

CZĘŚĆ 7 – UZGODNIENIA I OPINIE

Obwodnica Łomży w ciągu drogi krajowej nr 61 i nr 63 wykonana w ramach Etapu II Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego zaproponowana została w czterech podstawowych wariantach. Koncepcja trasy przesłana została do zaopiniowania do władz terenowych, samorządowych do Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego i Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego oraz do poszczególnych branżowych instytucji.

Nadesłano pozytywne opinie dotyczące obwodnicy wschodniej i wariantu I obwodnicy zachodniej z następujących urzędów:

1. Prezydent miasta Łomży
2. Urząd gminy Piątnica
3. Urząd gminy Łomża

Z następujących jednostek nadesłano pisma informujące oraz opisowe z uwagami dyskusyjnymi:

- Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego
- Podlaski Urząd Wojewódzki
- Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego w Białymstoku Oddział w Łomży
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie
- Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków Delegatura w Łomży
- Łomżyński Parki Krajobrazowy Doliny Narwi
- Nadleśnictwo Łomża
- Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji – Łomża
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oddział regionalny w Warszawie
- Pisma opiniujące z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku
- Pisma mieszkańców wsi Janowo i Kupiski Stare.

Całość studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowego docelowego układu dróg krajowych w węźle drogowym Łomża w pierwszej wersji przedstawiona była na ZOPI w dniu 20.03.2007 r.

CZĘŚĆ 8 – PODSUMOWANIE, WNIOSKI

Podstawowym celem opracowania studium było ustalenie docelowego przebiegu drogi krajowej nr 61 przewidzianej na parametry drogi ekspresowej w rejonie Łomży łącznie z pozostałymi drogami krajowymi wchodzącymi w skład węzła drogowego Łomża. Rozpatrzono i przeanalizowano Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin leżących w rejonie badanych dróg, ochronę środowiska naturalnego a także istniejący i prognozowany ruch samochodowy.

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

- Droga krajowa nr 61 Warszawa – Ostrołęka – Łomża – Augustów na odc. 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 odc. Od km 140+200 do km 142+067 (w rejonie Kisielnicy) tj. na długości 2,135 km i na odc. Łomża – Podgórze od km 142+067 do km 152+000 tj. na długości 9,933. Ogółem długość drogi krajowej nr 63 wynosi 12,068 km
- Droga krajowa nr 64 (Łomża) Piątnica – Wizna – Jezewo Stare (Białystok) od km 0+000 do km 8+000.

Oprócz dróg krajowych do Łomży dochodzą drogi wojewódzkie:

- droga wojewódzka nr 645 Łomża – Nowogród,
- droga wojewódzka nr 668 (Łomża) Piątnica – Jedwabne – Osowiec,
- droga wojewódzka nr 677 Łomża – Ostrów Maz. (Warszawa),
- droga wojewódzka nr 679 Łomża – Mężenin.

Parametry techniczne projektowania

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

Droga krajowa nr 61 na parametrach drogi klasy S – 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 (w tym opaski 2×0,50) |

- | | | |
|---|---|-------------|
| – 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 |

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 |

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

Wariant IV węzeł „Giełczyn” – węzeł „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 |

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

Drogi wojewódzkie klasy G

– klasa drogi	G
– prędkość projektowa	70 km/h
– nośność	115 kN/oś
– szerokość jezdni	7,0 m
– szerokość pobocza nieutwardzonego	2 × 1,25 m
– korona drogi	9,5 m
– szerokość w liniach rozgraniczających	min. 25,0 m

Drogi powiatowe klasy Z

– klasa drogi	Z
– prędkość projektowa	60 km/h
– nośność	100 kN/oś
– szerokość jezdni	6,0 m
– szerokość pobocza nieutwardzonego	2 × 1,0 m
– korona drogi	8,0 m
– szerokość w liniach rozgraniczających	min. 20,0 m

Drogi gminne klasy L

– klasa drogi	L
– prędkość projektowa	40 km/h
– nośność	80 kN/oś
– szerokość jezdni	5,0 ÷ 5,5 m
– szerokość pobocza nieutwardzonego	2 × 0,75 m
– korona drogi	6,5 ÷ 7,0 m
– szerokość w liniach rozgraniczających	min. 15,0 m

Drogi dojazdowe klasy D

– klasa drogi	D
– prędkość projektowa	30 km/h
– nośność	60 kN/oś

– szerokość jezdni	3,5 m (z mijankami) oraz 5,0 m
– szerokość pobocza nieutwardzonego	2 × 0,75 m
– korona drogi	5,0 m oraz 6,5 m
– szerokość w liniach rozgraniczających	min. 15,0 m

Przebieg wariantów

W wyniku analizy materiałów wyjściowych opracowano dwie podstawowe lokalizacje obwodnicy Łomży w ciągu drogi krajowej nr 61 obwodnica zachodnia i obwodnica wschodnia. Początek obu obwodnic przyjęto w jednym wspólnym miejscu w km 167+530 istniejącej drogi nr 61 w rejonie wsi Górki Sypniewo a koniec w km 146+180 drogi nr 61 w rejonie wsi Sierzputy Młode.

Obwodnicę wschodnią opracowano w jednym wariantcie, natomiast obwodnicę zachodnią w trzech wariantach.

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 o długości 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.

Trasa obwodnicy zachodniej według wariantu I

przechodzi przez tereny upraw rolnych, łąki, pastwiska oraz w pobliżu miejscowości: Kisielnica, Penza, Michałowo, Jednaczewo, Kupiski Stare, Sierzputy Młode, Dłużniewo – Konarzyce – Białka – Podgórze.

Na trasie obwodnicy zachodniej wg wariantu I zlokalizowano następujące węzły drogowe:

- w km 4+400 węzeł „Kisielnica” na skrzyżowaniu projektowanej drogi krajowej nr 61 na parametry drogi ekspresowej z projektowaną obwodnicą Kisielnicy w ciągu drogi GP 63 Kolno – Łomża – Zambrów,
- w km 7+397 węzeł „Michałow” na skrzyżowaniu projektowanej drogi krajowej nr 61 z projektowaną drogą GP 64 Łomża – Stare Jeżewo,
- w km 14+314 węzeł „Kupiski” na skrzyżowaniu projektowanej drogi krajowej nr 61 z istniejącą drogą wojewódzką nr 645 Łomża – Myszyniec,
- w km 17+807 węzeł „Łomża I” na skrzyżowaniu projektowanej drogi krajowej nr 61 z istniejącą drogą krajową nr 61 Ostrołęka – Łomża,
- w km 7+610 węzeł „Konarzyce” na skrzyżowaniu projektowanego przebiegu drogi GP 63 Kolno – Łomża – Zambrów z istniejącą drogą wojewódzką nr 677 Ostrów Mazowiecka – Łomża.

Na trasie obwodnicy zachodniej wg wariantu I oprócz wiaduktów w węzłach drogowych zlokalizowano:

- 11 wiaduktów nad drogą ekspresową,
- 2 wiadukty w ciągu drogi ekspresowej,
- 6 przejazdów gospodarczych,
- 12 samodzielnych przejść dla zwierząt,
- 1 most na rz. Narwi o długości 1220,0 m,
- 1 wiadukt nad linią kolejową Śniadowo – Łomża w ciągu projektowanej drogi GP 63 Łomża – Zambrów,
- 6 mostów nad ciekami wodnymi, drogami gospodarczymi i przejściami dla zwierząt.

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. 19,364 km,
- projektowana droga krajowa nr 63 na parametry drogi GP na obwodnicy Kisielnicy o długości 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.

Trasa obwodnicy zachodniej według wariantu II przechodzi przez tereny upraw rolnych, łąki – pastwiska oraz w pobliżu miejscowości: Kisielnica, Penza, Michałow, Jednaczewo, Kupiski Kolonia, Sierzputy Młode, Konarzyce – Białka – Podgórze.

