

CZEŚĆ 1 - OGÓLNA

1.1. Wprowadzenie

1.1.1. Przedmiot opracowania

1. „Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe docelowego układu dróg krajowych w węźle drogowym Łomża.
2. „Materiały do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach budowy obwodnicy Łomży w ciągu drogi krajowej nr 61 na parametrach drogi ekspresowej”.

1.1.2. Formalna podstawa opracowania

Opracowanie wykonane zostało na podstawie umowy nr 30/DP/2004 z dnia 18 października 2004 roku zawartej między Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku a Biurem Projektowo-Badawczym Dróg i Mostów TRANSPROJEKT-WARSZAWA Spółka z o.o. z siedzibą w Warszawie.

Jest ono II etapem opracowania STEŚ docelowego układu dróg krajowych w węźle drogowym Łomża, którego I etap ujęty został w ramach umowy nr 30/DP/2004 z dnia 18 października 2004 r. i akceptowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku w dniu 17 maja 2006 r. pismem nr GDDKiA/BPI-3/Rm/Dk/4117/747/06 oraz na podstawie pisma GDDKiA/BPJ-3/Km/Dk/4117/1307/08 i Umowy nr 17/U/2008 zawartej 30.05.2008 r. pomiędzy Skarbem Państwa – Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku ul. Zwycięstwa 2 a Biurem Projektowo – Badawczym Dróg i Mostów TRANSPROJEKT-WARSZAWA Sp. z o.o. ul. Koniczynowa 11 w Warszawie na wykonanie dodatkowych prac w ramach Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowego obwodnicy Łomży.

1.1.3. Wykaz materiałów wyjściowych i archiwalnych

W opracowaniu korzystano z następujących materiałów:

- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Wytycznych Projektowania Dróg z 1995 r. (WPD-1, WPD-2, WPD-3).
- Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Łomża i Piątница.
- Ustawa z dnia 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. nr 62 z 2001 r., poz. 627).

- Ustawa z dnia 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. nr 80 z 2003 r. poz. 717).
- Zarządzenie nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 8 listopada 2005 r. w sprawie stadiów i składu dokumentacji projektowej dla dróg i mostów.
- „Studium obejścia drogowego Łomży” wykonanego w 2004 r. przez Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego w Białymstoku.
- Wyciąg z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podlaskiego.
- Wyciąg z Planu Ochrony Łomżyńskiego Parku Krajobrazowego Doliny Narwi.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Piątница.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Łomża.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Zambrów.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Łomża.

1.2. Opis zadania inwestycyjnego

1.2.1. Lokalizacja i program zadania inwestycyjnego

Zakresem badań objęto teren położony między Kisielnicą, Łomżą i Zambrowem w granicach gmin Piątnica, Łomża i Zambrów. Całość badanego terenu mieści się w granicach województwa podlaskiego.

Celem opracowania I-go etapu „STES” było ustalenie wstępnych wariantów przebiegu dróg krajowych w rejonie węzła drogowego Łomża. Warianty te, wraz z analizą środowiskową, oraz opiniami władz samorządowych przedstawione zostały do rozpatrzenia przez GDDKiA, gdzie zatwierdzone zostały warianty do bardziej szczegółowej analizy, w II-gim etapie „STES”.

W analizie rozpatrzono drogę krajową nr 61 na odcinku od km 146+180 do km 167+530, w tym przejście przez Łomżę długości ok. 6,5 km oraz drogę krajową nr 63 od km 139+570 do km 154+340 z odcinkiem przejścia przez Łomżę długości 3,8 km. Długość odcinka drogi nr 61 według istniejącej trasy wynosi 21,350 km. Ponadto w zakresie badań ujęto drogę nr 64. Początek tej drogi znajduje się w km 0+000 na skrzyżowaniu z drogą nr 61 w Piątnicy. Koniec badanego odcinka przyjęto w km 3+300.

W zależności od wyboru wariantu trasy obwodnicy Łomży w ciągu drogi krajowej nr 61 niezbędna będzie realizacja dodatkowej budowy odcinków dróg krajowych nr 63 i 64:

W „Studium” rozpatrzono cztery możliwości omięcia drogami krajowymi Łomży, tj. jeden wariant wschodni obwodnicy i trzy warianty zachodnie. Wszystkie te warianty położone są na terenie gmin Piątnica i Łomża, a na krótkich odcinkach leżą w granicach administracyjnych Łomży. W przypadku przyjęcia do realizacji wariantu zachodniego obwodnicy Łomży, konieczna będzie budowa południowej obwodnicy Łomży w ciągu drogi krajowej nr 63, położonej między obecną drogą krajową nr 61 i obecną drogą krajową nr 63. Także wystąpi konieczność połączenia drogi krajowej nr 64 z trasą zachodniej obwodnicy, przez budowę nowego odcinka tej drogi omijającego zabudowę wsi Piątnica i Czarnocin. Wprawdzie przez wieś Czarnocin biegnie droga powiatowa nr 1904B, lecz na całej długości ok. 2,0 km jest obustronnie zabudowana budynkami mieszkalnymi, a sama droga ma niewielką szerokość i nie może zostać przystosowana do parametrów drogi klasy GP.

Zachodnia obwodnica Łomży

Przebieg zachodniej obwodnicy Łomży nie był uwzględniony w „Studium uwarunkowań...” obu gmin Piątnicy i Łomży z tego też względu opracowano trzy warianty przebiegu obwodnicy zachodniej.

Warianty zachodniej obwodnicy Łomży położone są na terenie gminy Piątnica i Łomża na obszarach użytków rolnych i nie kolidują z ośrodkami osadniczymi lub przemysłowymi.

Obwodnica zachodnia – wariant I

- projektowana obwodnica Łomży na parametrach drogi ekspresowej w ciągu drogi krajowej nr 61 po zachodniej stronie miasta o długości ok. 19,364 km,
- projektowana droga krajowa nr 63 na parametry drogi GP na obwodnicy Kisielnicy o długości 3,120 km oraz na obwodnicy Łomży, po południowej stronie miasta, o długości ok. 16,538 km (od węzła „Łomża I” do istniejącej drogi krajowej nr 63),
- projektowana droga krajowa nr 64 na parametry drogi GP o długości ok. 6,800 km zlokalizowana po północnej stronie miasta

Obwodnica zachodnia – wariant II

- projektowana obwodnica Łomży na parametrach drogi ekspresowej w ciągu drogi krajowej nr 61 po zachodniej stronie miasta o długości ok. 19,373 km,
- projektowana droga krajowa nr 63 na parametry drogi GP na obwodnicy Kisielnicy o długości 3,120 km oraz na obwodnicy Łomży, po zachodniej stronie miasta, o długości ok. 19,318 km (od węzła „Jednaczewo” do istniejącej drogi krajowej nr 63),
- projektowana droga krajowa nr 64 na parametry drogi GP o długości ok. 6,800 km zlokalizowana po północnej stronie miasta.

Obwodnica zachodnia – wariant III

- projektowana obwodnica Łomży wg wariantu III na parametrach drogi ekspresowej w ciągu drogi krajowej nr 61 po zachodniej stronie miasta o długości ok. 15,892 km po nowym terenie oraz 5,450 km przebiegająca po trasie istniejącej drogi krajowej nr 61 Ostrołęka – Łomża na odcinku Sierzputy – węzeł „Łomża III”,
- projektowana droga krajowa nr 63 na parametry drogi GP na obwodnicy Kisielnicy o długości 3,120 km oraz na zachodnio-południowej obwodnicy Łomży w ciągu drogi nr 63 o długości ok. 14,799 km (od węzła „Łomża III” do istniejącej drogi krajowej nr 63),
- projektowana droga krajowa nr 64 na parametry drogi GP o długości ok. 6,800 km zlokalizowana po północnej stronie miasta.

Projektowana trasa między Kisielnicą i Łomżą, z uwagi na wysokie parametry techniczne drogi ekspresowej ma ograniczoną dostępność, a wjazdy i zjazdy odbywać się mogą tylko w bezkolizyjnych węzłach drogowych.

Przewidziano tu następujące węzły drogowe wspólne we wszystkich wariantach obwodnicy zachodniej:

- Węzeł „Kisielnica” w Kisielnicy. Umożliwia zjazd w kierunku Pisu przez obecną drogę nr 63 oraz w kierunku Łomży przez Marianowo i Piątnicę obecną drogą nr 61.
- Węzeł „Michałowo” umożliwia zjazd na projektowane przełożenie drogi nr 64 pozwalające na powiązanie obwodnicy z Łomżą przez Marianowo i dalej drogą nr 61 przez Piątnicę.
- Węzeł „Łomża” zlokalizowany na skrzyżowaniu z obecną drogą nr 61 w rejonie Sierzput w wariantcie I oraz w rejonie Łomżycy w wariantcie II i III, pozwala on na powiązanie z układem komunikacyjnym Łomży ulicą Wojska Polskiego oraz w kierunku Ostrołki obecną drogą krajową nr 61.
- Węzeł „Konarzyce” pozwala na powiązanie Łomży Al. Legionów i drogą wojewódzką nr 677 do Ostrowi Mazowieckiej drogą krajową nr 8 z Warszawą.

Wschodnia obwodnica Łomży

- W „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego” zarówno gminy Piątnica jak i Łomża ustalony został przebieg trasy obwodnicy Łomży. W „Studium” obwodnica położona jest na wschód od miasta przekraczając dolinę rzeki Narwi na terenie Łomżyńskiego Parku Krajobrazowego Doliny Narwi. Park Krajobrazowy jest jednocześnie zaliczony do terenów „Natura 2000”.
- Przebieg projektowanej wschodniej obwodnicy Łomży w miejscu, gdzie przekracza ona dolinę Narwi jest zgodny w wymienionych na wstępie „Studium Uwarunkowań Zagospodarowania Przestrzennego” gminy Piątnica i Łomża. Natomiast na północ od doliny Narwi jej przebieg nie jest już zgodny z przewidzianym w „Studium Uwarunkowań” przebiegiem obwodnicy na terenie gminy Piątnica. Różnica polega na skierowaniu jej bardziej w kierunku północno-wschodnim, z obejściem od zachodu Kisielnicy i z włączeniem się do obecnej drogi w rejonie wsi Sypniewo. Na terenie gminy Łomża projektowana trasa wschodniej obwodnicy łączy się z drogą wojewódzką nr 677 prowadzącą do Ostrowi Mazowieckiej, jak przewiduje to „Studium Uwarunkowań” i przebiega dalej do istniejącej drogi krajowej nr 61.
- Odcinek wschodniej obwodnicy Łomży, na terenie gminy Piątnica i gminy Łomża położony jest na terenach rolniczych i nie koliduje z ośrodkami osadniczymi lub przemysłowymi.

Obwodnica wschodnia – wariant IV

- projektowana obwodnica Łomży na parametrach drogi ekspresowej w ciągu drogi krajowej nr 61 po wschodniej stronie miasta o długości ok. 33,240 km,
- projektowana droga krajowa nr 63 na parametry drogi GP na obwodnicy Kisielnicy (ok. 2,373 km) oraz na obwodnicy Podgórze po południowej stronie miasta, o długości ok. 4,846 (od węzła „Giełczyn” do istniejącej drogi krajowej nr 63).
- Droga krajowa nr 64 na parametry drogi GP w wariantcie IV nie wymaga budowy nowych odcinków dróg.

Cała trasa, projektowana na parametrach drogi ekspresowej ma ograniczoną dostępność. Przewidziano tu następujące węzły drogowe, w których będzie możliwy zjazd i wjazd na trasę:

- Węzeł „Kisielnica” w Kisielnicy. Zjazd na obecną drogę krajową nr 61 w kierunku Łomży przez Marianowo i Piątnicę oraz zjazd na obecną drogę nr 63 w kierunku Pisu.
- Węzeł „Piątnica” w Piątnicy. Zjazd na obecną drogę krajową nr 64 w kierunku Łomży przez Piątnicę.
- Węzeł „Łomża” pozwalający na powiązanie obwodnicy z układem komunikacyjnym Łomży przez obecną drogę krajową nr 63 i ulicę wlotową do miasta „Szosa Zambrowską”.
- Węzeł „Giełczyn” pozwalający na powiązanie obwodnicy z układem komunikacyjnym Łomży przez obecną drogę krajową nr 63 z Zambrowem. Przewidziano, że węzeł ten pozwoli jednocześnie na połączenie wschodniej obwodnicy z obecną drogą nr 61 z kierunku Ostrołki. Połączenie takie umożliwione zostanie przez budowę południowej obwodnicy miasta łączącej węzeł „Giełczyn” z drogą nr 61 w rejonie Sierzput węzłem „Sierzputy”.
- Węzeł „Konarzyce” na skrzyżowaniu z istniejącą drogą wojewódzką nr 677.
- Węzeł „Sierzputy” zlokalizowany na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 61 umożliwia zjazd w kierunku Łomży.
- Pozostałe skrzyżowania z trasą wschodniej obwodnicy miasta są bez włączeń, bezkolizyjne w dwóch poziomach.

W wyniku przeprowadzonych analiz tras i zebranych opinii w I etapie STEŚ do dalszych prac w ramach II etapu STEŚ docelowego układu dróg krajowych w węźle drogowym Łomża przyjęto wszystkie cztery warianty rekomendowane przez GDDKiA w Warszawie.

Projektowana obwodnica Łomży w ciągu drogi krajowej nr 61 w niniejszym opracowaniu II etapu STEŚ wykonana została w czterech podstawowych (opisanych wyżej) wariantach wybranych po wykonaniu I etapu STEŚ docelowego układu dróg krajowych w węźle drogowym Łomża:

- obwodnica zachodnia w trzech wariantach,
- obwodnica wschodnia.

Program niniejszego opracowania obejmuje:

1. Część ogólną
2. Ruch drogowy
3. Część techniczną
 - 3.1. Obiekty drogowe
 - 3.2. Obiekty inżynierskie
 - 3.3. Infrastruktura techniczna
4. Część środowiskowa. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
5. Część ekonomiczna
6. Analiza bezpieczeństwa ruchu
7. Uzgodnienia i opinie
8. Podsumowanie i wnioski
9. Dokumentacja badań geotechnicznych podłoża na odcinku przejścia przez rz. Narew
 - wariant zachodni, opracowanie Geinstal Warszawa, luty 2007 r.
10. Dokumentacja badań geotechnicznych podłoża na odcinku przejścia przez rz. Narew
 - wariant wschodni, opracowanie TRANSPROJEKT-WARSZAWA, luty 2007 r.

Program opracowania dotyczy wszystkich rekomendowanych przez GDDKiA – BPI wariantów do II etapu tzn. wariant I, II i III zlokalizowany po zachodniej stronie m. Łomży oraz wariant IV usytuowany po wschodniej stronie m. Łomży.

Wszystkie projektowane warianty obwodnicy m. Łomży w ciągu drogi krajowej nr 61 rozpoczynają się w km 167+530 istniejącej drogi, a kończą w km 146+180. W ciągu drogi krajowej nr 63 wszystkie warianty rozpoczynają się w km 139+570 a kończą w km 154+340 istniejącej drogi krajowej nr 63.

Przy opracowywaniu niniejszego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego uwzględnione zostały następujące podstawowe parametry techniczne projektowania:

A) Droga ekspresowa nr 61 – wszystkie warianty

– klasa drogi	S
– prędkość projektowa	100 km/h
– nośność	115 kN/oś
– szerokość jezdni (docelowo)	2 × 7,0 m (2 × 10,5 m)
– szerokość pasa dzielącego	12,0 m (w tym opaski 2 × 0,50 m)
– szerokość pasa awaryjnego	2 × 2,5 m
– szerokość pobocza nieutwardzonego	2 × 0,75 m
– korona drogi	32,5 m
– szerokość w liniach rozgraniczających	min. 60,0 m

B) Droga krajowa GP 63

wariant I odc. węzeł „Łomża I” – węzeł „Konarzyce”

wariant II odc. węzeł „Jednaczewo” – węzeł „Konarzyce”

wariant III odc. węzeł „Łomża II – węzeł „Konarzyce”

– klasa drogi	GP
– prędkość projektowa	80 km/h, 100 km/h
– nośność	115 kN/oś
– szerokość jezdni	2 × 7,0 m
– szerokość pasa dzielącego	4,0 m (w tym opaski 2×0,5 m)
– szerokość pasa awaryjnego	2 × 2,0 m
– szerokość pobocza nieutwardzonego	2 × 0,75 m
– korona drogi	23,5 m
– szerokość w liniach rozgraniczających	min. 40,0 m

C) Droga krajowa GP 63 wariant I, II, III na odc. węzeł „Konarzyce” – Podgórze

Wariant IV węzeł „Gielczyn” – Podgórze

– klasa drogi	GP
– prędkość projektowa	80 km/h, 100 km/h
– nośność	115 kN/oś
– szerokość jezdni	12,0 m (w tym pasy 3×3,5 m, opaski zewnętrzne 2×0,5 m i 0,5 m podwójna linia ciągła)
– szerokość pobocza nieutwardzonego	2 × 1,5 m

- korona drogi 15,0 m
- szerokość w liniach rozgraniczających min. 35,0 m

D) Droga krajowa GP 63 północna i południowa obwodnica Kisielnicy oraz droga GP 64

- klasa drogi GP
- prędkość projektowa 80 km/h
- nośność 115 kN/oś
- szerokość jezdni 7,0 m
- opaski zewnętrzne 2×0,5 m
- szerokość pobocza nieutwardzonego 2 × 1,5 m
- korona drogi 11,0 m
- szerokość w liniach rozgraniczających min. 30,0 m

1.2.2. Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego

Celem niniejszego opracowania jest w szczególności:

- określenie przebiegu obwodnicy Łomży w ciągu drogi krajowej nr 61 na parametrach drogi ekspresowej z uwzględnieniem ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin oraz studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin,
- ustalenie ilości skrzyżowań i ich rozwiązania,
- określenie zakresu budowy obiektów mostowych,
- określenie zasad i zakresu przebudowy urządzeń towarzyszących,
- określenie zakresu robót i kosztów inwestycji wraz z analizą ekonomiczną,
- określenie wpływu inwestycji na ochronę środowiska naturalnego,
- wskazanie najbardziej prawidłowego wariantu do realizacji,
- określenie etapowania inwestycji.

