

PROTOKÓŁ NR 1/2010

z posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku, które odbyło się w dniu 10.03.2010r.

Przedmiot obrad:

Rozpatrzenie Koncepcji Programowej Szczegółowej budowy obwodnicy miejscowości **STAWISKI** w ciągu drogi ekspresowej S-61 od S-8 (Ostrów Mazowiecka) – Łomża - Stawiski – Szczuczyn – Elk – Raczki – Suwałki – Budzisko – granica państwa (Kowno) na odcinku od km 175 + 202,00 do km 181 + 692,54, długości 6,49km.

Przewodniczący - Sławomir Topczewski

Obecni - wg załączonej listy obecności.

I. Poprzednie stadia dokumentacji:

- Studium techniczno - ekonomiczne na budowę obwodnicy miejscowości STAWISKI w ciągu drogi krajowej Nr 61 Łomża – Augustów opracowane przez „DRO-KONSULT” Sp. z o.o. listopad 2005r. – rozpatrzone przez ZOPI na posiedzeniu w dniu 23.05.2006r.
- Koncepcja Programowa Wstępna budowy obwodnicy STAWISK w ciągu drogi krajowej Nr 61 Łomża – Augustów (odpowiadająca zakresowi studium techniczno - ekonomiczno - środowiskowemu) opracowana przez „Transprojekt Gdański” w sierpniu 2009r. – zatwierdzona protokołem KOPI Nr 38/2009 z dnia 07.09.2009r.
- Prognoza ruchu dla projektowanych wariantów obwodnic miast: Szczuczyn, Stawiski i Bargłów Kościelny – opracowana przez Transprojekt Gdański 04.05.2009r.

Zawartość opracowania rozpatrywanej „Koncepcji Programowej Szczegółowej” składa się z:

- Tom I „Część drogowa”,
- Tom II „Obiekty inżynierskie”,
- Tom III „Urządzenia towarzyszące”,
- Studium Wykonalności.
- Dokumentacja geotechniczna dla potrzeb koncepcji programowej projektowanej obwodnicy Stawisk.

II Stan istniejący.

Droga krajowa Nr 61 Warszawa – Ostrołęka – Łomża – Augustów jest ciągiem międzyregionalnym i należy do podstawowej sieci dróg w kraju. Obsługuje ona ruch ciężarowy, głównie tranzytowy od przejścia granicznego w Budzisku do centrum kraju i dalej w kierunku Europy Zachodniej, ruch gospodarczy w tym rejonie oraz znaczny ruch turystyczny w okresie letnim. W rejonie Augustowa droga krajowa Nr 61 łączy się z istniejącą drogą krajową Nr 8, dochodząca do granicy z Litwą w Budzisku oraz poprzez drogę krajową Nr 16 do granicy w Ogrodnikach. Zgodnie z obowiązującą klasyfikacją droga krajowa Nr 61 jest drogą główną ruchu przyśpieszonego GP.

Istniejąca droga na rozpatrywanym odcinku przebiega na terenie województwa podlaskiego, powiat kolneński, w gminie Stawiski.

Na całym analizowanym odcinku droga krajowa Nr 61 ma jedną jezdnię dwupasową. Na odcinku przejścia przez miejscowość Stawiski (odcinek długości około 1,5 km) przechodzi przez bardzo zwartą zabudowę bezpośrednio przyległą do drogi. Na odcinku tym występuje nieograniczona dostępność z dużą ilością zjazdów i skrzyżowań z drogami miejskimi.

Szerokość nawierzchni istniejącej jezdni poza odcinkiem przejścia przez Stawiski wynosi 8,00m (w tym opaski bitumiczne po 0,50m). Pobocza ziemne są szerokości 1,50m, łączna szerokość korony wynosi 11,0m.

Zgodnie z obowiązującym od dnia 24 listopada 2009r. nowym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 października 2009r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, droga krajowa Nr 61 została wpisana jako droga ekspresowa S-61 o przebiegu Ostrów Mazowiecka (S8) – Łomża – Stawiski – Szczuczyn – Ełk – Raczki – Budzisko (granica państwa).

III. Stan projektowany.

Przedstawiona koncepcja Programowa Szczegółowa została opracowana dla wariantu II (zachodniego) obwodnicy miejscowości Stawiski, zgodnie z protokołem KOPI Nr 38/2009 z dnia 07.09.2009r.

1. Podział inwestycji na etapy.

Obwodnica będzie realizowana etapowo:

- w I etapie budowa jednej jezdni (wschodniej), a obiekty inżynierskie nad obwodnicą oraz zajętość terenu pod inwestycję (podział i wykup działek) zostaną wykonane pod docelowy przekrój obwodnicy (dwie jezdnie po 3 pasy ruchu),
- w II etapie nastąpi dobudowa jezdni drugiej.

2. Dane techniczne projektowanej obwodnicy:

Klasa drogi	„S”
Prędkość projektowa	100 km/h
Prędkość miarodajna	110 km/h
<u>ETAP II (DOCELOWY)</u>	dwie jezdnie po trzy pasy ruchu 3x3,50 m
Pasy awaryjne	2x2,50 m
Pas dzielący min.	5,00 m (w tym opaski bitumiczne 2x0,50 m)
<u>ETAP I</u>	jedna jezdnia po dwa pasy ruchu (2x3.50 m)
Opaski bitumiczne	2 x 0,75 m
Szerokość poboczy gruntowych	2x0,75 m (1,25 m na odc. stosowania barier)
Kategoria ruchu	KR 6
Obciążenie	115 kN/oś
Skrajnia pionowa	4,70 m

3. Projektowany przebieg drogi ekspresowej.

Obejście miejscowości Stawiski projektowane jest po zachodniej stronie miejscowości z początkiem trasy w km 175 + 202 (kilometraż wg istniejącej drogi krajowej Nr 61) i końcem w km 181 + 692,54 z węzłem „Stawiski” na przecięciu z drogą wojewódzką Nr 647 do Kolna.

W początkowym odcinku trasa przebiega przez tereny leśne i dalej rolnicze z przecięciem rzeki Dzierzbia.

4. Węzły drogowe.

W ciągu obwodnicy zaprojektowano jeden węzeł „Stawiski” typu WB na przecięciu projektowanej obwodnicy z drogą wojewódzką nr 647 do Kolna. Przejazd drogą wojewódzką zaprojektowano wiaduktem nad obwodnicą. Węzeł za pomocą łącznic podłączony jest do drogi wojewódzkiej poprzez dwa skrzyżowania typu rondo.

Na początku i końcu obwodnicy zaprojektowano czasowo włączenia do istniejącej drogi krajowej Nr 61 za pomocą skrzyżowań w poziomie jezdni.

5. Drogi poprzeczne i przejazdy gospodarcze.

W projekcie przewidziano przebudowę krzyżujących się dróg:

- droga gminna

w m. Stawiski (dojazd do kąpieliska miejskiego) przebudowa wraz z budową wiaduktu nad obwodnicą (WD-2)

- droga wojewódzka

Stawiski – Nowogród nr 648 - przebudowa wraz z budową wiaduktu nad obwodnicą (WD-3)

Stawiski – Kolno nr 647-przebudowa wraz z budową wiaduktu nad obwodnicą(WD-5)

Pozostałe drogi krzyżujące się z projektowaną obwodnicą nie wymagają przebudowy ze względu na projektowane obiekty inżynierskie w ciągu obwodnicy.

Aby zapewnić sprawną komunikację dla rejonów przyległych do obwodnicy zaprojektowano przejazdy gospodarcze. Lokalizacja przejazdów została wskazana przez mieszkańców terenów przyległych do drogi krajowej. Przejazdy gospodarcze zapewniają dojazdy do pól oraz dostęp do komunikacji zbiorowej. Dla dojazdów do pól i domostw zaprojektowano drogi dojazdowe (DD) o szerokości jezdni 3,50m (nawierzchnia bitumiczna) z poboczami gruntowymi 2 × 0,75m.

6. Obiekty inżynierskie.

Na projektowanym odcinku obwodnicy Stawisk występuje 6 obiektów inżynierskich:

- obiekty nad obwodnicą - szt 3,
- obiekty w ciągu obwodnicy - szt 2,
- obiekt w ciągu drogi autobusowej - szt 1.

DROGA EKSPRESOWA S61 - OBWODNICA STAWISK							
Lokalizacja obiektu				Parametry obiektu			
Obiekt	km skrzyż	Rodzaj	Rodzaj	Długość	Rozpiętość	Szer.	Konstrukcja
Nr	drogi głównej	obiekту (nad/w ciągu)	przeszkody		przęseł		
	km			L		B	
				m	m	m	rodzaj
PZ-1	175+742.00	w ciągu	zwierzęta (20m) ciek wodny	27.20	26.40	32.20	belki typu "T"
PZ-1a	0+446.00	w ciągu	zwierzęta (20m) ciek wodny	27.20	26.40	11.00	belki typu "T"
WD-2	176+602.90	nad	droga gminna	49.25	24.00 24.00	10.10	belkowy, sprężony
WD-3	177+951.00	nad	droga wojewódzka nr 648	59.42	29.00 29.00	12.60	belkowy, sprężony (A) / zespolony (B)
M/PZ-4	178+636.00	w ciągu	rzeka Dzierbia zwierzęta (20m) droga dojazdowa	55.11	27.00 27.00	32.20	belki typu "T" / zespolony (B)
WD-5	179+510.00	nad na węźle	droga wojewódzka nr 647	49.21	24.00 24.00	12.60	belkowy, sprężony

7. Przejścia ekologiczne.

Przewiduje się, że projektowane przepusty z blachy stalowej pełnić będą również funkcje ekologiczne – pozwalać na migrację małej zwierzyny. Lokalizacja ustalona została z uwzględnieniem przebiegu przecinanych cieków wodnych. Lokalizacja szczegółowa wynika z poczynionych uzgodnień, oraz konsultacji ze specjalistami w tej dziedzinie.

Lokalizacja i parametry projektowanych przejść dla zwierząt

Lp.	km	Obiekt	Rodzaj zwierząt
1	PZ-1 - 175+742	Przejście dołem	Wszystkie rodzaje
2	PZ-1a - 0+446	Przejście dołem	Wszystkie rodzaje
3	175+850	Przepust 4.34x2.78 m	Małe
4	176+817	Przepust 4.34x2.78 m	Małe
5	177+426	Przepust 5.52x4.27 m	Małe
6	177+579	Przepust 4.34x2.78 m	Małe
7	178+253,80	Przepust 4.34x2.78 m	Małe
8	M\PZ-4-178+636	Przejście dołem	Wszystkie rodzaje
9	180+734,10	Przepust 4.34x2.78 m	Małe

8. Koncepcja odwodnienia obwodnicy.

Przewiduje się odprowadzenie wód opadowych z pasa drogowego głównie do istniejących odbiorników, natomiast w miejscach bezodpływowych do szczelnych zbiorników ekologicznych (retencyjnych).

Podstawową formą odwodnienia obwodnicy są rowy przydrożne. Jako pierwszy element oczyszczający przewiduje się trawiaste rowy przydrożne.

9. Roboty ziemne.

Istniejące ukształtowanie terenu, konieczność zapewnienia wymaganych dla klasy technicznej „S” parametrów technicznych, oraz projektowane obiekty inżynierskie i przejścia ekologiczne dla zwierzyny na obwodnicy powodują, że bilans robót ziemnych jest ujemny. Ilość wykopów wynosi 66 765 m³ a nasypów 332 423 m³.

10. Tereny zabudowy mieszkaniowej.

Projektowana obwodnica nie przechodzi w pobliżu zabudowy mieszkaniowej i gospodarczej.

Budowa ekranów akustycznych nie jest konieczna. Budowa obwodnicy nie wymaga wyburzeń zabudowy mieszkaniowej czy gospodarczej.

11. Infrastruktura techniczna.

Realizacja budowy obwodnicy wiąże się z koniecznością przebudowy kolidujących urządzeń istniejącej infrastruktury technicznej i budowy nowych urządzeń.

Przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej:

- sieci wodociągowych,
- urządzeń energetycznych,
- urządzeń telekomunikacyjnych,
- przebudowa rowów melioracyjnych.

Budowa nowej infrastruktury technicznej:

- budowa oświetlenia węzła „Stawiski”
- budowa zasilania urządzeń oświetlenia drogowego.

12. Konstrukcja nawierzchni.

Warstwy projektowanej nawierzchni:

- warstwa ścieralna – SMA 11, grubości 4 cm
- warstwa wiążąca – AC WMS 16 W, grubości 9 cm
- warstwa podbudowy zasadniczej – AC WMS 16 P, grubości 18 cm
- podbudowa pomocnicza – kruszywo łamane stab. mech., grubości 20 cm
- ulepszone podłoże – grunt stabilizowany cementem Rm 2,5MPa (15-25 cm)
- ulepszone podłoże – grunt stabilizowany cementem RM 1,5 MPa (10-15 cm).

IV. Wyniki analizy ruchowej.

Dla oszacowania prognozowanych w kolejnych latach natężeń ruchu pojazdów na projektowanej drodze posłużono się wynikami generalnego pomiaru ruchu drogowego przeprowadzonego w 2005 roku. Na bazie tego pomiaru określono prognozę ruchu przy założeniu, że obwodnica Stawisk będzie usytuowana w korytarzu drogi ekspresowej S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – Łomża – Stawiski – Szczuczyn – Ełk – Suwałki – Budzisko.

Prognoza ruchu dla projektowanej obwodnicy została opracowana przez Zespół mgr inż. Michała Bryszewskiego i stanowi oddzielne opracowanie.

NR DROGI	ODCINEK	2014 SDR	2024 SDR	2034 SDR
61	Odcinek obwodnicy od początku do węzła „Stawiski”	5570	9840	29740
61	Odcinek węzeł „Stawiski” do końca obwodnicy	5190	8360	28950

V. Ochrona środowiska.

Szczegółowe wymagania dotyczące ochrony środowiska zostały opisane w „Raporcie” o oddziaływaniu na środowisko, który stanowił załącznik do wystąpienia w dniu 08.12.2009 z wnioskiem do RDOŚ w Białymstoku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W celu ochrony środowiska przewidziano:

- podczyszczenie wód z pasa drogowego w rowach trawiastych wraz z zastosowaniem studzienek osadnikowych, separatorów ropopochodnych i zastawek przed odpływem do rowów i cieków,
- budowę szczelnych zbiorników ekologicznych (retencyjnych) w miejscach bezodpływowych,
- zastosowanie pasów zieleni izolacyjnej szerokości od 10 – 15m,
- wykonanie wyгородzenia drogi przed wtargnięciem migrujących dzikich zwierząt,
- budowę przejść dla zwierząt i przepustów spełniających funkcje ekologiczne, zezwalających na migrację zwierząt.

VI. Koszty oraz efektywność ekonomiczna:

Koszt realizacji oraz wskaźniki efektywności inwestycji w I etapie przyjęto na podstawie opracowanego „Studium Wykonalności” dla projektowanej budowy obwodnicy:

- koszt całkowity (netto) - 86 214,85 tys. [PLN]
- koszt 1 km - 13 284,26 tys. [PLN]
- koszt całkowity (brutto) - 105 182,12 tys. [PLN]
- koszt 1 km 16 206,88 tys. [PLN]

Wskaźniki efektywności ekonomicznej:

- ERR - 19,3 %
- BCR - 4,36 %
- ENPV - 292 022 987 [PLN]

VII. Dyskusja i przyjęte ustalenia.

Na podstawie przeanalizowanych rozwiązań oraz przedstawionych problemów w dyskusji przyjęto ustalenia:

1/ Burmistrz Stawisk wnioskował o uwzględnienie w opracowaniu węzła „Budy” od strony Łomży, który umożliwiłby bezpośrednią komunikację (z ominięciem węzła „Stawiski”) części miasta Stawisk z terenami przemysłowymi i rekreacyjnymi w kierunku Łomży i południa Polski.

W powyższej sprawie wyjaśniono, że istniejąca droga krajowa Nr 61 przebiegająca przez miasto Stawiski będzie połączona z początkiem obwodnicy od strony Łomży tzw. drogą

autobusową o szerokości jezdni min. 6,00m poprzez skrzyżowanie skanalizowane z wyspami dzielącymi na drodze głównej, uwzględniające poszczególne relacje skrajne. Na docelowo przy zrealizowaniu drogi ekspresowej S 61 od strony Łomży, droga autobusowa będzie połączona z węzłem w miejscowości Kisielnica.

Przy takim docelowym układzie komunikacyjnym uwzględnienie węzła „Budy” jest nieuzasadnione, co było wyjaśniane w protokole ZOPI z dnia 09.12.2008r. na etapie STEŚ.

2/ Z uwagi na uzgodnienia przez ZOPI i KOPI wcześniejszych etapów projektowych obwodnicy, wnioskowane uzupełnienie opracowania o dowiązanie lokalizacji inwestycji do istniejącego systemu referencyjnego zgodnie z Zarządzeniem Nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 11.05.2009r. pt. „Stadia i skład dokumentacji projektowej ...” należy uwzględnić w następnym etapie projektowania.

3/ Zakresie projektowanych obiektów inżynierskich:

- a) spadki podłużne na obiektach inżynierskich powinny być $\geq 0,5\%$,
- b) należy uzupełnić opracowanie o przekroje poprzeczne obiektów
- c) uzupełnić należy opracowanie o uzasadnienie wyboru posadowień i obliczenia wstępne
- d) w opracowaniu dotyczącym obiektów inżynierskich uwzględnić przepusty.

4/ W opracowaniu należy uwzględnić wszystkie zapisy z protokołu KOPI Nr 38/2009 z dnia 07.09.2009r., między innymi dotyczące obiektów inżynierskich (pkt.8),

5/ Bariery ochronne dostosować do obowiązujących przepisów i zarządzeń GDDKiA.

6/ Skrzyżowania z istniejącą drogą krajową Nr 61 na początku i końcu obwodnicy zaprojektować jako skanalizowane z wyspami dzielącymi na drodze głównej z uwzględnieniem pasów dla relacji skrajnych.

7/ Przeprojektować niweletę trasy obwodnicy na odcinkach o wysokich nasypach w celu poprawy niekorzystnego bilansu robót ziemnych i obniżenia kosztów przedsięwzięcia.

8/ Na drogach dojazdowych (serwisowych) o szerokości jezdni 3,50m zaprojektować mijanki, a na ich włączeniach do dróg bocznych poszerzyć wloty.

9/ Na początku i końcu trasy obwodnicy na profilach podłużnych pokazać połączenie z niweletą istniejącej jezdni na odcinku 200 – 500 m celem analizy prawidłowości projektowanego profilu podłużnego na tych odcinkach.

10/ Uzupełnić opracowanie o węzeł uwzględniający rozwiązania docelowe obwodnicy (dwie jezdnie na kierunku głównym) celem wypełnienia zaleceń KOPI.

11/ Zwiększyć skrajnię pionową dla drogi ekspresowej na obiektach do 5,00m, która może być uzasadniona względami użytkowymi, eksploatacyjnymi i umożliwi ewentualne w przyszłości wzmocnienia nawierzchni.

VIII. Wnioski ZOPI.

- 1/ Wnieść wszelkie poprawki i uzupełnienia „Koncepcji Programowej Szczegółowej” do dnia 31 03. 2010r.
- 2/ Dokonać uzupełnienia oraz poprawy opracowania zgodnie z pkt. 3 – 11
- 3/ Zaopiniować pozytywnie przedstawioną „Koncepcję Programową Szczegółową”, po ostatecznym uzupełnieniu dokumentacji.
- 4/ Poprawioną i uzupełnioną „Koncepcję Programową Szczegółową” przesłać do Oddziału celem przedstawienia jej do zatwierdzenia przez Generalnego Dyrektora.

Protokółował:

GŁÓWNY SPECJALISTA
w Wydziale Dokumentacji
mgr inż. Marek Łysko

Członkowie ZOPI:

Przewodniczący ZOPI:

NACZELNIK
WYDZIAŁU NIERUCHOMOŚCI
mgr inż. Janusz Dziwulski

NACZELNIK WYDZIAŁU
PLANOWANIA
mgr Jolanta Kowalczyk

NACZELNIK WYDZIAŁU DRÓG
mgr inż. Ewa Puczyłewicz-Mastowska

NACZELNIK WYDZIAŁU MOSTÓW
mgr inż. Jerzy Drapa

p.o. Z-cy NACZELNIKA
Wydziału Realizacji Inwestycji
mgr inż. Sławomir Bierozia

NACZELNIK WYDZIAŁU DOKUMENTACJI
mgr inż. Bartłomiej Piotrowski

DYREKTOR ODDZIAŁU
mgr inż. Jerzy Doroszkiewicz

Z-ca DYREKTORA ODDZIAŁU
mgr inż. Sławomir Topczewski

PROTOKÓŁ ZOPI ZATWIERDZAM

LISTA OBECNOŚCI

na posiedzeniu Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Dyrektorze
GDDKiA Oddział w Białymstoku w dniu 10.03.2010r. w siedzibie GDDKiA Oddział w
Białymstoku ul. Zwycięstwa 2.

PRZEDMIOT OBRAD:

**„Koncepcja Programowa Szczegółowa budowy obwodnicy miejscowości
STAWISKI w ciągu drogi ekspresowej S 61 od S 8 (Ostrów Mazowiecka) –
Łomża – Stawiski – Szczuczyn – Elk – Raczki – Suwałki – Budzisko – granica
państwa (Kowno)”.**

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja	Stanowisko	Podpis
1	2	3	4	5
1.	Stępnicki Błażej	GDDKiA/OBI	2-ce meneliker-A	
2.	Honika Żmuliniska	GDDKiA/OBI	st. inspektor i Inż. BRD : ZR	
3.	Rafal Kozłowski	GDDKiA/OBI	st. spec. ds. komunikacji społ.	
4.	podimp. Andzej Bilycki	WRD KWP B-sto.	ekspert	
5.	Marek Duda	SP Kolano	Stawiska	
6.	Marek Naszkiewicz	UM Stawiski	Burmistrz	
7.	Stowarz. Picwick	Nadleśnictwo Dunza	Specjalista SL	
8.	Stawisko Żelazki	RDL Bielżyca	Spawiczo	
9.	Ruben Trójanecki vel Trójanecki	GDDKiA - OZ	Inspektor	
10.	Wojciech Jermol	GDDKiA - DPI	COOWNY SPECJALISTA	Jermol
11.	Ewa Stankiewicz	GDDKiA - DM	Specjalista	Stankiewicz
12.	Elżbieta Urnowicz	GDDKiA O/Bi	2-ce Dyr. Oddz.	Urnowicz
13.	Jęży Doroniewicz	—	Dyr. Oddz. O/Bi	
14.	Remigiusz Korytko	T G	projekt	
15.	Włodzimierz Buski	T G	—	
16.	Piotr Duda	TGD	asyst. projektant	
17.	Mikołajew Janina	GDDKiA O/Bi	umoor-zlec	
18.	Jęży Grzegorz	—	—	
19.	Marek Lysko	—	st. specj. ds.	
20.	Jęży Drape	—	Nacz. Wydz. Mostow	
21.	Marek...	—	Kowalik PL	