Na trasie obwodnicy zachodniej wg wariantu II zlokalizowano następujące węzły drogowe:

- w km 4+400 węzeł „Kisielnica” na skrzyżowaniu projektowanej drogi krajowej nr 61 na parametry drogi ekspresowej z projektowaną obwodnicą Kisielnicy w ciągu drogi GP 63 Kolno – Łomża – Zambrów,
- w km 7+397 węzeł „Michałow” na skrzyżowaniu projektowanej drogi krajowej nr 61 z projektowaną drogą GP 64 Łomża – Stare Jeżewo,
- w km 11+373 węzeł „Jednaczewo” na skrzyżowaniu projektowanej drogi krajowej nr 61 z projektowaną drogą krajową nr 63 Kolno – Łomża – Zambrów,
- w km 18+219 węzeł „Sierzputy” na skrzyżowaniu projektowanej drogi krajowej nr 61 z istniejącą drogą krajową nr 61 Ostrołęka – Łomża,
- w km 2+519 węzeł „Kupiski” zlokalizowany na skrzyżowaniu projektowanej drogi GP 63 Jednaczewo – Konarzyce – Podgórze z istniejącym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 645 Myszyniec – Łomża,
- w km 4+519 węzeł „Łomża II” na skrzyżowaniu projektowanej drogi GP 63 Jednaczewo – Konarzyce – Podgórze (Zambrów) z istniejącym przebiegiem drogi krajowej nr 61 Ostrołęka – Łomża – Augustów,
- w km 10+362 węzeł „Konarzyce” na skrzyżowaniu projektowanego przebiegu drogi GP 63 Kolno – Łomża – Zambrów z istniejącą drogą wojewódzką nr 677 Ostrów Mazowiecka – Łomża.

Na trasie obwodnicy zachodniej wg wariantu II oprócz wiaduktów w węzłach drogowych zlokalizowano:

- 12 wiaduktów nad drogą ekspresową lub GP 63,
- 3 wiadukty w ciągu drogi ekspresowej lub GP 63,
- 5 przejazdów gospodarczych,
- 11 samodzielnych przejść dla zwierząt,
- 1 most na rz. Narwi o długości 1220,0 m,
- 1 wiadukt nad linią kolejową Śniadowo – Łomża w ciągu projektowanej drogi GP 63 Łomża – Zambrów,

- 8 mostów nad ciekami wodnymi, drogami gospodarczymi i przejściami dla zwierząt.

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 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,
- projektowana droga krajowa nr 64 na parametry drogi GP o długości ok. 6,800 km zlokalizowana po północnej stronie miasta.

Trasa obwodnicy zachodniej według wariantu III przechodzi przez tereny upraw rolnych, łąki, pastwiska oraz w pobliżu miejscowości: Kisielnica, Penza, Michałowo, Jednaczewo, Kupiski Stare, Janowo – Grzymały Szczepankowskie, Konarzyce – Białka – Podgórze.

Na trasie obwodnicy zachodniej wg wariantu III zlokalizowano następujące węzły drogowe:

- w km 4+400 węzeł „Kisielnica” na skrzyżowaniu projektowanej drogi krajowej nr 61 na parametry drogi ekspresowej z projektowaną obwodnicą Kisielnicy w ciągu drogi GP 63 Kolno – Łomża – Zambrów,
- w km 7+397 węzeł „Michałowo” na skrzyżowaniu projektowanej drogi krajowej nr 61 z projektowaną drogą GP 64 Łomża – Stare Jezewo,
- w km 13+892 węzeł „Kupiski” na skrzyżowaniu projektowanej drogi krajowej nr 61 z projektowaną drogą krajową nr 64 Łomża – Myszyniec,
- w km 15+892 węzeł „Łomża III” na skrzyżowaniu projektowanej drogi krajowej nr 61 z istniejącą drogą krajową nr 61 Ostrołęka – Łomża,
- w km 5+843 węzeł „Konarzyce” na skrzyżowaniu projektowanego przebiegu drogi GP 63 Kolno – Łomża – Zambrów z istniejącą drogą wojewódzką nr 677 Ostrów Mazowiecka – Łomża.

Na trasie obwodnicy zachodniej wg wariantu II oprócz wiaduktów w węzłach drogowych zlokalizowano:

- 11 wiaduktów nad drogą ekspresową,

- 3 wiadukty w ciągu drogi ekspresowej,
- 5 przejazdów gospodarczych,
- 12 samodzielnych przejść dla zwierząt,
- 1 most na rz. Narwi o długości 1220,0 m,
- 1 wiadukt nad linią kolejową Śniadowo – Łomża w ciągu projektowanej drogi GP 63 Łomża – Zambrów,
- 7 mostów nad ciekami wodnymi, drogami gospodarczymi i przejściami dla zwierząt.

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 dróg GP na obwodnicy Kisielnicy o długości 1,553 km oraz na obwodnicy Podgórze o długości ok. 4,851 km,
- droga krajowa nr 64 nie wymaga w tym wariantcie budowy nowych odcinków dróg.

Trasa obwodnicy wschodniej przechodzi przez tereny upraw rolnych, nieużytków, łąk, pastwisk w pobliżu miejscowości: Kisielnica, Stary Cydzyń, Rządkowa, Elżbiecin, Łomża nad Rzeką, Gielczyn – Białka, Konarzyce, Dłużniewo, Grzymały Szczepankowskie.

Na trasie obwodnicy wschodniej zlokalizowano sześć węzłów drogowych:

- w km 3+329 węzeł „Kisielnica” na skrzyżowaniu z przełożeniem drogi krajowej nr 63 Kolno – Łomża – Zambrów projektowanej drogi nr 61 Ostrołęka – Łomża – Augustów,
- w km 11+066 węzeł „Piątница” na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 64 Łomża – Jezewo Stare projektowanej drogi krajowej nr 61 Ostrołęka – Łomża – Augustów,
- w km 15+542 węzeł „Łomża” na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową nr 63 Łomża – Zambrów projektowanej drogi nr 61 Ostrołęka – Łomża – Augustów,
- w km 20+357 węzeł „Gielczyn” na skrzyżowaniu drogi ekspresowej nr 61 z projektowaną obwodnicą Podgórze w ciągu drogi nr 63 Łomża – Zambrów,
- w km 24+692 węzeł „Konarzyce” na skrzyżowaniu z istniejącą drogą wojewódzką nr 677 Ostrów Mazowiecka – Łomża projektowanej drogi nr 61 Ostrołęka – Łomża – Augustów,

- w km 31+500 węzeł „Sierzputy” na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową nr 61 Ostrołęka – Łomża projektowanej drogi nr 61 Ostrołęka – Łomża – Augustów.

Na trasie obwodnicy wschodniej oprócz wiaduktów w węzłach drogowych zlokalizowano:

- 12 wiaduktów nad obwodnicą,
- 1 wiadukt w ciągu obwodnicy,
- 1 przejazd gospodarczy
- 11 przejść samodzielnych dla zwierzyny,
- 1 most na rz. Narwi o długości 1506,00 m,
- 1 wiadukt nad linią kolejową Śniadowo – Łomża w rejonie Konarzyc w ciągu projektowanej drogi GP 63 Łomża – Zambrów,
- 3 mosty nad ciekami wodnymi, drogami gospodarczymi i przejściami dla zwierząt.

Natężenie ruchu w 2008 r.

a) Natężenie ruchu na istniejącej drodze wlotowej wynosi:

- | | | |
|------------------------------------|---|-----------------|
| - droga nr 61 Augustów – Łomża | - | 11100 poj./dobę |
| - droga nr 61 Ostrołęka – Łomża | - | 7800 poj./dobę |
| - droga nr 63 Orzysz – Łomża | - | 4200 poj./dobę |
| - droga nr 63 Zambrów – Łomża | - | 5600 poj./dobę |
| - droga nr 64 Łomża – Jeżewo Stare | - | 3900 poj./dobę |
| - droga nr 645 Myszyniec – Łomża | - | 4300 poj./dobę |
| - droga nr 668 Łomża – Jedwabne | - | 2400 poj./dobę |
| - droga nr 677 Ostrów Maz. – Łomża | - | 10300 poj./dobę |
| - droga nr 679 Łomża – Mężenin | - | 800 poj./dobę |

Natężenie ruchu w 2030 r.

a) Natężenie ruchu na istniejącej drodze w 2030 r. wynosi:

- | | | |
|--|---|------------------|
| - droga krajowa nr 61 Augustów – Łomża | - | 24400 poj./dobę, |
| - droga krajowa nr 61 Ostrołęka – Łomża | - | 16700 poj./dobę |
| - droga krajowa nr 63 Orzysz – Łomża | - | 8900 poj./dobę, |
| - droga krajowa nr 63 Zambrów – Łomża | - | 11500 poj./dobę |
| - droga krajowa nr 64 Łomża – Jeżewo Stare | - | 8000 poj./dobę |
| - droga nr 645 Myszyniec – Łomża | - | 9000 poj./dobę |
| - droga nr 668 Łomża – Jedwabne | - | 5100 poj./dobę |

- droga nr 677 Ostrów Maz. – Łomża - 22300 poj./dobę
- droga nr 679 Łomża – Mężenin - 1500 poj./dobę

b) Natężenie ruchu na obwodnicy zachodniej

- Natężenie ruchu na wariancie I średnio wynosi - 14900 poj./dobę
- Natężenie ruchu na wariancie II średnio wynosi - 13500 poj./dobę
- Natężenie ruchu na wariancie III średnio wynosi- 15900 poj./dobę

c) Natężenie ruchu na obwodnicy wschodniej średnio wynosi 15200 poj./dobę

Ruch przelotowy

Wielkość ruchu przelotowego na poszczególnych kierunkach najważniejszych dróg dochodzących do Łomży kształtuje się następująco:

- Na trasie drogi nr 61 na odcinku Ostrołęka – Łomża ruch przelotowy stanowi 56 % ogólnego ruchu, z tego 29 % stanowi ruch w kierunku Augustowa i 10 % w kierunku Ostrowi Mazowieckiej. Na pozostałych kierunkach ruch przelotowy wynosi od 2 % do 5 %.
- Na trasie drogi nr 61 na odcinku Szczuczyn – Łomża ruchu przelotowy ogółem stanowi 74 %, z tego 36 % stanowi ruchu w kierunku Ostrowi Mazowieckiej, a 19 % wynosi ruch przelotowy w kierunku Ostrołęki. Na pozostałych kierunkach ruch przelotowy wynosi od 3 % do 5 %.
- Na trasie drogi nr 63 na odcinku drogi Kolno – Kisielnica (Łomża) ruch przelotowy stanowi 40 %, z tego największy ruch przelotowy 10 % występuje na drodze w kierunku Augustowa. Na pozostałych kierunkach ruch przelotowy wynosi 9 % na odcinku Łomża – Ostrów Mazowiecka, 7 % w kierunku Ostrołęki i 5 % w kierunku Zambrowa.
- Na trasie drogi nr 63 na odcinku Zambrów – Łomża ruch przelotowy ogółem wynosi 40 %, z tego największy ruch przelotowy występuje na drodze krajowej nr 61 Łomża – Augustów – 10 %, oraz na drodze wojewódzkiej nr 677 Ostrów Mazowiecka – Łomża – 9 %. Na drogę nr 61 Ostrołęka – Łomża kieruje się 7 % całkowitego ruchu przelotowego z odcinka Łomża – Zambrów.
- Na drodze wojewódzkiej nr 677 Ostrów Mazowiecka – Łomża ruch przelotowy stanowi 65 % całkowitego ruchu. Z ogólnej wartości ruchu przelotowego najwięcej, bo aż 39 % stanowi ruch przelotowy na odcinku drogi nr 61 Łomża – Augustów.

Na pozostałych drogach wlotowych do miasta Łomży ruch przelotowy wynosi poniżej 7 %.

Jak wynika z więźby ruchu przelotowego i docelowego najważniejszą trasą wlotową, którą należy odciążyć od ruchu przelotowego jest wlot drogi nr 61 od strony Augustowa do Łomży oraz wlot drogi wojewódzkiej nr 677 od strony Ostrowi Mazowieckiej do Łomży.

Również w dużym stopniu obciążona ruchem przelotowym jest wlot drogi nr 61 Ostrołęka – Łomża.

Etapowanie

Ze względu na konieczność przeprowadzenia ruchu przelotowego projektowaną obwodnicą Łomży z drogi krajowej nr 61, z drogi krajowej nr 63 oraz z drogi wojewódzkiej nr 677 przyjęto, że projektowana obwodnica Łomży we wszystkich wariantach powinna być budowana w jednym etapie w latach 2010-2015.

Drogę krajową nr 64 Łomża – Stare Jezewo ze względu na małe natężenie ruchu przewidywanego w 2030 r., zwłaszcza że jest to ruch praktycznie w całości docelowy do Łomży, można wybudować w terminie późniejszym. Jednakże dla celów porównawczych między sobą wszystkich wariantów koszt budowy drogi krajowej nr 64 włączono w koszt budowy obwodnicy zachodniej we wszystkich wariantach. Wariant IV nie wymaga budowy nowej drogi nr 64.

Konsultacje społeczne

Wszystkie opracowane warianty poddane były konsultacjom społecznym w bezpośredniej dyskusji na miejscu w Łomży a także w prasie i internecie.

Na podstawie przeprowadzonych konsultacji społecznych z mieszkańcami miasta Łomży oraz gminy Piątnica, na których terenie zlokalizowane będzie analizowane przedsięwzięcie, stwierdza się że wszyscy widzą potrzebę jak najszybszej budowy obwodnicy Łomży w ciągu drogi krajowej nr 61 i nr 63 oraz nr 677. Kontrowersje wzbudza natomiast wybór wariantu, według którego będzie ona realizowana. Lokalna społeczność jest zdecydowanie przeciwna realizacji obwodnicy według wariantu III. Protesty, lecz w znacznie mniejszej skali, wywołują również warianty I i II. Poparcie społeczne ma natomiast wariant I i wariant IV, położony na wschód od miasta. Na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia będą również prowadzone konsultacje społeczne w zakresie i terminach określonych w ustawie „Prawo ochrony środowiska”.

Aspekty środowiskowe

Wpływ na powierzchnię ziemi:

- Dla poszczególnych wariantów długość ich przebiegu po terenach rolnych przedstawia się następująco:
 - wariant „I – zachodni” - pola 33,516 km, łąki 2,000 km, razem 35,516 km,
 - wariant „II – zachodni” - pola 37,736 km, łąki 2,000 km, razem 39,736 km,
 - wariant „III – zachodni” - pola 35,775 km, łąki 1,5 km, razem 37,275 km,
 - wariant „IV - wschodni” - pola 31,674 km, łąki 1,5 km, razem 33,174 km.
- Biorąc pod uwagę powyższe należy przyjąć, że **z punktu widzenia ochrony gleb i terenów rolnych najkorzystniejszy jest wariant „III – zachodni”, który na najkrótszym odcinku przebiega przez tereny upraw polowych.**
- Ze względu na ochronę powierzchni ziemi na nowoprojektowanych skarpach nasypów przy projektowanych obiektach, proponuje się wprowadzić nasadzenia z krzewów o charakterze okrywowym.
- W podsumowaniu, uwzględniając zastosowany system odwadniająco – oczyszczający oraz projektowane nasadzenia roślinne, ocenia się iż **planowane przedsięwzięcie nie będzie mieć znaczącego wpływu na powierzchnię ziemi.**

Wpływ na wody powierzchniowe i podziemne:

- Z prognozowanych dla roku 2030 stężeń zanieczyszczeń w ściekach opadowych z planowanych wariantów przedsięwzięcia wynika, że stężenie zawiesiny ogólnej wynosić będzie dla wariantu „I – zachodniego” od 38,96 mg/l do 137,81 mg/l, dla wariantu „II – zachodniego” od 40,03 mg/l do 148,36 mg/l, dla wariantu „III - zachodniego” od 31,87 mg/l do 144,36 mg/l, natomiast w przypadku wariantu „wschodniego” od 84,44 mg/l do 151,95 mg/l. Przekroczenia wartości dopuszczalnej stężenia zawiesiny ogólnej dotyczyć będą odcinków dróg, gdzie SDR>11000 p/d. Natomiast stężenie węglowodorów ropopochodnych nie przekroczy wartości dopuszczalnej.
- Odprowadzenie wód opadowych z projektowanej drogi odbywać się będzie do **przydrożnych rowów trawiastych, gdzie nastąpi wstępne oczyszczanie ścieków.**
- Odbiornikami spływów opadowych będą znajdujące się na terenie opracowania liczne cieki bez nazwy, a także rzeki: Narew, Lepacka Struga i Łomżyczka. Przed zrzutem do odbiorników **wody opadowe będą oczyszczane w urządzeniach typu piaskowniki prostokątne lub studzienki osadnikowe.**
- Proponowany system **odwadniająco – oczyszczający stanowić będzie dobre zabezpieczenie środowiska wodnego przed zanieczyszczeniami spływającymi z dróg wraz z wodami opadowymi** oraz substancjami niebezpiecznymi wylanymi na drodze wskutek ewentualnych wypadków drogowych.
- Uwzględniając kolizję z występującymi na terenie opracowania rzekami, jak również ilości urządzeń ochrony wód **najkorzystniej wypada wariant „IV – wschodni”.**

- Planowane przedsięwzięcie zarówno według wariantu „I”, „II”, „III” zachodniego, jak i wariantu „wschodniego” przebiega przez teren wyznaczonej strefy ochrony pośredniej ujęcia wody „Podgórze”. Na podstawie wykonanych obliczeń dla wszystkich przedstawionych wariantów stężenie węglowodorów ropopochodnych nie przekroczy wartości dopuszczalnej, natomiast obliczone stężenia zawiesiny ogólnej dla odcinków dróg przebiegających przez strefę ochrony wyniosą: od 51,33 mg/l do 57,76 mg/l dla wariantów „zachodnich” oraz 84,44 mg/l – 130,22 mg/l dla wariantu „wschodniego”. Na odcinku drogi przebiegającym przez strefę ochrony pośredniej, **wody opadowe zostaną odprowadzone do uszczelnionych rowów przydrożnych**, a następnie do odbiornika, rzeki Łomżyczki, która znajduje się poza wyznaczoną strefą ochrony pośredniej ujęcia wody „Podgórze”.
- Biorąc pod uwagę brak przekroczeń lub przekroczenia na krótkim odcinku drogi w niewielkim zakresie w stosunku do zawiesiny ogólnej oraz analizując powyżej przedstawiony system oczyszczania i odprowadzania wód za pomocą rowów szczelnych **nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na ujęcie wód „Podgórze”**.
- Naturalną ochroną dla wód podziemnych jest warstwa glin zwałowych, piasków i żwirów stanowiąca podłoże geologiczne omawianych terenów. Ponadto na omawianym terenie główny poziom wód użytkowych znajduje się na znacznej głębokości tj. od 20 do 80 m p.p.t., lokalnie od 5 do 15 m p.p.t. co powoduje, że **planowane przedsięwzięcie nie będzie stanowiło zagrożenia dla tych wód**.

Wpływ na klimat akustyczny:

- Na podstawie wykonanych obliczeń wynika, że prognozowane zasięgi oddziaływania na rok 2030, zdefiniowane wartością dopuszczalnego poziomu hałasu emitowanego z pasa drogowego dla analizowanych wariantów kształtować się będą następująco: ~ 114 m dla pory dnia i ~ 214 m dla pory nocy (wariant „I”), ~ 122 m dla pory dnia i ~ 247 m dla pory nocy (wariant „II”), ~ 118 m dla pory dnia i ~ 256 m dla pory nocy (wariant „III”) oraz ~ 122 m dla pory dnia i ~ 260 m dla pory nocy (wariant „IV”).
- Zasięgi tych oddziaływań przekraczają granice linii korytarza planowanego przedsięwzięcia (pas własności) niezbędnej do funkcjonowania i użytkowania drogi.
- W strefie uciążliwości akustycznej znajdzie się zabudowa mieszkaniowa usytuowana w sąsiedztwie planowanych wariantów przedsięwzięcia. W celu ochrony zabudowy mieszkaniowej proponuje się **zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów akustycznych** o łącznej długości 1,840 km w przypadku wariantu „I”, 3,005 km w przypadku wariantu „II”, 5,105 km w przypadku wariantu „III” oraz 6,125 km w przypadku wariantu „IV”.
- Ze względu na długość proponowanych ekranów akustycznych **wariant „IV - wschodni” przedsięwzięcia jest najbardziej kosztowny i z tego powodu najgorzej oceniany pod względem akustycznym. Najkorzystniej pod tym względem wypada wariant „I – zachodni”**.

Wpływ na stan powietrza atmosferycznego:

- W przypadku poprowadzenia przedsięwzięcia według wariantu „I”, „II”, „III” oraz „IV” nie wystąpią przekroczenia wartości dopuszczalnych stężeń dwutlenku azotu, dwutlenku siarki i pyłu (uśrednionych dla roku). Także dopuszczalne wartości stężeń jednogodzinowych dla omawianych substancji nie zostaną przekroczone.
- Z tego względu **nie przewidziano specjalnych elementów ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami powietrza**.

Wpływ na świat roślinny i zwierzęcy:

- Przewidywane podczas realizacji znaczące bezpośrednie oddziaływanie na świat roślinny polegać będzie przede wszystkim na zniszczeniu siedlisk oraz porastającej je roślinności w obrębie planowanego zasięgu robót.
- W wyniku realizacji budowy przedsięwzięcia nie jest możliwe uniknięcie wycinki istniejącej roślinności. Zakres wycinki dla wszystkich wariantów będzie porównywalny. Natomiast w zakresie wycinki lasów, **usunięcie największej powierzchni leśnych przewiduje się dla wariantu „I - zachodniego”**. Wycinkę zaleca się prowadzić poza sezonem wegetacyjnym, tj. w okresie od początku listopada do początku marca.
- **Projektowana zieleń z czasem zrekompensuje straty i zmiany przestrzenne powstałe na skutek wycinki**. Podczas budowy inwestycji narażona na uszkodzenia będzie też roślinność adaptowana. Ryzyko uszkodzenia trzeba zminimalizować odpowiednio zabezpieczając tę roślinność oraz właściwie organizując pracę na budowie i jej zapleczu.
- Projektowane nasadzenia roślinne wzdłuż omawianej trasy będą odgrywać rolę środowiskotwórczą. Wprowadzenie w sąsiedztwie terenów rolnych **pasów zieleni o charakterze zadrzewień śródpolnych podniesie atrakcyjność tych terenów dla drobnej zwierzyny**. Powstaną w ten sposób schronienia, a nawet habitaty zastępcze dla licznych gatunków zwierząt, szczególnie typowych dla pogranicza leśno – polnego, w tym wielu gatunków ptaków. Zadrzewienia takie sprzyjają żerowaniu drapieżników, co stwarza szansę naturalnej ochrony upraw przed szkodnikami. Konieczne jest, aby **zastosowane drzewa i krzewy nawiązywały do charakteru otoczenia, były gatunkami występującymi we florze regionu**.
- Z punktu widzenia wpływu na siedliska roślinne **korzystniejsza jest realizacja jednego z wariantów „zachodnich”**. **Najwięcej zagrożeń spowoduje budowa inwestycji w wariant „IV - wschodnim”, co wiąże się z przebiegiem przez 4 siedliska wymienione w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej, zlokalizowane na obszarze Natura 2000. Warianty „zachodnie” nie kolidują z siedliskami na terenie obszaru Natura 2000**.

- Dla zminimalizowania negatywnych skutków budowy drogi prace budowlane w sąsiedztwie atrakcyjnych dla zwierząt miejsc lęgowych powinno rozpocząć się w okresie jesienno – zimowym, tj. od początku sierpnia do początku marca (w przypadku ptaków: od początku września do początku marca). Na terenach tych nie należy też lokalizować zapleczy budowy.
- W ramach ochrony fauny lub przynajmniej minimalizacji negatywnego wpływu drogi w projekcie przewidziano odpowiednie zabezpieczenia. Należą do nich: **systemy przejść dla zwierząt, nowe nasadzenia roślinne, tzw. środowiska pomostowe oraz kompensacja przyrodniczą.**
- Łączna liczba **przejść dla zwierząt** dla każdego wariantu wynosi: wariant „I” – 40 szt., wariant „II” – 48 szt., wariant „III” – 46 szt. oraz wariant „IV” – 37 szt. W otoczeniu wszystkich przejść dla zwierząt, należy **zaprojektować zieleń naprowadzającą w formie grup krzewów i drzew o naturalnej formie.** Projektowane przejścia dla zwierząt, wpłyną na zachowanie powiązań w istniejących korytarzach migracyjnych, a także ograniczą ryzyko wystąpienia kolizji drogowych.
- Łączna ilość **nowych nasadzeń roślinnych** dla każdego wariantu wynosi:
 - wariant „I” – 51,50 km (pasy zieleni 5 m); 9,90 km (pasy krzewów 3 m); 1,74 ha (nasadzenia grupowe),
 - wariant „II” – 57,15 km (pasy zieleni 5 m); 11,52 km (pasy krzewów 3 m); 2,68 ha (nasadzenia grupowe),
 - wariant „III” – 53,52 km (pasy zieleni 5 m); 10,08 km (pasy krzewów 3 m); 2,15 ha (nasadzenia grupowe),
 - wariant „IV” – 40, 00 km (pasy zieleni 5 m); 6,47 km (pasy krzewów 3 m); 3,14 ha (nasadzenia grupowe).
- **Środowiska pomostowe (staw o powierzchni 500 m²)** - łączna liczba tych elementów dla każdego wariantu wynosi: wariant „I” – 2 szt., wariant „II” – 8 szt., wariant „III” – 8 szt. i wariant „IV” – 6 szt.
- **Kompensacja przyrodnicza** - łączna powierzchnia koniecznej do realizacji kompensacji przyrodniczej dla każdego wariantu wynosi: wariant „I” – 26 ha, wariant „II” – 31 ha, wariant „III” – 38 ha oraz wariant „IV” – 4 ha

Wpływ na obszary i obiekty chronione, w tym obszary Natura 2000:

- Budowa układu dróg krajowych w węźle Łomża w każdym z analizowanych wariantów przecina szereg obszarów objętych ochroną na mocy przepisów Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o Ochronie Przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880, z późniejszymi zmianami).
- W przypadku wyboru wariantu „IV - wschodniego” planowana inwestycja przetnie teren „Łomżyńskiego Parku Krajobrazowego Doliny Narwi” (1,41 km) wraz z otuliną (3,91 km), obszary sieci NATURA 2000: obszar specjalnej ochrony ptaków (OSO) „Przełomowa Dolina Narwi” i specjalny obszar ochrony siedlisk (SOO) „Przełomowa Dolina Narwi” na długości ok. 1,42 km oraz użytek ekologiczny „Rzeka Narwica” (0,20 km).
- Budowa inwestycji wg wariantu „I”, „II” lub „III zachodniego” spowoduje naruszenie obszaru sieci Natura 2000: obszaru specjalnej ochrony ptaków OSO „Dolina Dolnej Narwi” (na odcinku odpowiednio: 4,75 km, 7,11 km, 5,98 km) oraz terenu Obszaru Chronionego Krajobrazu „Równina Kurpiowska i Dolina Dolnej Narwi” na długości ok. 3,60 km. Walory krajobrazowo-przyrodnicze doliny Narwi na trasie przebiegu wariantów „zachodnich” zostały bardzo obniżone poprzez przeprowadzoną niwelację terenu i znaczne jego odwodnienie. Spowodowało to zmniejszenie różnorodności gatunkowej występujących tu populacji roślin i zwierząt.
- Ze względu na to, że przeprawa mostowa w wariantcie „IV - wschodnim” byłaby trzecią na odcinku ok. 2400 m, jej powstanie i eksploatacja może wywołać tzw. efekt zwielokrotnionego negatywnego oddziaływania na środowisko, tym bardziej, że obszar specjalnej ochrony ptaków (OSO) „Przełomowa Dolina Narwi” jest stosunkowo niewielki, przez co dochodzi tu do silnej koncentracji gatunków.
- Przeprowadzona analiza wykazała, że **wybudowanie inwestycji zgodnie z założeniami wariantu „IV - wschodniego” spowoduje duże szkody w środowisku przyrodniczym na terenie obszarów chronionych. Przede wszystkim doprowadzi do zaburzeń w funkcjonowaniu środowiska zwierząt i roślin na terenie ostoi „Przełomowa Dolina Narwi”.**
- **Budowa przedsięwzięcia wg trasy wariantu „I”, „II” lub „III – zachodniego” nie spowoduje ogółem tak znaczących zmian na terenie obszarów przyrodniczo chronionych** jak wariant „IV – wschodni”, co związane jest z faktem mniejszej ingerencji w siedliska chronionych gatunków (zarówno roślin, jak i zwierząt), występujących na obszarach Natura 2000 (pomimo tego, iż w przypadku ptaków oddziaływanie wariantów „zachodnich” będzie nieco większe).
- W ramach ochrony obszarów chronionych znajdujących się w strefie oddziaływania inwestycji należy **zastosować szczególne działania organizacyjne.** Przede wszystkim konieczne jest prowadzenie prac ze szczególną ostrożnością i dbałością o niezanieczyszczenie powierzchni ziemi. Na terenach chronionych nie należy lokować zapleczy budowy. Ze względu na ochronę zwierząt, zwłaszcza ptaków, prace na tych terenach będą mogły być rozpoczęte jedynie poza okresem lęgowym, tj. w okresie: od początku sierpnia do początku marca (zaś w przypadku ptaków: od początku września do początku marca). Wszelkie **działania w dolinie Narwi powinny maksymalnie ograniczać ingerencję w istniejącą pokrywę roślinną, a po zakończeniu prac należy przeprowadzić działania rewitalizacyjne, tak, aby teren doprowadzić do stanu wyjściowego.**

Wpływ na walory krajobrazowe i rekreacyjne:

- W przypadku wariantów **konstrukcyjnych mostu dla wariantów „zachodnich” najkorzystniejszym dla środowiska przyrodniczego jest wariant II**. Ma on prostą formę, dobrze wpisującą się w istniejący krajobraz. W wariantcie tym koryto rzeki nie wymaga przełożenia, a jedynie drobnych prac regulacyjnych. Przebieg Narwi pozostawiony zostanie naturalnym procesom. Rozwiązanie w wariantcie I mostu, krajobrazowo jest bardzo zbliżony do wariantu II. Wymaga jednak przełożenia koryta rzeki na długości ok. 300 m, co spowoduje ścięcie zakola i ewentualne odcięcie starorzecza. Jest zatem mniej korzystny z punktu widzenia ochrony doliny. Pozostałe warianty zbyt mocno dominowałyby w krajobrazie, dlatego należy je odrzucić.
- Dla **wariantu „IV - wschodniego” wybór pomiędzy wariantami konstrukcyjnymi mostu nie stanowi znaczącej różnicy w oddziaływaniu**. Oba rozwiązania mają prostą formę, przy czym podpora mostu znajdzie się w bardzo niewielkiej odległości od rzeki Narwicy i bez wątpienia wpłynie to bardzo negatywnie na walory przyrodnicze tego chronionego starorzecza.
- Istniejące szlaki turystyczne oraz ścieżki przyrodnicze umożliwiają zwiedzanie zarówno przyrodniczych jak i kulturowych osobliwości znajdujących się na analizowanym obszarze. W celu zachowania ciągłości tych szlaków, **projektowane przejazdy nad i pod planowaną inwestycją dostosowano do prowadzenia tam ciągów pieszo-rowerowych oraz pieszych**.
- Planowana droga będzie silnie dominować w krajobrazie ze względu na to, że stanowi ona całkiem nowy element przestrzenny w okolicach. Usunięcie zadrzewień i zakrzewień wpłynie na uwydatnienie dysharmonii. Ponadto trasa wariantu „IV - wschodniego” będzie przecinać tereny o znacznie wyższych walorach przyrodniczych i krajobrazowych niż trasa prowadzona wg wariantów „zachodnich”.
- Projektowane **nasadzenia roślinne zminimalizują zmiany w krajobrazie oraz straty powstałe na skutek wycinki**. Drzewa u podnóży skarp nasypów przy obiektach mostowych, a także krzewy na skarpach i pnącza zastosowane na ekranach akustycznych pozwolą na częściowe wtopienie „obcego” obiektu budowlanego w krajobraz.

Wpływ w przypadku wystąpienia poważnego zagrożenia spowodowanego wypadkiem drogowym:

- Po przeanalizowaniu planowanych wariantów przedsięwzięcia pod kątem rozwiązań dotyczących bezpieczeństwa ruchu jak i przeglądzie proponowanych zabezpieczeń środowiska stwierdza się, że **przedstawione rozwiązania w dużym stopniu mogą ograniczyć ilość wypadków drogowych, a także ich wpływ na środowisko**.

Wpływ na warunki życia i zdrowia ludzi:

- Uwzględniając ochronną rolę nasadzeń zieleni, a także ze względu na niewielki zasięg dyspersji zanieczyszczeń powietrza ocenia się, iż planowane przedsięwzięcie zarówno w wariantcie „I”, „II”, „III”, jak i w wariantcie „IV” nie będzie miało znaczącego wpływu na zanieczyszczenie gleb, a co z tym idzie na zdrowie ludzi.

- W wyniku realizacji proponowanych zabezpieczeń ochrony przed hałasem (ekranów akustycznych) budynki mieszkaniowe występujące w sąsiedztwie drogi nie powinny znajdować się w strefie ponadnormatywnego oddziaływania hałasu. Należy więc założyć, że nie będzie występowało zagrożenie dla warunków życia i zdrowia ludzi ze względu na hałas.
- Prognoza zanieczyszczeń powietrza na rok 2030 nie wykazała przekroczenia dopuszczalnych stężeń dwutlenku azotu, benzenu i pyłu. Prognozowane zanieczyszczenie powietrza nie będzie więc stanowiło zagrożenia dla warunków życia i zdrowia ludzi.
- Budowa drogi na obszarach obecnie użytkowanych rolniczo wiązać się będzie z zajętością nowych powierzchni terenu, co z kolei spowoduje wykup gruntów i przesiedlenie społeczności lokalnej. Do rozbiórki przeznaczonych zostanie 10 budynków w przypadku realizacji wariantu „I”, 10 budynków w przypadku realizacji wariantu „II”, 26 budynków w przypadku realizacji wariantu „III” oraz 36 budynków w przypadku wariantu „IV”. Powyższe ilości uwzględniają budynki mieszkaniowe oraz o innym przeznaczeniu.
- Analiza bezpieczeństwa ruchu jest procesem złożonym i wymaga uwzględnienia wielu czynników, mimo tego przewiduje się, że budowa nowego układu drogowego może przyczynić się do redukcji ilości wypadków, zarówno na projektowanych drogach jak i na istniejącej sieci dróg krajowych.

Wpływ na dobra kultury:

- W badanym zasięgu projektowanych wariantów znajduje się jedynie 25 obiektów, które mają znaczenie dla środowiska kulturowego. Jest to niezmiernie mało w porównaniu do innych, porównywalnych inwestycji na terenie naszego kraju. Z punktu widzenia **ochrony dziedzictwa kulturowego możliwa jest realizacja wszystkich czterech zaproponowanych wariantów, pod warunkiem zastosowania odpowiednich działań zabezpieczających**.
- Ze względu na wpływ na obiekty kulturowe analizowanego terenu **najkorzystniejszy jest wariant „I”**, kolidujący z 3 obiektami tego typu. Następnie jest wariant „IV”, kolidujący z 4 obiektami (w tym jeden proponowany do usunięcia, ponieważ nie przedstawia wartości historycznych ani architektonicznych, uzasadniających jego zachowanie), wariant „II” – z 5 obiektami (w tym jeden proponowany do usunięcia, ponieważ nie przedstawia wartości historycznych ani architektonicznych, uzasadniających jego zachowanie) oraz wariant „III” stanowiący zagrożenie dla 9 obiektów (w tym dwa proponowane do usunięcia - nie przedstawiające wartości historycznych ani architektonicznych, uzasadniających ich zachowanie).

W wyniku przeprowadzonych analiz środowiskowych wariantem najkorzystniejszym z punktu widzenia środowiska jest wariant „I - zachodni”. Następnie kształtują się warianty: „IV – wschodni”, „II – zachodni” oraz „III – zachodni”.

Wnioski:

- Przeprowadzona analiza wykazała, że planowana inwestycja jest uzasadniona z punktu widzenia ruchowego i ekonomicznego przy założonym okresie budowy w latach 2013-2015. Wskaźnik opłacalności EIRR jest wyższy od najniższego wymaganego 6 % i dla poszczególnych wariantów wynosi:
 - wariant I EIRR = 19,94 %
 - wariant II EIRR = 25,46 %
 - wariant III EIRR = 23,35 %
 - wariant IV EIRR = 15,93 %
- Na przejściu dk nr 61 i nr 63 przez Łomżę oraz na odcinku Łomża – Piątница już obecnie występuje niski poziom obsługi ruchu – E. Przy pozostawieniu istniejącego układu drogowego przed rokiem 2010 nastąpi wyczerpanie przepustowości na odcinkach podmiejskich, a przed rokiem 2020 wystąpią również utrudnienia na drodze wojewódzkiej nr 677 oraz na drogach krajowych nr 61 i nr 63 poza Łomżą.
- Z punktu widzenia funkcjonalno-ruchowego najbardziej wskazana jest realizacja wariantów II i III. Obwodnica o tym przebiegu odciąży Łomżę z ruchu tranzytowego na kierunku Ostrów Maz. – Łomża – Augustów oraz w dużym stopniu od ruchu docelowego, dlatego też warianty II i III mają najwyższe wskaźniki opłacalności EIRR. Na najniższy wskaźnik opłacalności w wariantach II i III mimo najkrótszej długości obwodnicy ma wpływ bardzo duży koszt obiektów mostowych, zwłaszcza mostu na rz. Narwi. Koszt mostu na rz. Narwi w wariantach zachodnich wynosi 289,0 mln zł a w wariantach IV wschodnim 426 mln zł.

Przeprowadzona wielokryterialna ocena wariantów uwzględnia następujące grupy kryteriów:

- kryteria techniczno-ruchowe,
- kryteria ekonomiczne,
- kryteria środowiskowe.

W grupie kryteriów techniczno-ruchowych najlepsze wyniki otrzymał wariant IV ze względu na najkrótszą długość projektowanej obwodnicy jak i na najkorzystniejsze odciążenie od ruchu istniejącej drogi krajowej nr 61 i nr 63 przebiegającej przez miasto. Na drugim miejscu jest wariant I.

W grupie kryteriów ekonomicznych najkorzystniejszy jest również wariant I, a na drugim miejscu jest wariant II. Wariant IV uzyskał niższą ocenę ze względu na bardzo wysokie koszty obiektów mostowych.

W grupie kryteriów środowiskowych najwyższą ocenę uzyskał wariant IV, a drugie miejsce zajął wariant II.

Wszystkie opracowane warianty obwodnicy Łomży poddane były konsultacjom społecznym, gdzie korzystnie zaopiniowany był wariant I i IV obwodnicy. Zdecydowany sprzeciw uzyskał wariant III.

Biorąc powyższe analizy porównawcze pod uwagę, do realizacji proponuje się wariant I lub wariant IV obwodnicy Łomży.

KONSULTACJE SPOŁECZNE

Zarówno wariant „wschodni” jak i warianty „zachodnie” projektowanej obwodnicy Łomży zostały zaprojektowane głównie po nowym śladzie. Dotychczasowe plany zagospodarowania jak również obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków rozwoju gminy Łomża i gminy Piątnica rezerwują planowany przebieg obwodnicy Łomży w ciągu drogi krajowej nr 61 po stronie wschodniej miasta Łomży. Przy czym pokrywa się on z projektowaną obecnie obwodnicą wschodnią jedynie na długości kilku kilometrów, tj. od drogi nr 64 na wysokości miejscowości Elżbiecin do skrzyżowania z drogą nr 63. Przebieg obwodnicy po stronie zachodniej nie był natomiast wcześniej rozpatrywany i brak jest jakichkolwiek zapisów w ww. „Studium uwarunkowań...”.

Budowa obwodnicy spowoduje, zatem zmianę dotychczasowego przeznaczenia terenów, wykupy gruntów, wyburzenia i przesiedlenie społeczności lokalnej. Ponadto, jako inwestycja liniowa kojarzy się ściśle z wysokim poziomem hałasu i spalinami. W związku z powyższym, bez względu na ostateczny wybór wariantu przebiegu obwodnicy można spodziewać się wystąpienia konfliktów społecznych. Aby je zminimalizować podczas prowadzenia prac projektowych zasięgnięto opinii organów samorządowych i administracji publicznej znających potrzeby społeczne w rejonie przedsięwzięcia. Poza tym przewidziano urządzenia ograniczające uciążliwość drogi dla środowiska, w tym dla ludzi. Podstawowe znaczenie będą miały ekrany akustyczne, zaprojektowane dla terenów zabudowanych. Zapewnią one odpowiedni klimat akustyczny, nie zagrażający zdrowiu miejscowej ludności. Zostaną wprowadzone nasadzenia roślinne, które wpłyną na lepsze wpisanie się obwodnicy w otaczający krajobraz i poprawę odbioru przez okolicznych mieszkańców.

Zasięgnięto opinii między innymi następujących organów:

1. Urząd Gminy Łomża,
2. Urząd Gminy Piątnica,
3. Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego w Białymstoku Oddział w Łomży,
4. Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego w Białymstoku,
5. Podlaski Urząd Wojewódzki w Białymstoku,
6. Urząd Miejski w Łomży.

Zaprojektowane warianty przebiegu obwodnicy Łomży zostały również zweryfikowane przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Białymstoku, Delegatura w Łomży. Zwrócono się o informacje do Nadleśnictwa Łomża o wskazanie korytarzy migracji zwierząt i lasów ochronnych. Wybrane warianty zostały również zaopiniowane przez Dyрекcję Łomżyńskiego Parku Krajobrazowego Doliny Narwi oraz przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie.

Ostateczne stanowiska ww. organów w sprawie przebiegu projektowanej obwodnicy Łomży były następujące:

Urząd Miejski w Łomży, Urząd Gminy Łomża, Urząd Gminy Piątnica

Na spotkaniu, które odbyło się w Urzędzie Miejskim w Łomży, z udziałem Prezydenta Miasta, Wójtów gmin Łomża i Piątnica oraz projektanta, spośród przedstawionych wariantów wybrano dwa **wariant „wschodni” i wariant „III – zachodni”**. Stwierdzono, że ostateczny wybór wariantu nastąpi na podstawie wielowariantowej oceny środowiskowej.

Podczas posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych w dniu 20.03.2007 r. wszyscy uczestnicy (Prezydent Miasta Łomży, przedstawiciele Urzędu Gminy Łomża i Urzędu Gminy Piątnica) w aspekcie uwarunkowań środowiskowych opowiedzieli się za wyborem przebiegu obwodnicy Łomży w **wariacie „zachodnim III”**.

Urząd Miejski w Łomży podtrzymał swoje stanowisko w piśmie nr GKO-7040-7/9/07 z dnia 2.07.2007r.

Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego w Białymstoku Oddział w Łomży, Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego w Białymstoku

Przedstawione w odpowiednich pismach opinie nie rozstrzygają o wyborze wariantu obwodnicy, chociaż biorąc również pod uwagę wcześniejsze stanowiska można stwierdzić, że za bardziej optymalny dla miasta Łomży i regionu uznano **wariant „wschodni”**.

Podlaski Urząd Wojewódzki w Białymstoku

Uznano, że zarówno „wschodnia” jak i „zachodnia” obwodnica Łomży może znacząco oddziaływać na przyrodnicze obszary chronione. Ostateczny **wyбір wariantu ma nastąpić na podstawie Raportu o oddziaływaniu na środowisko**.

Łomżyński Park Krajobrazowy

Opinia Dyrekcji Łomżyńskiego Parku Krajobrazowego została zawarta w piśmie z dnia 19.02.2007r. Stwierdzono w nim, że **wariant „zachodni” jest korzystniejszy** dla Parku z powodu ominięcia jego terenów.

Nadleśnictwo Łomża

Nie dokonano wyboru konkretnego wariantu. W odpowiednim piśmie dnia 22.02.2007r. Nadleśnictwo Łomża przedstawiło natomiast następujące uwagi do obu przebiegów:

W piśmie z dnia 22.02.2007r. Nadleśnictwo Łomża przedstawiło następujące stanowisko:

- Obwodnica „Zachodnia” – na odcinku przebiegającym przez las w m. Jednaczewo należy zaprojektować przejście dla zwierzyny.
- Obwodnica „Wschodnia” – jej przebieg na odcinku przylegającym do uroczyska Giełczyniak (kompleks leśny Czerwony Bór) powinien być odsunięty od ściany lasu w możliwie jak największym stopniu.

W ramach późniejszych prac projektowych, przewidziano szereg przejść dla zwierząt. Dalsze odsunięcie od kompleksu leśnego Czerwony Bór wiązałoby się z koniecznością przejścia obwodnicy przez tereny zabudowy mieszkaniowej. Dlatego też zaniechano takiego działania.

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Białymstoku, Delegatura w Łomży

W piśmie z dnia 27.02.2007r. stwierdzono, że ze względu na ochronę zabytków, ilość i charakter stanowisk archeologicznych *wariant „zachodni” będzie najwłaściwszy.*

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie.

W piśmie z dnia 22 maja 2007r r. RZGW w Warszawie stwierdzono, że *o wyborze wariantu mają zdecydować wskaźniki ekonomiczne oraz ocena oddziaływania inwestycji na środowisko.* W piśmie podano ponadto wytyczne dla projektowania obiektów mostowych na rzece Narwi.

Ponadto, podczas trwania etapu projektowania do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Białymstoku kilkakrotnie wpłynął wniosek państwa Świtajewskich, zamieszkałych w miejscowości Kupiski Stare w sprawie ominięcia ich siedliska (nr działek 814, 1022/1. 536, 477/6).

W skierowanych do Inwestora wnioskach właściciele siedliska stanowczo protestują przeciwko przecięciu ich działki przez trasę projektowanej obwodnicy. Podkreślają swoje przywiązanie do tej ziemi oraz to, że ich gospodarstwo ma charakter siedliska, co jest obecnie coraz rzadziej spotykane. Przedmiotowe gospodarstwo (ok. 11 ha) położone jest głównie po północnej stronie drogi 645. Właściciele gospodarstwa zajmują się głównie hodowlą koni zimnokrwistych. W ramach zróżnicowania działalności rolniczej planują hodować rasę bydła biało-grzbieczonego, którego

odtworzenie wspiera Unia Europejska. Korzystają z funduszy unijnych przeznaczonych dla rolników. Podkreślają, że chcą modernizować i rozbudowywać swoje gospodarstwo.

Po przeanalizowaniu tego wniosku ostateczny przebieg wariantu „zachodniego III” został przesunięty w kierunku Łomży najdalej jak to możliwe przy jednoczesnym dotrzymaniu odpowiednich parametrów technicznych przedsięwzięcia. Mimo to w dalszym ciągu będzie on przecinał powyższe siedlisko. Zajęta zostanie głównie działka o nr 1022/1. Przy czym będzie to znacznie mniejsza ingerencja niż w wersji pierwotnej projektu, do której odnoszą się właściciele siedliska. Dlatego też Państwo Świtajewscy opowiadają się za wariantem „zachodnim I”, który zupełnie omija ich gospodarstwo.

W przypadku wyboru wariantu „zachodniego” („I”, „II” lub „III”), w związku z przebudową drogi krajowej nr 61 na odcinku od węzła Łomża III, w miejscowości Janowo i Sierzputy Młode, konieczna będzie likwidacja części zabudowy, znajdującej się obecnie przy istniejącej drodze. Należy się tu zatem spodziewać wystąpienia konfliktów społecznych. Mieszkańcy ww. miejscowości (63 osoby) przedłożyli do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wniosek stanowiący ich stanowczy sprzeciw przeciwko budowie obwodnicy w wariantach zachodnim „I” i „III”. Wymieniane argumenty mieszkańców są następujące:

- problemy z dojazdami do działek rolniczych i do przyległych miejscowości,
- hałas i zanieczyszczenie środowiska,
- ciągłe niszczenie wszelkich budynków pod wpływem drgań związanych z natężeniem ruchu,
- zakłócenia życia codziennego.

W ramach prac projektowych zapewniono dojazdy do działek rolniczych i przyległych miejscowości. W ramach niniejszego opracowania została przeprowadzona analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym na klimat akustyczny oraz powietrze atmosferyczne i warunki zdrowia i życia ludzi. Wynika z niej, że zaprojektowane ekrany akustyczne zapewnią dotrzymanie wymaganych poziomów hałasu w środowisku. Nie prognozuje się też przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. Zaprojektowana obwodnica nie wyeliminuje możliwości dojazdu do pól i pomiędzy pobliskimi wioskami. W tym celu zaprojektowano drogi zbiorcze i przejazdy gospodarcze.

Od mieszkańców wsi Dłużniewo zlokalizowanej na trasie wariantu I – zachodniego wpłynęło pismo z dnia 02.05.2008 r. z wnioskiem o przesunięcie trasy drogi na południe o około 1,0 km. Ponieważ przebiega ona w chwili obecnej w odległości zbyt małej (około 100,0 m) od domów.

Przesunięcie trasy spowodowałoby kolizje z zabudową wsi Sierzputy i Grzymały Siedleckie, dlatego też nie wprowadzono korekty trasy.

Do Inwestora wpłynął ponadto protest właścicieli posesji w miejscowości Sierzputy Młode 22 (Jarosław i Ewa Szymańscy, Grażyna i Janina Spustek oraz Jan i Bogumiła Malinowscy) przeciwko wyburzeniu ich gospodarstw. Niestety, likwidacja zabudowy wynika z przebudowy na istniejącym fragmencie drogi krajowej nr 61. Kolidacja budynków z projektowaną przebudową będzie zachodzić przy wyborze zarówno wariantu zachodniego „I”, „II” jak i „III”.

Kolidacja z zabudową będzie miała miejsce nie tylko w powyższym przypadku. Szacuje się, że przy wyborze trasy po zachodniej stronie Łomży zaistnieje konieczność wyburzenia 20 budynków. W przypadku poprowadzenia obwodnicy w wariantcie „wschodnim” konieczna będzie likwidacja 22 budynków.

Ponadto, w dniu 18 czerwca 2007 r. odbyła się VIII Sesja Rady Gminy Łomża. Tematem obrad był między innymi protest mieszkańców przeciwko proponowanemu przebiegowi obwodnicy Łomży. W dyskusji brali udział zarówno projektanci, przedstawiciele inwestora jak i mieszkańcy terenów sąsiadujących z planowaną obwodnicą.

W dyskusji brali udział m. in. Państwo Świtajewscy oraz mieszkańcy miejscowości Janowo. Podtrzymywali oni swoje dotychczasowe stanowisko, opowiadając się przeciw wariantowi zachodniemu „III”.

Podsumowanie

Analizując zebrane opinie można stwierdzić, że chociaż początkowo zdania były podzielone to ostatecznie większość instytucji przychyliła się do **przebiegu trasy obwodnicy po zachodniej stronie Łomży**. Przy czym zarówno Urząd Miejski w Łomży, Urząd Gminy Łomża jak i Urząd Gminy Piątnica stanowczo **odrzućmy wariant „zachodni I”** analizowany we wcześniejszym etapie.

Biorąc natomiast pod uwagę nasilające się protesty miejscowej ludności (mieszkańców Janowa i Kupisk) należy stwierdzić, że **najwięcej konfliktów rodzi obecnie wariant „zachodni III”**. Mieszkańcy jednogłośnie opowiadają się za wariantem „wschodnim” lub ostatecznie „zachodnim I”.

Niezależnie od wariantu zaprojektowane zostały urządzenia zmniejszające negatywny wpływ przedsięwzięcia (ekrany akustyczne, nasadzenia roślinne) na zdrowie i życie ludzi. Przewidziano też zachowanie odpowiedniej komunikacji, tj. dojazdu do działek, pól i sąsiadujących miejscowości. Powinno to w wielu przypadkach zmniejszyć niezadowolenie społeczne. Mimo to należy się spodziewać, że zarówno wariant „wschodni” jak i warianty „zachodnie” przebiegu projektowanej obwodnicy Łomży spowodują niezadowolenie miejscowej społeczności. Planowana obwodnica przebiegać będzie, bowiem po nowym śladzie, głównie po terenach dotychczas użytkowanych rolniczo. Spowoduje zmianę sposobu użytkowania tych terenów, wyłączenia.

Ponadto, niezależnie od wyboru wariantu będzie występowała kolidacja zabudowy z projektowaną inwestycją, a zatem konieczne będą wyburzenia.