Podstawowymi korzyściami wynikającymi z budowy obwodnicy Łomży w ciągu drogi krajowej nr 61 na parametry drogi ekspresowej jest:

- poprawa warunków przejazdu dla ruchu przelotowego na odcinku Kisielnica – Sierzputy – Konarzyce – Podgórze w ciągu drogi krajowej nr 61 i 63 oraz w ciągu drogi wojewódzkiej nr 677,

- zwiększenie prędkości jazdy na przejeździe nową drogą i na istniejącym przebiegu drogami krajowymi nr 61, 63, 64 oraz drogami wojewódzkimi nr 645 i 677,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu ze względu na ograniczenie dostępności drogi dla ruchu miejscowego.

Pośrednimi korzyściami wynikającymi z budowy drogi ekspresowej na obwodnicy Łomży jest:

- uwolnienie od uciążliwego ruchu przelotowego zabudowy zlokalizowanej wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 61 i 63 oraz drogi wojewódzkiej nr 677 (ul. Wojska Polskiego, ul. Zjazd, ul. Wł. Sikorskiego, Konarzyce),
- zmniejszenie poziomu hałasu i emisji spalin na ulicach przelotowych w ciągu dróg krajowych nr 61 i 63 i w Konarzycach w ciągu drogi wojewódzkiej nr 677,
- aktywizacja terenów położonych wzdłuż drogi ekspresowej, zwłaszcza w rejonie projektowanych węzłów drogowych,
- udostępnienie terenów mało dostępnych ze względu na brak uporządkowanej sieci drogowej i umożliwienie inwestowania w infrastrukturę związaną z budowaną drogą ekspresową.

1.2.3. Podział zadania inwestycyjnego na etapy

Z wyliczonej prognozy ruchu na rok 2030 wynika, że na całej projektowanej obwodnicy Łomży wielkości ruchu są równomiernie rozłożone dla obwodnicy wschodniej i dla obwodnicy zachodniej. Najbardziej obciążony ruchem w obwodnicy wschodniej odcinek mostowy przenosić będzie w 2030 r. ruch około 25000 poj./dobę, natomiast odcinek mostowy w obwodnicy zachodniej od 21000 poj./dobę, do 24000 poj./dobę, co powoduje, że zaproponowano budowę obwodnicy w zasadzie w jednym etapie o parametrach docelowych, tzn. dwujezdniowa droga o parametrach drogi ekspresowej z dwupoziomymi skrzyżowaniami i dostępnością w węzłach drogowych z możliwością dobudowy trzeciego pasa ruchu. Odcinki obwodnicy o parametrach GP w ciągu drogi krajowej nr 63 o małym ruchu zaproponowano częściowo jako jednojezdniową o szerokości jezdni 2+1 pas ruchu a częściowo dwujezdniową.

Projektowaną drogę nr 64 na parametry drogi GP ze względu na mały przewidywany ruch zaproponowano jak drogę jednojezdniową o dwóch pasach ruchu.

Docelowo przewiduje się, że droga krajowa nr 64 będzie drogą jednojezdniową o trzech pasach ruchu (2 + 1).

Na poszczególnych wariantach obwodnicy Łomży ruch w roku 2030 będzie zróżnicowany w zależności od odcinka drogi i będzie wynosił:

Wariant I

1. Odcinek Górki Sypniewo – Sierzputy	-	20 000 poj./dobę
2. Odcinek Sierzputy – Konarzyce	-	15 000 poj./dobę
3. Odcinek Konarzyce – koniec trasy drogi nr 63	-	4 000 poj./dobę

Wariant II

1. Odcinek Górki Sypniewo – Jednaczewo	-	23 000 poj./dobę
2. odcinek Jednaczewo – Sierzputy	-	6 000 poj./dobę
3. Odcinek Jednaczewo – Konarzyce	-	16 000 poj./dobę
4. Odcinek Konarzyce – koniec trasy drogi nr 63	-	3 500 poj./dobę

Wariant III

1. Odcinek Górki Sypniewo – węzeł „Łomża III”	-	22 000 poj./dobę
2. Odcinek węzeł „Łomża III” – Sierzputy	-	17 000 poj./dobę
3. Odcinek węzeł „Łomża III” – Konarzyce	-	15 000 poj./dobę
4. Odcinek Konarzyce – koniec trasy drogi nr 63	-	3 000 poj./dobę

Wariant IV

1. Odcinek Górki – Sypniewo – węzeł „Giełczyn”	-	2 400 poj./dobę
2. Odcinek węzeł „Giełczyn” – węzeł „Konarzyce”	-	19 000 poj./dobę
3. Odcinek węzeł „Konarzyce” – koniec trasy drogi nr 61	-	8 400 poj./dobę

W związku z wyliczonym ruchem na 2030 r. i przyjętymi założeniami, że obwodnica Łomży niezależnie od wariantu będzie oddana do ruchu najwcześniej w 2015 r. przyjęto budowę obwodnicy w jednym etapie, w zasadzie o przekroju docelowym i tak:

1. Droga krajowa nr 61 na parametry drogi ekspresowej dla wszystkich wariantów – droga dwujezdniowa o dwóch pasach ruchu z rezerwą na budowę trzeciego pasa ruchu w pasie rozdziału.
2. Droga krajowa nr 63 na parametry drogi GP – droga dwujezdniowa na odcinkach:
 - wariant I - odcinek węzeł „Łomża I” – węzeł „Konarzyce”,
 - wariant II - odcinek węzeł „Jednaczewo” – węzeł „Konarzyce”,
 - wariant III - odcinek węzeł „Łomża III” – węzeł Konarzyce.
3. Droga krajowa GP 63 wariant I, II, III na odcinku węzeł „Konarzyce” – węzeł „Podgórze” – jednojezdniowa o szerokości jezdni 12,0 m (w tym 3 pasy po 3,5 m).

4. Droga krajowa GP 63 na obwodnicy Kisielnicy (wariant I, II, III, IV) oraz droga Gp 64 – droga jednojezdniowa szerokości 7,0 m (2 pasy ruchu po 3,5 m).

1.3. Istniejące zagospodarowanie terenu

1.3.1. Stan istniejący – wariant „O”

W zakres opracowanego STEŚ docelowego układu dróg krajowych w węźle drogowym „Łomża” wchodzi następujące drogi krajowe:

- Droga krajowa nr 61 Warszawa – Ostrołęka – Łomża – Augustów na odcinku od km 146+180 do km 167+530 tj. na długości – 21,350 km.
- Droga krajowa nr 63 gr. państwa – Pisz – Łomża – Zambrów – Siedlce – Sławatycze – gr. państwa na odcinku od km 139+570 do km 142+067 (w rejonie Kisielnicy), tj. na długości 2,497 km i na odcinku Łomża – Podgórze od km 142+067 do km 154+340, tj. na długości 12,273. Ogółem długość drogi krajowej nr 63 wynosi 14,770 km.
- Droga krajowa nr 64 (Łomża) Piątnica – Wizna – Jezewo Stare (Białystok) od km 0+000 do km 3+240.

Oprócz dróg krajowych do Łomży dochodzą drogi wojewódzkie i powiatowe:

- droga wojewódzka nr 645 Łomża – Myszyniec,
- droga wojewódzka nr 668 (Łomża) Piątnica – Jedwabne – Osowiec,
- droga wojewódzka nr 677 Łomża – Ostrów Maz. (Warszawa),
- droga wojewódzka nr 679 Łomża – Mężenin,
- droga powiatowa nr 1933B Łomża – Piątnica,
- droga powiatowa nr 1904B Łomża – Jednaczewo – Nowogród,
- droga powiatowa nr 1937B Łomża – Pniewo – Gać,
- droga powiatowa nr 1900B (Łomża) Piątnica – Czarnocin – Kupnina,
- droga powiatowa nr 1934B (Łomża) Piątnica – Drozdowo – Wizna.

1.3.1.1. Droga krajowa nr 61 Warszawa – Pułtusk – Łomża – Grajewo - Augustów

Droga krajowa nr 61 zaliczona jest na całym swym przebiegu do klasy GP. Pełni ważną funkcję w układzie komunikacyjnym kraju łącząc Warszawę z północno – wschodnimi częściami kraju oraz z przejściami granicznymi w Gołdapi (przez drogę nr 65) oraz w Budzisku i Ogrodnikach z Litwą (przez drogę nr 19 i nr 16). Przechodząc przez Ostrołękę i Łomżę łączy również północną część województwa mazowieckiego poprzez drogę nr 64 i nr 19 z Białymstokiem jak również z przejściami granicznymi w Kuźnicy Białostockiej i w Bobrownikach. Wiąże również na całym swym odcinku miejscowości będące dużymi ośrodkami ruchu jak Ostrołęka, Łomża i Augustów.

W opracowaniu rozpatrzono odcinek drogi położony między km 146+180 – 167+530, tj. odcinek położony między miejscowością Grzymały Szczepankowskie znajdującą się przed Łomżą i miejscowością Górki – Sypniewo znajdującą się poza Łomżą i Kisielnicą. Trasa w samej Łomży liczy około 6,5 km. Odcinek położony na północ od granicy miasta, bezpośrednio po prawej stronie Narwi biegnie na długości ok. 1 km (w km 157-158) przez zabudowę wsi Piątnica, która pełni funkcję przedmieścia Łomży. Jest to wieś o licznej zabudowie, położonej zarówno przy drodze nr 61 jak i przy drodze nr 63 oraz przy drodze powiatowej nr 1900B Piątnica – Czarnocin. Dalej za Piątnicą w kierunku Augustowa istniejąca trasa przechodzi w km 159 przez miejscowości Marianowo i w km 163+700 – 164+260 przez Kisielnicę. W tej pierwszej miejscowości zabudowa przydrożna jest nieliczna, natomiast odcinek przejścia przez Kisielnicę jest obudowany obustronną liczną zabudową na długości ok. 1 km. Jednocześnie w km 164+050 w samej Kisielnicy znajduje się skrzyżowanie z drogą krajową nr 63 odchodzącą na północ w kierunku Pisu od wspólnego odcinka z drogą nr 61 położonego między Łomżą i Kisielnicą. Samo skrzyżowanie położone jest w zabudowie w najniższym punkcie ostrego spadku podłużnego z kierunku Łomży. W dalszym swym biegu omawiana droga prowadzi przez tereny niezabudowane, upraw rolnych, jedynie w km 166+400 przechodzi przez wieś Górki – Sypniewo. Zabudowa tej wsi położona jest po prawej stronie drogi, prostopadle do jej przebiegu. Koniec rozpatrywanego odcinka znajduje się w km 167+300. Jak już wspomniano, omawiana droga przechodzi na długości około 6,5 km w granicach miasta Łomży. W mieście droga na prawie całej długości biegnie ulicą Wojska Polskiego, stanowiącą główny wlot do miasta od strony Ostrołęki. Jest to ulica z obustronną zwartą zabudową miejską, z jednoprzestrzenną jezdnią o czterech pasach ruchu i sygnalizacją świetlną na ważniejszych skrzyżowaniach. Ulica Wojska Polskiego kończy swój bieg na Placu Kościuszki, gdzie istniejące rondo z sygnalizacją świetlną rozdziela ruch na poszczególne kierunki. Plac Kościuszki usytuowany jest na wysokim brzegu doliny Narwi, skąd obecna droga nr 61 biegnie ulicą Zjazd do mostu przez rzekę Narew. Jak sama nazwa wskazuje, ulica Zjazd na długości ok. 300 m ma bardzo duży spadek podłużny, następnie biegnie w poziomie przez dolinę Narwi. Na moście znajduje się granica miasta, dalej trasa prowadzi przez teren gminy Piątnica. Długość mostu na rzece Narwi wynosi 188,7 m, a szerokość 11,4 m.

Omawiana trasa drogi nr 61 po lewej stronie Narwi biegnie w terenie płaskim lub lekko pofalowanym, natomiast po prawej stronie Narwi, aż do Kisielnicy w terenie mniej lub bardziej pofalowanym, a jej niweleta poprowadzona jest miejscami w dużych spadkach podłużnych.

Droga nr 61 na podmiejskim odcinku Łomży w kierunku Ostrołęki ma nawierzchnię bitumiczną szerokości 7,5 m oraz obustronne pobocze ziemne szerokości po 2,0 m. Na odcinku

dojazdowym do Łomży nie występują łuki poziome o nienormalnych promieniach, natomiast teren, w którym biegnie droga staje się bardziej pofalowany. Powoduje to, że i istniejąca niweleta ma liczne spadki podłużne, rzędu 3 – 4 %, a więc i łuki pionowe o wielkości promieni ograniczających możliwości na wyprzedzanie.

Na północnym swym odcinku, od Piątnicy do Kisielnicy i dalej w kierunku Augustowa szerokość nawierzchni bitumicznej wynosi początkowo 10,0 m, a następnie 7,0 m. Podobnie jak na swym zachodnim odcinku – od Ostrołęki z uwagi na mocno pofalowany teren występują tu duże spadki podłużne a łuki pionowe mają niewielkie promienie.

Długość drogi krajowej nr 61:

– na terenie miasta Łomży wynosi	-	6,366 km
– na terenie gminy Łomża wynosi	-	1,210 km
– na terenie gminy Piątnica wynosi	-	13,774 km
Razem:		21,350 km

1.3.1.2. Droga krajowa nr 63 granica państwa – Węgorzewo – Pisz – Łomża – Zambrów – Siedlce – Łuków – Sławatycze – granica państwa

Droga krajowa nr 63 zaliczona została na odcinku granica państwa – Węgorzewo – Giżycko – Pisz – Kisielnica do klasy G, na odcinku Kisielnica – Łomża do klasy „GP”. Ten ostatni odcinek jest wspólny z drogą nr 61. Następny odcinek od Łomży przez Zambrów – Sokołów Podlaski – Siedlce – Łuków – Sławatycze – granica państwa zaliczony jest do klasy „GP”. Znaczenie funkcjonalne tej drogi, w porównaniu z drogą nr 61 jest mniejsze, jednak na poszczególnych swych odcinkach ma duże znaczenie dla mieszkańców terenów, przez które przechodzi. Do takich odcinków należy zaliczyć odcinek od Łomży przez Kisielnicę i Pisz do Węgorzewa. Jest to trasa szczególnie uczęszczana w okresie letnim przez mieszkańców Warszawy, którą łączy z ośrodkami wypoczynkowymi na Mazurach. Również odcinek z Łomży do Zambrowa przenosi w dużej mierze ruch z Łomży w kierunku Warszawy (drogą nr 8). Następnym odcinkiem koncentrującym ruch jest odcinek położony między Siedlcami, Łukowem i Radzyniem Podlaskim.

Z tego krótszego opisu wynika, że o ile droga ta nie ma na swej całej długości zbyt dużego znaczenia funkcjonalnego, dla poszczególnych odcinków drogowych znaczenie to jest duże.

Drogę nr 63 rozpatrzono na odcinku od km 139+570 do km ok. 142+067 tj. do skrzyżowania w Kisielnicy z drogą nr 61 oraz na odcinku od Łomży do Podgórza do km 154+340.

Na pierwszym odcinku od km 139+570 do skrzyżowania z drogą nr 61 początkowo trasa biegnie przez tereny rolnicze, niezabudowane, dopiero w km ok. 141+500 rozpoczyna się wieś Kisielnica, a więc i obustronna zabudowa drogi gospodarstwami wiejskimi. Odcinek pierwszy kończy się na skrzyżowaniu w Kisielnicy z drogą nr 61 i dalszy odcinek, aż do Łomży jest wspólny dla obu tych dróg. Zagospodarowanie tego ostatniego odcinka bardziej szczegółowo opisane zostało przy omawianiu drogi nr 61.

Od granicy administracyjnej Łomży w km ok. 145+750 do końca rozpatrywanego odcinka, tj. od km 152+000, przy istniejącej drodze występują nieco większe miejscowości, tj. w km ok. 151+500 Podgórze, gdzie zabudowa wsi położona jest wzdłuż ulicy Kościelnej położonej prostopadle do istniejącej drogi, natomiast wzdłuż trasy nr 61 po obu jej stronach położone są liczne budynki mieszkalne, jak również warsztaty remontowe i szkoła.

Poza wymienioną miejscowością trasa biegnie przez teren niezabudowany, rolniczy.

Na odcinku w Łomży od skrzyżowania z drogą nr 61, tj. ulicą Wojska Polskiego trasa drogi nr 63 biegnie ulicą gen. W. Sikorskiego, jest ona dwujezdniowa, czteropasowa do skrzyżowania z drogą wylotową do Zambrowa, tj. ulicy „Szosa Zambrowska”. Na skrzyżowaniu tych dwóch ulic znajduje się rondo, rozprawiające ruch na poszczególne kierunki.

Na dalszym przebiegu ul. Szosa Zambrowska na początkowym odcinku o długości ok. 700 m, posiada szerokość jezdni 7,0 m z chodnikami 2 × 2,0 m. Na dalszym przebiegu drogi nr 63 występuje przekrój szlakowy jednojezdniowy o szerokości nawierzchni 7,0 m z pobocznymi 2 × 1,0 m.

Ukształtowanie terenu na odcinku od Łomży do Podgórza jest bardzo urozmaicone, miejscami teren jest bardzo pofalowany, występują więc tu duże spadki podłużne istniejącej niwelety.

Odcinek drogi nr 63 położony między miejscowością Kolno i Kisielnicą ma znacznie niższy standard techniczny w porównaniu z drogą nr 61. Szerokość nawierzchni bitumicznej wynosi tu 6,0 m, pobocze nieutwardzone szerokości od 1,0 do 1,50 m. W pobliżu Kisielnicy trasa nie jest obudowana i biegnie przez tereny rolnicze. Niweleta drogi, zwłaszcza pod Kisielnicą jest urozmaicona, gdyż trasa prowadzi przez okolicę pagórkowatą, występują tu duże spadki podłużne i nienormalne dla tej klasy drogi wielkości promieni łuków pionowych. Samo przejście przez Kisielnicę jest obustronnie zabudowane zabudową ciągłą, a więc przejazd przez tą samą miejscowość wymaga ograniczenia prędkości do 50 km/h.

Odcinek drogi nr 63 położony między Łomżą i Podgórzem ma znacznie wyższe parametry techniczne od poprzedniego odcinka. Szerokość nawierzchni bitumicznej wynosi tu 7,0 m nieutwardzonych poboczy po 2,0 m na znacznej długości trasa leży w terenie falistym.

Długość drogi krajowej nr 63:		
– na terenie gminy Piątnica wynosi	-	2,497 km
– na terenie miasta Łomży wynosi	-	3,755 km
– na terenie gminy Łomża wynosi	-	8,518 km
	<hr/>	
Razem:	-	14,770 km

1.3.1.3. Droga krajowa nr 64 (Łomża) Piątnica – Wizna - Jeżewo

Droga krajowa nr 64 zaliczona została na całej swej długości do klasy G. Droga ta jest najkrótszym połączeniem Łomży z Białymstokiem (przez Jeżewo Stare) i w związku z tym dla regionu podlaskiego ma duże znaczenie, natomiast mniejsze dla całego kraju.

Drogę krajową nr 64 rozpatrzono na odcinku od jej początku, znajdującego się na skrzyżowaniu z drogą nr 61 w Piątnicy do km 3+300. Początkowy odcinek drogi biegnąc ul. Szkolną długości ok. 250 m ma charakter ulicy miejskiej z obustronną liczną zabudową typu mieszkaniowego. Od skrzyżowania z drogą powiatową nr 23371 istniejąca droga skręca w kierunku wschodnim na Wiznę i w km ok. 0+951 od skrzyżowania z drogą wojewódzką 668 prowadzi już przez teren niezabudowany, rolniczy. Trasa leży w terenie płaskim, z niewielkimi wzniesieniami, nie występują więc tu większe spadki podłużne niwelety.

Początkowy odcinek drogi, od skrzyżowania z drogą krajową nr 61 w Piątnicy na długości ok. 500 m ma przekrój uliczny o szerokości 8,5 m z obustronnymi chodnikami. Odcinek ten jest obustronnie obudowany jednorodnymi budynkami mieszkalnymi. Na dalszym odcinku, w kierunku Białegostoku, występuje przekrój szlakowy o nawierzchni bitumicznej szerokości 6,0 m przy zmiennej szerokości poboczy ziemnych szerokości od 1,5 – 2,0 m. Cały odcinek drogi, aż do skrzyżowania z drogą nr 8 w Jeżewie Starym jest pozbawiony zabudowy, a jedynie większa miejscowość położona przy drodze tj. Wizna ma wykonaną w pięćdziesiątych latach ubiegłego stulecia obwodnicę tej miejscowości. Zarówno sam przebieg trasy, prowadzący przez tereny płaskie, ma trasę o dużych łukach poziomych i niweletę o łagodnych spadkach podłużnych.

1.3.1.4. Droga wojewódzka nr 645 Myszyniec – Łomża

Początek drogi znajduje się w centrum Łomży na skrzyżowaniu ul. Wojska Polskiego z ulicą gen. Sikorskiego, stanowiącą ciąg dróg krajowych nr 61 i nr 63. Na terenie Łomży droga nr 665 biegnie ulicą gen. Sikorskiego i Nowogrodzką. Całkowita długość odcinka drogi na

terenie Łomży wynosi ok. 2,2 km. Droga nr 665 jest trasą wylotową z Łomży do Nowogrodu i dalej do Myszynca do drogi krajowej nr 53 prowadzącej przez Szczytno do Olsztyna.

1.3.1.5. Droga wojewódzka nr 677 Łomża – Ostrów Maz. (Warszawa)

Początek drogi znajduje się w Łomży, na skrzyżowaniu ulic Alei Legionów z Wojska Polskiego, tj. na placu Kościuszki. Trasa wylotowa z miasta w kierunku Ostrowi Mazowieckiej prowadzi ulicą Alei Legionów. Na terenie Łomży trasa biegnie na długości ok. 4,2 km, krzyżując się z drogą krajową nr 61 na placu Kościuszki, drogą krajową nr 63 (ulica gen. Sikorskiego) oraz drogą wojewódzką nr 679 (ulica Szosa Mężenińska). Jest ona główną trasą wylotową z Łomży przez Ostrów Mazowiecki do Warszawy.

1.3.1.6. Droga wojewódzka nr 679 Łomża – Mężenin

Początek drogi znajduje się w Łomży na skrzyżowaniu ulic Alei Legionów i Szosy Mężenińskiej. Trasa wylotowa z miasta w kierunku Mężenina prowadzi ulicą „Szosa Mężenińska”. Na terenie Łomży liczy ok. 1,6 km długości. Jest jednym z podstawowych wylotów w kierunku Białegostoku z południowych dzielnic miasta.

1.3.1.7. Droga wojewódzka nr 668 (Łomża) Piątnica – Jedwabne – Osowiec

Droga ta nie przechodzi przez tereny miasta Łomża. Bierze swój początek w Piątnicy na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 64. Pełni funkcje drogi dojazdowej do miasta z miejscowości położonych na północny wschód od Łomży z kierunku Jedwabnego i dalej do Osowca.

1.3.1.8. Droga powiatowa nr 1933B Łomża – Piątnica

Droga ta stanowi istotny element układu drogowego w Łomży, z uwagi na istniejącą w tym ciągu drogowym drugą przeprawę mostową przez Narew. Pozwala ona na połączenie wschodniej części Łomży z Piątnicą bez konieczności korzystania z drugiego mostu leżącego na ciągu drogi krajowej nr 61. Na terenie Łomży omawiana droga przebiega ulicą gen. W. Sikorskiego od „Szosy Zambrowskiej”, tj. drogi krajowej nr 63 do mostu przez rzekę Narew. Droga powiatowa kończy swój bieg na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1934B. Skrzyżowanie to połączone jest po prawej stronie rzeki Narwi, na terenie gminy Piątnica. Długość odcinka drogi powiatowej w granicach administracyjnych Łomży wynosi ok. 1,6 km.

1.3.1.9. Droga powiatowa nr 1904B Łomża – Jednaczewo – Nowogród

Droga ta ma charakter lokalny łącząc osiedle podmiejskie takie jak Jednaczewo z centralnymi dzielnicami Łomży. Na terenie miasta biegnie ulicami Zamiejską, Nadnarwiańską i Groblą Jednaczaeską. Droga biegnie po lewej stronie Narwi doliną rzeki. Całkowita długość odcinka miejskiego, tj. od skrzyżowania z drogą krajową nr 61 do granicy miasta wynosi ok. 2,4 km.

1.3.1.10. Droga powiatowa nr 1937B Łomża – Pniewo – Gać

Podobnie jak poprzednia ma charakter lokalny łącząc osiedla położone w dolinie Narwi po lewej stronie rzeki z centralnymi dzielnicami miasta. Odcinek położony w mieście, a biegnący ulicami Rybaki i Zdrojową to typowa obustronnie obudowana ulica przedmieścia. Długość tej drogi na terenie miasta wynosi ok. 2,3 km.

1.3.1.11. Droga powiatowa nr 1934B (Łomża) Piątnica – Drozdowo - Wizna

Jest to droga powiatowa, której zadaniem jest powiązanie miejscowości położonych wzdłuż doliny rzeki Narwi, po jej prawej stronie z dużym ośrodkiem gospodarczym, jakim jest Łomża. Położona po prawej stronie Narwi, jest więc w granicach gminy Piątnica. Łączy ze sobą dwie przeprawy mostowe przez rzekę Narew. Początek drogi znajduje się w Piątnicy na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 64. Podmiejski odcinek drogi nr 23371 jest obustronnie obudowany zabudową mieszkalną. Droga, mimo iż nie przechodzi przez teren Łomży, stanowi ważny element jej układu komunikacyjnego.

1.3.1.12. Droga powiatowa nr 1900B (Łomża) Piątnica – Czarnocin - Kupnina

Podobnie jak poprzednia droga, położona jest poza Łomżą i przebiega przez teren gminy Piątnica. Początek tej drogi znajduje się na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 61 w Piątnicy. Służy do komunikacji między miejscowościami położonymi wzdłuż doliny rzeki Narwi, po jej prawej stronie i Łomżą. Jest ważnym elementem układu komunikacyjnego Łomży, mimo że leży poza terenem tego miasta.

1.3.2. Zachodnia obwodnica Łomży – wariant I

1.3.2.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

Zachodnia obwodnica wg wariantu I przebiega w nowym terenie, w związku z tym nie występuje zainwestowanie istniejącego pasa drogowego.

1.3.2.2. Zagospodarowanie terenu przyległego

1) Konfiguracja i ukształtowanie terenu

Początkowy odcinek trasy drogi ekspresowej według obwodnicy zachodniej – wariant I od km 0+000 na długości około trzech kilometrów pokrywa się z trasą obwodnicy wschodniej. Na dalszym przebiegu od skrzyżowania z drogą nr 63 Kolno – Piątnica teren wznosi się nieco i wchodzi w urozmaicony bardziej obszar, przecinając tereny uprawiane rolniczo. W rejonie Milejowic trasa drogi ekspresowej lekko schodzi niżej utrzymując się na poziomie do rejonu Penzy, gdzie opada lekko w dół aż do rzeki Narwi. Na dalszym odcinku trasa wchodzi w dolinę rzeki Narwi i teren równinny do końca trasy do skrzyżowania z istniejącym przebiegiem drogi krajowej nr 61.

Teren, przez który przebiega trasa drogi ekspresowej według obwodnicy zachodniej – wariant I jest częściowo uprawiany rolniczo, zwłaszcza na początkowym odcinku drogi ekspresowej do około km 9+000. Na dalszym odcinku droga ekspresowa przecina dolinę rzeki Narwi na długości około 5,0 km. Od km 13+000 trasa drogi wchodzi w teren miejscowości Kupiski Nowe, gdzie przechodzi przez tereny upraw ogrodniczych, sadowniczych i rolnych.

W rejonie km 14+000 – 15+000 trasa drogi ekspresowej przechodzi przez obszar Nowych Kupisk z zabudową mieszkaniową – rozproszoną.

Oprócz kompleksu leśnego, obok którego przechodzi droga ekspresowa w rejonie km 11+000 występują niewielkie tereny upraw leśnych, które zlokalizowane są na trasie drogi ekspresowej między innymi w km 19 na długości ok. 400 m.

Długość przejścia przez tereny leśne według wariantu I obwodnicy zachodniej wynosi 3,9 km. Całkowita długość projektowanej obwodnicy zachodniej na parametry drogi ekspresowej wg wariantu I w ciągu drogi krajowej nr 61 wynosi 19,364 km.

2) Ważniejsze elementy zainwestowania i zagospodarowania terenu

Zainwestowanie terenu w rejonie przebiegu trasy drogi ekspresowej według wariantu I zlokalizowane jest częściowo w rejonach skrzyżowań z istniejącymi drogami krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi oraz gminnymi, ale przede wszystkim – w jednostkach osadniczych w pobliżu drogi ekspresowej lub w niewielkiej od niej odległości.

Podstawowe zagospodarowanie terenu stanowią głównie obiekty mieszkalne, usługowe, składy, magazyny, bazy, szkoły itp.

Największe zainwestowanie terenu występuje przy przejściu trasy drogi ekspresowej w rejonie miejscowości Piątnica, Penza, Kupiski Nowe.

Trasa obwodnicy zachodniej według wariantu I przechodzi w rejonie następujących miejscowości:

1) w gminie Piątnica:

- Górki Sypniewo
- Kisielnica
- Łuby
- Penza

2) w gminie Łomża:

- Nowe Kupiski
- Stare Sierzputy

3) Istniejąca sieć komunikacyjna

Istniejący układ sieci drogowej w badanym rejonie stanowi układ sieci dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych krzyżujących się z trasą wariantu I obwodnicy zachodniej.

1) Drogi krajowe – krzyżujące się z trasą drogi ekspresowej według wariantu I

- droga krajowa nr 63 Orzysz – Kisielnica w km 4+440,
- droga krajowa nr GP-61 Ostrołęka – Łomża w km 17+807

2) Drogi wojewódzkie

- droga nr 645 Myszyniec – Łomża w km 14+314.

3) Drogi powiatowe

- droga nr 9014 B Dobrzyjałowo – Rogienice Wielkie w km 1+431,
- droga nr 1900B Piątnica – Mały Płock w km 7+882,
- droga nr 1904B Łomża – Nowogród w km 10+723.

4) Drogi gminne

- droga Górki Sypniewo – Rogienice Wielkie w km 2+915,
- droga Kisielnica – Murawy w km 4+419,
- droga Budy Czarnockie – Łuby w km 6+230,
- droga Stare Kupiski – Jednaczewo w km 13+295,
- droga Stare Sierzputy – Stare Chojny w km 17+390.

1.3.3. Zachodnia obwodnica Łomży – wariant II

1.3.3.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

Zachodnia obwodnica wg wariantu II przebiega w nowym terenie, w związku z tym nie występuje zainwestowanie istniejącego pasa drogowego.

1.3.3.2. Zagospodarowanie terenu przyległego

1) Konfiguracja i ukształtowanie terenu

Początkowy odcinek trasy drogi ekspresowej według obwodnicy zachodniej – wariant II podobnie jak wariant I od km 0+000 na długości około trzech kilometrów pokrywa się z trasą obwodnicy wschodniej. Na dalszym przebiegu od skrzyżowania z drogą nr 63 Kolno – Piątnica teren wznosi się nieco i wchodzi w urozmaicony bardziej obszar, przecinając tereny uprawiane rolniczo. W rejonie Milejowic trasa drogi ekspresowej lekko schodzi niżej utrzymując się na poziomie do rejonu Penzy, gdzie opada lekko w dół aż do rzeki Narwi. Na dalszym odcinku trasa wchodzi w dolinę rzeki Narwi i teren równinny do końca trasy do skrzyżowania z istniejącym przebiegiem drogi krajowej nr 61.

Teren, przez który przebiega trasa drogi ekspresowej według obwodnicy zachodniej – wariant I jest częściowo uprawiany rolniczo, zwłaszcza na początkowym odcinku drogi ekspresowej do około km 9+000. Na dalszym odcinku droga ekspresowa przecina dolinę rzeki Narwi na długości około 5,0 km. Od km 13+000 trasa drogi wchodzi w teren miejscowości Kupiski Stare, gdzie przechodzi przez tereny upraw ogrodniczych, sadowniczych i rolnych.

W rejonie km 14+000 – 15+000 trasa drogi ekspresowej przechodzi przez obszar Kupisk Starych i Kupiski - Kolonie z zabudową mieszkaniową – rozproszoną.

Oprócz kompleksu leśnego, obok którego przechodzi droga ekspresowa w rejonie km 11+000 występują niewielkie tereny upraw leśnych, które zlokalizowane są na trasie drogi ekspresowej między innymi w km 19 na długości ok. 400 m.

Długość przejścia przez tereny leśne według wariantu II obwodnicy zachodniej wynosi 3,9 km. Całkowita długość projektowanej obwodnicy zachodniej na parametry drogi ekspresowej wg wariantu II w ciągu drogi krajowej nr 61 wynosi 19,373 km.

2) Ważniejsze elementy zainwestowania i zagospodarowania terenu

Zainwestowanie terenu w rejonie przebiegu trasy drogi ekspresowej według wariantu I zlokalizowane jest częściowo w rejonach skrzyżowań z istniejącymi drogami krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi oraz gminnymi, ale przede wszystkim – w jednostkach osadniczych w pobliżu drogi ekspresowej lub w niewielkiej od niej odległości.

Podstawowe zagospodarowanie terenu stanowią głównie obiekty mieszkalne, usługowe, składy, magazyny, bazy, szkoły itp.

Największe zainwestowanie terenu występuje przy przejściu trasy drogi ekspresowej w rejonie miejscowości Piątnica, Penza, Kupiski Nowe.

Trasa obwodnicy zachodniej według wariantu II przebiega w rejonie następujących miejscowości:

1) w gminie Piątnica:

- Górki Sypniewo
- Kisielnica
- Łuby
- Penza

2) w gminie Łomża:

- Nowe Kupiski
- Stare Sierzputy

3) Istniejąca sieć komunikacyjna

Istniejący układ sieci drogowej w badanym rejonie stanowi układ sieci dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych krzyżujących się z trasą wariantu I obwodnicy zachodniej.

1) Drogi krajowe – krzyżujące się z trasą drogi ekspresowej według wariantu II

- droga krajowa nr 63 Orzysz – Kisielnica w km 4+440,
- droga krajowa nr GP 61 Ostrołęka – Łomża w km 18+219

2) Drogi wojewódzkie

- droga nr 645 Myszyniec – Łomża w km 14+322.

3) Drogi powiatowe

- droga nr 9014 B Dobrzyjałowo – Rogienice Wielkie w km 1+431,
- droga nr 1900B Piątnica – Mały Płock w km 7+882,
- droga nr 1904B Łomża – Nowogród w km 10+730.

4) Drogi gminne

- droga Górki Sypniewo – Rogienice Wielkie w km 2+915,
- droga Kisielnica – Murawy w km 4+419,
- droga Budy Czarnockie – Łuby w km 6+120,
- droga Stare Kupiski – Jednaczewo w km 12+970,
- droga Stare Sierzputy – Stare Chojny w km 17+398.

1.3.4. Zachodnia obwodnica Łomży – wariant III

1.3.4.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

Projektowana obwodnica Łomży w ciągu drogi krajowej nr 61 na parametrach drogi ekspresowej zarówno w wariantcie I jak i w wariantcie III przebiega całkowicie po nowym terenie, w związku z czym nie występują na trasie istniejące obiekty budowlane ani inne obiekty związane z przebiegiem istniejącej drogi, np. służące do obsługi drogi i podróży takie jak obiekty gastronomii, stacje paliw itp.

1.3.4.2. Zagospodarowanie terenu przyległego

1) Konfiguracja i ukształtowanie terenu

Teren, przez który przebiega trasa wariantu III na początkowym odcinku od skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 61 w rejonie wsi Sypniewo Górki do skrzyżowania z drogą krajową nr 63 Kolno – Piątnica jest terenem równinnym. Na dużym odcinku trasa drogi ekspresowej pokrywa się z trasą obwodnicy zachodniej według wariantu I i do końca przebiegu przez dolinę rzeki Narwi teren jest uprawiany rolniczo, a w dolinie rzeki Narwi są łąki i pastwiska. Na dalszym przebiegu teren jest lekko wznoszący się aż do planowanego węzła drogowego w Kupiskach Kolonii. Na ostatnim odcinku drogi S61 teren jest płaski z lekkim wzniesieniem w kierunku skrzyżowania z istniejącą drogą nr 61 w węźle „Łomża III”.

Od węzła „Łomża III” trasa drogi ekspresowej S61 przebiega kierunkiem istniejącej drogi nr 61.

Teren, przez który przebiega trasa obwodnicy zachodniej wg wariantu III projektowanej drogi ekspresowej na całej prawie długości uprawiany jest rolniczo. W kilku miejscach występują niewielkie lasy, zagajniki, które trasa drogi według wariantu III w niewielkim zakresie przecina. Całkowita długość przejścia przez tereny zalesione wynosi 1,4 km.

2) Ważniejsze elementy zainwestowania i zagospodarowania terenu

Zainwestowanie terenu w obiekty mieszkalne, usługowe, bazy, magazyny czy kultu religijnego występuje głównie przy skrzyżowaniu projektowanej drogi ekspresowej z istniejącymi drogami krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi oraz gminnymi, a także w jednostkach osadniczych zlokalizowanych w niewielkiej odległości od trasy wariantu I drogi ekspresowej.

Trasa obwodnicy zachodniej według wariantu III przebiega w rejonie następujących miejscowości:

1) w gminie Piątnica:

- Górki Sypniewo
- Kisielnica
- Łuby
- Penza

2) w gminie Łomża:

- Jednaczewo
- Kupiski Kolonie
- Stare Kupiski

3) Istniejąca sieć komunikacyjna

Istniejący układ sieci drogowej w badanym rejonie stanowi układ sieci dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych krzyżujących się z trasą wariantu III.

1) Drogi krajowe – krzyżujące się z trasą drogi ekspresowej według wariantu III

- droga krajowa nr 63 Orzysz – Kisielnica w km 4+440,
- droga krajowa nr GP 61 Ostrołęka – Łomża w km 15+892.

2) Drogi wojewódzkie

- droga nr 645 Myszyniec – Łomża w km 13+892.

3) Drogi powiatowe

- droga nr 9014 B Rogienice Wielkie – Dobrzyjałowo w km 1+431,
- droga nr 1900B Piątnica – Mały Płock w km 7+882,
- droga nr 1904B Łomża – Nowogród w km 10+730.

4) Drogi gminne

- droga Górki Sypniewo – Rogienice Wielkie w km 2+950,
- droga Kisielnica – Murawy w km 4+419,
- droga Budy Czarnockie - Łuby w km 6+120,
- droga Łomża – Stare Kupiski w km 14+417,
- droga Łomża – Janowo w km 15+610.

1.3.5. Wschodnia obwodnica Łomży – wariant IV

1.3.5.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

Projektowana wschodnia obwodnica Łomży w ciągu drogi krajowej nr 61 na parametrach drogi ekspresowej przebiega całkowicie po nowym terenie, w związku z czym nie występują na trasie istniejące obiekty budowlane ani inne obiekty związane z przebiegiem istniejącej drogi, np. służące do obsługi drogi i podróżnych, takie jak obiekty gastronomii, stacje paliw itp.

1.3.5.2. Zagospodarowanie terenu przyległego

1) Konfiguracja i ukształtowanie terenu

Teren, przez który przebiega trasa wschodniej obwodnicy na początkowym odcinku od skrzyżowania z istniejącą drogą nr 61 w rejonie wsi Sypniewo do skrzyżowania z drogą krajową nr 63 Kolno – Piątnica jest terenem równinnym. Na dalszym odcinku trasa drogi ekspresowej przebiega w terenie pofalowanym, schodząc do rzeki Narwi. W tym rejonie teren jest uprawiany rolniczo, a w dolinie rzeki Narwi są łąki i pastwiska. Na dalszym przebiegu teren jest lekko wznoszący się aż do planowanego węzła drogowego w Łomży. Na dalszym odcinku drogi, zwłaszcza od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 679 Łomża – Mężenin teren jest płaski z lekkim opadaniem w kierunku skrzyżowania z linią kolejową Ostrołęka - Łomża. Od skrzyżowania trasy drogi ekspresowej z linią kolejową do końcowego węzła drogowego w Sierzputach teren jest dość równinny.

Teren, przez który przebiega trasa obwodnicy wschodniej w ciągu drogi krajowej nr 61 projektowanej na parametry drogi ekspresowej na całej prawie długości uprawiany jest rolniczo. W kilku miejscach występują niewielkie lasy, zagajniki, które trasa drogi według wariantu I w niewielkim zakresie przecina. Całkowita długość przejścia przez tereny zalesione wynosi 2,7 km.

2) Ważniejsze elementy zainwestowania i zagospodarowania terenu

Zainwestowanie terenu w obiekty mieszkalne, usługowe, bazy, magazyny czy kultu religijnego występuje głównie przy skrzyżowaniu projektowanej drogi ekspresowej z istniejącymi drogami krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi oraz gminnymi, a także w jednostkach osadniczych zlokalizowanych w niewielkiej odległości od trasy wschodniej obwodnicy Łomży.

Trasa drogi ekspresowej przebiega w rejonie miejscowości:

1) w gminie Piątnica:

- Górki Sypniewo
- Kisielnica
- Stary Cydzyń
- Rządkowo
- Elźbiecin

2) w gminie Łomża:

- Stara Łomża nad Rzeką
- Bielka
- Wysocha
- Buguszyce
- Dłużniewo
- Grzymały Szczepankowskie

3) Istniejąca sieć komunikacyjna

Istniejący układ sieci drogowej w badanym rejonie stanowi układ sieci dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych krzyżujących się z trasą obwodnicy wschodniej.

1) Drogi krajowe – krzyżujące się z trasą drogi ekspresowej według obwodnicy wschodniej

- droga krajowa nr 63 Orzysz – Kisielnica w km 3+329,
- droga krajowa nr 61 Augustów – Zambrów w km 5+396,
- droga krajowa nr 64 Piątnica – Poduchowna – Stare Jezewo – Białystok w km 11+066,
- droga krajowa nr 63 Łomża – Zambrów w km 15+542.

2) Drogi wojewódzkie

- droga nr 668 Piątnica – Poduchowna – Jedwabne w km 9+891,
- droga nr 679 Łomża – Mężenin w km 18+374,
- droga nr 677 Łomża – Ostrów Maz. w km 24+692,

3) Drogi powiatowe

- droga nr 9014 B Rogienice Wielkie – Dobrzyjałowo w km 1+457,
- droga nr 1934B Piątnica – Poduchowna – Wizna w km 13+047,
- droga nr 1937B Łomża – Siemień Nadrzeczny w km 14+510,
- droga nr 1937 B Giełczyn – Siemień Nadrzeczny w km 19+744,
- droga nr 1941 B Koziki – Łomża w km 21+586,
- droga nr 1947 B Szczepankowo – Łomża w km 29+313.

4) Drogi gminne

- droga Górki – Sypniewo – Rogienice Wielkie w km 2+400,
- droga gminna Kisielnica – Murawy w km 4+468,
- droga gminna Rządkowo – Budy Czarnockie w km 8+023,
- droga Łomża Przy Szosie – Łomża w km 16+442,
- droga Buguszyce – Dłużniewo w km 27+988,
- droga Mikołajki – Sierzputy Młode w km 30+180.

1.4. Terenowe uwarunkowania realizacyjne

1.4.1. Uwarunkowania planistyczne

Istotnym terenowym uwarunkowaniem realizacyjnym dla budowy obwodnicy Łomży w ciągu drogi krajowej nr 61 na parametry drogi ekspresowej jest docelowo układ autostrad i dróg ekspresowych w Polsce, w którym na kierunku drogi nr 8 przewiduje się drogę ekspresową z powiązaniem jej z Augustowem.

W związku z powyższym planuje się budowę ekspresowej obwodnicy Rajgrodu, Szczuczyna, Grajewa, które w powiązaniu z wybudowaną w 2008 r. dwujezdniową drogą z Radzymina do Wyszkowa oraz z obwodnicą Wyszkowa będą stanowić dogodnie powiązanie Augustowa z Warszawą.

Budowa obwodnicy Łomży na parametry drogi ekspresowej jest kolejnym odcinkiem przewidzianym do realizacji łącznie z budową mostu na rzece Narwi.

Budowa obwodnicy Łomży w ciągu dróg łączących Warszawę z Łomżą wynika z bardzo pilnej konieczności budowy przeprawy mostowej przez rzekę Narew, ponieważ istniejący most na rzece Narwi jest nieprzystosowany do ruchu pojazdów ciężkich przejeżdżających przez centrum Łomży.

Powiązanie dwujezdniowej drogi na odcinku Warszawa – Ostrów Mazowiecka z początkiem obwodnicy Łomży jest jednym z podstawowych najpilniejszych uwarunkowań realizacyjnych.

W projektowaniu obwodnicy Łomży dość istotnymi uwarunkowaniami były także poszczególne gminne studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, zwłaszcza dotyczące przebiegu obwodnicy wschodniej, która częściowo zawarta była w planach gmin i m. Łomży. Dość ważnymi uwarunkowaniami realizacyjnymi są także kolizje z liniami wysokiego napięcia i linią kolejową Ostrołęka - Łomża, przejścia przez zabudowę wiejską oraz przekroczenie rzeki Narwi w obszarze „Natura 2000”.

1.4.2. Warunki środowiskowe, w tym dotyczące także dóbr kultury, ochrony konserwatorskiej i archeologii

Uwarunkowania środowiskowe

Omawiany obszar znajduje się środkowej części Polski w województwie podlaskim i obejmuje tereny gminy Łomża, Piątnica i miasta Łomża.

Według podziału regionalnego Polski dokonanego przez J. Kondrackiego (1998) rozpatrywany teren położony jest w obrębie *Międzyrzecza Łomżyńskiego (318.67) oraz Doliny Dolnej Narwi (318.66)*.

Na omawianym obszarze występują głównie *gleby brunatne i brunatne wylugowane, wykształcone na podłożu piaszczystym i piaszczysto – żwirowym*. Miejscami występują *gleby bielcowe i brunatne, wykształcone na podłożu piaszczystym i żwirowym lub glinie zwałowej*. *W dolinach rzek zalegają mady oraz różne rodzaje gleb hydromorficznych: gleby glejowe, torfowo – murszowe oraz gleby wytworzone z torfów*. Na dużej części omawianego obszaru występują gleby chronione III i IV klasy bonitacyjnej

W sąsiedztwie planowanych wariantów układu dróg krajowych w węźle Łomża znajduje się *ujęcie wody „Podgórze” z wyznaczoną strefą ochrony pośredniej*. Na ujęcie to składa się 7 studni głębinowych, które posiadają wyznaczoną strefę ochrony bezpośredniej. Zasoby ujęcia „Podgórze” zostały zatwierdzone decyzją Wojewody Podlaskiego w Białymstoku dnia 30.12.2003 r. znak: ŚR.IV-7441/2/03. Żaden z wariantów przedsięwzięcia nie wchodzi w granice strefy ochrony bezpośredniej, natomiast zarówno warianty „zachodnie”, jak i „wschodni” przebiegają w strefie ochrony pośredniej ujęcia wody „Podgórze”.

Na omawianym obszarze znajdują się następujące złoża mineralne:

- **Złoże „Kisielnica”** – występuje w okolicach Kisielnicy i są to złoża torfu oraz gytii o zasobach około 537 tys. ton;
- **Złoże kruszywa „Elźbiecin I”** – występuje w rejonie wsi Elźbiecin, udokumentowane w kategorii C1, o zasobach bilansowych 75,6 tys. ton; surowiec ten w stanie naturalnym przydatny jest do budowy i konserwacji dróg, a po uszlachetnieniu do produkcji mieszanek piaszczysto - żwirowych i wyrobów betonowych; złożo w znacznej części jest wyeksploatowane;
- **Złoże „Czarnocin”** – występuje w okolicach Czarnocina i stanowi nieeksploatowane pokłady kruszywa naturalnego o średniej miąższości 3,0m z szacunkowymi zasobami około 60 tys. ton.

Ponadto w dolinie rzeki Narwi znajdują się torfy: *torf turzycowy i drzewno – trzciniowy*.

Wszystkie planowane warianty układu dróg krajowych w węźle drogowym Łomża przebiegają w bliskim sąsiedztwie złoża „Kisielnica” (min. 160 m). Wariant „IV - wschodni” przebiega w sąsiedztwie złoża „Elźbiecin I” w odległości około 340 m, zaś warianty „zachodnie” w sąsiedztwie złoża „Czarnocin” w odległości około 350 m.

Sieć hydrograficzną analizowanego terenu tworzą *rzeka Narew* wraz z dopływami: *rzeką Lepacką Strugą, Penzą, Krzywa Nogą i Łomżyczką* w części zachodniej oraz *Narwicą* w części wschodniej będącą dawnym korytem Narwi. Wody stojące o charakterze naturalnym występują jako tzw. starorzecza zawodnione. Ponadto na skraju dolin rzecznych obecne są różne formy sztucznych zbiorników, kopanych w obrębie tarasu, np.: w rejonie Kalinowa, Starych Kupisk, Jednaczewa. Rozpatrując stopień wrażliwości na wszelkie zanieczyszczenia i zmiany stosunków wodnych, występujące na terenie opracowania wody powierzchniowe zalicza się do środowiska wodnego mniej wrażliwego. Jakość wód rzeki Narew i rzeki Łomżyczki kwalifikują się do *IV klasy czystości*.

Wody podziemne występują na głębokości *od 20 do 80 m p.p.t.*, lokalnie od 5 do 15 m p.p.t. i są to wody o zwierciadle napiętym. Pierwsze zwierciadło wód występuje na głębokości od 0,35 do 3 m ppt. w dolinach rzecznych, natomiast na pozostałym terenie na głębokości 3 – 5 m ppt.

Analizowany obszar znajduje się *w regionie klimatycznym Mazursko – Białostockim*.

Na analizowanym terenie klimat akustyczny kształtowany jest głównie przez *komunikację drogową*, ze szczególnym uwzględnieniem ruchu pojazdów ciężarowych i autobusów komunikacji miejskiej. W mniejszym stopniu wpływ na klimat akustyczny wywiera hałas przemysłowy. Na podstawie przeprowadzonych w *2006 roku pomiarów hałasu komunikacyjnego i natężenia ruchu pojazdów przy ulicy Aleja Legionów stwierdzono przekroczenie dopuszczalnych wartości hałasu o około 14 dB dla pory dnia, natomiast przy ulicy Wojska Polskiego przekroczenia wartości hałasu wyniosły aż 20 dB dla pory nocy*. W związku z tym, w celu wyeliminowania niekorzystnego wpływu ruchu, głównie tranzytowego, na klimat akustyczny Łomży niezbędne jest jak najszybsze rozpoczęcie budowy dróg obwodowych miasta.

Na podstawie danych uzyskanych od Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Białymstoku, Delegatura w Łomży w sąsiedztwie istniejących dróg krajowych w węźle drogowym Łomża, jak również w sąsiedztwie projektowanych wariantów przedsięwzięcia, *zanieczyszczenia powietrza nie przekraczają wartości dopuszczalnych*.

Na analizowanym terenie występuje *mozaika polno – leśna*, dodatkowo przeważają drobne gospodarstwa rolne, którym towarzyszą rosnące na miedzach drzewa i krzewy oraz rośliny zielne, należące głównie do zbiorowisk roślinności segetalnej i ruderalnej. Dzięki tej bioróżnorodności tereny te są również *atrakcyjne dla zwierząt*. Różnorodność gatunkową wzbogacają także zadrzewienia wzdłuż cieków oraz na niedostępnych dla rolnictwa obszarach podmokłych obniżeń terenu. Znaczny obszar na omawianym terenie zajmują intensywnie

uprawiane łąki znajdujące się głównie w dolinie Narwi. Na terenie opracowania nie występują zwarte kompleksy leśne znacznych rozmiarów, poza znajdującym się w południowej części *dużym kompleksem leśnym „Czerwony Bór”*. Z wartościowych drzewostanów należy wymienić także tzw. *Lasy Jednaczewskie* znajdujące się na trasie wariantów „zachodnich”. Do najcenniejszych przyrodniczo zbiorowisk roślinnych na obszarze opracowania należą *fitocenozy związane z rzeką Narwią oraz innymi ciekami wodnymi i płytko zalegającymi wodami gruntowymi*.

W okolicach Łomży występuje wiele *terenów atrakcyjnych dla zwierząt*. Jest to przede wszystkim *dolina Narwi z rozległymi, corocznie zalewanymi łąkami i licznymi starorzeczami oraz kompleks leśny Czerwony Bór*. Miejscami bytowania zwierzyny są również mało dostępne zadrzewienia olchowe w podmokłych obniżeniach terenu oraz niewielkie lasy, mozaikowo rozrzucone wśród pól i towarzyszące niewielkim ciekom. Najcenniejszym elementem środowiskowym pod względem bogactwa gatunków flory i fauny jest dolina rzeki Narwi. Obszar ten jest objęty ochroną prawną ze względu na walory przyrodnicze i krajobrazowe. Występuje tu szereg cennych gatunków fauny (zwłaszcza awifauny). Przy czym, zgodnie z przeprowadzonym *„Raportem o oddziaływaniu na środowisko docelowego układu dróg krajowych w węźle drogowym Łomża w aspektach: oddziaływania na obszary Natura 2000, oddziaływania na korytarze ekologiczne”*, w strefie bezpośredniego wpływu planowanej trasy w wariantach „zachodnich” nie występują gatunki ptaków wodno-błotnych wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, będących jednocześnie przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000. Natomiast, w tej samej strefie, dla wariantu „IV - wschodniego” występuje 1 gatunek chroniony Dyrektywą Unijną, stanowiący równocześnie cel ochrony obszaru Natura 2000 (OSO) „Przełomowa Dolina Narwi”.

Na terenie opracowania występują następujące *obiekty i obszary objęte ochroną na podstawie art. 6 ust.1 Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody* (Dz. U. nr 92, poz. 880):

- Sieć Natura 2000 obszar specjalnej ochrony ptaków (OSO) „Przełomowa Dolina Narwi” PLC 200003;
- Sieć Natura 2000 specjalny obszar ochrony siedlisk (SOO) „Przełomowa Dolina Narwi” PLC 200003;
- Sieć Natura 2000 obszar specjalnej ochrony ptaków (OSO) „Dolina Dolnej Narwi” PLB 140014;
- „Łomżyński Park Krajobrazowy Doliny Narwi” wraz z otuliną;
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Równina Kurpiowska i Dolina Dolnej Narwi”;

- Rezerваты przyrody: „Rycerski Kierz”, „Kalinowo”, „Dębowe Góry”;
- Użytek ekologiczny „Rzeka Narwica”;
- Pomnik przyrody;
- Stanowiska roślin chronionych, chronione siedliska przyrodnicze (szczególnie na terenie ŁPKDN).

Ponadto na terenie ŁPKDN występują stanowiska roślin rzadkich, a cały obszar opracowania objęty jest nieustawową ochroną w ramach Obszaru Funkcjonalnego „Zielone Płuca Polski”.

Na rozpatrywanym obszarze, w pasie 200 m od linii rozgraniczających planowanej inwestycji znajdują się następujące *dobry kultury*:

1. *Cmentarz żołnierzy rosyjskich z czasów I wojny światowej, Kisielica, gm. Piatnica - wpis do rejestru zabytków nr 276 z 12 marca 1987 roku;*
2. Krzyż przydrożny, Kisielica, gm. Piatnica;
3. *Zespół podworski, Kisielica, gm. Piatnica - wpis do rejestru zabytków nr 173 z 21 lipca 1981 roku;*
4. Zespół podworski, Marianowo, gm. Piatnica;
5. *Zespół Fortów, Piatnica, gm. Loco - wpis do rejestru zabytków nr 325 z dnia 30 października 1968 roku;*
6. Krzyż przydrożny, Kalinowo, gm. Łomża;
7. Krzyż przydrożny, Łuby, gm. Piatnica;
8. Chałupa drewniana, ul. Zdrojowa 147, Stara Łomża, gm. Łomża;
9. Krzyż przydrożny, ul. Zdrojowa 146, Stara Łomża, gm. Łomża;
10. Krzyż przydrożny, Podgórze, gm. Łomża;
11. *Miejsce pamięci, Las Gielczyński, gm. Łomża - wpis do rejestru zabytków nr 422 z 30 grudnia 1994 roku;L1*
- 12.
13. Krzyż przydrożny, Konarzyce, gm. Łomża;
14. Krzyż przydrożny, Konarzyce (droga na Boguszyce), gm. Łomża;
15. Chałupa drewniana, Kraska 64, gm. Łomża;
16. Chałupa drewniana, Kraska 66, gm. Łomża;
17. Krzyż przydrożny, Dłużniewo, gm. Łomża;
18. Kościół pod wezwaniem św. Brunona, Łomża, gm. Loco;
19. *Fort 4, Łomża, gm. Loco - wpis do rejestru zabytków nr A 24 z 30 lipca 2001 roku;*
20. Kościół pod wezwaniem św. Jadwigi, Nowe Kupiski;

21. Krzyż przydrożny, Janowo, gm. Łomża;
22. Chałupa przydrożna, Janowo 20, gm. Łomża;
23. Chałupa przydrożna, Janowo 18, gm. Łomża;
24. Krzyż przydrożny, Sierzputy Młode, gm. Łomża;
25. *Cmentarz żołnierzy niemieckich z I wojny światowej, Sierzputy Młode, gm. Łomża - wpis do rejestru zabytków A 422/ 1991;*
26. Krzyż przydrożny, Grzymały Szczepankowskie Gm. Łomża;

1.4.3. Warunki gruntowo-wodne

1.4.3.1. Lokalizacja, przynależność administracyjna i zagospodarowanie terenu

W ramach planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego planowana jest budowa:

- drogi w ciągu drogi krajowej nr 61 w czterech wariantach. Drogę w wariantach nr I, II i III zalicza się do tzw zachodniej obwodnicy Łomży, natomiast w wariantcie IV to tzw obwodnica wschodnia;
- drogi w ciągu drogi krajowej nr 61 - wariant III, której budowę przewiduje się w odległości ok. 3 km na zachód od granicy miasta Łomża;
- drogi w ciągu drogi krajowej nr 63 w trzech wariantach I, II i III o kierunku planowego przebiegu N – S – SE;
- drogi w ciągu drogi krajowej nr 63 – wariant IV, która ma przebiegać w odległości ok. 3 km od południowowschodniej granicy miasta Łomża;
- drogi w ciągu drogi krajowej nr 64 w wariantach I, II i III, która ma przebiegać ok. 2,5 km od północnowschodniej granicy miasta Łomża;
- drogi w ciągu drogi nr 63 – wariant IV, która ma przebiegać ok. 3 km od południowej granicy miasta Łomża.

Projektowane drogi położone są w granicach województwa podlaskiego, powiatu łomżyńskiego przecinając następujące miasta i gminy:

Projektowana droga w ciągu drogi krajowej – nr	Nr wariantu projektowanej drogi kierunek przebiegu	Pikietaż projektowanej drogi km	Miasto	Gmina
1	2	3	4	5
Droga w ciągu drogi krajowej nr 61	Wariant I – niebieski NNE – SSW	0+000 – 9+500		Piątnica
		9+500 – 10+000		Łomża
		10+000 – 10+500	Łomża	
		10+500 – 19+364		Łomża
	Wariant II – zielony NNE - SSW	0+000 – 9+500		Piątnica
		9+500 – 10+000		Łomża
		10+000 – 10+512	Łomża	
		10+512 – 19+373		Łomża
	Wariant III – pomarańczowy NE - SW	0+000 – 9+500		Piątnica
		9+500 – 10+000		Łomża
		10+000 – 10+500	Łomża	
		10+500 -13+890		Łomża
	Wariant IV – czerwony NNW – S - W	13+890 – 15+982	Łomża	
0+000 – 14+380			Piątnica	
14+380 – 16+340		Łomża		
16+340 – 33+240			Łomża	
Droga w ciągu drogi nr 61	Wariant III – pomarańczowy W - E	0+000 – 4+480		Łomża
		4+480 – 5+450	Łomża	
Droga w ciągu drogi nr 63	Wariant I - niebieski	0+000 – 11+400		Łomża
		11+400 – 11+890		Zambrów
		11+890 – 15+000		Łomża
		15+000 – 15+220		Zambrów
	Wariant II - zielony	15+220 – 16+538		Łomża
		0+000 – 2+800		Łomża
		2+800 – 6+690	Łomża	
		6+690 – 14+230		Łomża
		14+230 - 14+460		Zambrów
		14+460 – 17+810		Łomża
	Wariant III - pomarańczowy	17+810 – 18+030		Zambrów
		18+030 – 19+318		Łomża
		0+000 – 2+200	Łomża	
		2+200 – 9+770		Łomża
		9+770 – 10+260		Zambrów
		10+260 – 13+330		Łomża
	Wariant IV - czerwony	13+330 – 13+550		Zambrów
		13+550 – 14+799		Łomża
0+000 – 3+410			Łomża	
3+410 – 3+630			Zambrów	
Droga w ciągu drogi krajowej nr 63 – południowa obwodnica Kisielnicy	Wariant I – niebieski Wariant II – zielony Wariant III – pomarańczowy NW - SEE	3+630 – 4+851		Łomża
		0+000 – 1+430		Płock Mały
		1+430 – 3+120		Piątnica
Droga w ciągu drogi krajowej nr 63 – północna obwodnica Kisielnicy	Wariant IV – czerwony NW- SEE	0+000 – 1+120		Płock Mały
		1+120 – 2+373		Piątnica
Droga w ciągu drogi nr 64	Wariant I, II, III	0+000 – 7+400		Piątnica

1.4.3.2. *Morfologia i hydrografia*

Projektowane drogi nr 61, 63 i 64 składające się na układ dróg krajowych w węźle drogowym Łomża według podziału fizjograficznego (J. Kondracki, 1999 r.) przecinać będą następujące mezoregiony: Wysoczyznę Kolneńską, Dolinę Dolnej Narwi

I Międzyrzecze Łomżyńskie. Wysoczyzna Kolneńska wchodzi w skład makroregionu Nizina Północnopodlaska natomiast Dolina Dolnej Narwi i Międzyrzecze Łomżyńskie to składowe makroregionu Nizina Północnomazowiecka. Formy geomorfologiczne stanowiące rzeźbę przedmiotowego terenu zostały ukształtowane w okresie plejstocenu w trakcie trwania zlodowaceń: środkopolskiego i północnopolskiego oraz w holocenie.

Wysoczyzna Kolneńska to równina morenowa, falista urozmaicona szeregiem pagórków zwirowych stanowiących moreny czołowe i kemy której powierzchnia została przekształcona peryglacjalnie. Doliny strumieni to doliny odpływu wód lodowcowych w okresie zaniku lądolodu.

Dolina Dolnej Narwi obejmuje dolinę rzeki Narwi powstałą w okresie spływu wód lodowcowo-roztopowych. Szerokości doliny wynosi od 1,25 do 5,0 km. Dolina ta jest ograniczona krawędziami i tak północna granicząca z Wysoczyzną Kolneńską ma wysokość 30 – 40 m natomiast południowa od strony Międzyrzecza Łomżyńskiego ma wysokość 25 – 30 m. W dolinie Narwi są 3 powierzchnie tarasów:

- taras zalewowy I o wysokości 2,0 – 3,0 m; taras zalewowy Ib o wysokości 1,5 – 2,0 m
- i taras nadzalewowy o wysokości 5,0 – 8,0 m

oraz liczne starorzecza których część wypełniona jest torfem, piaskami humusowymi i namułami.

Międzyrzecze Łomżyńskie to wysoczyzna morenowa ciągnąca się między dolinami rzek: Narwi i Bugu. Od strony zachodniej ogranicza ją wał kemowo - morenowy tzw. "Czerwonego Boru" mający przebieg południkowy. Wysoczyzna przecięta jest rzeką Łomżyczanką, która płynie w dolinie odpływu wód lodowcowych, a następnie kieruje się do rynny polodowcowej, która biegnie do doliny Narwi.

Przebieg projektowanych dróg w granicach w/w jednostek geomorfologicznych przedstawia się w poniższej tabeli:

Projektowana droga w ciągu drogi krajowej – nr ...	Nr wariantu projektowanej drogi kierunek przebiegu	Pikietaż projektowanej drogi km	Mezoregion	Makroregion
Droga w ciągu drogi krajowej nr 61	Wariant I – niebieski NNE – SSW	0+000 – 7+750	Wysoczyzna Kolneńska	Nizina Północnopodlaska
		7+750 – 12+750	Dolina Dolnej Narwi	Nizina Północnomazowiecka
		12+750 – 19+364	Międzyrzecze Łomżyńskie	
	Wariant II – zielony NNE - SSW	0+000 – 7+750	Wysoczyzna Kolneńska	Nizina Północnopodlaska
		7+750 – 12+750	Dolina Dolnej Narwi	Nizina Północnomazowiecka
		12+750 – 19+373	Międzyrzecze Łomżyńskie	
	Wariant III – pomarańczowy NE - SW	0+000 – 7+750	Wysoczyzna Kolneńska	Nizina Północnopodlaska
		7+750 – 14+500	Dolina Dolnej Narwi	Nizina Północnomazowiecka
		14+500 – 15+892	Międzyrzecze Łomżyńskie	
	Wariant IV – czerwony NNW – S - W	0+000 – 13+000	Wysoczyzna Kolneńska	Nizina Północnopodlaska
		13+000 – 14+600	Dolina Dolnej Narwi	Nizina Północnomazowiecka
		14+600 – 33+240	Międzyrzecze Łomżyńskie	
Droga w ciągu drogi nr 61	Wariant III – pomarańczowy W - E	0+000 – 5+450	Międzyrzecze Łomżyńskie	Nizina Północnomazowiecka
Droga w ciągu drogi nr 63	Wariant I – niebieski NW - SE	0+000 – 16+538	Międzyrzecze Łomżyńskie	
	Wariant II – zielony N - SE	0+000 – 3+100	Dolina Dolnej Narwi	
		3+100 – 19+318	Międzyrzecze Łomżyńskie	
	Wariant III – pomarańczowy N - SE	0+000 – 14+799	Międzyrzecze Łomżyńskie	
Droga w ciągu drogi krajowej nr 63 – południowa obwodnica Kisielnicy	Wariant IV – czerwony NW - SE	0+000 - 4+851	Międzyrzecze Łomżyńskie	
		0+000 – 3+120	Wysoczyzna Kolneńska	Nizina Północnopodlaska
Droga w ciągu drogi krajowej nr 63 – północna obwodnica Kisielnicy	Wariant I – niebieski Wariant II – zielony Wariant III – pomarańczowy NW - SEE	0+000 – 2+373	Wysoczyzna Kolneńska	
		0+000 – 7+400	Wysoczyzna Kolneńska	
Droga w ciągu drogi nr 64	Wariant I, II, III	0+000 – 7+400	Wysoczyzna Kolneńska	

Projektowane drogi w swoim przebiegu przetną poniżej wymienione rzeki i cieki:

Nazwa rzeki	Nr drogi	Numer wariantu – pikietaż (km)			
		I (niebieski)			
Zachodnia obwodnica					
		II (zielony)	III pomarańczowy)	IV (czerwony)	
4+032		Wschodnia obwodnica			
Ciek bez nazwy	61		4+032	4+032	3+935
Ciek bez nazwy		8+393			5+895
Narwica					13+845
Narew		8+672	8+393	8+393	14+377
Ciek bez nazwy		12+047			
Starorzecze Narwi		12+607	8+672	8+672	
Lepacka Struga		16+084	12+057	12+170	
Ciek bez nazwy		16+430	12+616	13+616, 13+856	
Lepacka Struga			16+093	14+150	
Krzywa Noga		III 0+000 – 5+450	16+439		
Ciek bez nazwy					25+885
Lepacka Struga	61			3+055	
Lepacka Struga63	0+000 - 5+450			4+608	
Lepacka Struga	63		0+793		
Ciek bez nazwy			2+239		
Ciek bez nazwy		6+435	2+479		
Lepacka Struga		Południowa obwodnica Kisielic	2+777		
Łomżyczanka		1+850	9+770	5+250	
	63	Północna obwodnica Kisielic			
Ciek bez nazwy			1+850	1+850	
	63	1+000			brak
	63	0+000 - 4+851			
Ciek bez nazwy	64				

1.4.3.3. Budowa geologiczna

Przedmiotowy teren obejmujący warianty od I do IV położony jest w granicach jednostki tektonicznej Obniżenie Podlaskie wchodzące w skład platformy wschodnioeuropejskiej zbudowanej z dwóch części: podłoża utworzonego z prekambryjskich skał metamorficznych metamorficznych magmowych oraz z pokrywy osadowej, słabo zaburzonej, młodszej od prekambriu. Obniżenie podlaskie zaznacza się w podłożu prekambryjskim jako depresja o kierunku równoleżnikowym wypełniona osadami od eokambriu do jury. Głębokość występowania krystalicznego podłoża jest zmienna i wynosi od 1500 do ponad 4000 m.

Podłoże krystaliczne uległo głębokiemu rozłamowi o kierunku NW – SE wieku laramijskiego.

Mięszkość pokrywy osadowej wynosi ok. 1000 – 1500 m.

Osady trzeciorzędowe to głównie osady: lądowe - oligocenu, jeziorne – miocenu, rzeczne – pliocenu.

Utwory czwartorzędu to osady plejstocenu i holocenu.

Utwory plejstocenu o miąższości ok. 185 m to kilka poziomów glin zwałowych porozielenych osadami wodnolodowcowymi i zastoiskowymi natomiast brak jest osadów interglacialnych.

Łądołów wkraczając na ten obszar – uaktywnia strefy uskoku, a po jego ustąpieniu następuje wypiętrzenie podłoża z różną szybkością wzdłuż starych stref uskoku, co wskazuje na tzw. tektonikę zrębową. Obniżenie podłoża podczwartorzędowego najbardziej zaznacza się w tzw. depresji łomżyńskiej, której osłona pokrywa się z kierunkiem przebiegu rzeki Narwi. W podłożu przedmiotowego terenu zaznacza się wpływ następujących zlodowaceń:

- zlodowacenie najstarsze : Narwi
- zlodowacenia południowopolskie : Nidy
Sanu
- zlodowacenia środkowopolskie : Odry
Warty
- zlodowacenie północnopolskie: Wisły

Między zlodowaczeniami Warty i Wisły następuje interglacja eemski.

W strefie przewidywanych badań geologicznych do głębokości ok. 30 m ppt związanych z niniejszą inwestycją występują : utwory powstałe w okresie zlodowacenia Sanu, Odry i Wisły.

Osady zlodowacenia Sanu to:

- ility, mułki i piaski zastoiskowe o miąższości 6 – 35 m;
- żwiry i piaski wodnolodowcowe o miąższości ok. 12 m;
- gliny zwałowe o miąższości 3 – 35 m.

Osady zlodowacenia Odry to:

- ility, mułki i piaski zastoiskowe o miąższości ok. 3 m;
- piaski i żwiry wodnolodowcowe o miąższości 12-35 m;

- gliny zwałowe o miąższości 6 – 31 m.

Osady zlodowacenia Warty to:

- mułki, iły i piaski lodowcowo-jeziorne (wypełniające tzw. misy jeziorne) o miąższości do 50 m, silnie zaburzone glacitektonicznie;
- piaski i żwiry wodnolodowcowe o miąższości 2 – 18 m;
- gliny zwałowe o miąższości 1- 30 m;
- iły i mułki zastoiskowe o miąższości 11 – 30 m.

W okresie zlodowacenia Warty w obrębie przedmiotowego terenu powstają główne elementy morfologiczne takie jak: wysoczyzna, wzgórza moren czołowych, tarasy i pagórki kemowe, obniżenia wytopiskowe oraz tarasy nadzalewowe.

Odptyw wód lodowcowych w tym okresie przyczynił się do powstania dolin i obniżeń dolinnych, a obecna dolina rzeki Narwi to rynna połodowcowa..

Interglacja eemski, który następuje po okresie zlodowacenia Warty przyczynia się do powstania w granicach tarasu nadzalewowego doliny Narwi torfów i namułów, które zalegają pod pokrywą osadów aluwialnych tarasu.

Osady zlodowacenia Wisły to pylaste pokrywy utworów peryglacialnych, których miąższość dochodzi do 1-2 m.

Holocen to osady wypełniające doliny rzeczne. Powstają tarasy zalewowe rzeki Narwi, które budują mułki i piaski akumulacji rzecznej. Obniżenia dolinne i bezodpływowe wypełniają torfy, namuły i piaski próchnicze.

1.4.3.4. Warunki hydrogeologiczne

W podłożu przedmiotowego terenu w utworach czwartorzędu – plejstocenu występują trzy warstwy wodonośne rozdzielone osadami gliniastymi.

Pierwsza warstwa wodonośna zbudowana jest z osadów piaszczysto-żwirowych interstadialnych rozdzielonych glinami zwałowymi. Zwierciadło wody jest typu naporowo – swobodnego i w zależności od morfologii terenu występuje na głębokości od 1 do do 27 m ppt. Z uwagi na płytkie występowanie i i zmienną miąższość piaszczystej wodonośnej stanowi ona źródło zaopatrzenia w wodę dla studni gospodarskich.

Druga warstwa wodonośna, którą budują piaski średnioziarniste niekiedy z domieszką żwiru o miąższości 10 – 30 m występuje na głębokości 30-60 m ppt. Charakteryzuje się zwierciadłem napiętym, które stabilizuje się na rzędnej

105 – 115 m npm. Warstwa ta stanowi główny poziom wodonośny – użytkowy dla miasta Łomży. Warstwa ta przykryta jest stosunkowo grubym kompleksem glin zwałowych zlodowacenia środkowopolskiego ale nie brak w niej lokalnych okien hydrogeologicznych, którymi następuje intensywna infiltracja wód opadowych do niej.

Trzecia warstwa wodonośna to piaski pylaste zalegające na głębokości od 70 do 100 m ppt w ciągłej warstwie o miąższości przeważnie 5 – 20 m.

Napięte zwierciadło wody generalnie stabilizuje się na głębokości około 107 – 117 m ppt.

Między warstwami wodonośnymi II i III istnieje więź hydrauliczna.

Powyższe trzy warstwy wodonośne drenowane są przez doliny Narwi i Łomżyczanki , które są wypełnione utworami aluwialnymi.

1.4.3.5. Wnioski

Podłoże projektowanej drogi do głębokości 31 – 70 m ppt budują utwory czwartorzędowe plejstoceniowe i holoceniowe.

Osady plejstoceniowe to głównie gliny zwałowe; piaski o zróżnicowanej granulacji – wodnolodowcowe i rzeczne; mułki i piaski zastoiskowe.

Osady holocenu to utwory wypełniające doliny rzeczne i obniżenia dolinne wykształcone jako piaski drobne, piaski próchnicze, namuły i torfy.

Poziomu wód gruntowych w zależności od morfologii terenu należy się spodziewać na głębokości: 1m w obrębie dolin rzecznych i obniżeń dolinnych;

4 -5 m w obrębie tarasów i pagórków kemowych; poniżej 5 m w granicach wysoczyzn morenowych, wzgórz moren czołowych.

1.4.3.6. Spis wykorzystanych materiałów archiwalnych

„Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe docelowego układu dróg krajowych w węźle Łomża” Etap I. oprac. Transprojekt – Warszawa, 2007 r., Warszawa.

„Mapa geologiczna Polski” ark. Ostrołęka w skali 1:200000

oprac. A. Bałuk, IG -Warszawa 1976 r.

„Mapa geologiczna Polski” ark. Łomża w skali 1:200000

oprac. J.E. Mojski, IG -Warszawa 1968 r.

„Szczegółowa mapa geologiczna Polski” ark. Łomża i Modzele-Wygoda w skali 1:50000

w opracowaniu przez K. Petelskiego, Słupsk – 2009 r.

Karty otworów archiwalnych z „Banku Hydro”

„Dokumentacja badań geotechnicznych podłoża dla Studium Techniczno-Ekonomiczno-

Środowiskowego układu dróg krajowych w węźle drogowym Łomża na odcinku doliny rzeki Narwi w planowanym wariantcie wschodnim” oprac. „Transprojekt – Warszawa”, 2007 r.

„Dokumentacja geotechniczna dla Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego układu dróg krajowych w węźle drogowym Łomża na odcinku doliny rzeki Narwi w planowanym wariantcie zachodnim” oprac. „Geoinstal S.C.” Warszawa, 2007

1.5. Projektowane zagospodarowanie terenu

1.5.1. Zachodnia obwodnica Łomży – wariant I

Zachodnia obwodnica Łomży w wariantcie I obejmuje następujące odcinki projektowanych dróg krajowych:

- projektowana obwodnica Łomży wg wariantu I na parametrach drogi ekspresowej w ciągu drogi krajowej nr 61 po zachodniej stronie miasta o długości ok. 19,364 km,
- projektowana droga krajowa nr 63 na parametry drogi GP na obwodnicy Kisielnicy (ok. 3,120 km) oraz na obwodnicy Łomży, w ciągu drogi GP-63 po południowej stronie miasta, o długości ok. 16,538 km, (od węzła Łomża I do istniejącej drogi krajowej nr 63),
- projektowana droga krajowa nr 64 na parametry drogi GP o długości ok. 6,800 km zlokalizowana po północnej stronie miasta.

1.5.1.1. Projektowana droga krajowa nr 61 Ostrołęka – Łomża - Augustów

Projektowane drogi krajowe wariantu I, zlokalizowane są na terenie województwa podlaskiego, powiatu łomżyńskiego oraz gminy Łomża, gminy Piątnica i na niewielkiej długości gminy Płock Mały i gminy Zambrów.

Początek projektowanej drogi na parametry drogi ekspresowej nr 61 przyjęto w km 167+530 istniejącej drogi krajowej nr 61 a koniec w km 146+180 drogi krajowej nr 61 Ostrołęka – Łomża.

Całkowita długość drogi nr 61 wynosi 19,364 km.

W podziale na poszczególne jednostki administracyjne droga krajowa nr 61 na parametrach drogi ekspresowej nr 61 przebiega.

– na terenie gminy Piątnica na długości	-	9,420 km
– na terenie gminy Łomży na długości	-	9,444 km
– na terenie miasta Łomża na długości	-	0,500 km
Razem:	-	19,364 km

Trasa drogi ekspresowej na początkowym odcinku przechodzi przez teren upraw rolnych lekko pofalowany. Od Kisielnicy droga ekspresowa odchyła się w kierunku południowo - zachodnim, zbliżając się do doliny rz. Narwi. W km 8+393 przecina rzekę Narew i do końca trasy biegnie przez tereny rolnicze, słabo zainwestowane. W km 13-14 przechodzi przez tereny o większej koncentracji budynków wsi Kupiski Stare. Na odcinku podłączenia do istniejącej drogi nr 61 projektowana trasa położona jest w terenach leśnych i rolniczych o oddalanej

zabudowie. Koniec projektowanej drogi ekspresowej wariantu I znajduje się w km 146+180 istniejącej drogi nr 61. Na całej swej długości projektowane łuki poziome mają promienie nie mniejsze od 2200 m. Trasa drogi ekspresowej wariantu I położona jest w terenie lekko pofalowanym i równinnym, nie występują tu większe spadki podłużne.

Projektowana droga nr 61 Ostrołęka – Łomża – Augustów w wariantcie I układu krzyżuje się z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi oraz ciekami wodnymi następująco:

Odcinek Górki Sypniewo – węzeł „Łomża I”

- Węzły:
 - km 4+440 węzeł „Kisielnica” z projektowaną dr. krajową GP-63
 - km 7+397 węzeł „Michałowo” z projektowaną dr. krajową GP-64
 - km 14+314 węzeł „Kupiski” z dr. wojewódzką nr 645
 - km 17+807 węzeł „Łomża I” z proj. dr. krajową GP-63
- Skrzyżowanie:
 - km 0+690 z dr. krajową nr 61
- Most na rzece Narew:
 - km 8+298 orientacyjny początek mostu na rzece Narew
 - km 8+393 rzeka Narew most na Narwi
 - km 8+672 starorzecze rzeki Narew – most na Narwi
 - km 9+320 orientacyjny koniec mostu na rzece Narew
- Wiadukty:
 - km 1+430 na skrzyżowaniu z dr. powiatową nr 9014B
 - km 3+595 na skrzyżowaniu z dr. krajową nr 63
 - km 7+782 na skrzyżowaniu z dr. powiatową nr 1900B
 - km 10+723 na skrzyżowaniu z dr. powiatową nr 1904B

Całkowita długość projektowanej drogi nr 61 od skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 61 w Górkach Sypniewo do skrzyżowania z istniejącą drogą krajową w rejonie Sierzput wynosi 19,364 km.

W rejonie trasy drogi ekspresowej występuje:

– zabudowa zagrodowa na długości	-	1,500 km
– tereny rolnicze na długości	-	13,664 km
– tereny podmokłe na długości	-	2,000 km
– tereny leśne na długości	-	2,200 km
Razem:	-	19,364 km

1.5.1.2. Projektowana droga krajowa nr 63 Kolno – Piątnica – Podgórze - Zambrów

Początek projektowanej drogi krajowej GP-63 przyjęto w km 139+570 istniejącej drogi krajowej nr 63 a koniec w km 154+340.

Projektowana droga GP 63 w układzie docelowym dróg krajowych – wariant I składa się z trzech odcinków. Od km 139+570 do węzła „Kisielnica” jest częścią obwodnicy Kisielnicy. Od węzła „Kisielnica” trasa drogi GP 63 przebiega projektowaną drogą ekspresową nr 61 Augustów – Łomża – Ostrołęka do węzła „Łomża I”. Od węzła „Łomża I” do końca trasy droga GP 63 przebiega po południowej stronie Łomży do skrzyżowania z istniejącą drogą nr 63 w km 154+340. Długość projektowanego przebiegu drogi GP 63 poszczególnych odcinków wynosi:

- obwodnica Kisielnicy do węzła „Kisielnica” wynosi – 2,106 km
(całość obwodnicy Kisielnicy – 3,12 km)
- węzeł „Kisielnica” – węzeł „Łomża I” – 13,367 km
(wspólny przebieg po trasie drogi nr 61)
- węzeł „Łomża I” – koniec projektowanej drogi GP w Podgórzu – 16,538 km.

Ogółem długość przebiegu projektowanej drogi GP 63 od km 139+570 w Kisielnicy do km 154+340 istniejącej drogi nr 63 wynosi 18,644 km a łącznie z przebiegiem po projektowanej drodze ekspresowej 32,011 km.

W podziale na jednostki administracyjne droga GP 63 przebiega:

– na terenie gminy Piątnica na długości	-	0,786 km
– na terenie gminy Łomża na długości	-	15,818 km
– na terenie gminy Mały Płock na długości	-	1,320 km
– na terenie gminy Zambrów na długości	-	0,720 km
	<hr/>	
	Razem:	18,644 km

Na początkowym odcinku drogi projektowana trasa drogi GP 63 przechodzi po południowej stronie zabudowy wsi Kisielnica przez tereny upraw rolnych do skrzyżowania z projektowaną drogą nr 61.

Na tym odcinku występuje lekko pofalowany teren pozwalający zastosować promienie łuków poziomych $R = 12000$ m.

Południowy odcinek projektowanej drogi GP 63 od węzła „Łomża I” do końca trasy w Podgórzu przebiega po terenach dość płaskich gdzie zastosowane promienie łuków poziomych wynoszą od $R = 1600$ m do $R = 3000$ m.

Trasa drogi GP 63 przebiega w oddaleniu od zabudowy wsi Sierzputy, Dłużniewo, Boguszyce, Giełczyn, Podgórze.

W km 7+610 trasa drogi GP 63 krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 677 Ostrów Maz. – Łomża a w km 8+817 projektowana droga krzyżuje się z jednotorową nieczynną linią kolejową.

Projektowana droga na parametry GP 63 Kolno – Łomża – Zambrów krzyżuje się z następującymi drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi.

1. Odcinek południowa obwodnica Kisielnicy do węzła „Kisielnica” – 2,106 km.
Całkowita długość obwodnicy 3,120 km
 - Skrzyżowania:
 - km 0+450 z dr. krajową nr 63
 - km 3+120 z dr. krajowymi nr: 61, 63
2. Odcinek węzeł „Łomża I” – Konarzyce. Całkowita długość 7,610 km
 - Skrzyżowania:
 - km 0+682 z dr. krajową nr 61
 - km 7+610 z dr. wojewódzką nr 677
 - Wiadukty:
 - km 3+067 na skrzyżowaniu z dr. powiatową nr 1947B
 - km 6+435 na skrzyżowaniu z przełożeniem dr. powiatowej nr 1949B
3. Odcinek Konarzyce – Podgórze. Całkowita długość 8,928 km
 - Skrzyżowanie:
 - km 15+742 z dr. krajową nr 63
 - Wiadukty:
 - km 8+817 wiadukt nad linią kolejową Śniadowo - Łomża
 - km 10+696 na skrzyżowaniu z drogą gminną (Giełczyn – Koziki)

Trasa drogi GP 63 przechodzi przez tereny:

– zabudowy zagrodowej na długości	-	1,200 km
– tereny rolnicze na długości	-	14,574 km
– tereny podmokłe na długości	-	-
– tereny leśne na długości	-	2,870 km
	<hr/>	
	Razem:	18,644 km

1.5.1.3. Projektowana droga krajowa nr 64 Łomża – Stare Jeżewo

Początek projektowanej drogi krajowej nr 64 Łomża – Stare Jeżewo przyjęto na skrzyżowaniu z projektowaną drogą ekspresową nr 61 Ostrołęka – Łomża – Augustów w węźle „Michałowo”. Koniec projektowanej drogi przyjęto w km 3+300 istniejącej drogi nr 64. Długość projektowanej drogi GP 64 wynosi 6,800 km i przebiega przez tereny upraw rolnych w rejonie zabudowy wsi Marianowo i Elźbiecin.

Cała projektowana droga położona jest na terenie gminy Piątnica.

Warunki terenowe pozwoliły na zastosowanie łuków poziomych o promieniach od R = 850 m do R = 2200 m. W km 3+035 projektowana droga GP 64 krzyżuje się z istniejącym przebiegiem drogi nr 61 a w km 5+302 z drogą wojewódzką nr 668 Łomża – Jedwabne. W km 6+735 projektowana droga krzyżuje się z istniejącym przebiegiem drogi nr 64 Łomża – Stare Jeżewo.

Trasa drogi GP-64 przechodzi przez tereny:

– zabudowy zagrodowej na długości	-	0,600 km
– uprawy rolnicze na długości	-	5,350 km
– uprawy leśne na długości	-	0,850 km
Razem:	-	6,800 km

1.5.2. Zachodnia obwodnica Łomży – wariant II

Zachodnia obwodnica Łomży w wariantcie II obejmuje następujące odcinki projektowanych dróg krajowych:

- projektowana obwodnica Łomży wg wariantu II na parametrach drogi ekspresowej w ciągu drogi krajowej nr 61 po zachodniej stronie miasta o długości ok. 19,373 km,
- projektowana droga krajowa nr 63 na parametry dróg GP na obwodnicy Kisielnicy (ok. 3,120 km) oraz na zachodnio-południowej obwodnicy Łomży, o długości ok. 19,318 km (od węzła „Jednaczewo” do istniejącej drogi krajowej nr 63),
- projektowana droga krajowa nr 64 na parametry drogi GP o długości ok. 6,800 km zlokalizowana po północnej stronie miasta.

1.5.2.1. Droga krajowa nr 61 Ostrołęka – Łomża - Augustów

Początek projektowanej drogi ekspresowej nr 61 podobnie jak w wariantcie I przyjęto w km 167+530 istniejącej drogi krajowej nr 61 a koniec w km 146+180 drogi krajowej nr 61 Ostrołęka – Łomża.

Całkowita długość drogi ekspresowej nr 61 wynosi 19,373 km.

W podziale na poszczególne jednostki administracyjne projektowana droga krajowa nr 61 na parametry drogi ekspresowej przebiega:

– na terenie gminy Piątnica na długości	-	9,429 km
– na terenie gminy Łomży na długości	-	9,444 km
– na terenie miasta Łomża na długości	-	0,500 km
Razem:	-	19,373 km

Trasa drogi ekspresowej na początkowym odcinku przechodzi przez teren upraw rolnych lekko pofalowany. Od Kisielnicy droga ekspresowa odchyła się w kierunku południowo - zachodnim, zbliżając się do doliny rz. Narwi. W km 8+393 przecina rzekę Narew i do końca trasy biegnie przez tereny rolnicze, słabo zainwestowane. W km 13-14 przechodzi przez tereny o większej koncentracji budynków wsi Kupiski Stare. Na odcinku podłączenia do istniejącej drogi nr 61 projektowana trasa położona jest w terenach leśnych i rolniczych o oddalonej zabudowie. Koniec projektowanej drogi ekspresowej wariantu II znajduje się w km 146+180 istniejącej drogi nr 61. Na całej swej długości projektowane łuki poziome mają promienie nie mniejsze od 2200 m.

Projektowana droga ekspresowa nr 61 Ostrołęka – Łomża – Augustów w wariantcie II krzyżuje się z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi oraz ciekami wodnymi następująco:

1. Odcinek Górki Sypniewo – węzeł „Jednaczewo”.

Całkowita długość 11,373 km.

- Węzły:
 - km 4+440 węzeł „Kisielnica” z projektowaną dr. krajową nr 63
 - km 7+397 węzeł „Michałowo” z projektowaną dr. krajową nr 64
 - km 11+373 węzeł „Jednaczewo” z projektowaną dr. krajową nr 63
- Skrzyżowanie:
 - km 0+690 z istniejącą drogą krajową nr 61
- Most na rzece Narew:
 - km 8+298 orientacyjny początek mostu na rzece Narew
 - km 8+393 rzeka Narew most na Narwi
 - km 8+672 starorzecze rzeki Narew – most na Narwi
 - km 9+320 orientacyjny koniec mostu na rzece Narew

- Wiadukty:
 - km 1+430 na skrzyżowaniu z dr. powiatową nr 9014B
 - km 3+595 na skrzyżowaniu z dr. krajową nr 63
 - km 7+782 na skrzyżowaniu z dr. powiatową nr 1900B
 - km 10+730 na skrzyżowaniu z dr. powiatową nr 1904B

2. Odcinek węzeł „Jednaczewo” – węzeł „Sierzputy”.

Całkowita długość 8,0 km

- Węzeł:
 - km 18+219 węzeł „Sierzputy” z dr. krajową nr 61
- Wiadukt:
 - km 14+322 na skrzyżowaniu z dr. wojewódzką nr 645

Całkowita długość projektowanej drogi krajowej nr 61 od skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 61 w Górkach Sypniewo do skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 61 w rejonie Sierzput wynosi 19,373 km.

W rejonie trasy projektowanej drogi ekspresowej występuje:

– zabudowa zagrodowa na długości	-	1,500 km
– tereny rolnicze na długości	-	13,673 km
– tereny podmokłe na długości	-	2,000 km
– tereny leśne na długości	-	2,200 km
Razem:	-	19,373 km

1.5.2.2. Projektowana droga krajowa nr 63 Kolno – Piątnica – Podgórze - Zambrów

Początek projektowanej drogi krajowej GP-63 przyjęto w km 139+570 istniejącej drogi krajowej nr 63 a koniec w km 154+340.

Projektowana droga GP-63 w układzie docelowym dróg krajowych – wariant II składa się z trzech odcinków. Od km 139+570 do węzła „Kisielnica” jest częścią obwodnicy Kisielnicy. Od węzła „Kisielnica” trasa drogi GP-63 przebiega projektowaną drogą nr 61 Augustów – Łomża – Ostrołęka do węzła „Jednaczewo”. Od węzła „Jednaczewo” do końca trasy droga GP-63 przebiega po zachodnio-południowej stronie Łomży do skrzyżowania z istniejącą drogą nr 63 w km 154+340. Długość projektowanego przebiegu drogi nr 63 poszczególnych odcinków wynosi:

- obwodnica Kisielnicy do węzła „Kisielnica” wynosi – 2,106 km
(całość obwodnicy Kisielnicy – 3,12 km)

- węzeł „Kisielnica” – węzeł „Jednaczewo” – 6,933 km
(wspólny przebieg po trasie proj. dr. nr 61)
- węzeł „Jednaczewo” – koniec projektowanej drogi GP w Podgórzu – 19,318 km.

Ogółem długość przebiegu projektowanej drogi GP-63 od km 139+570 w Kisielnicy do km 154+340 istniejącej drogi nr 63 wynosi 21,424 km a łącznie z przebiegiem po projektowanej drodze ekspresowej 28,357 km.

W podziale na jednostki administracyjne droga GP-63 przebiega:

– na terenie gminy Piątnica na długości	-	0,786 km
– na terenie gminy Łomża na długości	-	14,658 km
– na terenie gminy Mały Płock na długości	-	1,320 km
– na terenie gminy Zambrów na długości	-	0,720 km
– na terenie miasta Łomża na długości	-	3,940 km
Razem:	-	21,424 km

Na początkowym odcinku drogi projektowana trasa drogi nr 63 przechodzi po południowej stronie zabudowy wsi Kisielnica przez tereny upraw rolnych do skrzyżowania z projektowaną drogą nr 61.

Na tym odcinku występuje lekko pofalowany teren pozwalający zastosować promienie łuków poziomych $R = 12000$ m.

Południowy odcinek projektowanej drogi GP-63 od węzła „Jednaczewo” do końca trasy w Podgórzu przebiega po terenach dość płaskich gdzie zastosowane promienie łuków poziomych wynoszą od $R = 1500$ m do $R = 5000$ m.

Trasa drogi nr 63 przebiega w rejonie wsi Kolonia Kupiski przy granicy m. Łomża w pobliżu wsi Łochtynowo, Konarzyce, Gielczyn, Podgórze.

W km 4+519 trasa drogi nr 63 krzyżuje się z drogą krajową nr 61 Ostrołęka – Łomża i w km 10+362 z drogą wojewódzką nr 677 Ostrów Maz. – Łomża.

W km 11+365 projektowana droga krzyżuje się z jednotorową nieczynną linią kolejową.

Projektowana droga nr 63 Kolno – Łomża – Zambrów krzyżuje się z następującymi drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi.

1. Odcinek południowa obwodnica Kisielnicy.

Całkowita długość obwodnicy 3,120 km

- Skrzyżowania:
 - km 0+450 z dr. krajową nr 63
 - km 3+120 z dr. krajowymi nr: 61, 63

2. Odcinek węzeł „Jednaczewo” – Łomża.

Całkowita długość 4,519 km

- Węzły:
 - km 2+519 węzeł „Kupiski” z drogą wojewódzką nr 645
 - km 4+519 węzeł „Łomża II” z drogą krajową nr 61

3. Odcinek Łomża – Konarzyce.

Całkowita długość 5,843 km

- Węzeł:
 - km 10+362 węzeł „Konarzyce” z dr. wojewódzką nr 677
- Wiadukty:
 - km 7+787 na skrzyżowaniu z dr. powiatową nr 1948B

4. Odcinek Konarzyce – Podgórze.

Całkowita długość 8,956 km

- Skrzyżowanie:
 - km 18+522 z dr. krajową nr 63
- Wiadukty:
 - km 11+365 wiadukt nad linią kolejową
 - km 13+476 na skrzyżowaniu z drogą gminną (Giełczyn – Koziki)

Trasa drogi GP 63 przechodzi przez tereny:

– zabudowy zagrodowej na długości	-	1,200 km
– tereny rolnicze na długości	-	18,794 km
– tereny podmokłe na długości	-	-
– tereny leśne na długości	-	1,430 km
Razem:	-	21,424 km

1.5.2.3. Projektowana droga krajowa nr 64 Łomża – Stare Jeżewo

Początek projektowanej drogi krajowej nr 64 Łomża – Stare Jeżewo przyjęto podobnie jak w wariantcie I na skrzyżowaniu z projektowaną drogą ekspresową nr 61 Ostrołęka – Łomża – Augustów w węźle „Michałowo”. Koniec projektowanej drogi przyjęto w km 3+300 istniejącej drogi nr 64. Długość projektowanej drogi GP 64 wynosi 6,800 km i przebiega przez tereny upraw rolnych w rejonie zabudowy wsi Marianowo i Elżbiecin.

Cała projektowana droga położona jest na terenie gminy Piątnica.

Warunki terenowe pozwoliły na zastosowanie łuków poziomych o promieniach od R = 850 m do R = 2200 m. W km 3+035 projektowana droga GP 64 krzyżuje się z istniejącym przebiegiem drogi nr 61 a w km 5+302 z drogą wojewódzką nr 668 Łomża – Jedwabne. W km 6+735 projektowana droga krzyżuje się z istniejącym przebiegiem drogi nr 64 Łomża – Stare Jeżewo.

Odcinek węzeł „Michałowo” - Elżbiecin.

Całkowita długość 6,800 km

- Skrzyżowania:
 - km 3+035 z dr. krajową nr 61, 63
 - km 5+302 z dr. wojewódzką nr 668
 - km 6+735 z dr. krajową nr 64
- Wiadukt:
 - km 1+367 na skrzyżowaniu z drogą gminną (Budy Czarnockie - Czarnocin)

Trasa drogi GP 64 przechodzi przez tereny:

– zabudowy zagrodowej na długości	-	0,600 km
– uprawy rolnicze na długości	-	5,350 km
– uprawy leśne na długości	-	0,850 km
Razem:	-	6,800 km

1.5.3. Zachodnia obwodnica Łomży – wariant III

Zachodnia obwodnica Łomży w wariantcie III obejmuje następujące odcinki projektowanych dróg krajowych:

- projektowana obwodnica Łomży wg wariantu III na parametrach drogi ekspresowej w ciągu drogi krajowej nr 61 po zachodniej stronie miasta o długości ok. 15,892 km po nowym terenie oraz 5,450 km przebiegająca po trasie istniejącej drogi krajowej nr 61 Ostrołęka - Łomża,
- projektowana droga krajowa nr 63 na parametry dróg GP na obwodnicy Kisielnicy o długości 3,120 km oraz na zachodnio-południowej obwodnicy Łomży w ciągu drogi nr 63, o długości ok. 14,799 km,
- projektowana droga krajowa nr 64 na parametry drogi GP o długości ok. 6,800 km zlokalizowana po północnej stronie miasta.

1.5.3.1. Droga krajowa nr 61 Ostrołęka – Łomża - Augustów

Początek projektowanej drogi ekspresowej nr 61 podobnie jak w wariantcie I przyjęto w km 167+530 istniejącej drogi krajowej nr 61 a koniec w km 151+010 drogi krajowej nr 61 Ostrołęka – Łomża. Na dalszym odcinku droga krajowa nr 61 projektowana na parametry drogi ekspresowej przebiega po istniejącej drodze od węzła Łomża III do Sierzput do km 146+180.

Całkowita długość drogi ekspresowej nr 61 wynosi 20,722 km z tego po nowym terenie wynosi 15,892 km a po istniejącej drodze nr 61 – 4,880 km.

W podziale na poszczególne jednostki administracyjne projektowana droga krajowa nr 61 na parametry drogi ekspresowej przebiega:

– na terenie gminy Piątnica na długości	-	9,422 km
– na terenie gminy Łomży na długości	-	9,850 km
– na terenie miasta Łomża na długości	-	1,450 km
Razem:	-	20,722 km

Trasa drogi ekspresowej na początkowym odcinku przechodzi przez teren upraw rolnych lekko pofalowany. Od Kisielnicy droga ekspresowa odchyła się w kierunku południowo - zachodnim, zbliżając się do doliny rz. Narwi. W km 8+393 przecina rzekę Narew i do końca trasy biegnie przez tereny rolnicze, słabo zainwestowane. W km 13-14 przechodzi przez tereny o większej koncentracji budynków wsi Kolonia Kupiski. Na odcinku podłączenia do istniejącej drogi nr 61 projektowana trasa położona jest na terenach miejskich upraw rolnych. Koniec projektowanej drogi ekspresowej wariantu III znajduje się w km 146+180 istniejącej drogi nr 61. Na całej swej długości projektowane łuki poziome mają promienie nie mniejsze od 2200 m.

Projektowana droga ekspresowa nr 61 Ostrołęka – Łomża – Augustów w wariantcie III krzyżuje się z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi oraz ciekami wodnymi następująco:

1. Odcinek Górki Sypniewo – węzeł „Łomża III”.

Całkowita długość 15,892 km.

- Węzły:
 - km 4+440 węzeł „Kisielnica” z projektowaną dr. krajową nr 63
 - km 7+397 węzeł „Michałow” z projektowaną dr. krajową nr 64
 - km 13+892 węzeł „Kupiski” z istniejącą dr. wojewódzką nr 645
 - km 15+892 węzeł „Łomża III” z projektowaną dr. krajową nr 63

- Skrzyżowanie:
 - km 0+690 z istniejącą drogą krajową nr 61
- Most na rzece Narew:
 - km 8+298 orientacyjny początek mostu na rzece Narew
 - km 8+393 rzeka Narew most na Narwi
 - km 8+672 starorzecze rzeki Narew – most na Narwi
 - km 9+320 orientacyjny koniec mostu na rzece Narew
- Wiadukty:
 - km 1+430 na skrzyżowaniu z dr. powiatową nr 9014B
 - km 3+595 na skrzyżowaniu z dr. krajową nr 63
 - km 7+782 na skrzyżowaniu z dr. powiatową nr 1900B
 - km 10+730 na skrzyżowaniu z dr. powiatową nr 1904B
 - km 15+600 na skrzyżowaniu z proj. dr. gminną (Janowo – Łomża)

2. Odcinek węzeł „Łomża III” - Sierzputy.

Całkowita długość 4,880 km

- Wiadukty:
 - km 3+335 na skrzyżowaniu z przełożeniem dr. powiatowej nr 1948B
 - km 4+608 na skrzyżowaniu z proj. dr. gminną (Janowo – Łomża)

Całkowita długość projektowanej drogi krajowej nr 61 od skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 61 w Górkach Sypniewo do skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 61 w rejonie Sierzput wynosi 20,722 km.

W rejonie trasy projektowanej drogi ekspresowej występuje:

– zabudowa zagrodowa na długości	-	2,000 km
– tereny rolnicze na długości	-	16,222 km
– tereny podmokłe na długości	-	1,500 km
– tereny leśne na długości	-	1,000 km
Razem:	-	20,722 km

1.5.3.2. Projektowana droga krajowa nr 63 Kolno – Piątnica – Podgórze - Zambrów

Początek projektowanej drogi krajowej GP-63 przyjęto w km 139+570 istniejącej drogi krajowej nr 63 a koniec w km 154+340.

Projektowana droga GP 63 w układzie docelowym dróg krajowych – wariant III składa się z trzech odcinków. Od km 139+570 do węzła „Kisielnica” jest częścią obwodnicy Kisielnicy.

Od węzła „Kisielnica” trasa drogi nr 63 przebiega projektowaną drogą nr 61 Augustów – Łomża – Ostrołęka do węzła „Łomża III”. Od węzła „Łomża III” do końca trasy projektowana droga nr 63 przebiega po zachodnio-południowej stronie Łomży do skrzyżowania z istniejącą drogą nr 63 w km 154+340. Długość projektowanego przebiegu drogi nr 63 poszczególnych odcinków wynosi:

- obwodnica Kisielnicy do węzła „Kisielnica” wynosi – 2,106 km
(całość obwodnicy Kisielnicy – 3,12 km)
- węzeł „Kisielnica” – węzeł „Łomża III” – 11,452 km
(wspólny przebieg po trasie proj. dr. nr 61)
- węzeł „Łomża III” – koniec projektowanej drogi GP w Podgórzu – 14,799 km.

Ogółem długość przebiegu projektowanej drogi GP 63 od km 139+570 w Kisielnicy do km 154+340 istniejącej drogi nr 63 wynosi 16,905 km a łącznie z przebiegiem po projektowanej drodze ekspresowej 28,357 km.

W podziale na jednostki administracyjne droga GP 63 przebiega:

– na terenie gminy Piątnica na długości	-	0,786 km
– na terenie gminy Łomża na długości	-	11,979 km
– na terenie gminy Mały Płock na długości	-	1,320 km
– na terenie gminy Zambrów na długości	-	0,720 km
– na terenie miasta Łomża na długości	-	2,100 km
	<hr/>	
	Razem:	16,905 km

Na początkowym odcinku drogi projektowana trasa drogi nr 63 przechodzi po południowej stronie zabudowy wsi Kisielnica przez tereny upraw rolnych do skrzyżowania z projektowaną drogą nr 61.

Na tym odcinku występuje lekko pofalowany teren pozwalający zastosować promienie łuków poziomych $R = 12000$ m.

Południowy odcinek projektowanej drogi GP 63 od węzła „Jednaczewo” do końca trasy w Podgórzu przebiega po terenach dość płaskich gdzie zastosowane promienie łuków poziomych wynoszą od $R = 1500$ m do $R = 5000$ m.

Trasa drogi nr 63 przebiega w rejonie wsi Kolonia Kupiski przy granicy m. Łomża w pobliżu wsi Łochtynowo, Konarzyce, Gielczyn, Podgórze.

W km 5+843 trasa drogi nr 63 krzyżuje się z z drogą wojewódzką nr 677 Ostrów Maz. – Łomża.

W km 6+846 projektowana droga krzyżuje się z jednotorową nieczynną linią kolejową.

Projektowana droga nr 63 Kolno – Łomża – Zambrów krzyżuje się z następującymi drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi.

1. Odcinek południowa obwodnica Kisielnicy.

Całkowita długość obwodnicy 3,120 km

- Skrzyżowania:
 - km 0+450 z dr. krajową nr 63
 - km 3+120 z dr. krajowymi nr: 61, 63

2. Odcinek „Łomża III” – Konarzyce.

Całkowita długość 5,843 km

- Skrzyżowanie:
 - km 5+843 z dr. wojewódzką nr 677
- Wiadukty:
 - km 0+445 na skrzyżowaniu z przełożeniem dr. powiatowej nr 1947B
 - km 3+268 na skrzyżowaniu z dr. powiatową nr 1948B

3. Odcinek Konarzyce – Podgórze.

Całkowita długość 8,956 km

- Skrzyżowanie:
 - km 13+998 z dr. krajową nr 63
- Wiadukty:
 - km 6+846 wiadukt nad linią kolejową
 - km 8+957 na skrzyżowaniu z drogą gminną (Gielczyn – Koziki)

Trasa drogi GP 63 przechodzi przez tereny:

– zabudowy zagrodowej na długości	-	1,200 km
– tereny rolnicze na długości	-	14,275 km
– tereny podmokłe na długości	-	-
– tereny leśne na długości	-	1,430 km
	<hr/>	
	Razem:	16,905 km

1.5.3.3. Projektowana droga krajowa nr 64 Łomża – Stare Jeżewo

Początek projektowanej drogi krajowej nr 64 Łomża – Stare Jeżewo przyjęto podobnie jak w wariantcie I na skrzyżowaniu z projektowaną drogą ekspresową S61 Ostrołęka – Łomża – Augustów w węźle „Michałowo”. Koniec projektowanej drogi przyjęto w km 3+300 istniejącej drogi nr 64. Długość projektowanej drogi GP 64 wynosi 6,800 km i przebiega przez tereny upraw rolnych w rejonie zabudowy wsi Marianowo i Elżbiecin.

Cała projektowana droga położona jest na terenie gminy Piątnica.

Warunki terenowe pozwoliły na zastosowanie łuków poziomych o promieniach od R = 850 m do R = 2200 m. W km 3+035 projektowana droga GP 64 krzyżuje się z istniejącym przebiegiem drogi nr 61 a w km 5+302 z drogą wojewódzką nr 668 Łomża – Jedwabne. W km 6+735 projektowana droga krzyżuje się z istniejącym przebiegiem drogi nr 64 Łomża – Stare Jeżewo.

Odcinek węzeł „Michałowo” - Elżbiecin.

Całkowita długość 6,737 km

- Skrzyżowania:
 - km 3+035 z dr. krajową nr 61, 63
 - km 5+302 z dr. wojewódzką nr 668
 - km 6+735 z dr. krajową nr 64
- Wiadukt:
 - km 1+367 na skrzyżowaniu z drogą gminną (Budy Czarnockie - Czarnocin)

Trasa drogi GP 64 przechodzi przez tereny:

– zabudowy zagrodowej na długości	-	0,600 km
– uprawne rolnicze na długości	-	5,350 km
– leśne na długości	-	0,850 km
	<u>Razem:</u>	<u>6,800 km</u>

1.5.4. Wschodnia obwodnica Łomży – wariant IV

Wschodnia obwodnica Łomży obejmuje następujące odcinki projektowanych dróg krajowych:

- projektowana obwodnica Łomży wg wariantu IV na parametrach drogi ekspresowej w ciągu drogi krajowej nr 61 przebiegająca po wschodniej i południowej stronie miasta o długości ok. 33,240 km,

- projektowana droga krajowa nr 63 na parametry drogi GP na obwodnicy Kisielnicy o długości 1,694 km oraz na obwodnicy Podgórze o długości ok. 4,851 km,
- droga krajowa nr 64 nie wymaga w tym wariantcie budowy nowych odcinków dróg.

1.5.4.1. Projektowana droga krajowa nr 61 Ostrołęka – Łomża - Augustów

Projektowana trasa drogi ekspresowej na całej swej długości przebiega przez teren woj. podlaskiego i miasta Łomży, powiatu łomżyńskiego oraz dwóch gmin.

Początek trasy znajduje się w istniejącym km 167+530 (km proj. 0+000) istniejącej drogi nr 61 a koniec w km 146+180.

Całkowita długość obwodnicy wschodniej wynosi 33,240 km.

W podziale na poszczególne jednostki administracyjne projektowana droga ekspresowa w ciągu obwodnicy wschodniej przebiega:

– na terenie gminy Piątnica na długości	-	14,400 km
– na terenie miasta Łomża na długości	-	2,130 km
– na terenie gminy Łomża na długości	-	16,710 km
	<u>Razem:</u>	<u>33,240 km</u>

Początek projektowanego przebiegu drogi nr 61 znajduje się w km 167+530 istniejącej drogi krajowej nr 61. Od tego miejsca trasa obwodnicy wschodniej łukiem o R = 2200 m skręca w kierunku południowym omijając od zachodu miejscowość Kisielnice. Na dalszym odcinku, aż do ponownego włączenia się do istniejącej drogi krajowej nr 61 w istniejącym km 146+180 biegnie w kierunku południowo-wschodnim, a założone łuki poziome mają duże promienie w granicach R = 2200 m ÷ 5000 m. Na całej długości projektowana trasa omija tereny o większej zabudowie, kolidujące jednak, zwłaszcza na skrzyżowaniach z drogami, z zabudową położoną wzdłuż tych dróg.

Projektowana droga krajowa nr 61 wg wariantu IV krzyżuje się z następującymi drogami krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi:

- Węzły:
 - km 3+329 węzeł „Kisielnica” z projektowaną dr. krajową GP 63
 - km 11+066 węzeł „Piątnica” z dr. krajową nr 64
 - km 15+542 węzeł „Łomża” z dr. krajową nr 63
 - km 20+357 węzeł „Giełczyn” z projektowaną dr. krajową GP 63
 - km 24+692 węzeł „Konarzyce” z dr. wojewódzką nr 677
 - km 31+500 węzeł „Sierzputy” z dr. krajową nr 61

- Skrzyżowanie:
 - km 0+690 z dr. krajową nr 61
- Most na rzece Narew:
 - km 13+025 orientacyjny początek mostu na rzece Narew
 - km 13+047 dr. powiatowa nr 1934B – most na Narwi
 - km 13+845 rzeka Narwica – most na Narwi
 - km 14+377 rzeka Narew – most na Narwi
 - km 14+510 dr. powiatowa nr 1937B – most na Narwi
 - km 14+531 orientacyjny koniec mostu na rzece Narew
- Wiadukty:
 - km 1+457 na skrzyżowaniu z dr. powiatową nr 9014B
 - km 4+468 na skrzyżowaniu z dr. powiatową nr 1903B
 - km 5+396 na skrzyżowaniu z dr. krajowymi nr: 61, 63
 - km 9+891 na skrzyżowaniu z dr. wojewódzką nr 668
 - km 18+374 na skrzyżowaniu z dr. wojewódzką nr 679
 - km 19+774 na skrzyżowaniu z dr. powiatową nr 1941B
 - km 21+586 na skrzyżowaniu z dr. gminną (Giełczyn – Koziki)
 - km 23+446 wiadukt nad linią kolejową
 - km 29+250 na skrzyżowaniu z dr. powiatową nr 1947B

Całkowita długość drogi ekspresowej nr 61 wg wariantu IV układu drogowego wynosi 33,240 km.

W rejonie trasy drogi ekspresowej, która zlokalizowana jest po wschodniej i południowej stronie m. Łomży występuje:

– zabudowa zagrodowa na długości	-	3,300 km
– tereny rolnicze na długości	-	28,110 km
– tereny leśne na długości	-	1,830 km
		Razem: - 33,240 km

1.5.4.2. Projektowana droga krajowa nr 63 Kolno – Piątnica – Łomża – Podgórze - Zambrów

Początek projektowanej drogi krajowej nr 63 przyjęto w km 140+380 istniejącej drogi krajowej nr 63 a koniec w km 154+340.

Projektowana droga nr 63 w układzie docelowym dróg krajowych – wariant IV składa się z trzech odcinków. Od km 139+570 do węzła „Kisielnica” jest częścią obwodnicy Kisielnicy. Od węzła „Kisielnica” trasa drogi GP 63 przebiega projektowaną drogą ekspresową nr 61 Augustów – Łomża – Ostrołęka do węzła „Giełczyn”. Od węzła „Giełczyn” do końca trasy projektowana droga krajowa nr 63 przebiega po zachodnio-południowej stronie Łomży do skrzyżowania z istniejącą drogą nr 63 w km 154+340. Długość projektowanego przebiegu drogi nr 63 poszczególnych odcinków wynosi:

- obwodnica Kisielnicy do węzła „Kisielnica” wynosi – 1,694 km
- węzeł „Kisielnica” – węzeł „Giełczyn” – 17,028 km
(wspólny przebieg po trasie drogi nr 61)
- węzeł „Giełczyn” – koniec projektowanej drogi GP w Podgórzu – 4,851 km.

Ogółem długość przebiegu projektowanej drogi GP 63 od km 140+380 w Kisielnicy do km 154+340 istniejącej drogi nr 63 wynosi 6,545 km a łącznie z przebiegiem po projektowanej drodze ekspresowej S61 – 22,573 km.

W podziale na jednostki administracyjne droga GP 63 przebiega:

– na terenie gminy Piątnica na długości	-	1,399 km
– na terenie gminy Łomża na długości	-	4,576 km
– na terenie gminy Mały Płock na długości	-	0,300 km
– na terenie gminy Zambrów na długości	-	0,270 km
		Razem: - 6,545 km

Na początkowym odcinku drogi projektowana trasa drogi nr 63 przechodzi po północnej stronie zabudowy wsi Kisielnica przez tereny upraw rolnych do skrzyżowania z projektowaną drogą nr 61.

Na tym odcinku występuje lekko pofalowany teren pozwalający zastosować promienie łuków poziomych $R = 12000$ m.

Południowy odcinek projektowanej drogi nr 63 od węzła „Giełczyn” do końca trasy w Podgórzu przebiega po terenach dość płaskich gdzie zastosowane promienie łuków poziomych wynoszą $R = 1600$ m.

Trasa projektowanej drogi nr 63 na północnym odcinku przebiega w rejonie wsi Kisielnica. Od węzła „Kisielnica” do węzła „Giełczyn” trasa drogi projektowanej nr 63 pokrywa się z przebiegiem projektowanej drogi ekspresowej nr 61.

Projektowana droga nr 63 Kolno – Łomża – Zambrów krzyżuje się:

- w km 1+694 węzeł „Kisielnica” z projektowaną drogą ekspresową nr 61 Ostrołęka – Łomża – Zambrów
- w km 2+373 z istniejącą drogą krajową nr 61 Ostrołęka – Łomża – Augustów (km istn. drogi 164+300)
- w km 0+000 węzeł „Giełczyn” z drogą ekspresową nr 61 Ostrołęka – Łomża – Augustów
- w km 4+054 skrzyżowanie z istniejącą drogą krajową nr 63 Łomża – Zambrów.

Całkowita długość projektowana drogi nr 63 na parametry drogi GP wynosi 6,545 km.

W rejonie trasy drogi krajowej nr 63, która zlokalizowana jest po wschodniej i południowej stronie m. Łomży:

– zabudowa zagrodowa na długości	-	1,200 km
– tereny rolnicze na długości	-	4,525 km
– tereny leśne na długości	-	0,820 km
Razem:	-	<u>6,545 km</u>

Wszystkie rozpatrywane warianty przechodzą przez obszar ekologiczny „Natura 2000”. Minimalna przerwa około 0,800 km w obszarze „Natura 2000” zlokalizowana na zachód od istniejącego mostu obejmuje istniejącą oczyszczalnię ścieków i trafia w centrum m. Łomży. Przerwa ta nie może być wykorzystana do przeprowadzenia nowego mostu ze względów technicznych z uwagi na zabudowę mieszkaniową w centrum Łomży zlokalizowaną po południowej stronie rz. Narwi oraz z uwagi na zabytkowe Forty w Piątnicy po północnej stronie rz. Narew.

1.6. Wskaźniki ekonomiczne

Szacunkowy całkowity koszt budowy dróg krajowych docelowego układu drogowego w węźle Łomża wyliczony w kosztorysach branżowych oraz zawarty w zbiorczym zestawieniu kosztów brutto przedstawia się następująco: