystok licznym funkcjom, w tym związanym z osiągnięciem statusu potencjalnego ośrodka równoważenia rozwoju o znaczeniu europejskim – europolu, sprzyjać ma w zakresie infrastruktury komunikacyjnej, w szczególności: zabezpieczenie rezerw terenów pod budowę przechodzących przez Białystok dróg ekspresowych Nr 8 (Via Baltica) i Nr 19 (Białystok - Lublin - Rzeszów - Słowacja) i budowa wewnętrznych miejskich i zewnętrznych aglomeracyjnych obwodnic w projektowanych ciągach tych dróg.

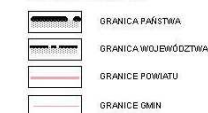


PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO

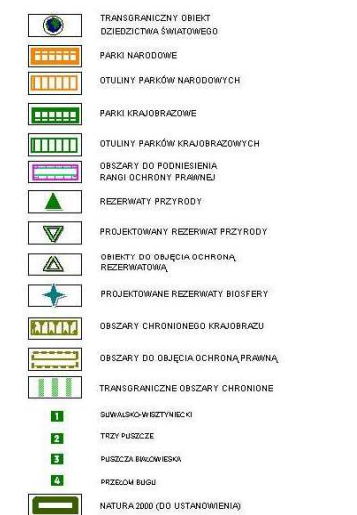
KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO



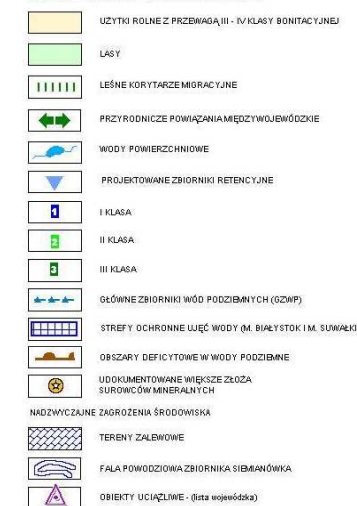
GRANICE ADMINISTRACYJNE



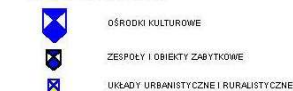
Obszary Prawnie Chronione



Pozostałe elementy środowiska przyrodniczego



ŚRODOWISKO KULTUROWE



Zabytki architektoniczne



Zabytki użyteczności publicznej i obronności



INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA



TURYSTYKA I WYPOCZYNEK



KRAJOBRAZ KULTUROWY



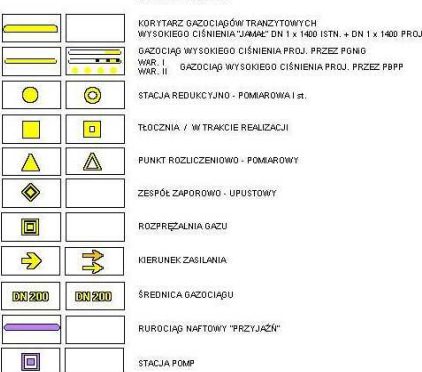
RADIOKOMUNIKACJA I TELETRANSMISJA



ELEKTROENERGETYKA



GAZOWNICTWO



Obszary problemowe i funkcjonalne



CENTRALNY

Obszar wielofunkcyjny - Europolu - Aglomeracji białostockiej, pozostały obszar o funkcji rolnej, leśnej i ochronnej

ZACHODNI

Obszar o funkcji rolniczej oraz przemysłowej, turystycznej i ochronnej

PÓŁNOCCY

Obszar o funkcji rolniczo - turystycznej oraz leśnej i ochronnej

PÓŁDNIOWY

Obszar o funkcji rolniczej - leśnej, turystycznej i ochronnej

HIERARCHIA ADMINISTRACYJNA JEDNOSTEK OSADNICZYCH Z FUNKCJAMI STANDARDOWYMI



PONADLOKALNE FUNKCJE JEDNOSTEK OSADNICZYCH W ZAKRESIE:



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15 - 703 Białystok

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



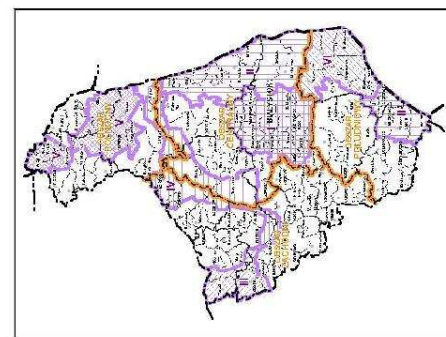
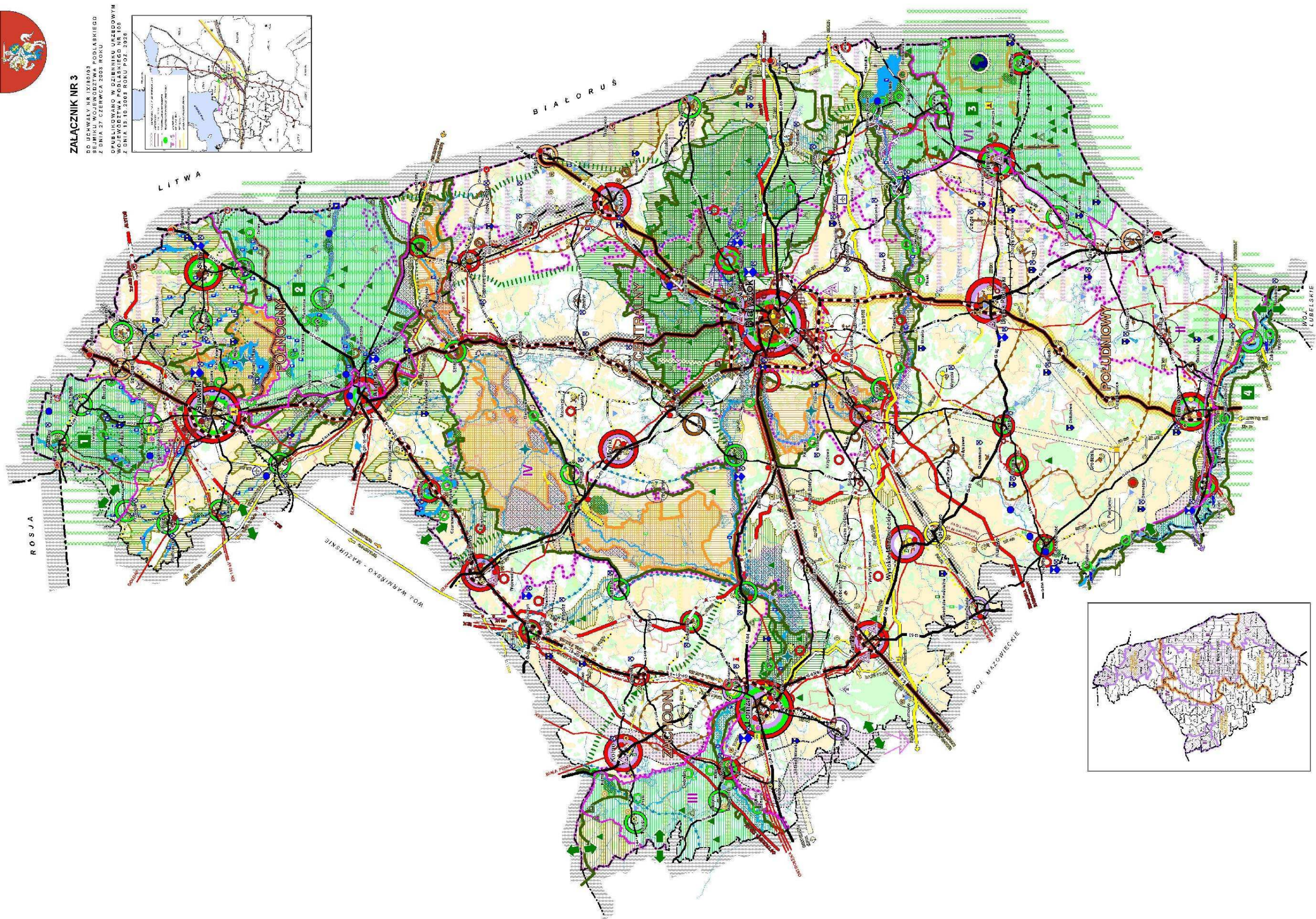
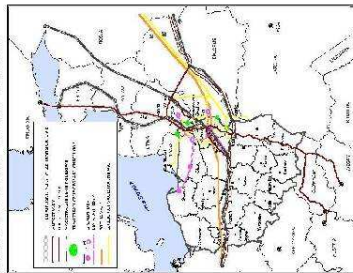
Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO



ZALĄCZNIK NR 3

DO UCHWAŁY NR IX/803/03 PODLASKIEGO
Z DNIA 27 CZERWCA 2003 ROKU
OPASUJĄCEJ W ZAKRESIE USTĘPOWYM
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO NR 10
Z DNIA 13.10.2003 ROKU POZ. 2026



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15 - 703 Białystok

STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROJEKTU PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO



LEGENDA

ZAGROŻENIA ŚRODOWISKA

DROGI

	DROGI EKSPRESOWE
	POTENCJALNE DROGI EKSPRESOWE
	DROGI KRAJOWE
	DROGI KRAJOWE DO BUDOWY
	DROGI WOJEWÓDZKIE
	PROJEKTOWANE DROGI WOJEWÓDZKIE

KOLEJE

	KOLEJE MAGISTRALNE
	POZOSTAŁE KOLEJE
	PORT LOTNICZY PROJEKTOWANY I LOTNISKA LOKALNE
	PROJEKTOWANE LOTNISKO SPORTOWE

GOSPODARKA ŚCIEKOWA

MECHANICZNO - BIOLOGICZNE OCZYSZCZALNIE ŚCIEKÓW

ISTN. w budowie

	KOMUNALNE
	ZAKŁADOWE
	ZAKŁADOWO-KOMUNALNE

PRZEPUSTOWOŚĆ OCZYSZCZALNI W M3/DOBĘ

	POWYŻEJ 176 500
	10001-30 000
	1001-10 000
	501-1000
	101-500
	DO 100

GOSPODARKA ODPADAMI

SKŁADOWISKA PRZEMYSŁOWE

ISTN. w budowie

	GMINNE WYŚYPISKA ODPADÓW STAŁYCH
	KOMPOSTOWNIE
	MOGILNIKI

CIEPŁOWNICTWO

RODZAJ PALIWA - MIAŁ WĘGLOWY

	ELEKTROCIEPŁOWNIA
	CIEPŁOWNIE KOMUNALNE O MOCY POWYŻEJ 5 MW
	KOTŁOWNIE PRZEMYSŁOWE O MOCY POWYŻEJ 10 MW

ELEKTROENERGETYKA

ISTN. PROJ.

	LINIA WN 400 kV PROJ. LINIA WN 400 kV
	LINIA WN 220kV
	LINIA WN 110 kV PROJ. LINIA WN 110 kV
	STACJA TRANSFORMATOROWO - ROZDZIELCZA GPZ "NAREW" 400/110 kV
	STACJA TRANSFORMATOROWO - ROZDZIELCZA 220/110 kV/15 kV
	STACJA TRANSFORMATOROWO - ROZDZIELCZA 110/15 kV / 110/20 kV

GAZOWNICTWO

	KORYTARZ GAZOCIĄGÓW TRANZYTOWYCH WYSOKIEGO CIŚNIENIA "JAMAL" DN 1400
	GAZOCIĄG WYSOKIEGO CIŚNIENIA PROJ. PRZĘZ PGNIŁ WAR. I WAR. II GAZOCIĄG WYSOKIEGO CIŚNIENIA PROJ. PRZĘZ PBPP
	STACJA REDUKCYJNO - POMIAROWA I ST.
	TŁOCZNIA / W TRAKCIE REALIZACJI
	RUROCIĄG NAFTOWY "PRZYJAŹN"
	STACJA POMP

WODY

	KIERUNKI POTENCJALNYCH ZANIECZYSZCZEŃ WÓD POWIERZCHNIOWYCH
	KIERUNKI POTENCJALNYCH ZANIECZYSZCZEŃ GZWP Z ZEWNĄTRZ
	OBZARY DEFICYTOWE W WODY PODZIEMNE
	KONFLIKTY PRZESTRZENNE

NADZWYKAJNE ZAGROŻENIA ŚRODOWISKA

	ROPOCIĄG ROSJA - PŁOCK - EUROPA ZACHODNIA
	GAZOCIĄGI WYSOKIEGO CIŚNIENIA POWYŻEJ DN 800
	TERENY ZALEWOWE
	FALA POWODZIOWA ZBIORNIKA SIEMIANÓWKA
	TRASY PRZEWÓZU ŁADUNKÓW NIEBEZPIECZNYCH
	TŁOCZNIA GAZU

ROZWIĄZANIA ALTERNATYWNE I KOMPENSUJĄCE NEGATYWNE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

	DROGI DO PRZEBUDOWY
	ODCINKI DRÓG DO BUDOWY - OBEJŚCIA MIAST I WSI
	ODCINEK DROGI DO ZMIANY FUNKCJI (OBNIŻENIA KLASY)

OBZARY PRAWNIE CHRONIONE

	TRANSGRANICZNY OBIEKT DZIEDZICTWA ŚWIATOWEGO
	PARKI NARODOWE
	OTULINY PARKÓW NARODOWYCH
	PARKI KRAJOBRAZOWE
	OTULINY PARKÓW KRAJOBRAZOWYCH
	REZERWATY PRZYRODY
	PROJEKTOWANY REZERWAT PRZYRODY
	OBIEKTY DO OBJĘCIA OCHRONĄ REZERWATOWĄ
	PROJEKTOWANE REZERWATY BIOSFERY
	OBZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU
	OBZARY DO PODNIESIENIA RANGI OCHRONY PRAWNEJ
	OBZARY DO OBJĘCIA OCHRONĄ PRAWNĄ - DO USTANOWIENIA
	TRANSGRANICZNE OBZARY CHRONIONE - DO USTANOWIENIA
	NATURA 2000 (DO USTANOWIENIA)
	GŁÓWNE ZBIORNIKI WÓD PODZIEMNYCH (GZWP)
	STREFY OCHRONNE WJĘĆ WÓD POWIERZCHNIOWYCH
	UŻYTKI ROLNE Z PRZEWAGĄ III - IV KLASY BONITACYJNEJ

ZŁOŻA SUROWCÓW MINERALNYCH

	KRUSZYWO NATURALNE
	SUROWCE ILASTE
	KREDA
	RUDY POLIMETALICZNE

LASY

	LASY
	LASY OCHRONNE
	LEŚNY KOMPLEKS PROMOCYJNY
	LEŚNE KORYTARZE MIGRACYJNE
	PRZYRODNICZE POWIĄZANIA MIĘDZYWOJEWÓDZKIE
	OBZARY KONCENTRACJI TURYSTYKI I WYPOCZYŃKU

WODY

	WODY POWIERZCHNIOWE
--	---------------------

KLASY CZYSTOŚCI WÓD POWIERZCHNIOWYCH

ISTN.	PROJEKT.	
		I KLASA
		II KLASA
		III KLASA
		NON
		PUNKTY KONTROLI JAKOŚCI WÓD GRANICZNYCH
		OBZARY DEFICYTOWE W WODY PODZIEMNE



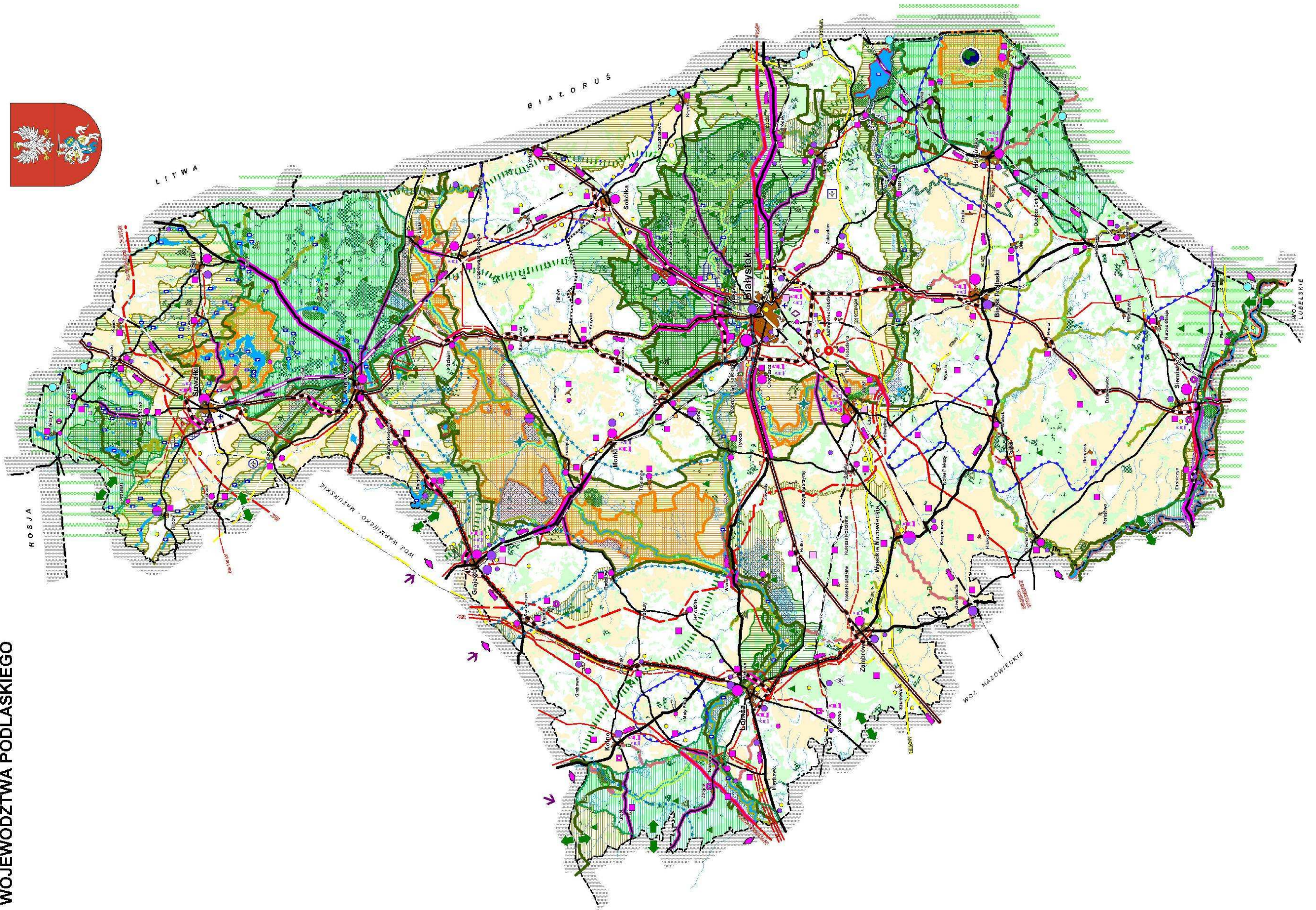
GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15-703 Białystok

STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
PROJEKTU PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15-703 Białystok

STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

4.3. Warunki wynikające ze studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY SOKÓŁKA (1999r.)

W roku sporządzenia Studium tj. 1999 obecna droga krajowa nr19 posiadała nr 18.

Określono następujące kierunki rozwoju zagospodarowania przestrzennego dla gminy Sokółka:

- 1) Racjonalne korzystanie z zasobów środowiska przyrodniczego z uwzględnieniem zasad jego ochrony.
- 2) Optymalne wykorzystanie najciekawszych obiektów i obszarów środowiska kulturowego gminy, budowę ścieżek rowerowych oraz rozwinięcie informacji turystycznej dla obsługi turystyki i wypoczynku.
- 3) Poprawa wyposażenia sołectw w obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej i społecznej.
- 4) Umożliwienie rozwoju działalności handlowo-produkcyjnej i usługowej inwestorów
- 5) Umożliwienie zorganizowanego handlu ze wschodem
- 6) Ochrona rolniczej przestrzeni produkcyjnej w celu rozwoju rolnictwa.
- 7) Systematyczna modernizacja i uzupełnianie sieci dróg w gminie oraz poprawa parametrów technicznych tych dróg.

Przyjęto następujące kierunki rozwoju komunikacji kołowej:

1. Parametry techniczne i jakość nawierzchni dróg na obszarze gminy wymagają sukcesywnej poprawy, przez prowadzenie następujących prac modernizacyjnych:
 - modernizacja drogi Nr 18 Białystok - Sokółka - Kuźnica B.,
 - modernizacja odcinka drogi Nr 674 Sokółka - Krynki na dł. 10 km,
 - wymiana istniejących nawierzchni na nawierzchnie bitumiczne na ciągach drogowych, po których kursuje regularna komunikacja autobusowa,
 - utrzymanie dostępności około 2 km do przystanków autobusowych PKS.
2. Zapewnienie dogodnego dojazdu do planowanego przejścia granicznego w Wojnowcach, drogami o nawierzchni twardej ulepszonej.
3. Budowa dróg o nawierzchni zwirowej, w celu połączenia miejscowości z miastem Sokółka na długości około 28 km.

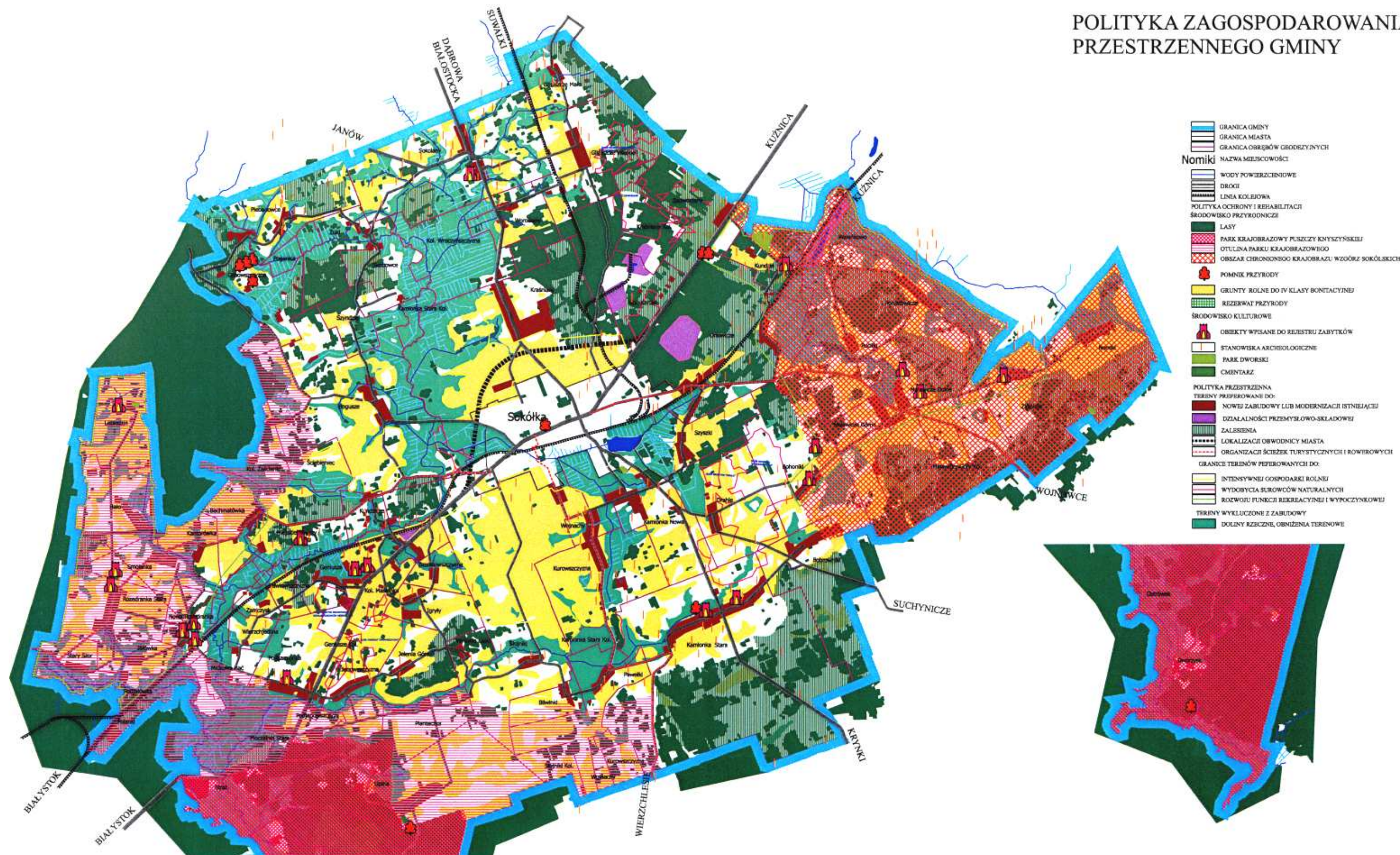


KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY



STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY SOKÓŁKA

POLITYKA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15-703 Białystok

STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

4.Docelowo, celem ominięcia Krajobrazowego Parku Puszczy Knyszyńskiej (dla pojazdów z kierunku Warszawy), przeprowadzenie drogi Nr 18 w ciągu dróg wojewódzkich Nr 617 Korycin - Knyszyn - Tykocin - Jeżewo i Nr 672 Korycin - Janów – Sokolany, z budową połączenia na kierunku Sokolany – Popławice, co spowoduje zmniejszenie ruchu przez Sokółkę do przejścia granicznego w Kuźnicy.

5.Monitorowanie systemu komunikacji, organizacji ruchu i parkowania w aspekcie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu i funkcjonowania otaczającego zagospodarowania terenów.

6.Ścieżki rowerowe – opracowanie projektu realizacji dróg rowerowych.

MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OSIEDLA BUKSZTEL (2006r.)

Zasady modernizacji , rozbudowy i budowy układu komunikacyjnego:

1. Po północno-zachodniej stronie terenu objętego planem przewiduje się projektowaną obwodnicę osiedla Buksztel jako drogę krajową ekspresową.

2. Przewidywane parametry projektowanej drogi ekspresowej:

- szerokość w liniach rozgraniczających 50 m, przy węzłach w zależności od potrzeb;
- jezdnie 2 x 2 pasy ruchu z dodatkowymi pasami wyłączeniowymi w zależności od potrzeb.

3. Ustala się bezkolizyjne skrzyżowanie drogi krajowej ekspresowej;

- z ulicą lokalną KD-3Lw rejonie zajazdu na terenie 22 U;

- z ulicą zbiorczą (Piłsudskiego) DK-1Z;

- z ulicą lokalną (Rybacką) KD-5L.

4. Ustala się zjazdy z projektowanej drogi ekspresowej łącznicami do ul. Białostockiej i Piłsudskiego.

Ustala się obsługę komunikacyjną terenu objętego planem następującymi drogami publicznymi:

ulicami układu podstawowego:

- zbiorczą – ulicą Piłsudskiego, oznaczoną symbolem KD-1Z,

- zbiorczą – ulicą Białostocką, oznaczona symbolem KD-2Z,

ulicami układu obsługującego – istniejącymi i projektowanymi ulicami lokalnymi (KD-L) i dojazdowymi (KD-D).

Ustala się następujące parametry i warunki zagospodarowania układu komunikacyjnego:

KD-1Z – ulica Piłsudskiego, droga zbiorcza – około 20 m w liniach rozgraniczających, , jezdnia 1 x 2 pasy ruchu, wzdłuż jezdni torowisko kolejki wąskotorowej, chodniki dla pieszych; bezkolizyjne skrzyżowanie z projektowaną drogą krajową ekspresową;

KD-2Z – ulica Białostocka, obecnie w ciągu drogi krajowej, po wybudowaniu projektowanej obwodnicy Buksztela – droga zbiorcza – w istniejących liniach rozgraniczających, jezdnia 1 x 2 pasy ruchu, chodniki dla pieszych; ścieżka rowerowa;

KD-3L – ulica lokalna istniejąca łącząca ulicę Żeromskiego z zajazdem na terenie 24U Towarowa, główna, jezdnia 1 x 2 pasy ruchu, wzdłuż jezdni torowisko kolejki wąskotorowej, chodniki dla pieszych; bezkolizyjne skrzyżowanie z projektowaną drogą krajową ekspresową;

KD-4L – ulica lokalna projektowana, 12 m w liniach rozgraniczających, jezdnia 1 x 2 pasy ruchu , chodniki dla pieszych od strony zabudowy produkcyjnej;

KD-5L – ulica Rybacka , lokalna, około 12 m w liniach rozgraniczających, jezdnia 1 x 2 pasy ruchu, o szerokości 7m, bezkolizyjne skrzyżowanie z projektowaną drogą krajową ekspresową;

KD-6L, KD-7L, KD-8L – ulice lokalna, projektowana pośladzie istniejących dróg polnych, 12 m w liniach rozgraniczających, jezdnia 1 x 2 pasy ruchu, o szerokości 7m, chodniki dla pieszych;

KD-9L – projektowany główny pasaż pieszy z uspokojonym ruchem samochodowym z miejscami postojowymi, łączący rynki 7KX i 13 KX, przechodzący przez skwer koło cerkwi, obudowany pierzejami z parterami usługowymi, wymaga szczególnej aranżacji nawierzchni w powiązaniu z nawierzchnią placów, wzbogacony elementami małej architektury (stylowe latarnie, ławki, gazony z kwiatami);

od KD-10D – do końca, istniejące i projektowane ulice dojazdowe i dojazdy, w liniach rozgraniczających wg rysunku planu;

kp – istniejące ciągi piesze;

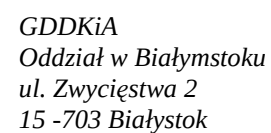
kpi – projektowany ciąg pieszy z infrastrukturą.

Główne zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego.

Obszar objęty planem położony jest na terenie specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 – (Park Krajobrazowy Puszczy Knyszyńskiej i jego otulina).

Tereny leśne oznaczone symbolem LS-KP objęte są szczególną formą ochrony przyrody ze względu na położenie w granicach Parku Krajobrazowego Puszczy Knyszyńskiej im. Profesora Witolda Sławińskiego. Dla terenów tych obowiązują warunki zagospodarowania i zasady ochrony zgodnie z ustaleniami planu ochrony Parku Krajobrazowego Puszczy Knyszyńskiej.





25

[illegible]

W ramach ochrony lokalnych wartości przyrodniczych i krajobrazowych ustala się:

- zachowanie istniejących kompleksów leśnych;
- przeznaczenie do zalesienia terenów polno-leśnych sąsiadujących z istniejącymi lasami i terenów w sąsiedztwie z projektowanego przebiegu drogi krajowej ekspresowej;
- kształtowanie nowej zabudowy w formie ekstensywnej w sposób zachowujący walory przyrodnicze i krajobrazowe terenu.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY WASILKÓW (2006r.)

Zakłada się poprawę systemu komunikacji w skali lokalnej i ponadlokalnej wprowadzając następujące ustalenia dotyczące układu drogowego gminy:

- 1) w celu ominięcia Parku Krajobrazowego Puszczy Knyszyńskiej zakłada się przebieg drogi ekspresowej nr S8 Warszawa – Białystok – Budzisko (Via Baltica) po nowej trasie od Choroszczy przez Knyszyn i Korycin do granicy. Droga ta jest podstawowym wariantem drogi Via Baltica łączącej Warszawę z krajami bałtyckimi (Litwą, Łotwą i Estonią), Finlandią (Helsinki) oraz Rosją (Sankt Petersburg). Projektowany przebieg drogi nr S8 omija Wasilków.. Istniejąca droga krajowa nr 8 pozostaje klasy drogi głównej ruchu przyspieszonego docelowo po modernizacji przewiduje się dwa pasy ruchu w każdą stronę. Znaczenie drogi w gminie wzrośnie po wybudowaniu północnej obwodnicy miasta Wasilków w ciągu drogi nr 19;
- 2) przez gminę Wasilków od gminy Dobryńewo przez węzeł Sochonie, a następnie węzeł Święta Woda poprowadzona zostanie droga nr S19 (prowadzącej obecnie ruch tranzytowy w kierunku przejścia granicznego z Białorusią w Kuźnicy Białostockiej) klasy drogi ekspresowej. Planowana szerokość w liniach rozgraniczających zgodnie z przepisami odrębnymi oraz projektem technicznym od 50-70 metrów. Przekrój jezdni powinien być dwujezdniowy z poboczami utwardzonymi. Droga nr 19 będzie włączać się w drogę nr 8 w rejonie miejscowości Sochonie. Skrzyżowanie drogi nr 19 z drogą nr 8 powinno być w układzie docelowym zrealizowane jako węzeł, jako rozwiązanie etapowe może być rozwiązane jako skrzyżowanie skanalizowane lub duże rondo (umożliwiające łatwy przejazd samochodom ciężarowym), kolejne skrzyżowanie skanalizowane na drodze S19 planowane jest na północ od miasta Wasilków na wysokości sanktuarium Świętej Wody;

- 3) obsługa terenów nowoprojektowanych, położonych wzdłuż drogi S19 nastąpi poprzez drogi serwisowane realizowane wzdłuż drogi ekspresowej lub inne drogi lokalne i dojazdowe, komunikacja projektowanych terenów z drogą ekspresową nastąpi za pomocą dróg serwisowych, które zostaną włączone do drogi ekspresowej na wysokości projektowanych węzłów;
- 4) droga wojewódzka nr 676 – utrzymuje się dotychczasowy przebieg drogi wojewódzkiej, zachowuje się istniejącą klasę drogi – droga główna , ustala się minimalną szerokość w liniach rozgraniczających na 25 metrów - zgodnie z rysunkiem studium, wprowadza się dodatkowe skrzyżowania z nowoprojektowanymi drogami lokalnymi,
- 5) zgodnie z założeniami rozwoju przestrzeni w gminie Wasilków rozbudowany zostanie układ dróg lokalnych celem obsługi nowych terenów zabudowanych;
- 6) bardzo ważnym elementem rozwoju gminy pod względem komunikacyjnym jest rozdzielenie ruchu rowerowego od ruchu samochodowego poprzez budowę ścieżek rowerowych wzdłuż istniejących bądź projektowanych dróg. Znacznie podnosi to bezpieczeństwo ruchu jak też i atrakcyjność turystyczną rejonu. Ścieżki rowerowe powinny tworzyć sieć łączącą zarówno Białystok z Wasilkowem, lecz przede wszystkim obejmującą okoliczne miejscowości.

Po włączeniu drogi nr 19 w drogę nr 8 ruch na odcinku Sochonie – Białystok zwiększy się w istotnym stopniu. Według danych z roku 2000, łączny ruch (SDR) na tym odcinku drogi wyniósłby około 12 tys. pojazdów na dobę. Biorąc pod uwagę prognozę wzrostu ruchu około 7% rocznie (droga nr 8 i droga nr 19 prowadzą ruch tranzytowy w kierunku Białorusi oraz Litwy, szczególnie jeśli chodzi o korytarz w kierunku krajów bałtyckich ruch pojazdów, szczególnie ciężarowych rośnie bardziej niż średnio w kraju), należy przewidzieć po roku 2015 rozbudowę przekroju drogi na odcinku Białystok – skrzyżowanie dróg 8 i 19 do przekroju dwujezdniowego (2x2). W roku 2015 ruch bowiem przekroczy poziom 30 tys. pojazdów na dobę (w obu kierunkach).

Obszary i obiekty prawnie chronione.

Na terenie gminy Wasilków zostało powołanych szereg form ochrony przyrody zajmujących 80% jej obszaru. Wymienić tu należy przede wszystkim Park Krajobrazowy Puszczy Knyszyńskiej wraz z otuliną oraz obszar Natura 2000 – Puszcza Knyszyńska.



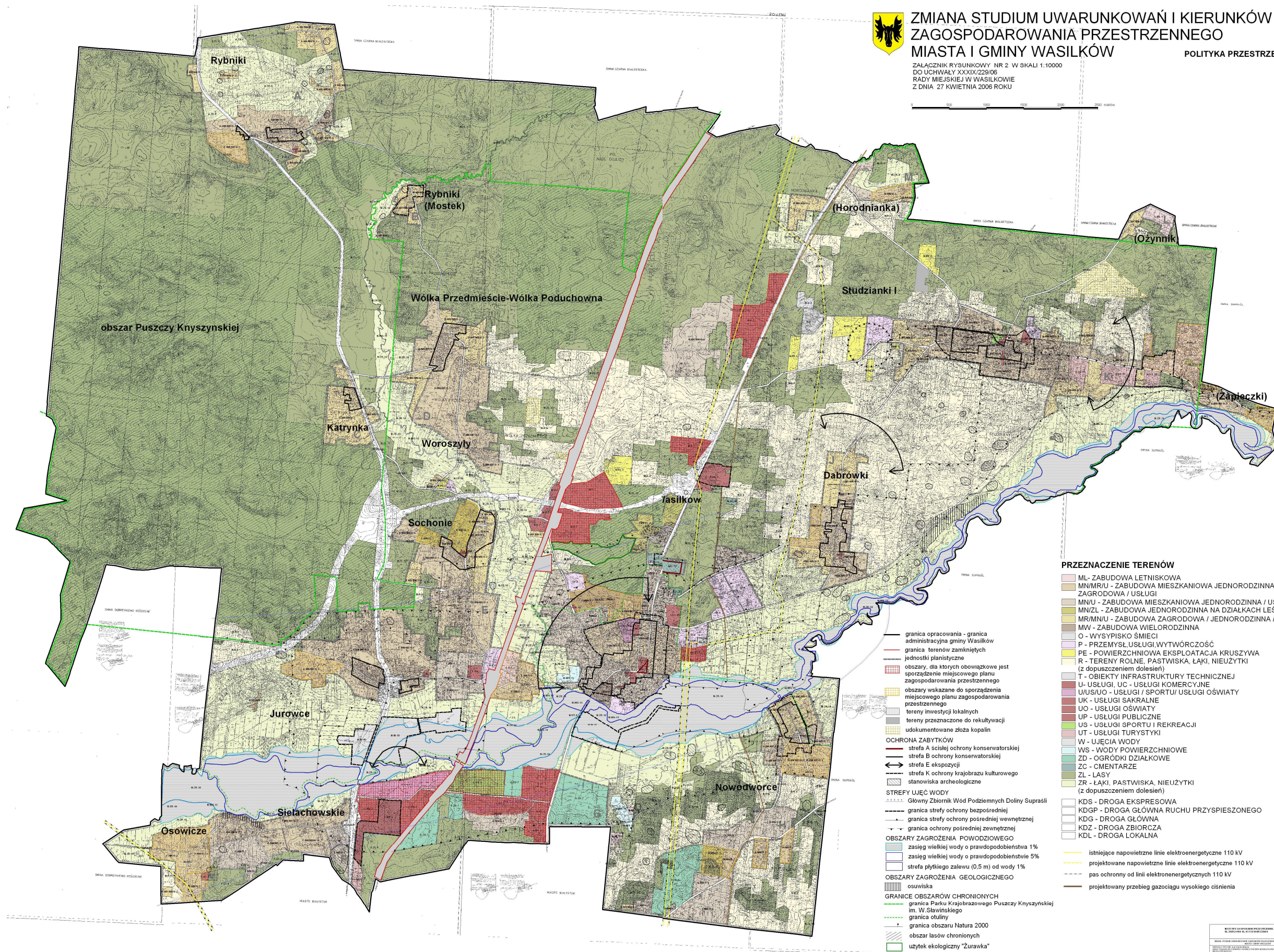


ZMIANA STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY WASILKÓW

POLITYKA PRZESTRZENNA

ZALĄCZNIK RYSUNKOWY NR 2 W SKALI 1:10000
DO UCHWAŁY XXXIX/229/06
RADY MIEJSKIEJ W WASILKOWIE
Z DNIA 27 KWIEŹNIA 2006 ROKU

0 500 1000 1500 2000 metrów



PRZEZNACZENIE TERENÓW

- ML - ZABUDOWA LETNISKOWA
- MN/MRU - ZABUDOWA MIESZKANIOWA JEDNORODZINNA / ZAGRODOWA / USŁUGI
- MNU - ZABUDOWA MIESZKANIOWA JEDNORODZINNA / USŁUGI
- MN/ZL - ZABUDOWA JEDNORODZINNA NA DZIAŁKACH LEŚNYCH
- MR/MNU - ZABUDOWA ZAGRODOWA / JEDNORODZINNA / USŁUGI
- MW - ZABUDOWA WIELORODZINNA
- O - WYSYPISKO ŚMIECI
- P - PRZEMYSŁ, USŁUGI, WYTWÓRCZOŚĆ
- PE - POWIERZCHNIOWA EKSPLOATACJA KRUSZYWA
- R - TERENY ROLNE, PASTWISKA, ŁĄKI, NIEUŻYTKI (z dopuszczeniem doleśień)
- T - OBIEKTY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ
- U - USŁUGI, UC - USŁUGI KOMERCYJNE
- U/US/UC - USŁUGI / SPORTU / USŁUGI OŚWIATY
- UK - USŁUGI SAKRALNE
- UO - USŁUGI OŚWIATY
- UP - USŁUGI PUBLICZNE
- US - USŁUGI SPORTU I REKREACJI
- UT - USŁUGI TURYSTYKI
- W - UJĘCIA WODY
- WS - WODY POWIERZCHNIOWE
- ZD - OGRODKI DZIAŁKOWE
- ZC - CMENTARZE
- ZL - LASY
- ZR - ŁĄKI, PASTWISKA, NIEUŻYTKI (z dopuszczeniem doleśień)
- KDS - DROGA EKSPRESOWA
- KDGP - DROGA GŁÓWNA RUCHU PRZYSPIESZONEGO
- KDG - DROGA GŁÓWNA
- KDZ - DROGA ZBIORCZA
- KDL - DROGA LOKALNA

- granica opracowania - granica administracyjna gminy Wasilków
- granice terenów zamkniętych
- obszary, dla których obowiązujące jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
- obszary wskazane do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
- tereny inwestycji lokalnych
- tereny przeznaczone do rekultywacji
- udokumentowane złoża kopalin
- OCHRONA ZABYTEKÓW
- strefa A ścisłej ochrony konserwatorskiej
- strefa B ochrony konserwatorskiej
- strefa E ekspozycji
- strefa K ochrony krajobrazu kulturowego
- stanowiska archeologiczne
- STREFY UJĘĆ WODY
- Główny Zbiornik Wód Podziemnych Doliny Supraśli
- granica strefy ochrony bezpośredniej
- granica strefy ochrony pośredniej wewnętrznej
- granica ochrony pośredniej zewnętrznej
- OBSZARY ZAGROŻENIA POWODZIOWEGO
- zasięg wielkiej wody o prawdopodobieństwie 1%
- zasięg wielkiej wody o prawdopodobieństwie 5%
- strefa płytkiego zalewu (0,5 m) od wody 1%
- OBSZARY ZAGROŻENIA GEOLOGICZNEGO
- osuwiska
- GRANICE OBSZARÓW CHRONIENYCH
- granica Parku Krajobrazowego Puszczy Knyszyńskiej im. W. Sławińskiego
- granica otuliny
- granica obszaru Natura 2000
- obszary lasów chronionych
- użytek ekologiczny "Zurawka"

- istniejące napowietrzne linie elektroenergetyczne 110 kV
- projektowane napowietrzne linie elektroenergetyczne 110 kV
- pas ochronny od linii elektroenergetycznych 110 kV
- projektowany przebieg gazociągu wysokiego ciśnienia



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15-703 Białystok

STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

4.4. Warunki środowiskowe dotyczące dóbr kultury, ochrony konserwatorskiej i archeologii.

Ochrona środowiska.

Znaczna część przebudowywanej drogi krajowej nr 19 na odcinku od Obwodnicy Sokółki do Obwodnicy Wasilkowa znajduje się w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Puszcza Knyszyńska” (kod PLB200003) oraz w granicach specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 „Ostoja Knyszyńska”, zgłoszonego w ramach „Shadow List”.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest również:

- w granicach Parku Krajobrazowego Puszczy Knyszyńskiej, dla którego obowiązują zakazy zawarte w rozporządzeniu Nr 1/06 Wojewody Podlaskiego z dnia 14 marca 2006 roku (Dz. Urz. Woj. Podl. Nr 90, poz. 888) oraz ustalenia zawarte w planie ochrony, zgodnie z rozporządzeniem Nr 22/01 Wojewody Podlaskiego z dnia 9 sierpnia 2001 roku (Dz. Urz. Woj. Podl. Nr 31, poz. 548),
- w sąsiedztwie rezerwatu przyrody Taboły, utworzonego na podstawie rozporządzenia Wojewody Podlaskiego Nr 6/01z dnia 30 marca 2001 roku (Dz. Urz. Woj. Podl. Nr 8, poz. 146)

Stanowiska archeologiczne i obiekty zabytkowe.

Na trasie projektowanego odcinka przebudowywanej drogi znajdują się następujące zabytki:

Zabytki archeologiczne ujęte w ewidencji wojewódzkiej:

- Straż, St. 2 (AZP 33-89/3)
 - ślad osadnictwa – późne średniowiecze
 - osada – okres nowożytny
- Straż, St. 3 (AZP 33-89/4)
 - osada – XVI wiek
- Maczalnica Stara, St. 4 (AZP 33-89/8)
 - ślad osadnictwa – epoka kamienna – wczesna epoka brązu
 - osada – okres nowożytny
- Maczalnica Stara, St. 6 (AZP 33-89/10)
 - ślad osadnictwa – epoka kamienna – wczesna epoka brązu
 - osada – okres nowożytny
- Geniusze, St. 10 (AZP 32-89/25)
 - osada – późne średniowiecze – okres nowożytny
- Geniusze, St. 9 (AZP 32-89/24)

- ślad osadnictwa – średniowiecze

- osada – okres nowożytny

Zabytki nieruchome ujęte w ewidencji wojewódzkiej:

- Straż – założenie dworsko-ogrodowe z poł. XIX w., zniszczone, zachowały się lipy pochodzące z dawnych nasadzeń rosnące pojedynczo w kilku miejscach.

5. Projektowana trasa na tle zagospodarowania terenu.

5.1. Trasa drogowa.

5.1.1. Trasa drogi w odniesieniu do układu komunikacyjnego.

Po przebudowie odcinek drogi krajowej 19 między obwodnicami Sokółki i Wasilkowa osiągnie parametry drogi klasy S, po której będzie się odbywał ruch tranzytowy na kierunku: Białystok – przejście graniczne w Kuźnicy Białostockiej. Ruch lokalny będzie korzystał z dróg niższych klas oraz z dróg zbiorczych wybudowanych wzdłuż drogi ekspresowej, tam gdzie jest to zasadne z punktu widzenia obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. Dla dróg lokalnych zostanie zaprojektowanych szereg bezkolizyjnych skrzyżowań, bez możliwości włączeń do drogi ekspresowej. Przejazdy te będą łącznikami terenów rozciętych drogą szybkiego ruchu.

Z uwagi jednak na to, że trasa przechodzi przez obszar Natura 2000 (Puszcza Knyszyńska, Rezerwat Taboły), należy spodziewać się trudności z realizacją Inwestycji w pełnym zakresie (z drogami zbiorczymi). Biorąc pod uwagę uwarunkowania ekologiczne należałoby ograniczyć poszerzenie pasa drogowego na tym obszarze do minimum. Dlatego też po spotkaniu technicznym w dniu 27.02.2008 r. w oparciu o uwagi i sugestie Inwestora powstał wariant (4), zakładający wprowadzenie ruchu lokalnego na drogę ekspresową na odcinku o długości 12 km, pomiędzy km 29+000 a km 41+300. Na tym odcinku wyeliminowano drogi zbiorcze wzdłuż drogi ekspresowej,

Jest to sprzeczne z założeniami funkcjonalno – ruchowymi dla tej klasy drogi. Dopuszczenie ruchu lokalnego automatycznie degraduje drogę ekspresową, ale z uwagi na duże bogactwo ekologiczne tego obszaru – może być konieczne. Brak dróg zbiorczych na tym odcinku utrzymano także w wariantcie 5 (odc. I i II), powstałym w wyniku analizy wszystkich uwag, opinii oraz szczegółowej inwentaryzacji w terenie.

Na odcinku przejścia przez Puszcę Knyszyńską planuje się tylko wprowadzenie (w porozumieniu z Dyrekcją Lasów Państwowych), ewentualnych dróg gospodarczych i przeciwpożarowych, które zastąpią istniejące likwidowane powiązania z drogą krajową.



Na przedmiotowym odcinku drogi krajowej nr 19, w zależności od wariantu na poszczególnych odcinkach oraz kombinacji wariantów z poszczególnych odcinków planowana jest budowa następujących węzłów drogowych:

- „Podkamionka” (pikietaż istniejącej drogi ok. km 25+850) – na odcinku I w wariantach W1, W2, W3 i W5;
- „Geniusze” – (pikietaż istniejącej drogi ok. km 23+640) - na odcinku I w wariantach W5A;
- „Straż” - (pikietaż istniejącej drogi ok. km 29+100) – na odcinku II w wariantach W4A i W4B;
- „Straż II” – (pikietaż istniejącej drogi ok. km 30+250) – na odcinku II w wariantach W5;
- „Bukstzel” (pikietaż istniejącej drogi ok. km 36+100 - W1, W1B, W4A, W4B, 36+740 – W2, 36+600 – W3) - na odcinku III na obwodnicy osiedla Bukstzel we wszystkich wariantach,
- „Horodniana” - (pikietaż istniejącej drogi ok. km 41+330) – na odcinku IV w wariantach W4B.

Węzeł „Podkamionka” projektowany jest w rejonie istniejącego skrzyżowania drogi krajowej nr 19 z drogami powiatowymi nr 1296B i 1298B. Projektowany węzeł ma za zadanie powiązanie komunikacyjne drogi ekspresowej z miejscowościami leżącymi w pobliżu, takimi jak Podkamionka, Janowszczyzna, Stara Moczalnia, Nowa Moczalnia, Str.Rozedranka..

Węzeł „Bukstzel” jest projektowany w rejonie obecnego skrzyżowania DK19 z drogą powiatową nr 2299B i 1420B. Projektowany węzeł zapewnia powiązanie komunikacyjne miasta Czarna Białostocka – z projektowaną drogą ekspresową.

Węzeł „Straż” jest projektowany po zachodniej stronie miejscowości Straż (jako alternatywne rozwiązanie w stosunku do projektowanego węzła „Podkamionka”). Ma on za zadanie powiązanie komunikacyjne (ruch samochodowy lokalny i komunikacji autobusowej) terenów położonych na wschód od obszaru Natura 2000 z projektowaną drogą ekspresową.

Węzeł „Horodniana” jest projektowany na przecięciu drogi DK19 z ciągiem drogi powiatowo – gminnej w km około 41+350. Ma za zadanie powiązanie komunikacyjne lokalnego ruchu samochodowego z projektowaną drogą ekspresową na odcinku przechodzącym przez tereny Natura 2000.

Węzeł „Straż II” jest projektowany na skraju Puszczy Knyszyńskiej jako alternatywne rozwiązanie lokalizacji węzła „Straż”. Zapewnia powiązania komunikacyjne w relacjach do i z Białegostoku dla miejscowości leżących na wschód od niego tj: Straż, Stara Moczalnia, Nowa Moczalnia.

Węzeł „Geniusze” – jest projektowany na południowym krańcu obejścia m. Geniusze. Ma za zadanie zapewnienie powiązań komunikacyjnych relacji do i z Sokółki dla miejscowości Geniusze, Podkamionka, Janowszczyzna, Stara Moczalnia, Nowa Moczalnia, Straż.

Węzły drogowe „Straż” oraz „Horodniana” wprowadzono do opracowania na wniosek Inwestora: (węzeł Straż – w zamian za węzeł Podkamionka). Ideą lokalizacji tych węzłów jest zebranie ruchu lokalnego i wprowadzenie go na drogę ekspresową na odcinku przechodzącym przez Puszcę Knyszyńską. Rozwiązanie takie pozwoli na rezygnację z budowy dróg serwisowych obsługujących ruch lokalny obok projektowanej drogi ekspresowej na odcinku przejścia przez obszar Natura 2000 i Puszcę Knyszyńską.

Wadą projektowanego węzła „Straż” jest jego lokalizacja na środku obejścia m. Straż oraz położenie pomiędzy rz. Sokółką i jej dopływem, na obszarze o bardzo wysokim poziomie wody gruntowej. Z w/w powodu, w wariantach 5 i 5A zaproponowano alternatywny układ 2 węzłów. Jeden z nich – Straż II - zlokalizowany jest na krańcu obejścia miejscowości Straż i na skraju Puszczy Knyszyńskiej (na przecięciu DK19 z S19). Węzeł ten zaprojektowano o ograniczonej liczbie relacji: - do i z Białegostoku. Brakujące relacje byłyby realizowane przez drugi węzeł - „Podkamionka” (pełny wybór kierunku jazdy) – w wariantach 5 lub węzeł „Geniusze” (relacje do i z Sokółki) w wariantach 5A.

Pozostałe węzły, poza zakresem niniejszego opracowania, położone są na:

- obwodnicy Sokółki, opracowanie dokumentacji wykonywane przez Profil. Odległość ok. 6 km od węzła Podkamionka, 9 km od węzła Straż, 4 km od węzła Geniusze
- obwodnicy Wasilkowa, opracowanie wykonane przez Transprojekt Gdański. Odległość od węzła Bukstzel ok. 9km, od węzła Horodniana ok. 4 km.

Możliwe są następujące układy węzłów:

- 1) Sokółka – Podkamionka – Bukstzel – Wasilków (6 km – 11 km – 9 km);
- 2) Sokółka - Straż – Bukstzel – Wasilków (9 km – 7 km – 9 km);
- 3) Sokółka – Straż – Bukstzel – Horodniana – Wasilków (9 km – 7 km – 5 km – 4 km);
- 4) Sokółka - Podkamionka – Straż II – Bukstzel – Wasilków (6 km - 4 km – 6 km – 9 km);
- 5) Sokółka - Podkamionka – Straż II – Bukstzel – Horodniana – Wasilków (6 km - 4 km – 6 km – 5 km – 4 km);
- 6) Sokółka – Geniusze – Straż II – Bukstzel – ew. Horodniana – Wasilków (4 km - 6,5 km – 6 km - 5 km – 4 km)

Pozostałe drogi powiatowe (poza tymi, które będą powiązane z drogą krajową nr 19 w węzłach) nie będą miały bezpośredniego połączenia z drogą ekspresową.

Należą do nich drogi powiatowe o następujących numerach:

w powiecie Sokółka:



1304B, 1297B, 1299B, 1293B,

w powiecie Białystok:

1421B.

Zgodnie z zaleceniami GDDKiA O/Białystok proponuje się lokalizacja miejsc obsługi podróżnych w zależności od lokalizacji węzłów.

- km 24+750 – przy lokalizacji węzła w Straży;
- km 29+200 – przy lokalizacji węzła „Podkamionka” i braku węzła Straż II
- km 42+300 – tylko w przypadku braku węzła Horodnianka

5.1.2. Opis przebiegu trasy w stosunku do trasy istniejącej.

Trasa przebudowywanego odcinka drogi krajowej nr 19 w dużej części będzie biegła śladem obecnie istniejącej drogi. Jedynie na trzech odcinkach zmienia ona swój przebieg. W dwóch przypadkach ze względu na nienormatywne łuki poziome i jednocześnie obejście miejscowości Geniusze i Straż, natomiast w trzecim przypadku w celu obejścia osiedla Buksztel (czarna Białostocka). Zmianę przebiegu tras opracowano wariantowo, z podziałem na 4 odcinki zawierające poszczególne obejścia.

5.1.3. Opis przebiegu trasy w odniesieniu do istniejącego i planowanego w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zagospodarowania terenu.

Warunki wynikające ze studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miejscowości oraz planów zagospodarowania przestrzennego opisano w punkcie 4.3. niniejszego Studium.

Dla przedmiotowego odcinka drogi krajowej nr 19, tj. od obwodnicy Sokółki do obwodnicy Wasilkowa miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego został opracowany jedynie dla osiedla Buksztel (osiedle miasta Czarna Białostocka). Projektowany wariant I obwodnicy osiedla jest zasadniczo zgodny z uchwalonym planem i jego zasadami modernizacji, rozbudowy i budowy układu komunikacyjnego. Trasa wariantu I jest jednak nieznacznie zmodyfikowana w stosunku do korytarza zarezerwowanego w MPZP dla budowy drogi ekspresowej w celu zlokalizowania na niej węzła przewidzianego w planie. Przebiega pomiędzy osiedlem Buksztel, a Czarną Białostocką.

Tras wariantu II jest zgodna z korytarzem przewidzianym w MPZP, ale zmieniono lokalizację i geometrię węzła.

Wariant III zakłada obejście osiedla Buksztel po stronie południowo - wschodniej. Jego trasa jest niezgodna do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, biegnie po terenach na których mocna rozwija się budownictwo mieszkaniowe. Wariant ten spowoduje także większe wycinki drzew z obszaru leśnego, ale nie oddziela osiedla od miasta.

Warianty IB, IVA i IV B powstały na bazie wariantu I (najbardziej zgodnego z MPZT), wprowadzono jedynie modyfikację trasy na odcinku 34+000 – 35+000, tj. odsunięcie trasy o ok. 150 m na północ, z uwagi na występujące w lokalnym obniżeniu na wysokości km 35+000 siedliska priorytetowe z Załącznika I DS. Zmieniono również stosunku do MPZT kształt węzła. Zaproponowano półkoniczynę jako rozwiązanie dające się etapować oraz bardziej rozpoznawalne dla kierowców korzystających z niego sporadycznie.

5.2. Ukształtowanie terenu i zieleni.

Ukształtowanie terenu i zieleni omówiono szczegółowo w rozdziale ANALIZA ŚRODOWISKOWA.

Pod względem rejonizacji geomorfologicznej (wg J. Kondrackiego) omawiany odcinek drogi położony jest w obrębie Wysoczyzny Białostockiej oraz Wzgórz Sokólskich stanowiących subregiony Wysoczyzny Podlasko-Białoruskiej. Prócz dość płaskich powierzchni sandrowych występują tu wzgórza i ciągi moren czołowych recesyjnych. Oscylujący łądolód tworzył strefy wytopiskowe z kemami i ozami.

Z tych względów powierzchnia pod względem morfologicznym jest dość urozmaicona. Rzędne terenu drogi Nr 19 wahają się od 138 do 178 m n.p.m. zatem deniwelację osiągają 40 m.

Analizowany odcinek drogi krajowej nr 19 w 53 % (13,2 km) przebiega przez tereny leśne, w tym w 51 % (12,7 km) przez tereny Puszczy Knyszyńskiej.

W lasach o dominują drzewostany sosnowe i sosnowo-świerkowe. Gatunkiem dominującym w lasach jest sosna, a gatunkami współtworzącymi lasy są: świerk, dąb, brzoza i olcha.

Miejscami wzdłuż dolin rzek i strumieni występują łągi jesionowo-olszowe, olsy oraz grądy. Można tu spotkać również rzadkie zbiorowiska boru bagiennego oraz zespoły trzcinnikowo-świerkowego boru mieszanego i miodownikowo-grabowego lasu mieszanego. Wśród roślinności nieleśnej cenne są śródleśne zbiorowiska turzycowe o wysokim stopniu naturalności. We florze na tych terenach leśnych występuje wiele roślin chronionych, między innymi: pióropusznik strusi, brzoza niska, chamedafne północna, arnika górską, lilia złotogłów, wawrzynek wilczełyko i pełnik europejski.



6. Projektowane zagospodarowanie terenu – Projekt koncepcyjny - drogowy.

6.1. Ruch drogowy.

Na podstawie przeprowadzonej analizy ruchowej można stwierdzić, że w przypadku przekroju poprzecznego 1x2 z poboczami utwardzonymi, warunki ruchu już w roku 2020 będą niezadawalające – PSR E. Przekrój zakładający etapowanie budowy 2+1 zapewni dobre warunki ruchu w roku 2020 (PSR B) i zadawalające w roku 2035 (PSR C). Przekrój docelowy 2x2 zapewni bardzo dobre warunki ruchu do roku 2035 (PSR A).

6.2. Parametry projektowe.

Parametry techniczne projektowanej drogi:

- klasa drogi - S,
- $V_p=100$ km/h,
- ilość jezdni – 2,
- szerokość jezdni 7,0 m,
- szerokość opaski wewnętrznej 0.5 m,
- szerokość pobocza utwardzonego - 2,5 m,
- szerokość pasa rozdziału 12,0 m (włącznie z opaskami) – rezerwa na dobudowę trzeciego pasa ruchu w obu kierunkach (7,0 m + 5,0 m szerokość pasa dzielącego),
- szerokość poboczy ziemnych 2x0,75 m (1,25 m na odc. stosowania barier),
- szerokość korony 33,5 m (34,5 m),
- max obciążenie na oś 115 kN
- skrajnia pionowa 5,0 m (uwzględnienie w przyszłości nakładek bitumicznych),

6.3. Rozwiązania projektowe.

W poniższych opisach tras rozpatrywanego odcinka zastosowano pikietaż obecnie istniejącej drogi.

6.3.1. Odcinek I – od końca obwodnicy Sokółki pik. km 21+205 do pik. km 26+304.

6.3.1.1. Wariant 1.

Wariant 1 zakłada obejście miejscowości Geniusze po wschodniej stronie. Poza odcinkiem obejścia, w wariantcie tym przewidywane jest wykorzystanie istniejącej jezdni Dk19 jako jednej jezdni drogi ekspresowej. W wariantcie tym drogę S-19 projektuje się na długości **5,058 km**. W rozwiązaniu zastosowano 2 łuki poziome o promieniach 3500m oraz jeden o promieniu 2800 m. Na trasie wariantu występują trzy przejazdy bezkolizyjne i węzeł drogowy.

6.3.1.2 Wariant 2.

Wariant 2 zakłada obejście miejscowości Geniusze również po stronie wschodniej i również istniejąca droga, poza obejściem, jest wykorzystywana w nim do rozbudowy. Długość wariantu - **5,064km**. Zastosowano w nim 3 łuki poziome o promieniach 1500m i jeden o promieniu 3500 m. Trasa S19 w tym wariantcie ma gorsze parametry geometryczne w stosunku do wariantu 1 (mniejsze są promienie łuków poziomych) w celu odsunięcia się od stadniny koni w m. Geniusze. Jak wykazała inwentaryzacja w terenie, odsunięcie trasy jest niewystarczające i projektowana trasa koliduje z budynkami ujeżdżalni stadniny koni, których nie uwzględniają jeszcze przekazane przez Inwestora mapy oraz ortofotomapy lotnicze.. Na trasie wariantu występują trzy przejazdy bezkolizyjne i węzeł drogowy.

6.3.1.3 Wariant 3.

Wariant 3 także zakłada obejście miejscowości Geniusze po stronie wschodniej. Różnica w stosunku do wariantu 1 polega na tym, że istniejąca droga DK19 od końca obejścia miejscowości Geniusze do końca obejścia miejscowości Straż wykorzystywana jest jako droga lokalna zbiorcza, równoległa do drogi ekspresowej. Długość projektowanej trasy w wariantcie 3 - **5,055km**. W rozwiązaniu zastosowano 2 łuki poziome o promieniach 3500m oraz jeden o promieniu 2800 m. Na trasie wariantu występują trzy przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych i węzeł drogowy. Wariant przecina zabudowania miejscowości Podjanowszczyzna. Kontynuacją wariantu 3 na odcinku II jest wariant 4.

6.3.1.4 Wariant 4A.

Wariant 4A także zakłada obejście miejscowości Geniusze po stronie wschodniej. Istniejąca droga od początku obejścia miejscowości Geniusze do km 4+200 wykorzystywana jest jako droga lokalna zbiorcza, równoległa do drogi ekspresowej. Długość projektowanej trasy w wariantcie 4A - **5,056km**. W rozwiązaniu zastosowano 4 łuki poziome o promieniach 3500m oraz jeden o promieniu 2800 m. Na trasie wariantu występują cztery przejazdy



bezkolizyjne dróg lokalnych . Z uwagi na wąskie przejście pomiędzy zabudową wsi Podkamionka i Podjanowszczyzna trasa przebiega po śladzie istniejącej drogi krajowej, natomiast drogę lokalną poprowadzono w obrębie działki nr 227.

6.3.1.5 Wariant 4B.

Wariant 4B zakłada obejście miejscowości Geniusze po stronie wschodniej. Istniejąca droga krajowa od początku obejścia miejscowości Geniusze do końca obejścia miejscowości Straż wykorzystywana jest jako droga lokalna zbiorcza, równoległa do drogi ekspresowej. Długość projektowanej trasy w wariantie 4B - **5,069km**. W rozwiązaniu zastosowano 2 łuki poziome o promieniach 3500m, 2 łuki o promieniach 2800 m oraz jeden o promieniu 1600 m. Na trasie wariantu występują cztery przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych. Z uwagi na wąskie przejście pomiędzy zabudową wsi Podkamionka i Podjanowszczyzna trasę drogi ekspresowej oddalono od istniejącej drogi (przejście w obszarze działki nr 227), natomiast droga lokalna będzie biegła śladem istniejącej drogi krajowej.

6.3.1.6 Wariant 5.

Wariant 5 zakłada głębsze obejście miejscowości Geniusze po stronie wschodniej w celu ograniczenia, występującej w pozostałych wariantach, kolizji projektowanej trasy S-19 z obiektami stadniny koni. Nowy proponowany przebieg trasy S-19 omija nowo wybudowane obiekty ujeżdżalni. Nie ma natomiast możliwości (z uwagi na kształt i wielkość działki należącej do stadniny koni) całkowitego uniknięcia kolizji z terenem stadniny. Istniejąca droga od początku obejścia miejscowości Geniusze do końca obejścia miejscowości Straż wykorzystywana jest jako droga lokalna zbiorcza, równoległa do drogi ekspresowej. Długość projektowanej trasy w wariantie 5 - **5,074km**. W rozwiązaniu zastosowano 2 łuki poziome o promieniach 1500m, 1 łuk o promieniu 1200 m, jeden o promieniu 3500 oraz jeden o promieniu 3200 m. Na trasie wariantu występują trzy przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych oraz jeden węzeł drogowy. Wariant przecina zniszczone zabudowania dawnego gospodarstwa rolnego w miejscowości Podkamionka.

6.3.1.7 Wariant 5A.

Trasa drogi ekspresowej S-19 identyczna jak w wariantie 5. Inna jest natomiast lokalizacja i kształt węzła a także układ dróg lokalnych.

6.3.2. Odcinek II – pik. km od 26+304 do pik. km 33+523.

6.3.2.1. Wariant 1.

Wariant 1 zakłada obejście miejscowości Straż po stronie północnej. Poza odcinkiem obejścia, w wariantie tym przewidywane jest wykorzystanie istniejącej jezdni Dk19 jako jednej jezdni drogi ekspresowej.. Długość projektowanej trasy w wariantie 1 - **7,055km**. Projektowana trasa S-19 koliduje w tym ze skrajnymi zabudowaniami miejscowości Stara Moczalnia. W rozwiązaniu zastosowano 2 łuki poziome o promieniach 1500m. Na trasie wariantu występują dwa przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych.

6.3.2.2. Wariant 1A.

Wariant 1A różni się od wariantu 1 tym, że trasa S-19 w tym wariantie omija skrajne zabudowania miejscowości Stara Moczalnia (obejście miejscowości Straż również poprowadzone jest po stronie północnej, jak w wariantie 1). . Poza odcinkiem obejścia m.Straż, w wariantie tym przewidywane jest wykorzystanie istniejącej jezdni Dk19 jako jednej jezdni drogi ekspresowej. Długość projektowanej trasy w wariantie 1A - **7,166km**. W rozwiązaniu zastosowano 3 łuki poziome o promieniach 1200m, 1000m i 1500m. Na trasie wariantu występują dwa przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych.

6.3.2.3. Wariant 1B.

Wariant uwzględnia wyniki inwentaryzacji przyrodniczej. Różni się od wariantu 1 tym, że na odcinku od km 30+300 – 33+500 (przejście przez Puszcę Knyszyńską) druga jezdnia będzie dobudowywana po stronie północno – zachodniej w stosunku do istniejącej drogi w celu zachowania granic Rezerwatu Taboły (od km 31+600 do 32+230), który jest jednym z najcenniejszych obszarów pod względem walorów szaty roślinnej. Obejście miejscowości Straż również projektowane jest po stronie północnej, jak w wariantie 1. Poza odcinkiem obejścia m.Straż, w wariantie tym przewidywane jest wykorzystanie istniejącej jezdni Dk19 jako jednej jezdni drogi ekspresowej. Długość projektowanej trasy w wariantie 1B - **7,058 km**. W rozwiązaniu zastosowano 2 łuki poziome o promieniach 1500m. Na trasie wariantu występują dwa przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych.

6.3.2.4. Wariant 2

Wariant 2, jako jedyny, zakłada obejście miejscowości Straż po stronie południowej. Wiąże się to z budową tylko jednego obiektu mostowego na rzece Sokołda (na trasach obchodzących Straż od strony północnej występują dwa obiekty mostowe: jeden na rzece



Sokołda, drugi na dopływie Sokołdy – Kamionce Poza odcinkiem obejścia m.Straż, w wariantie tym także przewidywane jest wykorzystanie istniejącej jezdni Dk19 jako jednej jezdni drogi ekspresowej. Długość projektowanej trasy w wariantie 2 - **7,226km**. Przecina on skrajne zabudowania miejscowości Stara Moczalnia. W rozwiązaniu zastosowano 2 łuki poziome o promieniach 1500m. Na trasie wariantu występują dwa przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych.

6.3.2.5. Wariant 3

Wariant ten jest kontynuacją wariantu 3 z odcinka nr. I. Zakłada on obejście miejscowości Straż od strony północnej. Na części wariantu istniejąca droga krajowa będzie wykorzystywana jako droga zbiorcza. Długość projektowanej trasy w wariantie 3 - **7,101km**. W rozwiązaniu zastosowano 2 łuki poziome o promieniach: 1200m i 1500m. Na trasie wariantu występują dwa przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych.

6.3.2.6. Wariant 4A.

Wariant ten jest kontynuacją wariantu 4A z odcinka nr I. Zakłada on obejście miejscowości Straż od strony północnej. Poza odcinkiem obejścia m.Straż, w wariantie tym także przewidywane jest wykorzystanie istniejącej jezdni Dk19 jako jednej jezdni drogi ekspresowej . Długość projektowanej trasy w wariantie 4A - **7,129km**. W rozwiązaniu zastosowano 3 łuki poziome o promieniach: 3500 m, 1000m i 1500m. Na trasie wariantu występują dwa przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych i jeden węzeł drogowy. Trasa drogi ekspresowej jest modyfikacją wariantu 1B polegającą na odsunięciu się od zabudowań m. Stara Moczalnia - wariant pośredni pomiędzy wariantami 1B i 1A. Korekta ta pozwoli odsunąć się od zabudowy wsi Stara Moczalnia oraz wyjść poza obszar zabytku archeologicznego (nr 3 ślad osadnictwa - epoka kamienia – wczesna epoka brązu; osada – okres nowożytni), jednocześnie przy minimalnym wejściu w obszar Puszczy Knyszyńskiej po stronie południowej. W wariantie tym zaproponowano również lokalizację węzła drogowego „Straż” zamiast węzła „Podkamionaka” na odcinku I.

6.3.2.7. Wariant 4B.

Wariant jest kontynuacją wariantu 4B z odcinka nr. I. Zakłada on obejście miejscowości Straż od strony północnej. Poza odcinkiem obejścia m.Straż, w wariantie tym także przewidywane jest wykorzystanie istniejącej jezdni Dk19 jako jednej jezdni drogi ekspresowej. Długość projektowanej trasy w wariantie 4B - **7,133km**. W rozwiązaniu zastosowano 2 łuki poziome o promieniach: 1000m i 1500m. Na trasie wariantu występują

dwa przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych i jeden węzeł drogowy. Wariant ten różni się od wariantu 4A odsunięciem projektowanej trasy od przebiegu drogi istniejącej na początkowym fragmencie odcinka – kontynuacja przebiegu z odcinka I.

6.3.2.8. Wariant 5.

Wariant jest kontynuacją wariantów 5 i 5A z odcinka nr. I. Zakłada on obejście miejscowości Straż od strony północnej. Poza odcinkiem obejścia m. Straż, w wariantie tym także przewidywane jest wykorzystanie istniejącej jezdni Dk19 jako jednej jezdni drogi ekspresowej. Długość projektowanej trasy w wariantie 5 - **7,123km** W rozwiązaniu zastosowano 3 łuki poziome o promieniach: 3500 m, 1000m i 1500m. Na trasie wariantu występują dwa przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych i jeden węzeł o niepełnej liczbie relacji.

6.3.3. Odcinek III – od pik. km 33+523 do pik. km 37+596.

6.3.3.1. Wariant 1.

Wariant zakłada obejście osiedla Buksztel (m.Czarna Białostocka) po stronie północno - zachodniej. Poza obejściem osiedla Buksztel, w wariantie tym przewidywane jest wykorzystanie istniejącej jezdni Dk19 jako jednej z jezdni drogi ekspresowej. Długość projektowanej trasy w wariantie 1 – **4,245km**. Trasa projektowanej drogi ekspresowej w tym wariantie, jest nieznacznie zmodyfikowana w stosunku do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w celu zlokalizowania na niej węzła przewidzianego planem. . W rozwiązaniu zastosowano 3 łuki poziome o promieniach 1500m. Na trasie wariantu występują cztery przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych i węzeł drogowy.

6.3.3.2. Wariant 1B.

Wariant zakłada obejście osiedla Buksztel (m.Czarna Białostocka) po stronie północno - zachodniej. Poza obejściem osiedla Buksztel, w wariantie tym przewidywane jest wykorzystanie istniejącej jezdni Dk19 jako jednej z jezdni drogi ekspresowej. Długość projektowanej trasy w wariantie 1B – **4,301km**. Wariant ten powstał na bazie wariantu 1 jako najbardziej korzystnego pod względem ochrony środowiska. Uwzględniono w nim wyniki inwentaryzacji przyrodniczej i wprowadzono modyfikację trasy na odcinku 34+000 – 35+000, tj. odsunięcie drogi o ok. 150 m na północ, z uwagi na występujące w lokalnym obniżeniu na wysokości km 35+000 siedliska priorytetowe z Załącznika I DS. W



wariantie zastosowano 3 łuki poziome o promieniach 1500m. Na trasie wariantu występują cztery przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych i węzeł drogowy. W wariantie tym zaproponowano inne rozwiązanie węzła „Buksztel” niż przewidziano w MPZT. Zaproponowano rozwiązanie węzła w formie półkoniczyny, które będzie bardziej rozpoznawalne dla kierowców korzystających z węzła sporadycznie oraz jest korzystniejsze pod względem etapowania.

6.3.3.3. Wariant 2.

Wariant II zakłada obejście osiedla Buksztel, jak wariant I, po stronie północno - zachodniej. Poza obejściem osiedla Buksztel, w wariantie tym też przewidywane jest wykorzystanie istniejącej jezdni Dk19 jako jednej z jezdni drogi ekspresowej. Długość projektowanej trasy w wariantie 2 – **4,219km**. Trasa S-19 poprowadzona jest w tym wariantie zgodnie z korytarzem wyznaczonym w MPZT natomiast w odróżnieniu od wariantów poprzednich, zmieniono w nim lokalizację i geometrię węzła drogowego „Buksztel”. W wariantie zastosowano 3 łuki poziome o promieniach 1500m. Na trasie wariantu projektuje się cztery przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych i jeden węzeł drogowy.

6.3.3.4. Wariant 3.

Wariant ten zakłada obejście osiedla Buksztel po stronie południowo - wschodniej. Poza obejściem osiedla Buksztel, w wariantie tym też przewidywane jest wykorzystanie istniejącej jezdni Dk19 jako jednej z jezdni drogi ekspresowej. Długość projektowanej trasy w wariantie 3 - **4,167km**. Projektowana trasa S-19 w tym wariantie jest niezgodna w stosunku do ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Przechodzi przez tereny gdzie rozwija się budownictwo mieszkaniowe. Rozwiązanie to spowoduje większe wycinki drzew z obszaru leśnego, ale nie oddziela osiedla Buksztel od miasta Czarna Białostocka. ”. W wariantie zastosowano 4 łuki poziome o promieniach 1500m. Na trasie wariantu projektuje się dwa przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych i jeden węzeł drogowy.

6.3.3.5. Wariant 4A.

Wariant ten zakłada obejście osiedla Buksztel po stronie północno - zachodniej. Poza obejściem osiedla Buksztel, w wariantie tym też przewidywane jest wykorzystanie istniejącej jezdni Dk19 jako jednej z jezdni drogi ekspresowej. Długość projektowanej

trasy w wariantie 4A – **4,299km**. Trasa drogi ekspresowej w tym wariantie jest analogiczna jak w wariantie 1B. Inny jest natomiast projektowany układ dróg lokalnych (wariant zakłada brak dróg zbiorczych na odcinku przejścia przez Puszcę Knyszyńską). Na odcinku od węzła „Buksztel” do km 41+300 ruch lokalny wprowadzony będzie na ciąg dróg powiatowych: nr 1422B – od DK nr 19 – Złota Wieś – Wólka Rakowiecka, nr 1421B odc. Wólka Rakowiecka – Czarna Wieś Kościelna i nr 1420B odc. Czarna Wieś Kościelna – Czarna Białostocka. W wariantie zastosowano 3 łuki poziome o promieniach 1500m. Na trasie wariantu projektuje się cztery przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych i jeden węzeł drogowy.

6.3.3.6. Wariant 4B.

Wariant ten jest analogiczny jak wariant 4A – różnica jest w prowadzeniu ruchu lokalnego - na odcinku od węzła Buksztel do km 41+300 (węzeł Horodnianska). Ruch lokalny wprowadzony będzie na drogę ekspresową.

6.3.4. Odcinek IV – pik. km 37+596 - pik. km 45+457 początek obwodnicy Wasilkowa.

6.3.4.1. Wariant 1.

Wariant I zakłada maksymalne wykorzystanie istniejącej jezdni Dk19 jako jednej z jezdni drogi ekspresowej.. Trasa wariantu przecina skrajne zabudowania miejscowości Horodnianska. Drogi zbiorcze - lokalne planowane są po obu stronach drogi ekspresowej. . Długość projektowanej trasy w wariantie 1 – **7,860km**. W wariantie zastosowano dwa łuki poziome o promieniach 2000m i 1800m. Na trasie wariantu projektuje się dwa przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych.

6.3.4.2. Wariant 2.

Wariant ten zakłada wykorzystanie jezdni istniejącej drogi krajowej DK19 jako drogi zbiorczej dwupasowej dwukierunkowej od miejscowości Horodnianska do budowanej obwodnicy Wasilkowa. Trasa S-19 w tym wariantie również przecina skrajne zabudowania miejscowości Horodnianska. Długość projektowanej trasy w wariantie 2 – **7,864km**. W wariantie zastosowano dwa łuki poziome o promieniach 3000m i 2200m. Na trasie wariantu projektuje się dwa przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych.



6.3.4.3. **Wariant 3.**

Wariant ten zakłada, tak jak wariant poprzedni, wykorzystanie istniejącej drogi krajowej DK19 jako drogi zbiorczej od miejscowości Horodnianka do obwodnicy Wasilkowa, ale trasę tego wariantu zaprojektowano z ominięciem skrajnych zabudowań miejscowości Horodnianka. Długość projektowanej trasy w wariantcie 3 – **7,873km**. W wariantcie zastosowano 4 łuki poziome o promieniach 3000m, 5000m, 2200m i 1800m. Na trasie wariantu projektuje się dwa przejazdy bezkolizyjne dróg lokalnych.

6.3.4.4. **Wariant 4A.**

Wariant ten powstał jako modyfikacja wariantu nr 1. W wariantcie tym uwzględniono sugestie Inwestora co do braku możliwości prowadzenia dróg ruchu lokalnego na odcinku przejścia przez Puszcę Knyszyńską. Także z uwagi na występującą zabudowę po stronie południowej w km 41+250 rozpatrzono dobudowę drugiej jezdni po stronie północnej na odcinku od km 37+000 do km 42+000 wg wcześniejszych uwag Inwestora. Korekta ta jednak pozwoli na uniknięcie wyburzenia jedynie 3 budynków gospodarczych. Wariant ten jest kontynuacją wariantu 4A z odcinka III, w którym ruch lokalny wprowadzony będzie na ciąg dróg powiatowych: nr 1422B – od DK nr 19 – Żłota Wieś – Wólka Rakowiecka, nr 1421B odc. Wólka Rakowiecka – Czarna Wieś Kościelna i nr 1420B odc. Czarna Wieś Kościelna – Czarna Białostocka. W wariantcie zastosowano dwa łuki poziome o promieniach 2000m i 1800m. Długość projektowanej trasy w wariantcie 4A – **7,862 km**.

6.3.4.5. **Wariant 4B**

Wariant ten jest kontynuacją wariantu 4B z odcinka III. Różnica w stosunku do wariantu 4A polega na obecności węzła Horodnianka oraz prowadzeniu ruchu lokalnego. Na odcinku od węzła Buksztel do km 41+300 (węzeł Horodnianka) ruch lokalny wprowadzony będzie na drogę ekspresową. Na trasie wariantu występuje jeden węzeł drogowy i jeden przejazd bezkolizyjny drogi lokalnej. W wariantcie zastosowano dwa łuki poziome o promieniach 2000 m i 1800 m. Długość projektowanej trasy w wariantcie 4B – **7,862 km**.



6.4. Porównanie wariantów

64.1. Odcinek I

Porównanie pod względem	Wyszczególnienie	Wariant 1	Wariant 2	Wariant 3	Wariant 4A	Wariant 4B	Wariant 5	Wariant 5A
technicznym	Długość odcinka	5057,7 m	5064,2 m	5055,4 m	5056,0	5068,9	5073,6	5073,6
	Ilość węzłów	1	1	1	0	0	1	1
	Długość przełożenia dróg bocznych	2229 m	2232 m	2221 m	2072 m	1868 m	2019 m	2017 m
	Długość dróg serwisowych:							
	- zbiorcze	4029,2 m	4024,0 m	2098,0 m	2007 m	1184,5 m	2910 m	2308,6 m
	- dojazdowe	2796,5 m	2822,7 m	2808,8 m	3834,2 m	4613,5 m	2753,3 m	2921,5 m
	Ilość wiaduktów drogowych:							
	- wiadukty w ciągu obwodnicy	1	1	1	1	1	1	1
	- wiadukty nad obwodnicą	3	3	3	3	3	3	3
	Roboty ziemne (m3)							
	- wykop	246 403 m3	221 158	247 972	235 613	243 677	256 500	256 500
	- nasyp	225 578 m3	261 117	224 864	229 812	205 375	273 709	273 709
	Zajęcia terenu:							
	- grunty rolne	40,1 ha	40,4 ha	42,2 ha	43,1 ha	38,9 ha	48,3 ha	41,7 ha
	- grunty leśne	1,4 ha	1,3 ha	1,6 ha	1,6 ha	1,5 ha	2,4 ha	0,8 ha
	Wyburzenia budynków:							
ekologicznym	Obszar Natura 2000	372 m	372 m	375 m	372 m	362 m	340 m	340 m
	Obszar Puszczy Knyszyńskiej	0	0	0	0	0	0	0
	Otulina	121 m	121 m	124 m	121 m	110 m	122 m	122 m
	Przejście przez tereny leśne	150 m	150 m	282 m	227 m	263 m	197 m	108 m
	Przejścia przez ciek	2 (dopływ Sokołdy, Kamionka)	2 (dopływ Sokołdy, Kamionka)	2 (dopływ Sokołdy, Kamionka)	2 (dopływ Sokołdy, Kamionka)	2 (dopływ Sokołdy, Kamionka)	2 (dopływ Sokołdy, Kamionka)	2 (dopływ Sokołdy, Kamionka)
społecznym	Istniejąca zabudowa mieszkaniowa – siedliskowa w 200 m strefie od drogi	Wierzchłowce – 41 m Maślanka – 37 m Geniusze – 42 m Lipowa Góra – 91 m Podkamionka – 23 m Podjanowszczyzna – 40m	Wierzchłowce – 41 m Maślanka – 37 m Geniusze – 42 m Lipowa Góra – 91 m Podkamionka – 23 m Podjanowszczyzna – 40m	Wierzchłowce – 41 m Maślanka – 37 m Geniusze – 42 m Lipowa Góra – 68 m Podkamionka – 45 m Podjanowszczyzna – 17m	Wierzchłowce – 39 m Maślanka – 37 m Geniusze – 42 m Lipowa Góra – 69 m Podkamionka – 24 m Podjanowszczyzna – 40m	Wierzchłowce – 39 m Maślanka – 37 m Geniusze – 42 m Lipowa Góra – 69 m Podjanowszczyzna – 30 m	Wierzchłowce – 39 m Maślanka – 24 m Geniusze – 60 m Lipowa Góra – 126 m Podkamionka – 28 m Podjanowszczyzna – 56m	Wierzchłowce – 39 m Maślanka – 24 m Geniusze – 60 m Lipowa Góra – 126 m Podkamionka – 28 m Podjanowszczyzna – 56m



6.3.2. Odcinek II

Porównanie pod względem	Wyszczególnienie	Wariant 1	Wariant 1A	Wariant 1B	Wariant 2
technicznym	Długość odcinka	7054,8 m	7166,3 m	7058,4 m	7255,7 m
	Ilość węzłów	0	0	0	0
	Długość przełożenia dróg bocznych	881 m	1016 m	1069 m	1382 m
	Długość dróg serwisowych:				
	- zbiorcze	4687 m	4866 m	4652 m	7484 m
	- dojazdowe	5648 m	5533 m	5463 m	4035 m
	Ilość wiaduktów drogowych:				
	- wiadukty w ciągu obwodnicy	1	1	1	0
	- wiadukty nad obwodnicą	1	1	1	2
	Roboty ziemne (m3)				
	- wykop	340 410	353 710	376 762	476 763
	- nasyp	418 536	382 321	392 187	556 863
	Zajęcia terenu:				
	- grunty rolne	21,2 ha	20,1 ha	26,1 ha	22,2 ha
	- grunty leśne	19,7 ha	23,9 ha	20,5 ha	29,0 ha
	Wyburzenia budynków:				
ekologicznym	Obszar Natura 2000	w całości	w całości	W całości	w całości
	Obszar Puszczy Knyszyńskiej	3836 m	4275 m	3836 m	6505 m
	Otulina	3219 m	2893 m	3228,5 m	721 m
	Przejście przez tereny leśne	4054 m	4415 m	4059 m	4912 m
	Przejścia przez ciek	3 (dopływ Kamionki, Kamionka, Sokołda)	3 (dopływ Kamionki, Kamionka, Sokołda)	3 (dopływ Kamionki, Kamionka, Sokołda)	2 (dopływ Kamionki, Sokołda)
społecznym	Istniejąca zabudowa mieszkaniowo – siedliskowa w 200 m strefie od drogi	Stara Moczalnia –19 m Straż –109 m	Stara Moczalnia –103m Nowa Moczalnia –154 m Straż –109 m	Stara Moczalnia –19 m Straż –109 m	Stara Moczalnia –28 m Straż –149 m

Porównanie pod względem	Wyszczególnienie	Wariant 3	Wariant 4A	Wariant 4B	Wariant 5
technicznym	Długość odcinka	7100,7 m	7128,5 m	7132,9 m	7123,0 m
	Ilość węzłów	0	1	1	1
	Długość przełożenia dróg bocznych	881 m	1280 m	765 m	731 m
	Długość dróg serwisowych:				
	- zbiorcze	4745 m	1805 m	963 m	1306 m
	- dojazdowe	5727 m	3163 m	3047 m	4008 m
	Ilość wiaduktów drogowych:				
	- wiadukty w ciągu obwodnicy	1	1	1	1
	- wiadukty nad obwodnicą	1	2	2	1
	Roboty ziemne (m3)				
	- wykop	308 649	275 176	282 891	315 415
	- nasyp	653 627	267 827	261 747	393 284
	Zajęcia terenu:				
	- grunty rolne	20,0 ha	27,6 ha	29,3 ha	23,4 ha
	- grunty leśne	22,9 ha	19,2 ha	15,9 ha	20,4 ha
ekologicznym	Wyburzenia budynków:				
	- mieszkalne	0	0	0	0
	- gospodarcze	0	0	0	0
	Obszar Natura 2000	w całości	w całości	w całości	w całości
	Obszar Puszczy Knyszyńskiej	4013 m	4121 m	4110 m	4077 m
	Otulina	3085 m	3008 m	3024 m	3008 m
	Przejście przez tereny leśne	4004,1 m	3915,1 m	3915,1 m	3915,1 m
	Przejścia przez ciek	3 (dopływ Kamionki, Kamionka, Sokołda)	3 (dopływ Kamionki, Kamionka, Sokołda)	3 (dopływ Kamionki, Kamionka, Sokołda)	3 (dopływ Kamionki, Kamionka, Sokołda)
społecznym	Istniejąca zabudowa mieszkaniowo – siedliskowa w 200 m strefie od drogi	Stara Moczalnia – 35 m Nowa Moczalnia – 170 m Straż – 109 m	Stara Moczalnia – 41 m Nowa Moczalnia – 166 m Straż – 108 m	Stara Moczalnia – 53 m Nowa Moczalnia – 139 m Straż – 109 m	Stara Moczalnia – 30 m Nowa Moczalnia – 179 m Straż – 109 m



6.4. 3. Odcinek III

Porównanie pod względem	Wyszczególnienie	Wariant 1	Wariant 1B	Wariant 2	Wariant 3	Wariant 4A	Wariant 4B
technicznym	Długość odcinka	4245 m	4301 m	4219 m	4167 m	4298,5 m	4298,5 m
	Ilość węzłów	1	1	1	1	1	1
	Długość przełożenia dróg bocznych	2620 m	2442 m	2620 m	1276 m	2442 m	2442 m
	Długość dróg serwisowych	3581,6 m		3557,2 m	5402,6 m		
	- zbiorcze	766 m	428 m	2027 m	1788 m	1175 m	-
	- dojazdowe	4029 m	3584 m	2950 m	3852 m	2454 m	2861 m
	Ilość wiaduktów drogowych:						
	- wiadukty w ciągu obwodnicy	2	2	2	1	2	2
	- wiadukty nad obwodnicą	3	3	3	2	3	3
	Roboty ziemne (m3)						
	- wykop	72 336	65 895	90 119	63 873	69 176	69 176
	- nasyp	346 398	347 769	340 261	343 398	300 846	300 846
	Zajęcia terenu:						
	- grunty rolne	8,1 ha	7,0 ha	8,2 ha	6,6 ha	6,7 ha	6,7 ha
	- grunty leśne	30,6 ha	32,9 ha	30,3 ha	30,9 ha	28,1 ha	28,1 ha
ekologicznym	Wyburzenia budynków:						
	- mieszkalne	0	0	0	3	0	0
	- gospodarcze	1	1	1	1	1	1
	Obszar Natura 2000	w całości	w całości	w całości	w całości	w całości	w całości
	Obszar Puszczy Knyszyńskiej	2152 m	2181 m	2275,7 m	3720 m	1523 m	1523 m
społecznym	Otulina	2093 m	2120 m	1942,8 m	446,8 m	2775 m	2775 m
	Przejście przez tereny leśne	3497,1 m	3646,9 m	3427,5 m	3371,2 m	3647,2 m	3657,6 m
	Przejścia przez ciek	-	-	-	-	-	-
społecznym	Istniejąca zabudowa mieszkaniowo – siedliskowa w 200 m strefie od drogi	Czarna Białostocka – 127 m Buksztel – 102 m	Czarna Białostocka – 122 m Buksztel – 133 m	Czarna Białostocka – 190 m Buksztel – 74 m	Buksztel – 21 m	Czarna Białostocka – 122 m Buksztel – 133 m	Czarna Białostocka – 122 m Buksztel – 133 m



6.4.4.. Odcinek IV

Porównanie pod względem	Wyszczególnienie	Wariant 1	Wariant 2	Wariant 3	Wariant 4A	Wariant 4B
technicznym	Długość odcinka	7860 m	7864 m	7873 m	7861,7 m	7861,7 m
	Ilość węzłów	-	-	-	-	1
	Długość przełożenia dróg bocznych	864 m	727 m	807 m	721 m	721 m
	Długość dróg serwisowych:	11720 m	8922 m	8934 m		
	- zbiorcze	8498 m	6040 m	5038 m	4338 m	4357 m
	- dojazdowe	5554 m	5554 m	5592 m	4721 m	4762 m
	Ilość wiaduktów drogowych:					
	- wiadukty w ciągu obwodnicy	1	1	1	1	1
	- wiadukty nad obwodnicą	1	1	1	1	1
	Roboty ziemne (m3)					
	- wykop	366 936	321 427	402 328	203 266	203 266
	- nasyp	355 326	380 961	418 092	317 403	317 403
	Zajęcia terenu:					
	- grunty rolne	11,3 ha	14,9 ha	17,6 ha	14,8 ha	14,8 ha
	- grunty leśne	29,6 ha	25,2 ha	25,2 ha	21,9 ha	22,4 ha
	Wyburzenia budynków:					
	- mieszkalne	2	2	0	2	2
	- gospodarcze	5	5	0	2	2
	-użyteczności publicznej	1	1	0	1	1
ekologicznym	Obszar Natura 2000	w całości	w całości	w całości	w całości	w całości
	Obszar Puszczy Knyszyńskiej	3396,8 m	3396,8 m	3174,5 m	-	-
	Otulina	4463,2 m	4467,2 m	4697,5 m	w całości	w całości
	Przejście przez tereny leśne	3960,6 m	4405 m	4400 m	3649,8 m	3649,8 m
	Przejścia przez ciek	1 (rz. Bartoszycha)	1 (rz. Bartoszycha)	1 (rz. Bartoszycha)	1 (rz. Bartoszycha)	1 (rz. Bartoszycha)
społecznym	Istniejąca zabudowa mieszkaniowo – siedliskowa w 200 m strefie od drogi	Horodnianka Leś. – 21 m Horodnianka – 112 m	Horodnianka Leś. – 21 m Horodnianka – 112 m	Horodnianka Leś. – 38 m Horodnianka – 42 m	Horodnianka Leś. – 15 m Horodnianka – 90 m	Horodnianka Leś. – 15 m Horodnianka – 90 m



6.5. Wariant omijający obszary Natura 2000

Wariant omijający obszary Natura 2000 - przedstawiony na rysunku nr 0.5 - stanowi propozycję alternatywnego poprowadzenia trasy drogi ekspresowej S-19 z ominięciem terenu Natura 2000 i minimalizacją konfliktu środowiskowego z terenami Puszczy Knyszyńskiej.

Wariant zakłada poprowadzenie nowego przebiegu drogi S-19 jako połączenia projektowanej drogi ekspresowej S-8 w rejonie m. Korycin z projektowaną obwodnicą m. Sokółka (S-19). Nowa trasa S-19 projektowana jest na odcinku długości 28,9 km od nowo projektowanego węzła „Zagórze” na drodze ekspresowej nr S-8 do projektowanego węzła „Kraśniany” na obwodnicy m. Sokółka.

W tym wariantcie przebiegu S-19 projektowane są dodatkowe węzły tj. :

- węzeł „Janów”
- węzeł „Trzcianka”

Zaletą niniejszego rozwiązania jest minimalizacja konfliktów środowiskowych. Przebieg nowej trasy przecina jedynie Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Ostoja Knyszyńska” (kod PLH200006 – STATUS Shadow List 2004), a co za tym idzie - przecina teren leśny na długości 2,5 km.

Wadą niniejszego rozwiązania jest to, że w stanie obecnym droga DK-19 prowadzi obsługę ruchu tranzytowego oraz powiązań lokalnych i podmiejskich m. Białystok z m. Sokółka i m. Czarna Białostocka. Budowa nowej trasy w nowym przebiegu daleko odbiegającym od istniejącego korytarza transportowego nie przyniesie istotnego efektu komunikacyjnego i nie zlikwiduje niekorzystnego oddziaływania istniejącej drogi krajowej na teren Puszczy Knyszyńskiej i terenu Natura 2000, a jednocześnie wprowadzi nowe zagrożenia środowiskowe na teren obecnie tym nie objęty.

6.6. Przejścia dla zwierząt

Na podstawie przeprowadzonych wstępnych analiz oraz prac terenowych wprowadzono również przejścia umożliwiające migrację zwierzyny. Są to:

- przejścia dla dużych ssaków:
 - most na dopływie Sokołdy – km istn. 21+730
 - most na rzece Kamionka – km 26+180
 - most na rzece Sokołda – km 29+246
 - most na rzece Bartoszycha – km istn. 41+018
 - przejście lądowe – km ok. 33+000

Ponadto przewiduje się ciągi migracyjne o charakterze wodnym dla drobnej zwierzyny w miejscu istniejących i projektowanych przepustów.



Dokumentacja fotograficzna



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15 -703 Białystok

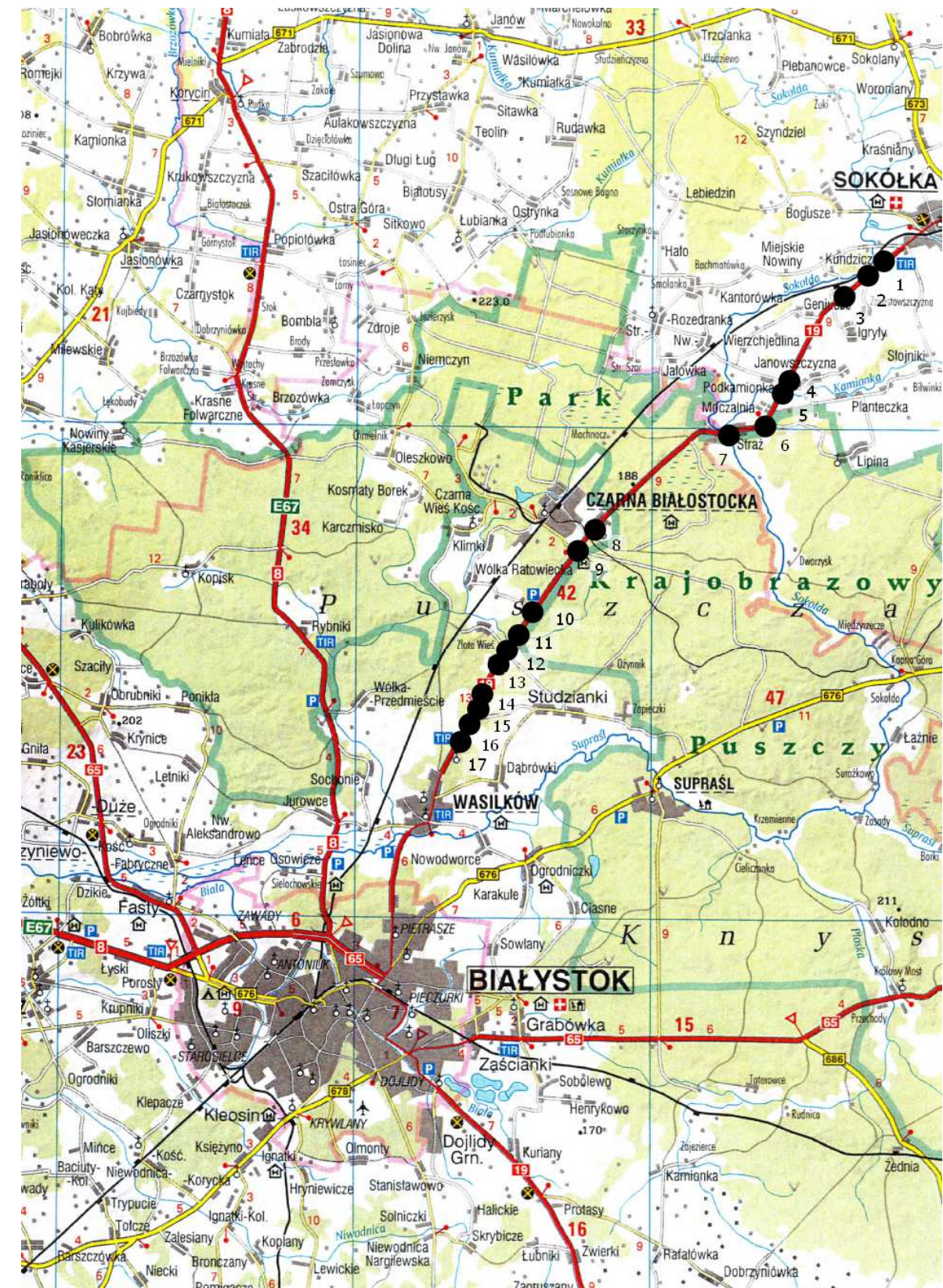
STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

Dokumentacja fotograficzna

● 1-17
lokalizacja miejsc
wykonywania
zdjęć



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15 -703 Białystok

STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa



LOKALIZACJA 1



LOKALIZACJA 1



LOKALIZACJA 2



LOKALIZACJA 3



LOKALIZACJA 3



LOKALIZACJA 4



LOKALIZACJA 4



LOKALIZACJA 4



LOKALIZACJA 5



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15 - 703 Białystok

STUDYUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa



LOKALIZACJA 5



LOKALIZACJA 6



LOKALIZACJA 6



LOKALIZACJA 7



LOKALIZACJA 7



LOKALIZACJA 8



LOKALIZACJA 8



LOKALIZACJA 9



LOKALIZACJA 10



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15 - 703 Białystok

STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa



LOKALIZACJA 10



LOKALIZACJA 11



LOKALIZACJA 11



LOKALIZACJA 11



LOKALIZACJA 12



LOKALIZACJA 12



LOKALIZACJA 13



LOKALIZACJA 13



LOKALIZACJA 14



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15 - 703 Białystok

STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa



LOKALIZACJA 14



LOKALIZACJA 14



LOKALIZACJA 15



LOKALIZACJA 15



LOKALIZACJA 15



LOKALIZACJA 16



LOKALIZACJA 16



LOKALIZACJA 17



LOKALIZACJA 17



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15 - 703 Białystok

STUDYUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

PODSUMOWANIE I WNIOSKI



GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15 -703 Białystok

STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

UWARUNKOWANIA ZWIĄZANE Z PRZEBUDOWĄ ODCINKÓW DK-19 POZA OBEJŚCIAMI.

Przebudowa odcinków Drogi Krajowej nr 19 pomiędzy Obwodnicą Wasilkowa a Obwodnicą Sokółki (poza obejściami miejscowości) przebiegających przez tereny leśne, powinna obejmować pas terenu po południowej jej stronie. W tym pasie znajdują się zadrzewienia i zakrzewienia oddzielone od kompleksu leśnego Puszczy szerokim duktem. W tym przypadku zdecydowanie ograniczono by wycinkę drzewostanu (poza niewielkimi odcinkami, gdzie trzeba będzie wyciąć pojedyncze drzewa), a kompleks leśny pozostałby w całości - nie będzie fragmentaryzowany. Zadrzewienia porastające brzegową strefę lasu w znacznym stopniu uodporniły się na bezpośrednie oddziaływania warunków klimatycznych - bezpośrednie nasłonecznienie, silniejsze oddziaływania wiatru, znaczne dobowe amplitudy temperatur, a przede wszystkim na podwyższone stężenia zanieczyszczeń powietrza. Po zrealizowaniu drogi nie nastąpią zdecydowane zmiany w warunkach wegetacji, co korzystnie wpłynie na zachowanie, stan zdrowotny i produkcję masy drzewnej tego drzewostanu. Inna sytuacja występuje na odcinku drogi pomiędzy miejscem włączenia planowanej obwodnicy wsi Straż a obwodnicą wsi Czarna Białostocka. Odcinek ten przebiega bezpośrednio wzdłuż granicy rezerwatu przyrody „Taboły”. Jest to rezerwat leśno-torfowiskowy częściowy, którego celem jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych fragmentu Puszczy Knyszyńskiej odznaczającego się występowaniem coraz radszych elementów środowiska przyrodniczego w postaci boru mechowiskowego oraz boru świerkowo torfowcowego. Rezerwat położony jest na płaskim terenie wypełnionym torfem o miąższości 200 cm. Te głębokie torfowiska topogeniczne w istotny sposób stabilizują stosunki wodne i zwiększają retencję wody na znacznym obszarze. Obszar rezerwatu charakteryzuje się wysokim stopniem naturalności oraz wysokimi walorami florystycznymi. Dominują tu stare 120 - 150 – letnie drzewostany z przewagą świerka i sosny oraz domieszką brzozy omszonej. Występuje tu szereg roślin chronionych, a swą ostoję mają: bocian czarny, żuraw i łoś.

Proponowana rozbudowa drogi może mieć miejsce jedynie w kierunku północnym, ze względu na wymienione powyżej uwarunkowania kompleksowej ochrony przede wszystkim rezerwatu „Taboły”. Jednocześnie wymagać będzie szczegółowych badań terenowych, które określą warunki realizacji na tym odcinku przejścia dla zwierzyny nad drogą.

Na pozostałych odcinkach, poza lasami Puszczy Knyszyńskiej rozbudowa drogi powinna być prowadzona w taki sposób, aby maksymalnie ograniczyć przeznaczenie gruntów leśnych na cele nieleśne.

WNIOSKI WYNIKAJĄCE Z ANALIZY GEOLOGICZNO – HYDROGEOLOGICZNEJ ORAZ KOLIZJI Z ISTNIEJĄCYM UKŁADEM HYDROGRAFICZNYM W ZLEWNI RZEKI SUPRAŚLI.

- Niezależnie od wyboru wariantu przebiegu projektowanych obejść drogowych na trasie planowanej przebudowy omawianego fragmentu DK-19 do parametrów drogi klasy „S” – droga ta nie stanowi zagrożenia dla użytkowej warstwy wodonośnej, ujmowanej na cele pitne i bytowo – gospodarcze na trasie Sokółka – Wasilków.
- Przebieg tej drogi nie koliduje z ujęciami wód podziemnych.
- Zarówno w stanie istniejącym jak też po przebudowie, droga ta może nieść pewne zagrożenia dla przypowierzchniowej warstwy wodonośnej, która nie posiada izolacji od wpływów zewnętrznych. W tej sytuacji należy odpowiednio rozwiązać system odwodnienia tej drogi po jej rozbudowie celem wyeliminowania niekontrolowanego spływu zanieczyszczeń ropopochodnych, jakie mogą się pojawić w wodach opadowych.
- Niezależnie od wyboru wariantu, zajdzie konieczność wykonania odpowiedniej ilości mostów i przepustów drogowych w miejscach kolizyjnych z istniejącą siecią hydrograficzną w zlewni rzeki Supraśli i jej dopływu – rzeki Sokołowi. Przy odpowiednich zabezpieczeniach przekroczeń istniejących cieków powierzchniowych i wyposażeniu zorganizowanego spływu wód opadowych w urządzenia podczyszczające na niektórych odcinkach trasy, nie będzie zagrożenia dla stanu czystości wód powierzchniowych w tym rejonie.

WNIOSKI WYNIKAJĄCE Z ANALIZY STANU KLIMATU AKUSTYCZNEGO I POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO.

- Przeprowadzone pomiary hałasu drogowego w otoczeniu DK-19 wskazują na przekroczenie poziomów dopuszczalnego hałasu od kilku do kilkunastu decybeli na granicy istniejącej zabudowy mieszkaniowej w zależności od usytuowania budynków w stosunku do istniejącej trasy.
- Projektowane obejście drogowe osiedla Buksztel oraz miejscowości Straż i Geniusze wpłyną korzystnie na zmniejszenie emisji hałasu drogowego do środowiska w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. Po wyborze ostatecznego wariantu projektowanej rozbudowy i przebudowy omawianego fragmentu DK-19 można będzie ustalić celowość względnie konieczność wykonania odpowiednich zabezpieczeń przeciwakustycznych.



- Wykonane w pkt.4 obliczenia stanu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego wskazują na występowanie przekroczeń dopuszczalnych stężeń chwilowych NO₂ (S_{xy}+R) w pasie drogowym o szerokości 12 do 15 m od osi symetrii drogi. Wykonanie przewidywanych obejść drogowych w stosunku do istniejących form skoncentrowanej zabudowy mieszkaniowej jest uzasadnione. Nowe formy zainwestowania o charakterze zabudowy mieszkaniowej powinny być lokalizowane w odległości 30 m od pasa drogowego.

Podsumowanie i wnioski końcowe.

Celem niniejszego opracowania jest ocena wszystkich możliwych wariantów lokalizacyjnych planowanego przedsięwzięcia tj. przebudowy odcinka drogi krajowej nr 19 od obwodnicy Sokółki do obwodnicy Wasilkowa do parametrów drogi ekspresowej. Jest to część dokumentacji projektowej przygotowywana w celu wybrania wariantów do dalszych prac projektowych. Proponując poszczególne warianty miano na uwadze bezpieczeństwo uczestników ruchu, dobro mieszkańców terenów przyległych przy jak najmniejszej ingerencji w tereny objęte ochroną na podstawie przepisów o ochronie przyrody i ochronie zabytków.

Jedynie pierwsze 5 km drogi krajowej nr 19 od obwodnicy Sokółki przecina obszary typowo rolnicze, nie objęte ochroną. Pozostały odcinek przebiega przez tereny chronione przyrodniczo, bądź bezpośrednio do nich przylegające. Tereny te to: Park Krajobrazowy Puszczy Knyszyńskiej, Natura 2000, Rezerwat Taboły.

Podjęto próbę opracowania najwłaściwszego przebiegu trasy poprzez opracowanie kilku wariantów jej zmiany w newralgicznych obecnie punktach. Takie podejście sprowadza się do jak najmniejszej ingerencji w środowisko przyrodnicze, unikając tworzenia nowych korytarzy komunikacyjnych. Zmiany trasy dotyczą obejścia miejscowości Geniusze, Straż i osiedla Buksztel miasta Czarna Białostocka.

Na **odcinku I**, z uwagi na parametry łuku na istniejącej trasie Dk. 19, wszystkie warianty poprowadzono po stronie wschodniej miejscowości Geniusze. Różnią się pomiędzy sobą odległością od istniejącej zabudowy oraz stopniem wykorzystania istniejącej jezdni DK 19. Wariant 1 przebiega najbliżej istniejącej drogi, a co za tym idzie, najwęższa jest strefa oddziaływania inwestycji.

Wariant 2 odsuwa się od istniejącej zabudowy mieszkaniowo - siedliskowej osad Maślanka i Geniusze. Wariant 3 z wykorzystaniem istniejącej drogi jako serwisowej dla obsługi ruchu lokalnego na odcinku od obejścia m. Geniusze do obejścia m. Straż jest uzasadniony z uwagi na to że parametry

geometryczne niwelety istniejącej drogi krajowej na tym odcinku nie spełniają wymagań jak dla klasy S. Podobnie wariant 4A - zakłada częściowe wykorzystanie istn. jezdni DK 19 jako drogi dla ruchu lokalnego. Z uwagi jednak na wąskie przejście między zabudową wsi Podkamionka i Podjanowszczyzna wariant ten wchodzi w ślad istniejącej jezdni na odcinku tego przejścia. Wariant 4B w odróżnieniu do 4A zakłada z kolei odgięcie trasy drogi ekspresowej na wysokości w/w przejścia i obejście zabudowań położonych blisko istn. drogi po stronie wschodniej. Wariant 5 i 5A na wysokości wsi Geniusze najbardziej jest wysunięty na wschód z uwagi na zinwentaryzowane w terenie zabudowania klubu jeździeckiego (zabudowy tej nie uwzględniają posiadane mapy i ortofotomapy). Poza obejściem Geniuszy, aż do zabudowań wsi Podkamionka, wariant ten zakłada wykorzystanie istniejącej jezdni dla ruchu lokalnego i budowę drogi ekspresowej po stronie zachodniej. Spowoduje to wyburzenia kilku budynków we wsi Podkamionka, ale jak stwierdzono podczas inwentaryzacji w terenie są to stare i zniszczone zabudowania dawnego gospodarstwa rolnego. Pozwoli to natomiast na wykorzystanie jezdni istn. DK19 dla ruchu lokalnego oraz na uniknięcie wyburzenia zabudowań gospodarstwa leżącego po stronie wschodniej drogi.

Analiza tras poszczególnych wariantów drogi S-19 na odcinku I wskazuje, że jeżeli chodzi o samo obejście m. Geniusze, to z uwagi na potencjalny konflikt społeczny (klub jeździecki), trasa wariantów 1, 3, 4A, 4B (na tym odcinku warianty te przebiegają tym samym śladem) jest bardzo niekorzystna – spowoduje praktycznie konieczność likwidacji klubu jeździeckiego. Natomiast na pozostałym odcinku - od końca obejścia Geniuszy do końca odcinka I – niekorzystne są warianty 1 i 2 - zakładały one rozbudowę ist. drogi. Jednak z uwagi na nienormatywne parametry geometryczne niwelety nie będzie możliwe pełne wykorzystanie jezdni istn. DK 19 (wykorzystanie tylko pasa drogowego).

Na **odcinku II** zdecydowanie **powinien zostać odrzucony wariant 2 jako najbardziej niekorzystny (obejście m. Straż po stronie południowej)**. W całości przebiega przez teren Parku Krajobrazowego Puszczy Knyszyńskiej i przyczyniłby się do znacznej fragmentaryzacji rozległego kompleksu leśnego, w tym także w sąsiedztwie rezerwatu przyrody „Taboły”.

Podczas realizacji tego wariantu wystąpiłyby zmiany stosunków wód gruntowych, zagrażające cennym, chronionym zbiorowiskom roślinnym z terenu rezerwatu. Zmiany te mogłyby spowodować nieodwracalne zmiany i przekształcenia w środowisku. Jedyną zaletą tego wariantu jest konieczność budowy tylko 1 obiektu mostowego (na rz. Sokołda), w odróżnieniu od pozostałych wariantów, gdzie konieczny jest jeszcze jeden most (na rz. Kamionka).

Zdecydowanie korzystniejszy z punktu widzenia środowiska jest wariant 1, który w znacznej części przebiega poza obszarem Parku Krajobrazowego „Puszcza Knyszyńska”, ponadto przebiega on



skrajem kompleksu leśnego, odcinając niewielkie powierzchnie leśne. Jednak ominięcie Puszczy Knyszyńskiej w rejonie wsi Stara Moczalnia spowoduje konieczność wyburzeń w tej miejscowości oraz zajęcie stanowiska archeologicznego. Takie same konsekwencje będzie miał wariant 1B, który różni się od wariantu 1 tym, że na odcinku od km 30+000 (przejście przez Puszcę Knyszyńską) druga jezdnia będzie dobudowywana po stronie północno – zachodniej w celu zachowania granic Rezerwatu Taboły.

Wariant 1A jest modyfikacją wariantu 1, powstałą przez odsunięcie korytarza drogi od zwartej zabudowy wsi Stara Moczalnia. Ma to konsekwencje w postaci prowadzenia drogi przez tereny leśne Puszczy Knyszyńskiej.

Wariant 3 jest kontynuacją wariantu 3 z odcinka I, który przecina zabudowania miejscowości Podjanowszczyzna.

W wariantach 4A, 4B i 5 uwzględniono ominięcie granic Rezerwatu Taboły, które wprowadzono w wariant 1B, a także wprowadzono korektę trasy uwzględniającą ominięcie zabudowy wsi Stara Moczalnia kosztem nieznacznego wejścia w tereny leśne Puszczy Knyszyńskiej (warianty pośrednie między wariantami 1 i 1A). Różnią się pomiędzy sobą odcinkiem początkowym (kontynuacja wariantów z odcinka I). Te trzy warianty jako najbardziej optymalne sugeruje się przyjąć do dalszych analiz.

Na **odcinku III** zaproponowano cztery warianty obejścia m. Czarna Białostocka. Trzy z nich (wariant 1, wariant 2 oraz warianty 1B, 4A, 4B – identyczne pod względem przebiegu drogi S-19) po stronie zachodniej i jeden (wariant 3) po stronie wschodniej miejscowości. Na tym obszarze obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Wariant 3 – wschodni - przecina większe obszary cenniejszych zasobów leśnych, wymagać będzie przeznaczenia na cele nieleśne przeszło 14 ha lasów Puszczy Knyszyńskiej (warianty zachodnie – ok. 7 ha). Jego realizacja spowodowałaby znaczną fragmentaryzację kompleksu leśnego Puszczy Knyszyńskiej, odcinając znaczne powierzchnie leśne. Jest on niezgodny z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Jego zaletą jest to, że nie odcina osiedla Buksztel od miasta Czarna Białostocka, a jedynie część istniejącej zabudowy osiedla. Jednak przechodzi przez tereny na których rozwija się intensywnie budownictwo mieszkaniowe. Biorąc pod uwagę wszystkie aspekty, należy go uznać za zdecydowanie najmniej korzystny. **Powinien zostać odrzucony w dalszych pracach projektowych.**

W wariant 1 zaprojektowano kształt węzła „Buksztel” zgodny z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, ale wymusiło to konieczność nieznaczącej modyfikacji korytarza drogi w stosunku do planu, aby uzyskać odpowiednie pochylenia niwelety łącznic. Wadą tego

rozwiązania mogą być trudności w rozpoznawalności geometrii węzła przez kierowców korzystających z niego sporadycznie oraz niewielka odległość pomiędzy skrzyżowaniami na drodze podrzędnej.

Z drugiej strony węzeł posiada optymalną lokalizację pomiędzy miastem, osiedlem oraz przy linii kolejowej.

W wariant 2 trasę poprowadzono zgodnie z korytarzem przyjętym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, zmieniono jednak lokalizację i kształt węzła. Zaproponowano klasyczny węzeł typu półkoniczyna, dający możliwość etapowania do rozwiązania docelowego oraz łatwo rozpoznawalny przez kierowców.

Warianty omijające miejscowość po stronie zachodniej z punktu widzenia ochrony środowiska można uznać za jednakowo oddziałujące na otoczenie.

Jednak w wyniku wstępnej analizy środowiskowej do kolejnych wariantów (1B, 4A, 4B) wprowadzono korektę trasy na odcinku 34+000 – 35+000, tj. odsunięcie drogi o ok. 150 m na północ, z uwagi na występujące w lokalnym obniżeniu na wysokości km 35+000 siedliska priorytetowe z Załącznika I DS. **Dlatego też te warianty będą najbardziej optymalne do dalszych prac projektowych.**

Warianty te różnią się między sobą jedynie układem dróg lokalnych. W wariant 1 B – zakłada budowę dróg zbiorczych na całym odcinku natomiast warianty 4A i 4B zakładają (analogicznie jak na wcześniejszych odcinkach) wprowadzenie ruchu lokalnego na drogę ekspresową. Wariant 4 A – zakłada to wprowadzenie na odcinku węzeł Straż – węzeł Buksztel (dalej wprowadzenie ruchu lokalnego w ciąg dróg powiatowych), natomiast wariant 4B zakłada wprowadzenie ruchu lokalnego na drogę ekspresową na odcinku węzeł Straż – węzeł Horodnianska.

Na **odcinku IV** wszystkie warianty są bardzo zbliżone. Różnią się między sobą jedynie stopniem wykorzystania istn. jezdni. Jako nieekonomiczny można uznać wariant 1, który sytuacyjnie zakłada maksymalne wykorzystanie istn. jezdni drogi S-19. Z uwagi jednak na profil podłużny wykorzystanie jej jako jednej z jezdni drogi S-19 będzie niemożliwe. Wariant 4 jest wariantem uwzględniającym brak dróg zbiorczych na odcinku przejścia przez Puszcę Knyszyńską tj. od km 37+600 (od końca odcinka III) - do km 41+200.



Ponieważ przedmiotowy odcinek trasy S-19 przebiega przez tereny bardzo bogate ekologicznie (Natura 2000, Puszcza Knyszyńska, Rezerwat Taboły) można się spodziewać trudności z poszerzaniem pasa drogowego i zajęciami terenów chronionych. W związku z tym może okazać się konieczne uwzględnienie w dalszych pracach projektowych wariantów zakładających wprowadzenie ruchu lokalnego i komunikacji autobusowej na drogę ekspresową poprzez węzły w Straży i w Czarnej Białostockiej lub w Horodniance. Rozwiązanie to pozwoli na niewykonywanie dróg zbiorczych serwisowych na długości przejścia przez obszary Puszczy Knyszyńskiej.



Charakterystyka przebiegu wariantów – odcinek I																
Kryterium	Wariant 0		Wariant 1		Wariant 2		Wariant 3		Wariant 4A		Wariant 4B		Wariant 5		Wariant 5A	
	długość [km]	%	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%
Długość odcinka	5098,7 m		5057,7 m		5064,2 m		5055,4 m		5056,0 m		5068,9 m		5073,6 m		5073,6 m	
Odcinki w granicach gmin: Sokółka	5098,7 m	100%	5057,7 m	100%	5064,2 m	100%	5055,4 m	100%	5056,0 m	100%	5068,9 m	100%	5073,6 m	100%	5073,6 m	100%
Odcinek przez tereny zabudowane	1560 m	15 %	787 m	16%	641 m	13%	786 m	15%	786 m	16%	750 m	15%	564 m	11%	564 m	11%
Odcinek przez tereny rolne	4090 m	80%	3994 m	79%	4158 m	82%	3977 m	79%	3996 m	79%	3903 m	77%	4410 m	87%	4410 m	87%
Odcinek przez tereny leśne	229 m	5%	277 m	5%	265 m	5%	292 m	6%	274 m	5%	416 m	8%	100 m	2%	100 m	2%
Odcinek przez tereny chronione: Natura 2000	362 m	7%	372 m	7%	372 m	7%	375 m	7%	372 m	7%	362 m	7%	340 m	7%	340 m	7%
Otulina Puszczy Knyszyńskiej	121 m	2%	121 m	2%	121 m	2%	124 m	2%	121 m	2%	110 m	2%	122 m	2%	122 m	2%

W tabelach podano długości odcinków drogi , przechodzącej przez tereny w pasie oddziaływania (po 200 m od osi)

Charakterystyka przebiegu wariantów – odcinek II										
Kryterium	Wariant 0		Wariant 1		Wariant 1A		Wariant 1B		Wariant 2	
	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%
Długość odcinka	7218,5 m		7054,8 m		7166,3 m		7058,4 m		7225,7 m	
Odcinki w granicach gmin:										
Sokółka	4074,0 m	56%	3428,3 m	49%	3540,4 m	49%	3387,8 m	48%	3994,1 m	55%
Czarna Białostocka	3144,5 m	44%	3626,5 m	51%	3625,9 m	51%	3670,6 m	52%	3231,6 m	45%
Odcinek przez tereny zabudowane	638 m	9%	459 m	7%	515 m	7%	461 m	7%	198 m	3%
Odcinek przez tereny rolne	2224 m	31%	2833 m	40%	2551 m	36%	2835 m	40%	2199 m	30%
Odcinek przez tereny leśne	4356,5 m	60%	3763 m	53%	4100 m	57%	3762 m	53%	4829 m	67%
Odcinek przez tereny chronione:										
Natura 2000	7218,5 m	100%	7054,8 m	100%	7166,3 m	100%	7058,4 m	100%	7225,7 m	100%
Puszcza Knyszyńska	6575,0 m	91%	4876,2 m	69%	5448,1 m	76%	4881,6 m	69%	6591,6 m	91%
Otulina Puszczy Knyszyńskiej	643,5 m	9%	2178,6 m	31%	1718,2 m	24%	2176,8 m	31%	634,1 m	9%
Rezerwat Taboły	1261,9 m	17%	1298,0 m	18%	1298,0 m	18%	1226,0 m	17%	1298,0 m	18%



Charakterystyka przebiegu wariantów – odcinek II c.d.

Kryterium	Wariant 3		Wariant 4A		Wariant 4B		Wariant 5	
	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%
Długość odcinka	7100,7 m		7128,5 m		7132,9 m		7122,9 m	
Odcinki w granicach gmin: Sokółka	3473,9 m	49%	3458,1 m	49%	3462,4 m	49%	3452,4 m	48%
Czarna Białostocka	3626,8 m	51%	3670,4 m	51%	3670,5 m	51%	3670,5 m	52%
Odcinek przez tereny zabudowane	452 m	6%	446 m	6%	447 m	6%	445 m	6%
Odcinek przez tereny rolne	2725 m	39%	2620,5 m	37%	2626 m	37%	2621 m	37%
Odcinek przez tereny leśne	3924 m	55%	4062 m	57%	4060 m	57%	4057 m	57%
Odcinek przez tereny chronione: Natura 2000	7100,7 m	100%	7128,5 m	100%	7132,9 m	100%	7122,9 m	100%
Puszcza Knyszyńska	5282,8 m	74%	5380,0 m	75%	5453,0 m	76%	5364,8 m	75%
Otulina Puszczy Knyszyńskiej	1817,9 m	26%	1748,5 m	25%	1679,9 m	24%	1758,1 m	25%
Rezerwat Taboły	1298,0 m	18%	1226,0 m	17%	1226,0 m	17%	1226,0 m	17%



Charakterystyka przebiegu wariantów – odcinek III

Kryterium	Wariant 0		Wariant 1		Wariant 1B		Wariant 2		Wariant 3		Wariant 4A		Wariant 4B	
	długość [km]	%	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%
Długość odcinka	4073,2 m		4245 m		4301 m		4218,5 m		4166,7 m		4298,5 m		4298,5 m	
Odcinki w granicach gmin: Czarna Białostocka	4073,2 m	100%	4245 m	100%	4301 m	100%	4218,5 m	100%	4166,7 m	100%	4298,5 m	100%	4298,5 m	100%
Odcinek przez tereny zabudowane	1047,8 m	26%	97 m	2%	32 m	1%	385 m	9%	346 m	8%	31,5 m	1%	31,5 m	1%
Odcinek przez tereny rolne	-	-	600 m	14%	537 m	12%	448 m	11%	408 m	10%	537,5 m	12%	537,5 m	12%
Odcinek przez tereny leśne	3025,4 m	74%	3548 m	84%	3732 m	87%	3385,5 m	80%	3412,7 m	82%	3729,5 m	87%	3729,5 m	87%
Odcinek przez tereny chronione: Natura 2000	4073,2 m	100%	4245 m	100%	4301 m	100%	4218,5 m	100%	4166,7 m	100%	4298,5 m	100%	4298,5 m	100%
Puszcza Knyszyńska	3136,2 m	77%	3024 m	71%	3073 m	71%	3084,5 m	73%	4166,7 m	100%	3071 m	71%	3071 m	71%
Otulina Puszczy Knyszyńskiej	937 m	23%	1221 m	29%	1228 m	29%	1134 m	27%			1227,5 m	29%	1227,5 m	29%

Charakterystyka przebiegu wariantów – odcinek IV

Kryterium	Wariant 0		Wariant 1		Wariant 2		Wariant 3		Wariant 4A		Wariant 4B	
	długość [km]	%	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%	długość [m]	%
Długość odcinka	7861 m		7859,7 m		7864,5 m		7872,5 m		7861,4 m		7861,4 m	
Odcinki w granicach gmin: Czarna Białostocka	3427 m	44%	3415 m	43%	3415 m	43%	3475 m	44%	3429 m	44%	3429 m	44%
Wasilków	4434 m	56%	4444,7 m	57%	4449,5	57%	4397,5 m	56%	4432,4 m	56%	4432,4 m	56%
Odcinek przez tereny zabudowane	70 m	1%	69 m	1%	69 m	1%	68 m	1%	71 m	1%	71 m	1%
Odcinek przez tereny rolne	2209 m	28%	2235 m	28%	2213 m	28%	2215,5 m	28%	2235 m	28%	2235 m	28%
Odcinek przez tereny leśne	5582 m	71%	5555,4 m	71%	5582,5 m	71%	5588,9 m	71%	5555,4 m	71%	5555,4 m	71%
Odcinek przez tereny chronione: Natura 2000	7861 m	100%	7859,7 m	100%	7864,5 m	100%	7872,5 m	100%	7861,4 m	100%	7861,4 m	100%
Puszcza Knyszyńska	3402,3 m	43%	3402,3 m	43%	3402,3 m	43%	3400,8 m	43%	3402,3 m	43%	3402,3 m	43%
Otulina Puszczy Knyszyńskiej	4458,7 m	57%	4457,4 m	57%	4462,2 m	57%	4471,7 m	57%	4459,1 m	57%	4459,1 m	57%





GDDKiA
Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2
15 -703 Białystok

STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNO – ŚRODOWISKOWE
Rozbudowa drogi krajowej nr 19 do parametrów drogi klasy S
na odcinku od Obwodnicy Sokółki (km 21+179) do Obwodnicy Wasilkowa (km 44+830)



Scott Wilson
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa