

ZAŁĄCZNIK

UZGODNIENIA, OPINIE, KONSULTACJE SPOŁECZNE

ROK 2006

1. Protokół nr 5/2006 z posiedzenia ZOPI w dniu 1.08.2006 r.
 - 1.1 GDDKiA – rekomendacje wariantów do dalszych analiz
2. GDDKiA Oddział w Białymstoku
3. Nadleśnictwo Rajgród
4. Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków, Delegatura w Łomży
5. Podlaski Urząd Wojewódzki, Placówka Zamiejscowa w Łomży, Wydział Środowiska i Rolnictwa
6. Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego w Białymstoku, Oddział w Łomży
7. GDDKiA, Oddział w Białymstoku
8. Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Białymstoku
9. Notatka ze spotkania w dniu 24 stycznia 2006 r. w GDDKiA w Białymstoku
10. Notatka ze spotkania w dniu 21 lutego 2006 r. z przedstawicielami miast Grajewo i Rajgród
11. GDDKiA Oddział w Białymstoku (pismo z dnia 27.12.2006)

ROK 2007

12. GDDKiA Oddział w Białymstoku (pismo z dnia 05.02.2007)
13. GDDKiA Oddział w Białymstoku (pismo z dnia 14.02.2007)
14. GDDKiA Oddział w Białymstoku (pismo z dnia 28.03.2007)
15. GDDKiA Oddział w Białymstoku (pismo z dnia 10.05.2007)
16. Nadleśnictwo Rajgród w Tamie (pismo z dnia 25.05.2007)
17. Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Białymstoku (pismo z dnia 01.08.2007)
18. Protokół ze spotkania w dniu 17.05.2007 w GDDKiA
19. Notatka ze spotkania w dniu 12.10.2007 r.

ROK 2008

20. GDDKiA Oddział w Białymstoku – pismo z dnia 3.01.2008 (7.01.2008)
21. GDDKiA Oddział w Białymstoku pismo z dnia 25.01.2008 r. (31.01.2008)
22. GDDKiA - pismo z dnia 11.02.2008 r. (14.02.2008)
23. GDDKiA pismo z dnia 26.02.2008 r. (3.03.2008)
24. GDDKiA pismo z dnia 5.03.2008 r. (10.03.2008)
25. Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Białymstoku z dnia 6.03.2008 r. (14.03.2008)
26. Pismo GDDKiA Oddział w Białymstoku z dnia 23.06.2008 (27.06.2008)
27. Pismo GDDKiA z dnia 10.07.2008 (18.07.2008)
28. Notatka ze spotkania w GDDKiA Oddział w Białymstoku w dniu 25.09.2008

KONSULTACJE SPOŁECZNE

29. Konsultacje społeczne 2006
30. Protokół z konsultacji społecznych w dniu 25.07.2007

PROTOKÓŁ Nr 5/2006

Z posiedzenia Zespołu Oceny Projektów Inwestycyjnych w dniu 01.08. 2006 r.

Przedmiot obrad.

Rozpatrzenie Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego (I – szy etap) na budowę Obwodnicy Rajgrodu w ciągu drogi krajowej Nr 61 opracowanego przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A. ul. Batorego 16, 02 – 591 Warszawa.

Przewodniczący: mgr inż. Jerzy Doroszkiewicz – Z – ca Dyrektora Oddziału
GDDKiA w Białymstoku

Obecni: wg załączonej listy obecności.

I. Opis sprawy.

Rozwiązania w zakresie ogólnym zostały zreferowane przez Kierownika Pracowni Studiów i Analiz Systemu Transportowego Biura Planowania Rozwoju Warszawy Pana mgr inż. Wojciecha Mickiewicza.

Przedmiotem opracowania jest ustalenie wariantów wstępnych Obwodnicy Rajgrodu w ciągu dróg krajowej Nr 61 (Warszawa) - Łomża – Augustów.

Droga Nr 61 sklasyfikowana jest obecnie jako droga klasy GP (główna ruchu przyspieszonego), Obwodnicę projektuje się na parametrach drogi ekspresowej, docelowo dwujezdniowej.

1. Ogólna charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

- 1.1 Analizowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy miasta Rajgród w ciągu drogi krajowej nr 61 przechodzącej przez miasto w układzie równoleżnikowym z zachodu na wschód.
- 1.2 Projektowana obwodnica położona jest na terenie województwa podlaskiego w powiecie grajewskim, przebiega przez teren miasta i gminy Rajgród.
- 1.3 Obwodnica będzie miała parametry drogi ekspresowej (S) o prędkości projektowej V_p - 100 km/godz. oraz prędkości miarodajnej V_m - 110 km/godz., promień łuków poziomych $R = 1500$ m.
- 1.4 Droga ta będzie prowadziła ruch w relacji (Warszawa) - Jabłonna – Legionowo – Serock – Różan – Ostrołęka – Łomża – Grajewo – Augustów.
- 1.5 Na całej długości obwodnica będzie miała kontrolowaną akcesję ograniczającą włączenia do trasy, tylko do powiązań na węzłach i obsługi MOP-ów.

2. Warianty przebiegu drogi

WARIANT „0”

Wariant „0” polega na pozostawieniu drogi w jej dotychczasowym przebiegu.

WARIANTY WSTĘPNIE ANALIZOWANE - PRZYCZYNY REZYGNACJI

Warianty z których zrezygnowano przebiegały przez tereny o trudnych warunkach geologicznych, cennych przyrodniczo, były w konflikcie z już istniejącym i projektowanym zagospodarowaniem terenów oraz nie posiadały odpowiednich warunków technicznych.

WARIANTY PRZYJĘTE DO DALSZYCH ANALIZ

Do dalszych analiz przyjęto warianty z dokumentów planistycznych oraz te które nie uzyskały zdecydowanie negatywnej opinii organów ochrony środowiska i samorządu oraz innych instytucji.

Warianty Obwodnicy położone są na terenie miasta i gminy Rajgród.

3. STAN ISTNIEJĄCY ZAGOSPODAROWANIA PASA PLANOWANEJ TRASY I JEJ OTOCZENIA

Wariant 1 najkrótszy prowadzony jest od zakładanego węzła „Rajgród” w Tamie przez obrzeża lasu, fragment załadowanego jeziora Rajgrodzkiego, następnie przecina kompleks lasu, tereny rolne po południowej stronie miasta, przekracza rzekę Jertznię i włącza się do istniejącej drogi 61.

Wariant 2 prowadzony jest od węzła w Tamie skrajem lasu, następnie przechodzi przez las i po południowej stronie stawów rybnych w miejscowości Wojdy dalej przechodzi przez tereny kolonii Rajgród włącza się do istniejącej drogi nr 61.

Warianty 3 i 3a obchodzą od strony południowej miejscowość Belda, przez tereny rolne dochodzi do lasu, tu dwuwariantowo przecinają las (prowadzone duktem) dochodzą do miejscowości Wojdy, a następnie po śladzie wariantu 2 łączą się z istniejącą drogą Nr 61.

Wariant 4 prowadzony jest po prostej łączącej drogę 61 w linii prostej od miejscowości Tama do wschodniej granicy miasta. Wariant ten przecina układ urbanistyczny wsi Wojdy, ponadto, przechodzi przez powierzchnię stawu. Jest to wariant rysowany w „Studium uwarunkowań...”

Wariant 4a jest odmianą wariantu 4 – go, trasa prowadzona jest po północnej stronie wsi Wojdy.

Wszystkie warianty Obwodnicy Rajgrodu od strony zachodniej wyprowadzone są na Obwodnicę m. Belda a od strony wschodniej na Obwodnicę m. Barszcze.

ZAGOSPODAROWANIE WEDŁUG DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH

Na terenie miasta i gminy obowiązującym dokumentem planistycznym jest:

- ♦ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Rajgród, zatwierdzone uchwałą nr XXV/184/01 Rady Miejskiej w Rajgrodzie z dnia 26 października 2001 roku

Analizowane tereny studium przeznacza pod strefę funkcjonalną miasta oraz pod zaplecze dla funkcji turystycznej i wypoczynkowej zlokalizowanej w rejonie jezior. W wariantcie 4 przyjęto przebieg ze Studium.

Charakterystyka środowiska - podano tylko stan i charakterystykę ogólną zasobów środowiska naturalnego.

Analizowany obszar położony jest na pograniczu dwóch jednostek geomorfologicznych. Są to: Pojezierze Elckie i Kotlina Biebrzy.

Wszystkie warianty omijają miasto po jego południowej stronie.

Wariant 3 i 3a omijające miejscowość Belda przechodzą przez Kotlinę Biebrzańską przecinają kanały i wchodzą na Pojezierze Elckie

Warianty 1, 2, 4 biegną po pofalowanej powierzchni wysoczyzny morenowej.

W wariantach 1 i 4 trasa przechodzi przez obecnie zalądowany południowy fragment Jeziora Rajgrodzkiego.

Wszystkie warianty przechodzą przez dolinę rzeki Jerzgni.

W zachodniej stronie miasta zlokalizowane jest ujęcie wody na potrzeby konsumpcyjne miasta.

Wokół ujęcia na podstawie dokumentacji hydrogeologicznej powstał projekt wyznaczenia strefy ochrony bezpośredniej i pośredniej.

Miasto i gmina położone są w zlewni rzeki Biebrza.

Głównymi zbiornikami wód powierzchniowych w analizowanym terenie są: Jezioro Rajgród i Jezioro Dręstwo.

Wody obu jezior łączy rzeka Jerzgnia.

W analizowanym obszarze występują drobne ciekły, sieć rowów melioracyjnych i kanałów oraz stawy.

W obszarze analiz dominują tereny leśne i rolne.

Warianty 3 i 3a (przed dojściem do wariantu 2) prowadzone są przez tereny leśne na odcinku około 6 km, następnie wzdłuż stawów rybnych we wsi Wojdy, do rzeki Jerzgni.

Wszystkie warianty naruszają tereny lasów. Do dużych fragmentacji terenów leśnych, doprowadzi poprowadzenie trasy zgodnie z wariantem 3 i 3a.

Pozostałe warianty przechodzą obrzeżem kompleksu leśnego (2) lub przez mniejsze powierzchnie leśne (1)

Wariant 4 i 4a przecina jeden z osuszonych stawów rybnych.

Droga 61 w każdym z wariantów przecina lasy oraz dolinę rzeki Jerzgni – główne szlaki migracji i tereny lęgowe.

PRZYRODNICZE OBIEKTY I OBSZARY CHRONIONE.

Rezerwat Przyrody – Czapliniec Belda

Rezerwat Czapliniec – Belda obejmuje tereny leśne położone po południowej stronie drogi 61, pomiędzy miejscowością Belda i miejscowością Tama.

Warianty 3 i 3a przechodzące przez las w pobliżu rezerwatu przecinają szlaki migracyjne fauny i doprowadzają do defragmentacji terenów leśnych, znacznie zmniejszają bazę zasilającą Rezerwat

Pozostałe warianty rozpoczynają swój bieg w ciągu drogi 61 w odległości około 300m na wschód od rezerwatu. W miejscu tym planowany jest węzeł.

Warianty te także przecinają szlaki migracyjne, których elementem jest Rezerwat.

Obszar Chronionego Krajobrazu „Pojezierze Rajgrodzkie”

Obszar Chronionego Krajobrazu „Pojezierze Rajgrodzkie” obejmuje dużą część gminy Rajgród.

Wszystkie warianty przechodzą przez tereny położone w/w obszarze.

Pomniki przyrody

Na terenie gminy i miasta pomniki przyrody nie występują

Natura 2000 – Biebrzański Park Narodowy

Najbliższy obszar Natura 2000 znajduje się w odległości około 8 km od terenu analizy. Obejmuje on obszar Biebrzańskiego Parku Narodowego wraz z otuliną. Jest to obszar zarówno specjalnej ochrony ptaków jak i specjalnej ochrony siedlisk o symbolu PLC 200001, DOLINA BIEBRZY.

ŚRODOWISKO KULTUROWE. ZABYTKI.

W rejonie przebiegów wariantów obwodnicy znajdują się następujące dobra kultury podlegające ochronie:

- ♦ Zabytkowy układ urbanistyczny Rajgrodu
- ♦ Zabudowa dworsko-ogrodowa wsi Wojdy – ochroną został objęty układ przestrzenny najstarszej części wsi z zabytkowymi zabudowaniami gospodarczymi – młyn wodny wraz z otoczeniem.

Warianty 2, 3 i 3a kolidują ze stanowiskami archeologicznymi.

4. Potencjalne konflikty społeczne

Wariant O – narastający ruch samochodowy w tym samochodów ciężkich w mieście już dziś wywołuje liczne protesty mieszkańców i żądania eliminacji ruchu z centrum miasta.

Obwodnica drogi nr 61.

Wariant 4 i 4a przechodzą w pobliżu zabudowy wsi Wojdy, co może być przyczyną protestów. Wariant 2 może być podłożem konfliktów z uwagi na zabudowę rekreacyjną.

II. DYSKUSJA – zasadnicze uwagi i wnioski.

1. Z – ca Burmistrza Rajgrodu opowiada się za wyborem do dalszej analizy wariantów 4 i 4a. Teren na trasie przebiegu Obwodnicy wariantu 2 jest zagospodarowany zabudową rekreacyjną (zabudowa istniejąca i planowana) natomiast trasa wg wariantu 1 przechodzi w pobliżu zabudowy miasta Rajgród. W obydwu tych wariantach mogą wystąpić wyburzenia budynków.

2. Przedstawiciela Zarządu Dróg Powiatowych w Grajewie.

Z punktu widzenia przecięcia się Obwodnicy z drogą powiatową Rajgród – Rybczyzna podaje opinię, że nie należy wykluczać wariantu 2.

3. Przedstawicieli OTOP i PTOPI :

- a) do dalszej analizy przyjąć warianty 4, 4a i 2,
- b) trasę Obwodnicy ustalić na parametrach drogi ekspresowej.

4. Przedstawicieli GDDKiA Oddział Białystok:

- a) Nie przedstawiono analizy środowiskowej w zakresie zbadania (inventaryzacji) stanu siedlisk ptaków i roślin, w strefach przebiegu tras wariantów Obwodnicy. Stan siedlisk ptaków i roślin w tym ew. gatunków chronionych, będzie rzutować na wybór wariantu Obwodnicy,
- b) Na wybór wariantu mogą rzutować warunki geologiczne terenu – miąższość gruntów organicznych (torfy, gytia, kreda) – w rejonie stawów i załadowanego Jeziora Rajgrodzkiego.
- c) Na wybór wariantu może rzutować rozwiązanie węzła Rajgród. Problemem technicznym, a także lokalizacyjnym może być rozwiązanie węzła Rajgród w wariantach 2 i 4 w Tamie z uwagi na:
 - przecięcie się trasy Obwodnicy z istniejącą drogą Nr 61 oraz poprzecznym ciągiem dróg powiatowych,
 - zajęcie lasów państwowych oraz występowanie zabudowy w rejonie węzła,
 - konieczność wykonania przejścia dla dużych zwierząt w obrębie Rezerwatu Przyrody – Czapliniec Belda,
 - koncepcje rozwiązań tego węzła z wyprowadzeniem trasy Obwodnicy w kierunku zachodnim za przejście dla dużych zwierząt w rejonie Rezerwatu Czapliniec Belda (rozwiązanie sytuacyjne i przekrój podłużny) powinny być opracowane i przedłożone do rozpatrzenia już na początku opracowywania II – go etapu STEŚ. Przedstawić warianty rozwiązań węzła.
- d) ze względu na nierozpoznany stan siedlisk i geologii oraz z uwagi na ew. konflikty społeczne – w dalszych opracowaniach nie należy wykluczać wariantu 1.

III. WNIOSKI ZOPI.

1. Opracowanie II – go etapu STEŚ w zakresie uszczegółowienia rozwiązań oraz do wykonania materiałów o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wnioskuje się objąć warianty 4, 4a, 2 i 1. Obwodnice projektować na parametrach drogi ekspresowej z dostępnością ruchu lokalnego tylko poprzez węzły.
2. Przy opracowywaniu II – go etapu STEŚ – rozpatrzyć i uwzględnić wnioski wysunięte w dyskusji, jak wyżej.

Sporządził:

ST SPECJALISTA
d/s weryfikacji dokumentacji technicznej
mgr inż. Beata Anna Szarek

Przewodniczący ZOPI

Z-ca DYREKTORA ODDZIAŁU
mgr inż. Jerzy Doroszkiewicz

Stali członkowie ZOPI:

NACZELNIK WYDZIAŁU MOSTÓW
mgr inż. Jerzy Drapa

NACZELNIK WYDZIAŁU
GOSPODARSTWA NIERUCHOMOŚCIAMI
mgr Krzysztof Kubiciel

PROTOKÓŁ ZOPI
ZATWIERDZAM

NACZELNIK
Wydziału Dokumentacji
mgr inż. Sławomir Topczewski

Z-ca DYREKTORA ODDZIAŁU
dr inż. Włodzimierz Supernat

DYREKTOR ODDZIAŁU
mgr inż. Tadeusz Topczewski

NACZELNIK WYDZIAŁU
Nadzoru i Realizacji Kontraktów
inż. Jerzy Wierszałowicz
upr. wyk. i nadz. w specj. drogi
Nr BL/143/91

NACZELNIK
W Wydziale
mgr inż. Józef Wianowicz

Naczelnik Wydziału Planowania

inż. Anatol Puczkielewicz

Lista obecności

Posiedzenie ZOPI w dniu 1 sierpnia 2006 r. w sprawie rozpatrzenia Studium
Techniczno – Ekonomicznego na budowę Obwodnicy Rajgrodu w ciągu drogi
krajowej Nr 61 godz 12⁰⁰

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja	Podpis
1	Jacek Skonypski	BPRLSA	[Signature]
2	Roman Komushe	BPRNSA	[Signature]
3	Marek Sytyński	GDDKiA C/B1	[Signature]
4	GRAŻYNA PIKTA	— " —	[Signature]
5	Przemysław Jędrzej	— " —	[Signature]
6	Eugeniusz Tomaszewski	RDLB B-stok	[Signature]
7	Sławomir Topczewski	GDDKiA C/B1	[Signature]
8	Krzysztof Kubiciel	— " —	[Signature]
9	Martyna Dorek	+ " —	[Signature]
10	Jenny Drape	— " —	[Signature]
11	Anatol Puzkielewski	GDDKiA	[Signature]
12	Roman Kleski	PIOP	[Signature]
13	Marek Łuciwski	OTOP	[Signature]
14	JERZY WIERŚLATOCHA	GDDKiA C/B1	[Signature]
15	Jan POTOCHOWICZ	ZDP w Gwałtownie	[Signature]
16	Wojciech Rutkowski	Stowarzyszenie	[Signature]
17	Jan Wójcik	UM w Rajgrodzie	[Signature]
18	Mieczysław Gindonowicz	UM w Rajgrodzie	[Signature]
19	Elżbieta Tyska	PSPP w Gwałtownie	[Signature]
20	Marek Pencik	GDDKiA C/B1	[Signature]
21	Romuald Dąbrowski	— " —	[Signature]
22	Włodzisław Supernak	— " —	[Signature]
23	Jenny Dąbrowski	GDDKiA C/B1	[Signature]
24	Beata Szałko	— " —	[Signature]
25	Mieczysław Czernicki	BPRNSA	[Signature]
26	Wojciech Kuchnicki	— " —	[Signature]

Białystok dn. 2006.11.06.

Nr GDDKiA-O/BI-DT6/4110/5/16/06

**BIURO PLANOWANIA
ROZWOJU WARSZAWY S.A.**
02 – 591 Warszawa
ul. Batorego 16

SEKRETARIAT
BPRW S.A.
Otrzymało dnia 13.11.2006.
L.dz. 1992
Przydzielono (kom. org.)
Ilość zał. KT

13-11-06

dotyczy: STEŚ na budowę Obwodnic: Grajewa w ciągach dróg krajowych Nr 61 i Nr 65
i Rajgrodu w ciągu drogi krajowej Nr 61

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku
przesyła w załączeniu pismo znak GDDKiA/BPI-3/po/Dk/4117/1658/06 z dnia
16.10.2006 r. o udzieleniu rekomendacji do dalszych analiz wariantów Obwodnicy
Grajewa i Obwodnicy Rajgrodu.

Załącznik:

Kopia pisma

Z-DYREKTORA ODDZIAŁU
[Podpis]
mgr inż. Jerzy Doroszkiewicz

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

ul. Żelazna 59
00-848 Warszawa



Warszawa dnia 2006.10.16.

GDDKiA/BPI-3/po/Dk/4117/ 1658/06

6
2006/10/23
[Podpis]
P.B. Szewcuk (+ w. hennu)
23.10.2006

D1
2006.10.23
1/5

**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Białymstoku**

**ul. Zwycięstwa 2
15-703 Białystok**

Dotyczy: Studium Techniczno-Ekonomicznego na budowę obwodnicy Grajewa w ciągach
DK 61 i DK 65
Studium Techniczno-Ekonomiczne na budowę obwodnicy Rajgrodu w ciągu DK 61

W odpowiedzi na pismo GDDKiA-O/BI-DT6/4110/5/16/06 z dnia 04.10.2006r.
w sprawie dokonania, zgodnie z Zarządzeniem nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych
i Autostrad, wyboru wariantów przebiegu:

- obwodnicy Grajewa w ciągach dróg krajowych nr 61 i 65
- obwodnicy Rajgrodu w ciągu drogi krajowej nr 61, Biuro Przygotowania Inwestycji
rekomenduje do dalszych analiz następujące warianty:

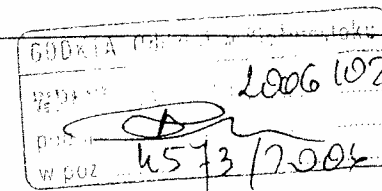
Obwodnica Grajewa w ciągu drogi krajowej nr 61:
- wariant 3b - obwodnica południowa,
- wariant 1a (na końcowym odcinku 1b) – obwodnica północna.

Obwodnica Grajewa w ciągu drogi krajowej nr 65:
- wariant 3b,
- wariant 2cb.

Obwodnica Rajgrodu w ciągu drogi krajowej nr 61:
- wariant 4,
- wariant 4a,
- wariant 2,
- wariant 1.

Biuro Przygotowania Inwestycji
[Podpis]
mgr inż. Katarzyna Wętkiewicz
p. inż. Wętkiewicz

Adres do korespondencji:
Skrytka pocztowa 111
00-958 Warszawa 66



Tel. 375-88-88
Fax: 375-86-00, 375-87-65, 375-87-68, 375-87-70
<http://www.gddkia.gov.pl>
e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl

Białystok dn. 2006.03.08.

Nr GDDKiA-O/BI-DT6/4110/5/G/06

BIURO PLANOWANIA

ROZWOJU WARSZAWY S.A.

02 – 591 Warszawa

ul. Batorego 16

dotyczy: STE na budowę Obwodnic: Grajewa w ciągach dróg krajowych Nr 61 i Nr 65
i Rajgrodu w ciągu drogi krajowej Nr 61 w odp. na pisma znak KT-13/2006
z dn. 14.02.2006 r. i KT-18/2006 z dn. 27.02.2006 r.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku podaje
opinie do przedstawionych wariantów wstępnych w/w Obwodnic z ustosunkowaniem
się do ustaleń zawartych w „notatce” ze spotkania w dniu 21.02.2006 r.
z przedstawicielami samorządów, a mianowicie:

I. Uwagi ogólne.

1. Dla założonych parametrów tras Obwodnic w ciągu drogi Nr 61 (Vp – 100 km/h)
– promienie łuków poziomych powinny wynosić około 1500 m natomiast dla
Obwodnicy Grajewa w ciągu drogi Nr 65 min 1000 m.
2. Ustalenie przebiegu tras Obwodnic Grajewa – przez teren woj. warmińsko –
mazurskiego – jeżeli będzie to uzasadnione – nie należy wykluczać.
3. Na etapie wstępnym (etap obecny) powinny być zaproponowane wszystkie
możliwe warianty przebiegu tras Obwodnic.

W materiałach do wniosku o wydanie decyzji „o środowiskowych uwarunkowaniach
zgody na realizację przedsięwzięcia” – z ich oceną raportem o oddziaływaniu na
środowisko (oraz wariantu tzw. zerowego) powinny być przedstawione, co najmniej
dwa warianty każdej z Obwodnic – o właściwych parametrach technicznych i
odpowiednie pod względem funkcyjnym oraz lokalizacyjnym i wybrane na podstawie
uzgodnień i analizy środowiskowej z uwzględnieniem warunków geologicznych.

W związku z tym wskazanie wyboru wariantu przez samorzady (zgodnie z otrzymaną
notatką) naszym zdaniem trzeba traktować jako warianty preferowane przez
samorzady.

**II. Do przedstawionych wariantów tras Obwodnic podaje się
następujące uwagi.**

A. Obwodnice Grajewa.

1. Pokazać przebiegi tras Obwodnic dla obydwu dróg, proponowane
w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Trasy tych
Obwodnic raczej nie są odpowiednie pod względem parametrów technicznych
i będą odrzucone.

2. Obwodnica w ciągu drogi Nr 61 .

2.1. Ze względu na potrzebę ostatecznego porównania (w decyzji
o środowiskowych uwarunkowaniach) co najmniej dwóch wariantów uważa się za
konieczne założenie wariantów wstępnych.

2.2. Obwodnicy północnej:

- z przebiegiem na odcinku środkowym wg dotychczasowych propozycji,
- na odcinku zachodnim, objęcie trasą Obwodnicy miejscowości Popowo
(Obwodnica nie może być wprowadzona na zabudowany odcinek istniejącej
drogi na przejściu przez Popowo),
- na odcinku wschodnim pod kątem uzyskania właściwych parametrów
technicznych i ze względów lokalizacyjnych wnioskuje się rozpatrzenie
poprowadzenia trasy Obwodnicy po północnej stronie gruntów organicznych
w rejonie jeziora Brajmura i na północ od m. Toczyłowo.

2.3. Obwodnicy południowej.

Jako wstępne propozycje, wnioskujemy przyjąć wariantów Obwodnicy południowej
(bazujemy na propozycjach przedstawionych na mapie, przed spotkaniem
z samorządami):

a) Wariant Nr 2 z uwzględnieniem:

- po stronie zachodniej objęcie trasą Obwodnicy m. Popowo (uzasadnienie jak dla
Obwodnicy północnej), ew. z podwariantami przeprowadzenia Obwodnicy po
północnej lub południowej stronie m. Popowo,
- po stronie wschodniej , ew. z podwariantami w zakresie wyprowadzenia trasy
Obwodnicy na istniejącą drogę na wysokości m. Toczyłowo.

**b) Wariant Nr 3 z podwariantami Nr 3 a i z obejściem miejscowości Koszarówka
– wariant ew. do odrzucenia.**

3. Obwodnica w ciągu drogi Nr 65.

3.1. Uwagi ogólne.

- a) Wyraża się pogląd, że Obwodnica Grajewa w ciągu drogi Nr 65 docelowo winna być wyprowadzona na Obwodnice m. Prostki i Bogusze na terenie woj. warmińsko – mazurskiego. Czy nie zaproponować wschodniego obejścia tych miejscowości, co może być brane pod uwagę w przypadku wyboru wariantu wschodniego Obwodnicy Grajewa w ciągu drogi Nr 65,
- b) Realizację Obwodnicy Prostek i Bogusze trzeba traktować jako oddzielne zadanie.

3.2. W zakresie przebiegu Obwodnicy tak w wariantach zachodnim jak i wschodnim, należy rozpatrzyć lokalizację tras w sposób, aby nie kolidowały z istniejącym i planowanym zagospodarowaniem terenu i z układem sieci ulicznej miasta Grajewa. Obwodnica Grajewa w ciągu drogi Nr 65 o parametrach drogi klasy GP, może posiadać skrzyżowania (węzły) w odstępach min 1000 m (wskazane większe odstępy) w związku z czym trasa Obwodnicy nie powinna być prowadzona po istniejących ulicach w zabudowie, posiadających częste skrzyżowania i zjazdy.

W wariantach wschodnim wnioskuję się wyprowadzenie trasy Obwodnicy z ominięciem m. Koszarówka.

3.3. Na ustalenie przebiegu wyboru wariantu Obwodnicy w ciągu drogi Nr 65 rzutować będzie wybór wariantu Obwodnicy w ciągu drogi Nr 61.

Przy wariantach zachodnim Obwodnicy w ciągu drogi Nr 65, należy zwrócić uwagę na wyprowadzenie tej trasy na odcinku od Obwodnicy południowej w ciągu drogi Nr 61 w kierunku Białegostoku.

B. Obwodnica Rajgrodu w ciągu drogi Nr 61.

1. Jako wstępne propozycje, wnioskuję się przedstawić cztery dotychczas analizowane warianty (część do odrzucenia) przedstawione, na mapie załączonej do pisma z dnia 02.02.2006 (3 warianty) i wariant proponowany zgodnie z notatką z dnia 21.02.2006 r.:

a) wariant 1 z modyfikacją:

- od wschodu z wyprowadzeniem na Obwodnicę m. Barszcze,
- od zachodu z odsunięciem od istniejącej drogi krajowej na południe w obrębie

skrzyżowania z ciągiem dróg powiatowych Czarna Wieś – Tama – Woźna Wieś w m. Tama (w km 231 + 347). W rejonie tego skrzyżowania trzeba będzie wykonać węzeł albo przejazd.

Zwraca się też uwagę, że w rejonie terenów bagiennych „Czapliniec Belda” (jest to teren o dużej miąższości gruntów organicznych) w km około 230 + 600 trzeba będzie wykonać przejścia (dołem) dla dużych zwierząt. Wymagać to będzie wyniesienia niwelety projektowanej drogi nad teren.

- b) wariant 2 – z rozwiązaniem po stronie zachodniej jak w wariantach 1,
- c) wariant 3 – od strony zachodniej rozpatrzyć poprowadzenie po dukcie bliższym drogi krajowej
- d) wariant 2 a – propozycja zgodnie z ustaleniami jak w notatce z dn. 27.02.2006 r.
Od strony wschodniej trasę Obwodnicy wyprowadzić na trasę Obwodnicy Barszcz, natomiast od strony zachodniej poprowadzić jak w wariantach 2.

O wyborze wariantu Obwodnicy Rajgrodu w dużej mierze decydować będą warunki geologiczne terenu. Konieczne jest podjęcie rozpoznania tego zagadnienia, na podstawie map geologicznych.

Po opracowaniu wariantów przebiegu tras Obwodnic tak Grajewa jak i Rajgrodu, z uwzględnieniem w/w uwag prosimy o uzyskanie formalnych (pisemnych) opinii organów i instytucji wskazanych w SIWZ – opinie powinny wskazywać preferencje w odniesieniu do co najmniej dwóch wariantów każdej z Obwodnic.

Materiały do wystąpienia o opinie należy opracować z krótkim opisem technicznym z uwarunkowaniami lokalizacyjnymi wariantów.

Zwracamy ponadto uwagę, na konieczność bardzo pilnego przystąpienia do wykonywania analizy środowiskowej przede wszystkim w zakresie siedlisk ptaków w strefie przebiegu tras wariantów Obwodnic, na przejściach przez obszary cenne przyrodniczo. Dotyczy to głównie obszarów w strefach wariantów Obwodnicy Rajgrodu oraz Obwodnic Grajewa w dolinie rzeki Ełk. Prosimy o informację w sprawie podjęcia wykonywania analizy środowiskowej.

Załącznik:
Profil podłużny istn. drogi
krajowej na odc. M. Tama

Z-CALYREKTORA GDDZIŁU.

Dorota Kuczyńska
mgr inż. Jerzy Doposzczykiewicz



**NADLEŚNICTWO RAJGRÓD
W TAMIE**

19-206 Rajgród
tel. (086)273-33-10, fax (086)273-32-69
e-mail: rajgrad@bialystok.lasy.gov.pl
PKO BP SA O/Grajewo nr: 68 1020 1332 0000 1802 0026 9209

Nadleśnictwo
Rajgród

NIP: 719-000-24-01
REGON: 450018224

3

Tama, dnia 23.03.2006 r.

Znak: ZG-21-57/06

Biuro Planowania Rozwoju Warszawy

Spółka Akcyjna

ul. Batorego 16

02-591 Warszawa

27.03.2006

2 446

KT+10

27-03-06

W odpowiedzi na Wasze pismo z dnia 20.03.2006 r., znak: KT-26/2006,
Nadleśnictwo Rajgród po przeanalizowaniu zaproponowanych 4 wariantów przebiegu
obwodnicy miasta Rajgród informuje iż:

- wariant nr 3 i 2 – jest całkowicie przez nas nie do przyjęcia, ponieważ dzieli kompleks
leśny, zakłócając całkowicie warunki przyrodnicze w tym obiekcie (przerwanie ciągów
migracyjnych różnych zwierząt, itp.).
- wariant nr 1 i 4 otrzymuje naszą pozytywną opinię ze wskazaniem na wariant nr 4 jako
najkorzystniejszy.

Z wyrazami szacunku

Nadleśniczy

ZASTĘPCA NADLEŚNICZEGO

Nadleśnictwo Rajgród

mgr inż. Zbigniew Piotrowski

Łomża, dnia 29 marca 2006

P 500 03.04.2006

KT
3.09.06

Biurowo Planowania Rozwoju Warszawy S.A.
Warszawa, ul. Batorego 16

Odpowiadając na pismo: KT-26/2006 z dnia 20.03.2006 w sprawie zaopiniowania załączonych wstępnych roboczych wariantów obwodnic Grajewa i Rajgrodu informujemy, co następuje:

- Odnośnie obwodnicy Grajewa w ciągu drogi krajowej Nr 61
 - wariant 1 – na trasie inwestycji stanowisko archeologiczne (zał. 42/MK/ 14 /06)**,
 - wariant 2 i 2a – nie występują zabytki nieruchome wpisane do rejestru lub znajdujące się w ewidencji wojewódzkiej *,
 - wariant 3 i 3a – nie występują zabytki nieruchome wpisane do rejestru lub znajdujące się w ewidencji wojewódzkiej *.
- Odnośnie obwodnicy Grajewa w ciągu drogi krajowej Nr 65
 - wariant 1 – nie występują zabytki nieruchome wpisane do rejestru lub znajdujące się w ewidencji wojewódzkiej *,
 - wariant 2 – na trasie i w otoczeniu inwestycji stanowiska archeologiczne (zał. 42/MK/ 14 /06), które zostały wyznaczone do ochrony w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Grajewa w formie archeologicznej strefy ochrony konserwatorskiej; w bezpośrednim sąsiedztwie zespół zabytkowych budynków przemysłowych znajdujących się w ewidencji wojewódzkiej i wyznaczonych do ochrony w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Grajewa ***,
 - wariant 3 – na trasie cmentarz wojenny z okresu I wojny światowej wpisany do rejestru zabytków decyzją WKZ w Łomży z dnia 07.12.1993 r., obręb Ruda, działka nr 208 (las) ****.

- Odnośnie obwodnicy Rajgrodu w ciągu drogi krajowej Nr 61
 - wariant 1 – środkowy odcinek przebiega przez obszar o dużych walorach krajobrazowych, powiązany widokowo, z jednej strony z historycznym układem przestrzennym miasta Rajgród, który został wpisany do rejestru zabytków decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Łomży z dnia 15 kwietnia 1988 r., z drugiej – z zabytkowym zespołem dworsko – folwarcznym w Wojdach,

którego integralną część stanowi zespół stawów rybnych, ww. obszar wraz z całym zespołem folwarcznym został wyznaczony do ochrony w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Rajgród, na trasie inwestycji stanowisko archeologiczne (zał. 42/MK/ 14 /06) ***,

- wariant 2 – na trasie las „Choinki”, gdzie dwie mogiły wpisane do rejestru zabytków (decyzje WKZ w Łomży z dnia 30.12.1991 o wpisaniu do rejestru zabytków mogiły rodziny Nowickich z II wojny światowej i – o wpisaniu do rejestru zabytków mogiły powstańców styczniowych) w sąsiedztwie zabytkowy zespół dworsko – folwarczny w Wojdach, w tym kompleks stawów rybnych i młyn wodny, wpisany do rejestru zabytków decyzją WKZ w Łomży z dnia 24.01.1989 r., na trasie i w otoczeniu inwestycji stanowiska archeologiczne (zał. 42/MK/ 14 /06) ***,
- wariant 3 – w sąsiedztwie zabytkowy zespół dworsko – folwarczny w Wojdach – kompleks stawów rybnych i młyn wodny, wpisany do rejestru zabytków decyzją WKZ w Łomży z dnia 24.01.1989 r., na trasie i w otoczeniu inwestycji stanowiska archeologiczne (zał. 42/MK/ 14 /06) **,
- wariant 4 – na trasie zabytkowy zespół dworsko – folwarczny w Wojdach, w tym założenie dworsko – ogrodowe wpisane do rejestru zabytków decyzją WKZ w Łomży z dnia 09.09.1986 r., na trasie i w otoczeniu inwestycji stanowiska archeologiczne (zał. 42/MK/ 14 /06) ****.

Warianty oznaczone * nie wzbudzają zastrzeżeń ze stanowiska konserwatorskiego.

Znak ** dotyczy wariantów, których ewentualna realizacja wymagałaby przeprowadzenia ratowniczych badań archeologicznych.

*** – warianty, które należy wykluczyć z uwagi na skalę i zakres zagrożeń w stosunku do obiektów i obszarów zabytkowych, oraz krajobrazu kulturowego, .

**** – warianty zaopiniowane negatywnie.

Wojewódzki Urząd
Konserwatora Zabytków
Wiesława Szymbalska
Kierownik Delegatury w Łomży

Załączniki:

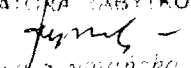
1. ZAŁ.42/MK/ 14 /06
2. Rysunki z zaznaczonymi obszarami chronionymi (4)
- aa.

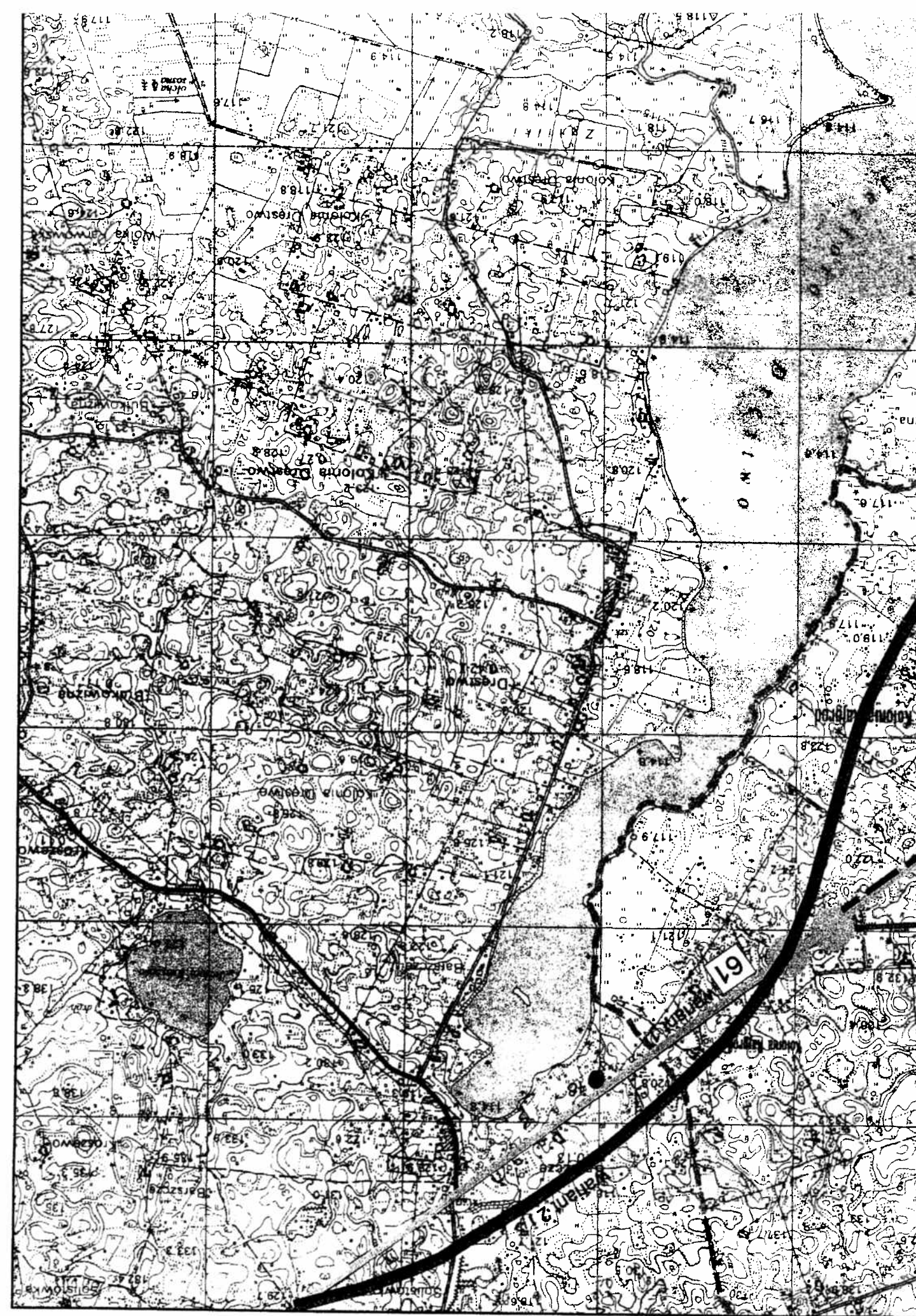
Łódź, dn. 29.03.2006 r.

Kwerenda w dokumentacji z dotychczasowych badań AZP wykazała, że na obszarze, na którym planowane są inwestycje, występują następujące stanowiska archeologiczne.

- **Na trasie planowanej obwodnicy miasta Rajgród:**
 - **BARSZCZE**, gm. Bargłów Kościelny; punkt osadniczy – okres wpływów rzymskich, obszar AZP 25-82, numer stanowiska na obszarze 78; [w ramach wariantu 1]
 - **RYBCZYŻNA**, gm. Rajgród; obozowisko – późny paleolit?; obszar AZP 25-82, numer stanowiska na obszarze 51; [w ramach wariantu 2 i 3]
 - **RYBCZYŻNA**, gm. Rajgród; ślad osadniczy – epoka kamienia, obszar AZP 25-82, numer stanowiska na obszarze 50; [w ramach wariantu 2 i 3]
 - **RYBCZYŻNA**, gm. Rajgród; ślad osadniczy – epoka kamienia; obozowisko – mezolit – epoka brązu, obszar AZP 25-82, numer stanowiska na obszarze 49; [w ramach wariantu 2 i 3]
 - **RAJGRÓD**, gm. Rajgród; ślad osadniczy – epoka kamienia; obszar AZP 25-82, numer stanowiska na obszarze 31; [w ramach wariantu 4]
 - **RAJGRÓD**, gm. Rajgród; obozowisko – mezolit- epoka brązu, obszar AZP 25-82, numer stanowiska na obszarze 25; [w ramach wariantu 4]
 - **RAJGRÓD**, gm. Rajgród; obozowisko – późny paleolit, obszar AZP 25-82, numer stanowiska na obszarze 61; [w ramach wariantu 4]
 - **RAJGRÓD**, gm. Rajgród; obozowisko – mezolit, obszar AZP 25-82, numer stanowiska na obszarze 26; [w ramach wariantu 4]
 - **RAJGRÓD**, gm. Rajgród; ślady osadnicze – epoka kamienia-średniowiecze, obszar AZP 25-82, numer stanowiska na obszarze 30; [w ramach wariantu 4]
- **Na trasie planowanej obwodnicy miasta Grajewo:**
 - **GRAJEWO**, gm. Grajewo; obozowiska – późny paleolit, mezolit, osada – mezolit-epoka brązu, obszar AZP 26-80, numer stanowiska na obszarze 26; [w ciągu drogi krajowej nr 65, w ramach wariantu 2]
 - **GRAJEWO**, gm. Grajewo; ślady osadnicze – mezolit – epoka brązu, obszar AZP 26-80, numer stanowiska na obszarze 27; [w ciągu drogi krajowej nr 65, w ramach wariantu 2]
 - **GRAJEWO**, gm. Grajewo; obozowisko – epoka kamienia, obszar AZP 26-80, numer stanowiska na obszarze 28; [w ciągu drogi krajowej nr 65, w ramach wariantu 2]
 - **TOCZYŁOWO**, gm. Grajewo; ślad osadniczy – mezolit-epoka brązu, obszar AZP 26-80, numer stanowiska na obszarze 35; [w ciągu drogi krajowej nr 61, w ramach wariantu 1]

Przed realizacją planu inwestycyjnego na etapie wydania decyzji lokalizacyjnej konieczne jest przeprowadzenie uzupełniających badań rozpoznawczych i sondażowych.

Z up. PODŁASKIEGO WOJEWÓDZKIEGO
KONSERWATORA ZABYTKÓW

Wiesława Szymborska
Kierownik Sekcji Kultury i Zabytków



● STANOWISKA ARCH.

Łomża, dnia 2006-04-10

ŚR.II. 7041/12/06

Biuro Planowania Rozwoju Warszawy
Spółka Akcyjna
02-591 Warszawa
ul. Batorego 16

Z 565 12 04 2006

KT, 10
12 04 - 2006

Odpowiadając na pismo z dnia 20 marca 2006 r. znak : KT-25/2006 Podlaski Urząd Wojewódzki w Białymstoku Placówka Zamiejscowa w Łomży informuje.

- Przesłane wstępne robocze warianty przebiegu obwodnic miasta Grajewa i Miasta Rajgrodu nie uwzględniają istniejących opracowań planistycznych (m. Grajewo) oraz nie zawierają, poza ogólnymi parametrami technicznymi obwodnic, żadnych prognoz oddziaływania na środowisko.
- Duży stopień ogólności przesłanych materiałów uniemożliwia opiniowanie poszczególnych wariantów.
- Wydaje się za prawdopodobny do zaakceptowania przebieg obwodnic miasta Grajewa

W ciągu drogi Nr 61 w kolejności :

- wariant 1, ze szczególnym zwróceniem uwagi na planowane uznanie za rezerwat przyrody jeziora Brajmura, w powiązaniu z drogą nr 65,
- wariant 3a, przesunięty w kierunku południowym (Elżbiecin) tj. poza granice rozbudowującego się zakładu przemysłowego.

W ciągu drogi Nr 65

wariant 3 przesunięty w kierunku zachodnim, z następującym przebiegiem – od północy w kierunku południowym do węzła (łączącego wariant 1 drogi 61 i wariantów 1 i 3 drogi nr 65), następnie trasą wariantu 1 (drogi nr 61) do węzła przed Popowem, trasą wariantu 3a do węzła przed Elżbiecinem, a następnie trasą wariantu 3 z ominięciem istniejących kompleksów leśnych i m. Ruda

- Wydaje się za prawdopodobny do zaakceptowania przebieg obwodnic miasta Rajgrodu, w ciągu drogi Nr 61 w kolejności :

- wariant 1,
- wariant 4, ze szczególnym zwróceniem uwagi na obowiązującą strefę ciszy jez. Rajgrodzkiego (konieczność budowy ekranów akustycznych)

Należy zwrócić uwagę na położenie planowanych obwodnic miasta Rajgród - Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierza Rajgrodzkiego, na obszarze którego wprowadzono zakaz wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu.

- Wszelkie dalsze uzgodnienia (w zakresie konserwatorskiej ochrony przyrody) prowadzić z Podlaskim Urzędem Wojewódzkim w Białymstoku Wydziałem Ochrony Środowiska i Rolnictwa

Z up. WOJEWODY PODLASKIEGO

mgr inż. Mirosław Mieszko



PODLASKIE BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
w Białymstoku Oddział w Łomży

18 - 400 Łomża, ul. Poznańska 141 B, tel. (086) 218-31-02, fax. (086) 218-34-39

Łomża, 2006 - 04 - 14

PBPP- AL/R/3/06

SEKRET
BPRW S.A.
Otrzymano dnia 21.04.2006
L.dz. 2.606
Przydzielono (kom. org.)
Ilość zał. K.D.

Biuro Planowania Rozwoju Warszawy
Spółka Akcyjna

02-591 Warszawa, ul. Batorego 16,

dotyczy: studium techniczno - ekonomicznego na budowę obwodnicy miasta Grajewa w ciągu dwóch dróg krajowych Nr 61 i Nr 65 oraz obwodnicy miasta Rajgrodu w ciągu drogi krajowej Nr 61.

Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego w Białymstoku, Oddział w Łomży, po przeanalizowaniu przedłożonego opracowania przedstawia opinie urbanistyczne (wskazując jednocześnie po dwa wybrane warianty) dotyczące obwodnic:

miasta Grajewa

- wariant 1 "północny"
- wariant 1 - w ciągu drogi Nr 61, należy realizować łącznie z wariantem 3 - w ciągu drogi Nr 65, pod warunkiem zdecydowanego odsunięcia trasy obwodnicy od istniejącego i projektowanego zainwestowania (w kierunku Popowa),
- przebieg dróg powinien uwzględniać istniejące i projektowane zainwestowanie,
- z nowego przebiegu drogi Nr 65 należy zapewnić pełną obsługę dzielnicy przemysłowej,
- na odcinku Ruda - Elżbiecin przebieg drogi, w miarę możliwości, zaprojektować z pominięciem terenów leśnych,
- rozważyć połączenie drogi Nr 65 (od Białegostoku) bezpośrednio do węzła na drodze Nr 61 (w okolicy Popowa) z pominięciem odcinka zbliżonego do zainwestowania miejskiego,

- wariant 3 "południowy"
- na odcinku przebiegu obwodnicy przez dzielnicę przemysłową uwzględnić zakład przemysłowy (w budowie) poprzez odsunięcie trasy w kierunku południowym,
- wariant 3 - w ciągu drogi Nr 61 należy realizować łącznie z wariantem 3 - w ciągu drogi Nr 65 z uwzględnieniem uwag wniesionych do proponowanej trasy (odsunięcie od istniejącego i projektowanego zainwestowania),

miasta Rajgrodu

- wariant 2 i 4
- przy projektowaniu przebiegu obwodnicy według wariantu 4 (przedłużenie drogi Nr 61) należy uwzględnić odsunięcie od Jez. Rajgrodzkiego (np. po trasie według wariantu 1).

Z-ca DYREKTORA

Biuro Planowania Przestrzennego

w Białymstoku

arch. Alicja Maria Mieszkowska

Białystok dn. 2006.05. 22

Nr GDDKiA-O/BI-DT6/4110/5/10/06

**BIURO PLANOWANIA
ROZWOJU WARSZAWY S.A.
02 – 591 Warszawa
ul. Batorego 16**

Przyjęto dnia 26.05.2006
Ldż. 2.922
Przydzielono (kom. org.)
Ilość zał. KT 26-05-06

dotyczy: **STeś na budowę Obwodnic: Grajewa w ciągach dróg krajowych Nr 61 i Nr 65 i Rajgrodu w ciągu drogi krajowej Nr 61**

Generalna dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku opiniuje przedstawione warianty przebiegów w/w Obwodnic, jak następuje:

I. Obwodnica Grajewa.

A. Obwodnica w ciągu drogi Nr 61.

1. Obwodnica Południowa – wg układu drogowego C.

- a) Na odcinku środkowym i gałęzi południowo – wschodniej tej Obwodnicy opowiadamy się za przebiegiem wg wariantu Nr 3. Na odcinku od km 214 do km 215 – rozpatrzyć przybliżenie przebiegu Obwodnicy do m. Szaciłówka – celem poprawy geometrii trasy drogi w planie sytuacyjnym (zwiększenie promieni łuków poziomych lub wyeliminowanie jednego łuku).
- b) Na odcinku gałęzi południowo – zachodniej przebieg tej Obwodnicy zaproponować w dwóch podwariantach, tj.:
 - przebieg wg wariantu Nr 3 (po południowej stronie wsi Popowo)
 - przebieg wg wariantu Nr 3a z jego wyprowadzeniem na północną Obwodnicę Popowa.

2. Obwodnica Południowa – wariant wg układu drogowego B.

- a) Z punktu widzenia geometrii trasy drogi w planie jest to rozwiązanie bardziej odpowiednie, niż w układzie drogowym C.
Gałąź południowo – zachodnią Obwodnicy wg tego wariantu, opracować w podwariantach jak w punkcie A.1.b, natomiast na odcinku gałęzi południowo-

wschodniej – przebieg wydaje się być korzystniejszy wg wariantu Nr 3 (przejście z wariantu Nr 2 w km 214 na wariant Nr 3).

- b) O wyborze tego wariantu zasadniczo decydować będzie możliwość poprowadzenia trasy drogi przez istniejące tereny zainwestowane i planowane zagospodarowanie terenu w tym rejonie – brak jest opinii Urzędu Miejskiego w Grajewie.

3. Obwodnica Północna – wariant wg układu drogowego A.

Opiniuje się pozytywnie, z uwagami:

- a) Na odcinku gałęzi zachodniej Obwodnicy rozpatrzyć celowość skorygowania przebiegu tej Obwodnicy w wariantcie Nr 1a z jego poprowadzeniem wzdłuż linii energetycznej.
- b) Na odcinku gałęzi wschodniej utrzymać dwa podwarianty, tj.:
 - Nr 1 a, bez zmian,
 - Nr 1 b, z wcześniejszym wprowadzeniem na istniejącą drogę krajową.

B. Obwodnica w ciągu drogi krajowej Nr 65.

1. Wariant Obwodnicy Wschodniej – wg układów drogowych A, B i C.

Opiniuje się pozytywnie przebieg Obwodnicy wg wariantu Nr 2 b, z uwagami:

- a) Na odcinku od km 74 do km 76 przebieg Obwodnicy przesunąć w kierunku zachodnim, celem uzyskania korzystniejszych warunków terenowych dla realizacji węzła „Grajewo”.
- b) Na wysokości zabudowy miasta przebieg Obwodnicy może być skorygowany na etapie uszczegółowienia rozwiązania.
- c) Na odcinku od km 75 zaproponować połączenie wariantu 2b z Obwodnicą wschodnią Prostek wg wariantu Nr 2 c – ew. jak wariant do odrzucenia.

2. Wariant Obwodnicy Zachodniej wg układów drogowych A, B i C.

- a) Na odcinku od przecięcia się z istniejącą drogą krajową Nr 61 za Obwodnicę Prostek, przebieg Obwodnicy opiniuje się wg wariantu Nr 3 a.
- b) Na odcinku od istniejącej drogi krajowej Nr 61 w kierunku południowym – do węzła Grajewo zachód, rozważyć celowość przejścia z wariantu Nr 3a na wariant Nr 3.

C. Etapowanie realizacji Obwodnicy Grajewa w ciągu drogi Nr 65.

Jednym z kryteriów wyboru wariantu Obwodnicy Grajewa w ciągu drogi Nr 65 może być możliwość etapowania jej realizacji.

Z tego względu korzystniejszy jest wariant Obwodnicy Wschodniej.

II. Obwodnica Rajgrodu.

Ponieważ opinie na temat przebiegu trasy Obwodnicy są rozbieżne (np. opinia Konserwatora Zabytków) do dalszej analizy lokalizacyjnej i środowiskowej należy przyjmować wszystkie dotychczasowe warianty korytarza Obwodnicy, przy czym:

1. W wariantcie 1 trasę drogi ekspresowej poprowadzić obok istniejącej drogi (w odpowiedniej odległości) na odcinku od km około 223 do km 230. Z uwagi na włączenia dróg bocznych i zlokalizowane budownictwo na odcinku Tama – Rajgród istniejąca droga powinna pozostać dla ruchu lokalnego.
2. W kierunku wschodnim wszystkie warianty Obwodnicy powinny być skierowane na Obwodnicę m. Barszcze – rozpatrzyć możliwość skrócenia tej Obwodnicy.
3. Na odcinku Belda – Tama oprócz drogi ekspresowej, także potrzebne będzie połączenie lokalne pomiędzy tymi miejscowościami. Należy zastanowić się nad usytuowaniem drogi ekspresowej i drogi lokalnej na tym odcinku z uwzględnieniem ominięcia Rezerwatu Przyrody i wyprowadzeniem trasy drogi ekspresowej na Obwodnicę północną m. Belda.
4. Na obecnym etapie proponuje się nie eliminować Wariantu 3 a (3), ewentualnie naszkicować dodatkowo wariant 3 b po duktach jeszcze bliższym do istniejącej drogi krajowej.

III. Uwagi ogólne.

1. Należy rozpatrzyć skorygowanie wariantów tras Obwodnic tak Grajewa jak i Rajgrodu w kontekście w/w uwag tut. Oddziału oraz innych opinii (nie otrzymaliśmy dotychczas opinii samorządów).
2. Powinna być dokonywana analiza środowiska naturalnego w zakresie siedlisk fauny (w tym ptaków) i flory w strefach wariantów Obwodnicy Rajgrodu a także w strefach odcinków i w miejscach cennych przyrodniczo dla wariantów Obwodnic Grajewa. Prosimy o informacje jak przebiega wykonywanie analizy środowiskowej.

3. Dla wariantów wstępnych przed ich rozpatrzeniem powinny być przedstawione warunki geologiczne terenu na podstawie map geologicznych.
4. Sądzymy, że w pierwszej kolejności może być przedstawiony do rozpatrzenia (z dopracowaniem rozwiązań i wykonaniem analizy środowiskowej) układ wariantów wstępnych Obwodnic Grajewa. Prosimy o skoncentrowanie się na wykonanie tego opracowania.
5. Jeżeli chodzi o Obwodnice Grajewa w ciągach obydwu dróg i dla wszystkich wariantów to proponuje się, aby były one przedstawione jako jeden układ (na jednej planszy).

Z-CADYREKTORA ODDZIAŁU
Doroszkiewicz
mgr inż. Jerzy Doroszkiewicz

	REGIONALNA DYREKCJA LASÓW PAŃSTWOWYCH w Białymstoku
15-424 Białystok, ul. Lipowa 51 tel. 748-18-00, fax. 652-23-73, e-mail: rdlp@bialystok.lasy.gov.pl	

ZZ-2120-110/06

Białystok, 11.09.2006r

Biuro Planowania Rozwoju Warszawy
ul. Batorego 16
02-591 Warszawa

Przebieganie
B.P.W. S.A.
Otrzymało dnia 26.09.2006
Licz. 2 1636
Przyszedłono (kom. org.)
Wzrost KT-10 25-09-05

W odpowiedzi na pismo z dnia 10.08.2006r., znak: KT-95/2006, Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Białymstoku po uzgodnieniu z Nadleśnictwem Rajgród i Nadleśnictwem Ełk wyraża opinię, że najbardziej korzystnym wariantem obwodnicy Rajgrodu jest wariant 1, a następnie wariant 4a. Odnośnie obwodnic Grajewa najkorzystniejsze wersje to:

- w ciągu drogi krajowej nr 61 wariant 3, ewentualnie wariant 2
- w ciągu drogi krajowej nr 65 wariant 3b, ewentualnie wariant 2b.

DYREKTOR


NOTATKA

ze spotkania w dniu 27 stycznia 2006 r. w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku w sprawie opracowania studiów techniczno – ekonomicznych na budowę obwodnic:

- Grajewa w ciągach dróg krajowych Nr 61 Warszawa – Augustów i Nr 65 granica państwa – Elk – Białystok – Bobrowniki,
- Rajgrodu w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża – Augustów.

Obecni:

mgr inż. Sławomir Topczewski,
mgr inż. Władysław Szerszeń
mgr inż. Wojciech Mickiewicz

Przebieg spotkania:

1. GDDKiA Oddział w Białymstoku przekazała Wykonawcy materiały geodezyjne w skali 1:5000 w formie odbitek oraz elektronicznej, notatkę w sprawie przejścia dla zwierząt w rejonie miejscowości Tama (pikietaż 230+750 ÷ 230+950) oraz odbitkę studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Grajewa w skali 1:1000.
2. Przedyskutowano wstępnie wariantowe przebiegi przedmiotowych korytarzy obwodnic Grajewa i Rajgrodu przedstawione przez Wykonawcę.

Ustalenia:

1. Wykonawca uwzględni uwagi zgłoszone przez Zamawiającego oraz wyniki rozpoznania środowiskowego i prześle wstępne warianty obwodnic do Zamawiającego oraz warianty obwodnicy Grajewa także do GDDKiA Oddział Olsztyn.
2. Zamawiający postara się o dostarczenie pomiarów ruchu wykonanych dla projektu sygnalizacji na skrzyżowaniu drogi Nr 61 i drogi Nr 65 w Grajewie.

Notatkę sporządził:


W. Mickiewicz

Dnia: 2.02.2006 r.

NOTATKA

ze spotkania w dniu 21 lutego 2006 r. z przedstawicielami miast Grajewa i Rajgród w sprawie opracowywanych przez BPRW S.A. studiów techniczno – ekonomicznych na budowę obwodnic:

- Grajewa w ciągach dróg krajowych Nr 61 Warszawa – Augustów i Nr 65 granica państwa – Elk – Białystok – Bobrowniki,
- Rajgrodu w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża – Augustów.

Obecni:

- przedstawiciele miasta Grajewa:
 - mgr Krzysztof Waszkiewicz - Burmistrz Miasta Grajewa
 - mgr Waldemar Remfeld – z-ca Burmistrza
 - mgr inż. Borawska - Naczelnik Wydziału Gospodarki Przestrzennej i Inwestycji
 - Bogdan Wojsławowicz – Naczelnik wydziału Gospodarki Komunalnej
- przedstawiciele miasta Rajgrodu:
 - Jarosław Kuczyński - specjalista do spraw inwestycji w mieście
- przedstawiciele BPRW.SA
 - mgr Hanna Kowińska
 - mgr Jacek Skorupski

Przedmiotem spotkania było zaprezentowanie wstępnych roboczych wariantów obwodnic Grajewa i Rajgrodu władzom miejscowym, w celu uzyskania ich stanowiska odnośnie proponowanych przebiegów. Po przeprowadzeniu dyskusji podjęto następujące ustalenia:

Ustalenia ogólne

- przyjąć jako generalną zasadę preferowaną przez władze miejscowe prowadzenie obwodnic po najkrótszym przebiegu, mieszczącym się (o ile to możliwe technicznie) w granicach administracyjnych miasta,
- przeanalizować warianty, w których nie występują odcinki przebiegające przez sąsiednie województwo, gdyż może to wydłużyć proces uzgodnień,
- w miarę możliwości wziąć pod uwagę zapisy w dokumentach planistycznych (studia zagospodarowania przestrzennego, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego)

Ustalenia szczegółowe

Obwodnice m. Grajewa:

Dla drogi Nr 61

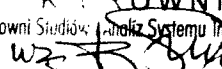
- z dalszych analiz wyeliminować wariant 1 (północny) oraz 3 (najdłuższy południowy) i odcinek wariantu 2a,
- pozostawić wariant 2,
- skorygować przebieg wariantu 3a,
- wschodni węzeł obwodnicy z droga istniejącą w wariacie 2 i 3a przesunąć bliżej miasta.

Dla drogi Nr 65

- wyeliminować wariant 3,
- skorygować przebieg wariantu 2 na środkowym odcinku,
- skorygować północny i południowy odcinek wariantu 3.

Obwodnica m. Rajgrodu dla drogi Nr 61

- wyeliminować z dalszych prac wariant 3 oraz wariant 1,
- przeanalizować możliwość zaproponowanych przez władze miejscowe dwóch przebiegów przez miejscowość Wojdy (wariantowo po północnej lub południowej stronie)
- pozostawić wariant 2,

K. ROWNIK
Pracowni Studiów i Analiz Systemu Transportowego

mgr inż. Wojciech Mickiewicz
upr. 740/66

Białystok, dn. 2006.12.24

GENERALNA DYREKCJA
DROG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok
tel. 6645-856, fax 6513-783
NIP 542 27-52-914
REGON 017511575 0002

GDDKiA-O/BI-DT6/4110/4/18/06

**Biuro Planowania
Rozwoju Warszawy S.A.
02 – 591 Warszawa
ul. Batorego 16**

Uchwała nr 15
Zarząd Zarządu
Przyjęto (kom. org.)
Data: 2006.12.22
8-01-7

**dot. zastrzeżenia i uwagi zasadnicze do wariantów przebiegu trasy Obwodnicy Rajgrodu
w ciągu drogi krajowej Nr 61 przedstawionych w STE, przekazanych w dniu 4.12.2006 r.**

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku stwierdza, że nie przedstawione zostały nam robocze materiały obecnego opracowania do zaopiniowania. W konsekwencji czego występuje szereg zastrzeżeń i uwag do tego opracowania, a mianowicie:

1. Na przekroju podłużnym początkowego odcinka (do drogi powiatowej nr 1216B) wszystkich wariantów nanieść przebieg niwelety istniejącej drogi krajowej Nr 61 – przekazaliśmy przy piśmie nr GDDKiA-O/BI-DT/4110/5/06 z dn. 2006.03.06.

Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk (Prof. dr habil. Włodzimierz Jędrzejewski) – 17 – 230 Białowieża ul. Waszkiewicza 1 stwierdził konieczność budowy w km 230 + 750 ÷ 230 + 950 przejścia dla dużych zwierząt o świetle pionowym min. 4,5 m.

Możliwe są warianty rozwiązania tego problemu, a mianowicie:

- przy usytuowaniu dwóch jezdni drogi ekspresowej obok istniejącej drogi, wprowadzenie istniejącej drogi na wspólną estakadę (szerszy przekrój poprzeczny)
- większe oddalenie drogi ekspresowej od istniejącej drogi i jej pozostawienie wysokościowe w stanie obecnym lub obniżenie niwelety,
- mniejsze oddalenie drogi ekspresowej od drogi istniejącej i wybudowanie oddzielnej estakady w ciągu drogi istniejącej,

Prosimy o przeanalizowanie tego problemu pod względem technicznym i ekonomicznym oraz w aspekcie funkcyjności jakiej rozwiązanie ma służyć. Wskazane jest uzyskanie opinii Pana Profesora W. Jędrzejewskiego dla wariantów rozwiązań.

2. Ad. wariantów 1 i 4a

- a) Rozpatrzyć celowość pośredniego prowadzenia korytarza drogi ekspresowej pomiędzy wariantami 4a i 1 na odcinku od km około 232 + 500 (wariant 4a) do km około 234 + 500 (wariant 1) w rejonie działek o nr geod. 1370 i 1162

b) W wariantcie 1 przedłożyć propozycję wariantowego rozwiązania węzła „Rajgród”, na przełożeniu trasy drogi powiatowej nr 1729B (przebieg po działce nr 1144/9 przy granicy z sadem) z ew. usytuowaniem obydwu łącznie po zachodniej stronie przełożenia trasy drogi powiatowej

c) Dla wariantu 4a przedstawić wariant lokalizacji węzła „Rajgród” z jego usytuowaniem w km około 233 + 850. Rozwiązania węzła nie łączyć z drogą powiatową nr 1792B i drogą gminną do miejscowości Wojdy, a dla tych dróg zaprojektować oddzielny przejazd drogowy

d) Ewentualną alternatywą dla węzła „Rajgród” w wariantcie 4a może być węzeł „Rajgród” w Tamie, jak w wariantcie 4

3. Ad. wariantu 2

Zaproponować korektę przebiegu trasy drogi ekspresowej na odcinku od km 233 + 500 do km 235 + 000 z uwagi na kolizję z zabudową w km około 234 + 930

4. Węzeł „Barszcze”

Zaproponować wariant tego węzła (jako trójwylotowego) z jego przesunięciem o kilkaset metrów na zachód od przecięcia się trasy Obwodnicy z istniejącą drogą krajową Nr 61. Na przecięciu się Obwodnicy z istniejącą drogą krajową Nr 61 zaprojektować przejazd drogowy.

5. Ruch drogowy

W analizie ruchu należałoby skorygować dane dotyczące ruchu wyjściowego (istniejącego). Pomiar natężenia ruchu w ramach GPR2005 były wykonywane w okresie obowiązywania czasowej organizacji ruchu (ograniczenie dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 8 ton, z wyłączeniem ruchu lokalnego).

Bieżące pomiary ruchu dotyczące odcinka drogi krajowej nr 61 Szczuczyn – Grajewo (stacja pomiaru ciągłego) wskazują, że ruch ciężki, po zniesieniu powyższych ograniczeń, jest nawet 3-rotnie wyższy, chociaż aktualnie na drodze jest dopuszczony ruch tylko do 8 ton na oś. Dynamika wzrostu tranzytowego ruchu ciężkiego może być zbliżona dla całej drogi krajowej nr 61 - ze względu na ruch tranzytowy do Przejścia Granicznego w Budzisku.

W okresie 2005 – 2006 nastąpił wzrost ilości pojazdów ciężkich - przekraczających granicę - o 30 - 40% w skali roku.

6. Uwagi ogólne

a) Przedstawić przekroje podłużne dróg poprzecznych na przejazdach drogowych i w węzłach. Przebieg tras tych dróg w przekroju podłużnym może rzutować na ustalenie lokalizacyjne przejazdów drogowych i węzłów.

b) O ile jest to możliwe, na planach sytuacyjnych wariantów nanieść lokalizację stanowisk archeologicznych.

c) Ustalić większe szerokości projektowanego pasa drogowego, z uwagi na :

- nie wszystkie drogi dojazdowe wzdłuż drogi ekspresowej, węzłów i przejazdów drogowych dla dojazdów do działek, mogą być ujęte
- potrzebne jest ustalenie pasów izolacyjnych zieleni wzdłuż drogi ekspresowej i węzłów (min. 10 m) na terenach poza leśnych (na odcinkach występowania dróg dojazdowych wzdłuż trasy głównej, pomiędzy tymi drogami)
- możliwość budowy ekranów ziemnych, np. w rejonie stawów czy też zabudowy.

Sprawę pasów izolacyjnych zieleni oraz ekranów ziemnych w zakresie ogólnym należy przeanalizować.

d) O wyborze wariantu decydować mogą także warunki geologiczne podłoża gruntowego na trasach przebiegu Obwodnicy – zasięgi i miąższość gruntów organicznych. Przedstawione ogólne przekroje geologiczne terenu, wg map geologicznych, nie dają właściwego obrazu tego zjawiska.

Następnym etapem rozpatrzenia dokumentacji będzie posiedzenie ZOPI przy tut. Oddziale.

Należy pilnie przeanalizować w/w uwagi i wnieść stosowne zmiany i uzupełnienia.

Przed posiedzeniem ZOPI trzeba przesłać materiały informacyjne do najbardziej zainteresowanych stron: samorządy (Rajgród i Bargłów Kościelny), konserwatorzy przyrody i zabytków, lasy państwowe.

Prosimy o odpowiedź w jakim terminie dokumentacja (przed posiedzeniem ZOPI) może być uzupełniona i dostarczona. Sprawa bardzo pilna.

Z-CA DOKTORA ODZIAŁU
M. Nowakowski
MIEJSCOWY ZASTĘPCY

Białystok dn. 2007.02. 05.

Nr GDDKiA-O/BI-DT6/4110/4/19/06-07

Świadectwo
BPM S.A.
Otrzymano dnia 08.02.2007
Lp. 246
Przejęto (kom. org.)
Ilość zał. KT
8-02-07

**BIURO PLANOWANIA
ROZWOJU WARSZAWY S.A.
02 – 591 Warszawa
ul. Batorego 16**

**dotyczy: uwag do rozwiązań koncepcyjnych wariantów trasy Obwodnicy
Rajgrodu w ciągu drogi krajowej Nr 61 w tym w wyniku rozpatrzenia
opracowań roboczych zmian rozwiązań elementów Obwodnic,
przekazanych na spotkaniu w tut. Oddziale w dniu 25.01.2007 r. –
podaje się zasadniczo w odniesieniu do wariantu 4a, jako najbardziej
realnego.**

1. Estakada dla przejść zwierząt w km 230 + 750 do km 230 + 950.

Podczas spotkania ustalono, że odpowiednim rozwiązaniem będzie wykonanie estakad w ciągu dwóch jezdni drogi ekspresowej i oddzielnej estakady w ciągu istniejącej drogi krajowej.

Ze względów formalnych trzeba jednak przedstawić, co najmniej dwa warianty rozwiązania omawianego przejścia dla zwierząt.

2. Węzeł „Rajgród” w wariantcie 4a Obwodnicy.

a) Węzeł ten w wariantcie Obwodnicy 4a – przedstawić w dwóch wariantach lokalizacji, tj. w Tamie i w obecnie ustalonej lokalizacji w km około 233 + 850. Węzeł w Tamie byłby naszym zdaniem korzystniejszy w aspekcie obsługi komunikacyjnej terenu.

b) Dla węzła w Tamie miejsca włączenia łącznic do trasy głównej należy sprawdzić pod kątem warunków widoczności na zatrzymanie na drodze ekspresowej oraz pochyłeń niwelety na łącznicach. Lokalizację i rozwiązanie tego węzła należy uzgodnić z Regionalną Dyрекcją Lasów Państwowych w Białymstoku.

c) Węzeł „Rajgród” w km około 233 + 850.

- koncepcja ogólna węzła (trąbka) jest naszym zdaniem odpowiednia,
- należy zapewnić wymagane warunki widoczności na zatrzymanie i odpowiednie pochylenia niwelet łącznic w tym na włączeniach łącznic północnych do łącznicy południowej,

- włączenia łącznic północnych do łącznicy południowej powinny posiadać pasy włączania i wyłączania ruchu (o odpowiedniej długości),
- należy opracować przekroje podłużne łącznic, celem właściwego rozwiązania w/w elementów węzła,
- przejazd drogowy w ciągu drogi powiatowej nr 1792B od strony północnej może wymagać korekty trasy w planie, na istniejącym załamaniu trasy. Opracować przekrój podłużny dla tego przejazdu drogowego, celem sprawdzenia pochyłeń niwelety i warunków widoczności na zatrzymanie.

3. Przejazd drogowy w WN-6 – wariant 4a – opracować przekrój podłużny przejazdu – sprawdzić pochylenie niwelety w tym miejscach włączeń dróg dojazdowych oraz warunków widoczności na zatrzymanie.

4. Węzeł „Barszcze” – opracować przekroje podłużne przejazdu drogowego i łącznic.

5. Uwagi ogólne.

- a) podtrzymujemy opinię, że trzeba wykonać badania geologiczne sondażowe w wariantcie 4a na przejściach trasy Obwodnicy przez tereny występowania gruntów organicznych (od km około 234 + 200 do km 235 + 300) celem ustalenia miąższości gruntów organicznych. Może to być istotne dla wyboru wariantu przebiegu trasy Obwodnicy – pomiędzy wariantem 4a i połączeniem wariantu 4a z wariantem 1 – oraz dla ustalenia długości mostu przez rzekę Jerzgnię,
- b) uwagi dotyczące rozwiązań ogólnych węzłów i przejazdów drogowych związane z przekrojami podłużnymi, dotyczą także innych wariantów Obwodnicy Rajgrodu.

Po przeanalizowaniu w/w uwag i dokonaniu uzupełnień koncepcji, materiały informacyjne prosimy przesłać do samorządów (wszystkie warianty) celem skonsultowania rozwiązań.

J. Doroniewicz

Białystok dn. 2007.02. 14.

Nr GDDKiA-O/BI-DT6/4110/5/21/06-07

**BIURO PLANOWANIA
ROZWOJU WARSZAWY S.A.**

02 – 591 Warszawa

ul. Batorego 16

Otrzymało dnia 22.02.2007
Lp. 2 324
Przydzielono (kom. org.)
Roz. 167/10

22-02-07

dotyczy: Harmonogramu prac na Obwodnice Grajewa i Rajgrodu.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku w odpowiedzi na pisma dotyczące harmonogramu prac na Obwodnice Grajewa i Rajgrodu podaje następujące uwagi:

I. Obwodnica Grajewa:

1. Harmonogram opracowania Obwodnicy Zachodniej Grajewa (nowe obszary NATURA 2000) jest naszym zdaniem zasadny, z tym że inwentaryzację przyrodniczą w zakresie badania siedlisk ptaków w terenie należy podjąć już obecnie – ptaki drapieżne obecnie rozpoczynają sezon lęgowy.
2. Należy przeanalizować uwagi i wprowadzić korekty do rozwiązań Obwodnic północnej i południowej Grajewa, stosownie do pisma Oddziału Białystok z dnia 02.02.2007 r., a materiały informacyjne przesłać do samorządów i innych instytucji – celem równoległego dokonania konsultacji społecznych w zakresie ustalenia przebiegu tras i rozwiązań tych Obwodnic (Nr 61).
3. Na opracowania całości dokumentacji rzutuje obecnie sprawa analizy przyrodniczej w związku z rozszerzeniem obszaru NATURA 2000 i rozwiązań Obwodnicy zachodniej – wyznacza to termin zakończenia dokumentacji, do aneksowania.

II. Obwodnica Rajgrodu.

Po uzupełnieniu rozwiązań stosownie do uwag podanych w naszym piśmie z dnia 05.02.2007 r., materiały informacyjne należy przesłać do konsultacji i uzgodnień.

[Podpis]

Białystok dn. 2007.03. 28.

Nr GDDKiA-O/BI-ZP-P2/4110/4/21/06-07

**BIURO PLANOWANIA
ROZWOJU WARSZAWY S.A.**

02 – 591 Warszawa

ul. Batorego 16

Otrzymało dnia 05.04.2007
Lp. 2 630
Przydzielono (kom. org.)
Roz. 167/10

5-07-07

dotyczy: STE Obwodnicy Rajgrodu w ciągu drogi krajowej Nr 61 w odp. na pismo znak DN-16/2007 z dnia 22.03.2007 r.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku opiniuje zmiany i uzupełnienia rozwiązań koncepcyjnych węzłów, jak następuje:

1. Węzeł „Rajgród” wariant I.

- a) Może być nie spełniony warunek widoczności na zatrzymanie na łuku pionowym wypukłym drogi poprzecznej dla $V_p=50$ (pożądane 60) km/h,
- b) W tym celu może być konieczne zmniejszenie pochyłości niwelety drogi poprzecznej w tym na skrzyżowaniach, na włączeniach łącznic i oddalenie włączeń łącznic od przecięcia się z drogą główną.

2. Węzeł „Barszcze” wszystkie warianty.

- a) Konieczne zmniejszenie pochyłości niwelety na łącznicy przechodzącej nad drogą ekspresową w tym pod kątem zapewnienia odpowiednich warunków widoczności na zatrzymanie, na łuku pionowym,
- b) Rozpatrzyć celowość wyniesienia niwelety drogi głównej, pod kątem przeprowadzenia łącznicy węzła i drogi gminnej do Solistówki dołem – pod Obwodnicą. W tym wypadku można zmienić rozwiązanie węzła z przeprowadzeniem łącznicy północnej i drogi do Solistówki pod wspólnym wiaduktem w ciągu drogi trasy głównej oraz włączenie obydwu łącznic po wschodniej stronie wiaduktu.

3. Węzeł „Rajgród” w Tamie, wariant 4a.

Wskazane zmniejszenie pochylenia niwelety łącznicy do 4% - przesunięcie włączenia łącznicy do drogi głównej na wschód.

4. Zmiana węzła „Rajgród” w wariant 4a i przejazd drogowy w ciągu drogi powiatowej.

- a) Mogą być nieodpowiednie warunki widoczności na zatrzymanie na łukach pionowych wypukłych. Z tego względu i celem zmniejszenia pochyłości niwelety na włączeniu łącznic węzła, a w przypadku przejazdu drogowego na włączeniu drogi dojazdowej, konieczne może być zmniejszenie pochyłości niwelety na kierunku do ulicy Warszawskiej.

[Podpis]

Białystok dn. 2007.05.10.

Nr GDDKiA-O/BI-ZP-P2/4110/4/23/06-07

SEKRET
BPRW S.A. 16.05.2007
Otrzymano dnia
L.dz.
Przydzielono (kom. org.)
Ilość zał.

BIURO PLANOWANIA
ROZWOJU WARSZAWY S.A.
02 – 591 Warszawa
ul. Batorego 16

dotyczy: STE Obwodnicy Rajgrodu w ciągu drogi krajowej Nr 61 w odp. na pismo znak
KT- 52/2007 z dnia 27.04.2007 r.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku podaje
aktualne uwagi do przedstawionych koncepcji rozwiązania węzłów, a mianowicie:

1. Węzeł „Rajgród” w Tamie (ark. 1a).

Uwagi odnośnie rozwiązań:

- Wnioskujemy zaprojektowanie wariantu skrzyżowania istniejącej drogi Nr 61 z drogami powiatowymi nr 1787B i nr 1216B w formie „ronda” z wprowadzeniem wlotu drogi nr 1216B na wlot drogi nr 1787B (wlot drogi 1216B przy ostatniej przebudowie drogi krajowej został skorygowany),
- Trzeba naszym zdaniem zaprojektować podłączenie drogi dojazdowej, włączającej się obecnie do drogi powiatowej nr 1216B po stronie zachodniej w miejscu włączenia łącznicy węzła i przełożenia istniejącej drogi krajowej,
- Jak będzie rozwiązany dojazd do siedziby Leśnictwa Pikły (przed początkiem Obwodnicy Rajgrodu)?
- Dla wariantów trasy Obwodnicy 4a i 1 optyjemy za przyjęciem węzła „Rajgród” w Tamie. Test to naszym zdaniem optymalna lokalizacja węzła z punktu widzenia powiązań komunikacyjnych lokalnych (Rajgród, Tama i dojazdy do miejscowości obsługiwanych drogami powiatowymi). W związku z tym prosimy o wystąpienie do RDLP w Białymstoku o uzgodnienie lokalizacji tego węzła (po uzupełnieniu rozwiązań zgodnie z uwagami jak wyżej).

2. Węzeł „Rajgród” wariant 1 (w przypadku problemów z ustaleniem lokalizacji węzła „Rajgród” w Tamie).

- Włączenie łącznicy północnej do przełożenia drogi powiatowej nr 1792B, następuje za blisko skrzyżowania z istniejącą drogą krajową Nr 61 (odległość pomiędzy skrzyżowaniami winna wynosić jak dla drogi klasy Z). Ponadto pochylenie niwelety na przełożeniu drogi powiatowej od strony południowej jest za duże (przyjąć max 4%).

15

Przeanalizować poprawę w/w warunków technicznych z rozpatrzeniem odsunięcia trasy Obwodnicy od istniejącej drogi krajowej i korekty niwelety trasy głównej.

3. Węzeł „Rajgród” wariant 4a.

- Zwiększyć promienie łuków pionowych wklęsłych (likwidacja niecek w przekroju podłużnym),
- Wzdłuż dojazdu do węzła od istniejącej drogi krajowej Nr 61 zaprojektować drogi wewnętrzne (klasy D) celem uniemożliwienia budowy zjazdów do działek.

4. Węzeł „Barszcze”.

Węzeł w zaproponowanym podwariancie jest dość rozprzestrzeniony po stronie południowej Obwodnicy – duże niewykorzystanie terenu pomiędzy łącznicami.

Czy nie można przesunąć łącznic południowych w kierunku zachodnim, a ronda w kierunku południowo zachodnim?

Do wiadomości:

Wydział Z – 2 w/m

Z-CA DYREKTORA ODDZIAŁU

[Podpis]
mgr inż. ...



**NADLEŚNICTWO RAJGRÓD
W TAMIE**

19-206 Rajgród
tel. (086)273-33-10, fax (086)273-32-69
e-mail: tomasz.szajner@bialystok.lasy.gov.pl
PKO BP SA O/Grajewo nr: 68 1020 1332 0000 1802 0026 9209



16

Nadleśnictwo
Rajgród

NIP:719-000-24-01
REGON: 450018224

Zn.spr.: Z-21-149/07

Tama, dn.25.07.2007r.

**Biuro Planowania Rozwoju Warszawy
Spółka Akcyjna**

26.07.2007
D. 1323
KT-10

W odpowiedzi na pismo z dn.17.07.2007r. zn. spr.: KT-97/2007 dot. obwodnicy Rajgrodu Nadleśnictwo Rajgród negatywnie opiniuje przedstawiony wariant, tzn.4a z węzłem komunikacyjnym w Tamie.

Nadleśnictwo Rajgród popierało projekt obwodnicy w wariantcie Nr 1, który w najmniejszym stopniu ingeruje w środowisko przyrodnicze. Nie wymaga on istotnych wylesień i przejścia przez obszary cenne przyrodniczo, chociażby przez obiekt „stawy Wojdy”. Równocześnie wariant 1 nie wymaga dróg przedsięwzięć inżynierskich takich jak przejście przez sztuczny zbiornik wodny „kopalnia kredy”.

Węzeł komunikacyjny w Tamie w znacznym stopniu „wchodzi w drzewostan” cenny przyrodniczo, w którym występują stare egzemplarze drzew, osiągające parametry drzew pomnikowych. Planowany węzeł nie pozostanie bez wpływu na rezerwat „Czapliniec Bełda” utworzony 1934r. Planowany węzeł naruszy w istotny sposób warunki bytowania chronionych gatunków między innymi ptaków: dudek, gąś, dzięcioł czarny i innych.

Dodatkowo wymaga on naruszenia istniejących miejsc pamięci narodowej, otoczonej szczególnym kultem przez miejscową ludność.

Lokalizacja tego węzła spowoduje stanowczy protest mieszkańców Tamy.

Sygnalizowano nam także oprotestowanie całego wariantu 4a przez organizacje ekologiczne.



**REGIONALNA DYREKCJA
LASÓW PAŃSTWOWYCH
w Białymstoku**

15-424 Białystok, ul. Lipowa 51 tel. 748-18-00, fax. 652-23-73,
e-mail: rdlp@bialystok.lasy.gov.pl

17

ZZ-2120-122/07

Białystok, 08.08.2007r

03.08.2007
1394
KT

**Biuro Planowania Rozwoju Warszawy s.a.
ul. Batorego 16
02-591 Warszawa**

W odpowiedzi na pismo z dnia 17.07.2007r., znak: KT-97/2007, Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Białymstoku opiniuje negatywnie przysłany projekt węzła drogowego w miejscowości Tama na trasie obwodnicy Rajgrodu. Proponowany węzeł narusza drzewostany cenne przyrodniczo i może zagrażać pobliskiemu rezerwatowi przyrody „Czapliniec Bełda”.

Negatywną opinię dotyczącą lokalizacji węzła w tym miejscu wyraziło również Nadleśnictwo Rajgród.

DYREKTOR

PROTOKÓŁ

ze spotkania w dniu 17.05.2007 r. w GDDKiA Oddział w Białymstoku w sprawie obwodnic
Grajewa i Rajgrodu

Obecni:

mgr inż. Sławomir Topczewski – Naczelnik Wydziału - GDDKiA
mgr inż. Wojciech Mickiewicz – Kierownik Pracowni - BPRW S.A.

Przebieg spotkania:

1. Omówiono uwagi GDDKiA do obwodnicy Rajgrodu z dnia 10.05.2007 r.
2. Omówiono nadesłane uzupełnienia do obwodnic Grajewa wg zaleceń GDDKiA Oddział w Białymstoku.
Informacja
3. Informacja BPRW S.A. o przebiegających badaniach przyrodniczych nowych przebiegów zachodniej obwodnicy Grajewa na drodze Nr 65.

Ustalenia:

1. BPRW S.A. wykona uzupełnienia do obwodnic Rajgrodu wg. Uwag Zamawiającego z dnia 10.05.2007 r. (bez zmiany węzła Barszcze).
2. Po przeprowadzeniu konsultacji społecznych i wprowadzeniu ew. uwag opracowanie zostanie ponownie przekazane Zamawiającemu w wersji końcowej.
3. Po ustosunkowaniu się Zamawiającego do nadesłanych materiałów dotyczących obwodnic Grajewa BPRW S.A. uwzględni ewentualne uwagi Zamawiającego i prześle koncepcje obwodnic do konsultacji społecznych.

Sporządził: 
Wojciech Mickiewicz

NOTATKA

ze spotkania w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku
w dniu 12 października 2007 r.

w sprawie opracowania pt. „Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe na budowę
obwodnicy Grajewa w ciągach dróg krajowych Nr 61 Warszawa – Augustów i Nr 65 granica
państwa – Ełk – Białystok – Bobrowniki”
oraz opracowania pt. „Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe na budowę
obwodnicy Rajgrodu w ciągu drogi krajowej Nr 61 Łomża – Augustów”

Obecni:

mgr inż. Sławomir Topczewski – GDDKiA

mgr inż. Władysław Szerszeń – GDDKiA

mgr inż. Wojciech Mickiewicz – BPRW S.A.

Omówione zagadnienia:

1. Postęp prac dla obwodnic Grajewa i Rajgrodu
2. Wyniki spotkania projektanta w Urzędzie Gminy Grajewo w dniu 11 października 2007 r.
3. Kłopoty z uzyskaniem danych ekologicznych
4. Prognozy ruchu

Przebieg narady:

- ad. 1. Przedstawiciel BPRW S.A. poinformował, że uwagi zgłoszone przez Zleceniodawcę oraz podczas konsultacji społecznych zostały uwzględnione w opracowaniu i przekazał aktualne plany sytuacyjne w skali 1:5000 oraz profile podłużne tras a także łącznic i przejazdów drogowych. Ustalono, że materiały te mogą być podstawą do zakończenia materiałów do decyzji środowiskowej. Zleceniodawca wnosi o zakończenie prac projektowych w możliwie najkrótszym terminie, celem przedstawienia ich na KOPI przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad, do uzyskania rekomendacji wybranych wariantów. Proponuje się, aby w pierwszej kolejności przekazać materiały dotyczące Rajgrodu.
- ad. 2. Na naradzie w Urzędzie Gminy Grajewo ustalono, że akceptuje się przebiegi obwodnic ze zmianami ustalonymi w czasie konsultacji społecznych, które odbyły się w Urzędzie Miasta Grajewo w dniu 3 sierpnia 2007 r.
Po wysłuchaniu wyjaśnień właściciela dużego gospodarstwa hodowlanego odnośnie procesu hodowli bydła zaproponowano podjęcie przez BPRW S.A. korekty opracowania w zakresie nieznacznego przesunięcia osi trasy obwodnicy południowej w rejonie Elżbiecina na południe. Zleceniodawca akceptuje opracowanie takiej korekty trasy obwodnicy jako zmiany lokalnej.
- ad. 3. W. Mickiewicz. poinformował, że ma trudności z uzyskaniem od podwykonawcy materiałów dotyczących problematyki ochrony ptaków w rejonie obwodnic Grajewa, co może spowodować niedotrzymanie terminu umownego.
W czasie narady Zleceniodawca rozpoznał sytuację i poinformował, że materiały te będą przesłane do BPRW S.A. w dniu 15 października.
- ad. 4. Zleceniodawca przekazał informacje o ruchu na drodze Nr 61 i Nr 8. Ruch dobowy na odcinku Szczuczyn - Grajewo w sierpniu 2007 r. wyniósł 10 988 poj. w tym 3 742 poj. ciężkich oraz na drodze nr 8 w Złotowej ruch wyniósł 13 715 poj. w tym 4 552 poj. ciężkich. Zleceniodawca postuluje sprawdzenie czy te dane nie zmieniają prognoz ruchu wyznaczonych w opracowaniu i uwzględnienie ich w OOŚ.
Umiarkowany prognozowany wzrost ruchu na drodze Nr 61(ustalony na bazie wyników GPR w 2005 w którym to roku obowiązywał zakaz ruchu ciężkiego) może być kontestowany przez organizacje ekologiczne.

Sporządził:

Wojciech Mickiewicz

Białystok, 03 stycznia 2008 r.

Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A.

ul. Batorego 16

02-591 Warszawa

07 01 2008
7 51
KT-HO-PT
2-01-08

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku w załączeniu przekazuje, zgłoszone przez Biuro Planowania Inwestycji GDDKiA z Warszawy, uwagi do **Raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia drogowego polegającego na budowie obwodnicy Rajgrodu w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża - Augustów.**

Jednocześnie poniżej przedstawiamy dodatkowe uwagi dotyczące przedmiotowego opracowania:

1. Zaproponowane w raporcie rozwiązania dotyczące odwodnienia wymagają zmiany ze względu na charakter terenów, przez które przebiegają wszystkie rozpatrywane warianty obwodnicy, tj.: grunty pochodzenia hydrogenicznego (torf i gytia), wysoki poziom wody gruntowej, obszary trwale podmokłe, a nawet z wodą stagnującą na powierzchni ziemi przez dużą część roku (dolina rzeki Jerzgni, gdzie proponuje się umieszczenie zbiorników na wody opadowe). Dlatego też konieczne jest ponowne przeanalizowanie zaproponowanych rozwiązań odwodnienia drogi w szczególności zaś dotyczących:

- lokalizacji zbiorników na obszarach hydrogenicznym, podmokłym i długotrwale zalewanym (patrz dolina rzeki Jerzgni),
- lokalizacji rowów trawiastych (infiltracyjnych) na obszarach nieprzepuszczalnych lub trwale podmokłym i zalewanym,
- sposobu odwodnienia obiektów drogowych (mostów, estakad).

Ponadto raport w tym zakresie zawiera szereg nieścisłości niepozwalających na jego dokładną analizę. Niezbędne jest m.in. wyjaśnienie:

- rodzaju zaproponowanych zbiorników (retencyjno – oczyszczające czy retencyjno-infiltracyjne), lokalizacji separatorów (za czy przez zbiornikiem),
- sposobu obliczania stężenia zanieczyszczeń w ściekach opadowych.

2. Raport nie zawiera analizy możliwych konfliktów społecznych.
3. Brak jest analizy wpływu drogi na Obszar Chronionego Krajobrazu w kontekście zakazów wprowadzonych rozporządzeniem Wojewody Podlaskiego (czy w związku z realizacją przedsięwzięcia zakazy te zostaną złamane).
4. Błędnie i niezgodnie z obowiązującym stanem prawnym przedstawiono zakazy obowiązujące w rezerwacie przyrody Czapliniec Belda.
5. Usunięcia lub dodatkowego uzasadnienia wymagają propozycje dotyczące „zabezpieczenia akustycznego” polegające na „zwiększeniu izolacyjności przegród zewnętrznych w budynkach”.
6. Konieczna jest zmiana lub szczegółowe umotywowanie zaproponowanego zakresu monitoringu w szczególności odnoszącego się do etapu realizacji przedsięwzięcia gdzie zaproponowano m.in. „monitoring systemów melioracyjnych” czy „monitoring niekontrolowanych przejawów deformacji na powierzchni terenu” (o czym jest mowa również w uwagach przedstawionych przez BPI).
7. Niezbędne jest rozszerzenie i dodatkowe uzasadnienie rozdziału 24. „Obszar ograniczonego oddziaływania” w szczególności w kontekście przedstawionych przekroczeń dopuszczalnych norm imisyjnych hałasu oraz przedstawionych w pkt. 15.28 propozycji rozwiązania tego problemu polegających na „likwidacji obiektu narażonego na hałas poprzez likwidację (wykup) nieruchomości”.

Z-CA DYREKTORA ODDZIAŁU
mgr inż. Józef Staniszek

W załączeniu:

- pismo BPI GDDKiA w Warszawie

Sprawę prowadzi:

Joanna Woźniewska
Wydział ds. ochrony środowiska
tel. 085 – 66 45 816

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD



ul. Żelazna 59
00-848 Warszawa

Warszawa, dnia 2007.12.21.

Nr GDDKiA-BPI-3/jz/Dk/4117/2584 /07

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Białymstoku

Dotyczy: Raportu o oddziaływaniu na środowisko obwodnicy Rajgródu w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża – Augustów

W nawiązaniu do pisma nr GDDKiA-O/BI-ZP-P4-265DŚU/38/07 z dnia 12 grudnia 2007 r. w sprawie uzgodnienia Raportu jw., Biuro Przygotowania Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad informuje, że w chwili obecnej Raport nie może zostać uzgodniony z uwagi na to, że nie spełnia podstawowego celu, w jakim wykonuje się tego typu opracowanie, tj. nie wskazuje wyraźnie wariantu preferowanego do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Każdy z analizowanych wariantów (1, 2, 4, 4a) jest problematyczny.

Przy opracowywaniu dokumentacji należy uwzględnić wyniki prac nad „Strategią rozwoju I Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego. Część I: korytarz drogowy”.

BPI przekazuje następujące generalne uwagi:

1. W opracowaniu stwierdzono, że „istotną komplikacją jest brak na obecnym etapie wariantu preferowanego”. Ta kwestia musi zostać wyjaśniona, a w końcowym podsumowaniu należy jasno wskazać, który wariant jest najkorzystniejszy i rekomendowany do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W tabeli 51 przedstawiono hierarchizację wariantów, ale bez ww. podsumowania i rekomendacji.
2. Na obecnym etapie należy ustalić ostateczne przebiegi wariantów, z uwzględnieniem niezbędnych korekt (omawianych w końcowej części Raportu) i konieczności maksymalnego uniknięcia istniejących kolizji, w tym kolizji z obiektami zabytkowymi.
3. Należy dołączyć aktualne opinie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody, Nadleśnictwa Rajgród. Wątpliwe jest analizowanie wariantów wykluczonych przez opiniujące organy. Zgodnie z załączoną opinią Podlaskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków zostały wykluczone bądź zaopiniowane negatywnie następujące warianty: wariant 4, 1 oraz 2. Natomiast wariant 4a nie był rozpatrywany.
4. Należy zweryfikować przedstawione analizy ruchu (np. dla roku 2014 prognozuje się 5200 pojazdów/dobę, dla roku 2024 - 6400 pojazdów/dobę), w odniesieniu do prognoz w „Strategii rozwoju...”, których wyniki diametralnie się różnią. Na tej podstawie

należy przeprowadzić ponownie analizy klimatu akustycznego, zanieczyszczeń wód i powietrza.

5. W kwestii określenia oddziaływania obwodnicy na obszar OSOP Natura 2000 Ostoja Biebrzańska należy dokładnie scharakteryzować przedmioty ochrony, dla których ww. obszar został ustanowiony, załączyć Standardowy Formularz Danych oraz jasno stwierdzić, czy występuje **znaczące oddziaływanie na ww. przedmioty ochrony**. Proponując kompensację przyrodniczą należy dokładnie wskazać miejsce kompensacji, jak również wyjaśnić kwestie własnościowe wskazanego terenu. Ponadto kompensowanie utraty siedliska i opuszczenia rewiru lęgowego 1 pary bociana czarnego poprzez wyłączenie z użytkowania 415 ha lasów wydaje się nieuzasadnione (przy czym obszar żerowania bociana czarnego zaznaczono w większości na obszarze zbiornika wodnego).
6. Nie należy proponować nieuzasadnionych, nierealnych do wykonania (poprzez stwarzanie zagrożenia na drodze) badań monitoringowych, np. w trakcie budowy – monitoring stanu szaty roślinnej i siedlisk przyrodniczych (w rejonach wskazanych jako wartościowe i bardzo wartościowe); w fazie eksploatacji: kontrole śmiertelności ptaków na drodze ekspresowej od marca do października 2 x dziennie przez trzy sezony lęgowe - zbieranie martwych ptaków z drogi i pobocza (kontrola prowadzona pieszo ze względu na większą wykrywalność).
7. W analizie walorów przyrodniczych należy wskazać gatunki zwierząt, których obecność **stwierdzono** na danym terenie, a nie gatunki potencjalnie występujące na danym siedlisku (z wyjątkiem płazów i gadów). Należy również wyodrębnić siedliska chronione.
8. Weryfikacji wymagają prognozy zanieczyszczeń wód opadowych i roztopowych (z uwzględnieniem wyników monitoringu wód na drogach krajowych i Zarządzenia Nr 29 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30.10.2006 r.), jak również zastosowane metody ochronne. Z uwagi na liczne obszary podmokłe, torfowiskowe, sąsiedztwo jezior i rzek, powiązanych z obszarem Natura 2000 należy wziąć pod uwagę konieczność uszczelnienia rowów na odcinkach newralgicznych.

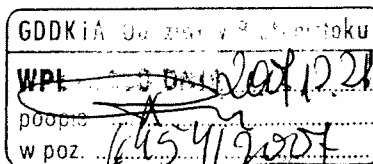
Ze względu na znaczący zakres niezbędnych uzupełnień Biuro Przygotowania Inwestycji zastrzega sobie możliwość zgłoszenia dalszych uwag szczegółowych do poprawionej i uzupełnionej wersji opracowania.

Poprawiony Raport należy przesać do BPI celem dokonania uzgodnienia.

Sprawę prowadzi:
Joanna Zajfryd
jzajfryd@gddkia.gov.pl
tel. 0-22 375 87 15
fax 0-22 375 87 45

Biuro Przygotowania Inwestycji

mgr inż. Katarzyna Wiktorowicz
DYREKTOR



Tel. 375-88-88
Fax: 375-86-00, 375-87-65, 375-87-68, 375-87-70
http://www.gddkia.gov.pl
e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl



Białystok dn. 2008.01.25

Nr GDDKiA-O/BI-ZP-P2/4110/4/29/06-08

SEKRETARIAT
BPRW S.A.
Otrzymało dnia 31.01.2008
Lp. 220
Przydzielono (kom. org.)
Roczn. 10.10.10

BIURO PLANOWANIA
ROZWOJU WARSZAWY S.A.
02 – 591 Warszawa
ul. Batorego 16

31-01-08

**dotyczy: STEŚ Etap II Obwodnicy Rajgrodu w ciągu drogi krajowej Nr 61 oraz
Obwodnic Grajewa w ciągach dróg krajowych Nr 61 i Nr 65,
w odpowiedzi na pismo znak KT-15/2008 z dnia 22.01.2008 r.**

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku uprzejmie informuje, że przedmiotowe STEŚ na Obwodnicę Rajgrodu i Obwodnice Grajewa przed wysłaniem do rozpatrzenia przez KOPI, chcemy jeszcze rozpatrzyć na posiedzeniu Rady Technicznej w tut. Oddziale z udziałem wybranych stron (samorządy, ew. inne).

Odnosnie otrzymanego STEŚ na budowę Obwodnicy Rajgrodu komunikujemy, że niektóre elementy tej dokumentacji wymagają poprawienia, a mianowicie:

1. Przekrój normalny.

Przy piśmie Nr GDDKiA-O/BI-ZP-P2/021/5/07 z dnia 20.03.2007 r. przesłaliśmy do tamt. Biura pismo Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Biura Przygotowania Inwestycji w Warszawie Nr GDDKiA BPI-1/kb/4117/198/07 z dnia 23.02.2007 r. polecające stosowanie dla dróg dwujezdniowych ekspresowych przekroju 2 x 3 (w pierwszym etapie 2 x 2 z pasem rozdziału 12 m).

Z uwagi, że w SIWZ była informacja, aby obie Obwodnice projektować na parametrach dróg ekspresowych, prosimy o zmianę rysunków przekroju normalnego w dokumentacji w zakresie przedstawienia w/w przekroju oraz o odpowiednie zmiany w częściach opisowych.

2. Przedstawienia informacji o obiektach inżynierskich.

„Stadia i skład dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań” GDDKiA z 2005 r. – nie wymagają przedstawienia w STEŚ II etapu – rysunków projektowanych obiektów inżynierskich.

W przedstawionych rysunkach pokazano przekrój poprzeczny obiektów z przekrojem poprzecznym 2 x 2.

Prosimy o opracowanie danych o obiektach inżynierskich (w formie oddzielnego rozdziału) zgodnie z punktem 9.3.2, 9.3.4, 9.3.5 i 9.3.6 „Stadiów i składu dokumentacji ...”.

Ponadto przesyłamy kopię protokołu KOPI Nr 39/2007 z dnia 04.01.2008 r. do wykorzystania w zakresie sformułowania założeń odnośnie obiektów inżynierskich – podane są aktualne wytyczne dotyczące projektowania tych obiektów.

3. Prosimy o skorygowanie prognozy ruchu biorąc pod uwagę fakt, że w okresie od 17.04.2004 do 02.07.2006 r. (obejmuje rok 2005, w którym wykonywano generalny pomiar ruchu) droga krajowa Nr 61 na odcinku (Łomża) Piątница – Augustów, była zamknięta dla ruchu ciężkiego.

Jako miarodajnymi danymi w zakresie wzrostu ruchu, prosimy posłużyć się załączoną informacją o wielkości ruchu w roku 2007 wg pomiaru ciągłego w punkcie pomiarowym w Szczuczynie.

Powyższe rozwiązania i ustalenia prosimy także uwzględnić w STEŚ – II Etapu Obwodnic Grajewa oraz dodatkowo:

1. przekrój poprzeczny Obwodnicy Grajewa w ciągu drogi krajowej Nr 65 prosimy rozpatrzyć wariantowo, tj.:

- a) przekrój jednojezdniowy z opaskami w pierwszym etapie a w perspektywie 2 x 2,
- b) przekrój 2 + 1

w zależności od prognoz ruchu,

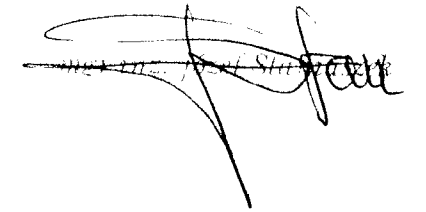
2. Pod kątem ustalenia niwelety drogi i rozwiązania mostów na rzece Jegrzni (Obwodnica Rajgrodu) i na rzece Elk (Obwodnica Grajewa), konieczne jest uzyskanie opinii od RZGW i UŻŚ w Warszawie.

Prosimy o odpowiedź w jakim terminie przedmiotowe STEŚ (dla Obwodnic Grajewa z raportem) mogą być przygotowane (w 1 egzemplarzu), celem zorganizowania posiedzenia Rady Technicznej.

Załączniki:

1. dane o ruchu w 2007 r.
wg pomiaru ciągłego w punkcie
pomiarowym w Szczuczynie.
2. Kopia protokołu KOPI

L-CA DYREKTORA ODDZIAŁU



ul. Żelazna 59
00-848 Warszawa

Warszawa, dnia 2008.02.11.

Nr GDDKiA-BPI-3/jz/Dk/4117/376 /08

SEKRETARIAT

BPRW S.A.

Otrzymano dnia 14.02.2008

L.dz. 336

Przydzielono (kom. org.)

Ilość zał. 10

Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A.

ul. Batorego 16/18

02 - 591 Warszawa

Dotyczy: prognoz ruchu oraz przyjętych parametrów drogi w *Raporcie o oddziaływaniu na środowisko obwodnicy Rajgrodu w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża – Augustów*

W nawiązaniu do ustaleń ze spotkania z przedstawicielami Biura Planowania Rozwoju Warszawy w dniu 18 stycznia 2008 r. oraz dodatkowych wyjaśnień przekazanych w ww. sprawie przez GDDKiA Oddział w Białymstoku, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Biuro Przygotowania Inwestycji uprzejmie informuje, że rezygnuje z uwagi do *Raportu o oddziaływaniu na środowisko obwodnicy Rajgrodu w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża – Augustów*, dotyczącej wykonanych prognoz ruchu.

Obwodnica Rajgrodu jest planowana jako droga klasy GP na minimalnych parametrach drogi ekspresowej. Jednakże przypominamy, że wszelkie zapisy i obliczenia przedstawione w przedmiotowym *Raporcie* powinny uwzględniać parametry drogi jak dla klasy GP, a nie klasy S.

Do wiadomości:

GDDKiA Oddział w Białymstoku

Biuro Przygotowania Inwestycji


mgr inż. Katarzyna Wiktorowicz
DYREKTOR

GDDKiA/BS4/4083/021/08

Warszawa, 2008.02.26

SEKRETARIAT
BPRW S.A.
Otrzymano dnia 03.03.2008
L.dz. 453
Przydzielono (kom. org.)
Ilość zał. 1

Biuro Planowania Rozwoju
Warszawy S.A.
ul. Batorego 16
02-591 Warszawa

Dotyczy: opracowania STEŚ dla obwodnic drogi nr 61 w Grajewie i Rajgrodzie oraz obwodnicy drogi nr 65 w Grajewie

W odpowiedzi na pismo nr KT-26/2008 z dnia 19 lutego 2008r Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) Biuro Studiów (BS) uzgadnia wyniki prognozy ruchu wykonanej w ramach opracowania STEŚ dla obwodnic drogi nr 61 w Grajewie i Rajgrodzie oraz obwodnicy drogi nr 65 w Grajewie.

Jednocześnie BS informuje, że obwodnica Rajgrodu planowana jest w jako droga klasy GP.

W nawiązaniu do zastrzeżeń dotyczących prognozy ruchu zgłoszonych przez GDDKiA Oddział w Białymstoku, BS stwierdza, że wzrost ruchu obserwowany na drodze krajowej nr 61 w m. Szczuczyn jest związany z ruchem tranzytowym do przejść granicznych w m.

Budzisko i m. Ogrodniki.

Aktualnie nie jest rozważany wariant przebiegu drogi S8 obwodnicami Grajewa i Rajgrodu.

DYREKTOR


mgr inż. W. Ciolek

Otrzymują:

1. Adresat,
2. GDDKiA Oddział w Białymstoku
3. a/a

Tel. 375-88-88
Fax: 375-86-00, 375-87-65, 375-87-68, 375-87-70
<http://www.gddkia.gov.pl>
e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl

C:\Documents and Settings\krowalski\GOL\Moje dokumenty\GDDKiA\BPRW w2.doc

Józef Staniaszek
Z-ca Dyrektora
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych
i Autostrad
Oddziału w Białymstoku

SEKRETARIAT
BPRW S.A.
Otrzymano dnia 10.03.2008
L.dz. 515
Przydzielono (kom. org.)
Ilość zał. 1

BIURO PLANOWANIA
ROZWOJU WARSZAWY S.A.
02 - 591 Warszawa
ul. Batorego 16

Nr GDDKiA O/BI-ZP-P2/4110/5/34/06-08
Białystok, dnia: 2008.03.05

dotyczy: Obwodnicy Grajewa i Rajgrodu

W nawiązaniu do rozporządzenia Rady Ministrów „w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych” oraz obowiązującej klasyfikacji dróg krajowych, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku informuje, że w opracowywanym STEŚ Obwodnicy Grajewa i Obwodnicy Rajgrodu dla dróg krajowych Nr 61 i Nr 65 należy przyjąć klasę dróg jako GP.

Minimalne parametry techniczne tych dróg muszą być przyjmowane odpowiednio:

- dla drogi krajowej Nr 61 – jak dla klasy S,
- dla drogi krajowej Nr 65 – jak dla klasy GP.

W częściach opisowych i rysunkowych STEŚ należy jedynie posługiwać się obowiązującą klasyfikacją dróg.

Z-CA DYREKTORA ODDZIAŁU


mgr inż. Józef Staniaszek

Łomża; dnia: 06.03.2008r

WOJEWÓDZKI ZARZĄD MELIORACJI
URZĄDZEN WODNYCH W BIAŁYMSTOKU
Biuro Terenowe w Łomży
8-403 Łomża, ul. Poznańska 141 B
tel./fax 088/ 218 54-31, MP 542 10 05 796

Biuro Planowania Rozwoju Warszawy**Spółka Akcyjna****02-591 Warszawa****ul. Batorego 16****SEKRETARIAT****BPRW S.A.**

Otrzymało dnia 06.03.2008

L.dz. 252

Znak: WZM.BŁ.EM.4022/ 20 /08 Przydzielono (kom. org.)

Ilość zał. KT

Dotyczy: opinii do projektowanych wariantów obwodnicy m. Grajewo i Rajgród w miejscach przejścia nad rzeką Elk i Jęgrznia w ciągu drogi krajowej nr 61 i nr 65

W odniesieniu do pisma znak: KT-27/2008 z dnia 20.02.2008r w sprawie opinii do zawartych w „Studium techniczno-ekonomicznym na budowę obwodnicy Grajewo w ciągu drogi krajowej nr 61 i 65” oraz „Studium techniczno-ekonomicznym na budowę obwodnicy Rajgrodu w ciągu drogi krajowej nr 61” wariantów przejścia nad rzeką Elk i Jęgrznia, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Białymstoku Biuro Terenowe w Łomży informuje, że odnosi się pozytywnie do każdego z przedłożonych wariantów tras obwodnic, tym nie mniej jednak w naszej ocenie nasuwają się drobne spostrzeżenia, a mianowicie:

Ad. obwodnicy Grajewo w ciągu drogi krajowej nr 61 oraz w ciągu drogi krajowej nr 65:

- wariant południowy - oprócz przejścia nad rzeką Elk trasa obwodnicy przecina znaczną ilość urządzeń melioracji wodnych podstawowych i szczegółowych – rowy wraz z budowlami, które należy bezwzględnie przewidzieć do przebudowy;
- wariant północny oraz wariant wschodni w ciągu drogi nr 65 – trasa obwodnicy również koliduje z rzeką Elk i przebiega przez teren, na którym występują urządzenia melioracji wodnych w mniejszym zakresie lecz dodatkowo teren przyległy do rzeki jest bardziej podmokły;

Ad. obwodnicy Rajgrodu w ciągu drogi nr 61:

- wariant 1 – wydaje się być najbardziej optymalnym rozwiązaniem przejścia nad rzeką Jęgrznia, przy czym oprócz kolizji z rzeką Jęgrznia na trasie obwodnicy na terenach położonych po lewej stronie koryta rzeki występują urządzenia melioracji szczegółowych (rowy i drenowanie), które będą wymagały bezwzględnej przebudowy.

Swobodę wyboru wariantu przebiegu trasy planowanych obwodnic Grajewo i Rajgrodu pozostawiamy inwestorowi drogi, przy wyborze którego powinno się uwzględnić korzystniejsze warunki techniczne dla rozwiązań projektowych.

Na dalszym etapie opracowań projektowych przyjęte rozwiązania techniczne w miejscach kolizji z rzeką Elk i Jęgrznia będą musiały być szczegółowo uzgadniane odrębnie na każdy z obiektów inżynierskich. Jednocześnie wszystkie inne urządzenia wodne zlokalizowane na trasach planowanych obwodnic, gdzie występować będą kolizje z tymi urządzeniami, bezwzględnie należy przewidzieć do przebudowy.

Obecnie możemy już zasugerować, że:

1. Wszelkie roboty związane z wykonaniem obiektów inżynierskich nie mogą spowodować podniesienia rzędnej dna rzeki Elk i Jęgrznia oraz zawężenia koryta tych cieków.

2. Na wykonywanie robót w obrębie rzek oraz robót związanych z przebudową, odbudową czy likwidacją urządzeń melioracji wodnych zgodnie z art. 122 ust.1 ustawy z dnia 18 lipca 2001r - Prawo wodne (t.j. Dz.U. z 2005r Nr 239, poz. 2019 z późniejszymi zmianami) wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodno – prawnego.

3. Użytkowanie gruntu w obrębie działek stanowiących własność Skarbu Państwa –m.in. rzeka Elk i Jęgrznia w celu budowy obiektów inżynierskich i późniejszego użytkowania gruntu pod tymi obiektami, wiąże się z koniecznością spełnienia wymogu art. 20 ustawy j.w. z dnia 18 lipca 2001 – Prawo wodne. W myśl cytowanego bowiem przepisu inwestor i późniejszy zarządca drogi powinien posiadać podpisaną z Wojewódzkim Zarządem Melioracji i Urządzeń Wodnych w Białymstoku umowę użytkowania gruntów pokrytych wodami publicznymi stanowiącymi własność Skarbu Państwa.

Do wiadomości:

1. Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Białymstoku.

KIEROWNIK
mgr inż. Krzysztof Zieliński

Józef Staniaszek
Z-ca Dyrektora
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych
i Autostrad
Oddziału w Białymstoku

SEKRETARIAT
BPRW S.A.

Otrzymano dnia 27.06.2008

L.dz. 1466

Przydzielono (kom. org.)

KT, PT, 10
27.06.08

**BIURO PLANOWANIA
ROZWOJU WARSZAWY S.A.
02 - 591 Warszawa
ul. Batorego 16**

Nr GDDKiA O/BI-ZP-P2/4110/5/35/06-08
Białystok, dnia: 2008.06.23

**dotyczy: prognozy ruchu na Obwodnicy Grajewa w ciągu drogi krajowej Nr 61
- w otrzymanym STEŚ przy piśmie znak KT-78/2008 r. z dnia 12.06.2008 r.**

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku w dalszym ciągu posiada wątpliwości odnośnie ustalonej prognozy ruchu dla drogi krajowej Nr 61.

W naszym piśmie Nr GDDKiA O/BI-ZP-P2/5110/4/29/06-08 z dnia 25.01.2008 r. informowaliśmy, że pomiary generalne ruchu na drodze krajowej Nr 61 z roku 2005 obciążone są nieprawidłowością w związku z jej zamknięciem dla ruchu ciężkiego w okresie 17.04.2004 r. do 02.07.2006 r. Pomiary ciągłe w punkcie pomiarowym w Szczuczynie, wskazują na stały wzrost ruchu ciężkiego na drodze krajowej Nr 61.

Drogą krajową Nr 61 pojazdy ciężkie z krajów nadbałtyckich zmlerzają raczej do krajów zachodnich Europy.

Jest wątpliwe, czy rozbudowywana droga krajowa Nr 8 przejmie ruch międzynarodowy ciężki w tej relacji tym bardziej, że od drogi krajowej Nr 8 nie ma wykształconego połączenia na zachód w rejonie Warszawy.

Wielkość prognozy ruchu w tym pojazdów ciężkich ma wpływ między innymi na zasięg oddziaływania hałasu oraz wskazywanych zabezpieczeń na etapie DSU. W związku z tym uważamy, że należy dokonać stosowanych korekt w przekazanych opracowaniach.

Powyższe dotyczy także prognoz ruchu dla Obwodnicy Rajgrodu.

Z-CA DYREKTORA ODDZIAŁU

[Signature]
mgr inż. Józef Staniaszek

Do wiadomości:

1. Wydz. P - 4 w/m
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Biuro Studiów
00 - 848 Warszawa
ul. Żelazna 59
(Nr GDDKiA/BS4/4083/021/08)

Mgr inż. Marek Rolla
Dyrektor Departamentu Studiów Ruchu GDDKiA

Warszawa, 2008.07.10

GDDKiA-BS-4/4083/72/08

**Sz. Pan Józef Staniaszek
Z-ca Dyrektora
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych
i Autostrad
Oddziału w Białymstoku.
ul. Zwycięstwa 2
15-703 Białystok**

Dotyczy: prognoz ruchu dla obwodnicy miast Grajewo i Rajgród.

W nawiązaniu do Pana pisma, do Biura Planowania Rozwoju Warszawy S.A., nr GDDKiA O/BI-ZP-P2/4110/5/35/06-08 z dnia 2008.06.23, Departament Studiów GDDKiA podtrzymuje swoją decyzję o uzgodnieniu wyników prognoz ruchu wykonanych w ramach opracowania STEŚ dla obwodnic drogi nr 61 w miejscowości Grajewo i miejscowości Rajgród przy założeniu, że przebieg drogi S-8 nie będzie pokrywał się z ww. obwodnicami.

Zgodnie z opracowaniem firmy Scott Wilson, „Strategia rozwoju I Paneuropejskiego Korytarza Transportowego; Część I; Korytarz drogowy”, zalecony przez autorów wariant nie przebiega przez Grajewo i Rajgród.

Departament Studiów

[Signature]
Marek Rolla
DYREKTOR

SEKRETARIAT
BPRW S.A.

Otrzymano dnia 18.07.2008

L.dz. 1605

Przydzielono (kom. org.)

Ilość zał. 2

18.07.08 KT, PT, 10

Do wiadomości: Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A. ul. Batorego 16, 02-591 Warszawa.

ze spotkania w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku
w dniu 25 września 2008 r.

w sprawie opracowania pt. „Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe na budowę:

1. obwodnicy Grajewa w ciągach dróg krajowych Nr 61 Warszawa – Augustów i Nr 65 granica państwa – Elk – Białystok – Bobrowniki”,
2. obwodnicy Rajgrodu w ciągu drogi krajowej Nr 61 Łomża – Augustów”.

Obecni:

mgr inż. Sławomir Topczewski – GDDKiA Białystok
mgr inż. Władysław Szerszeń – GDDKiA Białystok
mgr Joanna Woźniewska - GDDKiA Białystok
mgr inż. Marek Roszkowski – BPRW S.A.
mgr Hanna Kowińska – BPRW S.A.
mgr inż. Wojciech Mickiewicz – BPRW S.A.

Omówione zagadnienia:

1. Omówienie uwag GDDKiA do części technicznej STEŚ.
2. Omówienie uwag GDDKiA do raportów oddziaływania na środowisko.

Ad 1.

Przedstawiciele BPRW S.A. omówili opracowanie w nawiązaniu do uwag zgłoszonych przez Zamawiającego w piśmie GDDKiA O/BI-ZP-P2/4110/5/36/06-08. Uwagi te potraktowano jako dodatkowe (nie dotyczy to uwag wynikających z „warunków technicznych”) w stosunku do rozwiązań uzgodnionych na spotkaniu w GDDKiA Oddział w Białymstoku w dniu 12 października 2007 r. kiedy to „Ustalono, że materiały te mogą być podstawą do zakończenia materiałów do decyzji środowiskowej”.

Ustalenia:

Ad I. Uwagi zostaną uwzględnione (za wyjątkiem pkt 2b - przekroje podłużne były dostarczone już wcześniej).

Ad II.A

- 1.1. Ewentualna zmiana projektowanego przekroju poprzecznego drogi GP 61 przed i za Grajewem wynikać będzie z analizy odcinka Szczuczyn-Grajewo oraz Grajewo-Rajgród.
- 1.2. Na GP 61 pozostawić proponowaną rezerwę terenową dla węzła „Koszarówka”(pozwala ona na zastosowanie rozmaitych szczegółowych rozwiązań węzła, na etapie opracowania koncepcji programowej).
- 1.3. Na GP 61 - według BPRW S.A. nie jest konieczna budowa drugiego mostu na rzece Elk.

Ad II.B.

1. Na GP 65 przewidzieć skrzyżowania w punktach:

- pozostawić na drodze powiatowej Prostki-Krupin,
- pozostawić na drodze gminnej w pkt. 86+300,
- pozostawić na drodze powiatowej nr 1802B
- istniejąca droga 61 - rezerwa terenowa pozwala ona na zastosowanie rozmaitych rozwiązań w następnych fazach dokumentacji,
- pozostawić na drodze powiatowej nr 1810B,
- pozostawić na istniejącej drodze 65
- pozostawić na drodze powiatowej nr 1798B

W związku z ustaleniem skrzyżowań z drogami powiatowymi Prostki – Krupin (woj. warmińsko – mazurskie) i nr 1798B w koncepcji pokazać odcięcie włączeń istniejącej drogi krajowej Nr 65 do Obwodnicy, na jej początku i końcu.

2. Na GP 65 przewidzieć przejazdy drogowe w punktach:

- 87+000,
- 89+500,
- 91+100,
- pozostawić w 94+600,
- 100+900,

Ad II.C.

W dostosowaniu do akceptacji prognoz ruchu przez GDDKiA-BPI w roku 2034 na obwodnicach drogi GP 61 wystarczające są przekroje jednojezdniowe (w węzłach dwujezdniowe) a rezerwą na daleką przyszłość jest budowa drugiej jezdni dwupasowej. W roku 2034 na obwodnicy drogi GP 65 wystarczający jest przekrój jednojezdniowy. Jako rezerwę na daleką przyszłość należy zabezpieczyć teren na budowę drugiej jezdni dwupasowej pomiędzy istniejącą drogą 61 a obwodnicą dla GK 61 (92+400 – 95+000).

Prognozy ruchu powinny być zaktualizowane na etapie opracowywania projektu budowlanego.

Na przejazdach drogowych pozostawić jezdnie o szer. 6,0 m z możliwością zastosowania chodnika .

Przejazdy gospodarcze o szerokości 5,0 m i prędkości projektowej V = 40 km/h

Ad II.D.

Uwaga zostanie uwzględniona.

Ad II.E

Zaproponowane rezerwy terenowe pozwalają na dowolną decyzję w sprawie etapowania.

Ad. 2.

W dziedzinie ochrony środowiska strony ustaliły:

- 1 - Raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla GP 61 i GP 65 zostaną uzupełnione zgodnie z wymaganiami przedstawionymi w piśmie GDDKIA Oddział w Białymstoku z dnia 03.01.08 oraz e-maila z dnia 22.09.08.
- 2 – Wymagane streszczenia w języku niespecjalistycznym zostaną dostarczone po otrzymaniu protokołu KOPI w terminie 2 tygodnie od otrzymania protokołu.

Proponowany termin dostarczenia uzupełnionych w/w materiałów w trzech egzemplarzach - do

~~30 października~~ 2008 r

07 listopada



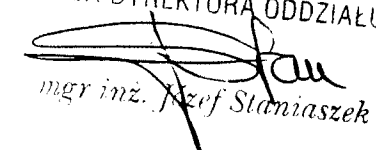
Sporządził:
Wojciech Mickiewicz

W. Jankowski



Jankowski

Z-CA DYREKTORA ODDZIAŁU



mgr inż. Jacek Staniaszek

Jarosiław Kuwini
ul. Warszawska 58
19-206 Rajgród

6
2006/10/02
D. 1
2006.10.02
4

Rajgród dnia 27.09.2006

P. B. Szarejko
3.10.2006
- kopiu do APR 4-uj
- dla "Konsult. społeczne"

GENERALNA DYREKCJA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
15 - 703 BIAŁYSTOK
UL. ZWYCIĘSTWA 2

Dotyczy: budowa obwodnicy Rajgrodu- konsultacje społeczne

W związku z planowaną budową obwodnicy Rajgrodu, uważam że wariant I jest najmniej korzystny dla mieszkańców miasta mieszkających przy ul. Warszawskiej z prawej strony drogi – jadąc do Augustowa. Budowa obwodnicy powinna poprawić warunki bytowe mieszkańców miasta oraz wyprowadzić ciężki ruch samochodowy z centrum zwartej zabudowy mieszkaniowej. Tymczasem, budowa obwodnicy równoległe do ul. Warszawskiej w odległości ok. 300 - 500m spowoduje dodatkowy wzrost zanieczyszczeń i hałasu. W takiej sytuacji mieszkanie pomiędzy dwiema równoległymi do siebie drogami o znacznym natężeniu ruchu, nie będzie należało do przyjemności.

Kuwini Jarosiław

GDDKiA Oddział w Białymstoku	
WPŁYNEŁO DNIA 10.10.2006	
podpis	10.10.2006
w poz.	1197/2006

Bogdan Sokołowski
19-206 Rajgród
ul. Warszawska 62B

29

Rajgród dnia 17.10.2006

6
2006.10.20
P. B. Szarejko
20.10.2006
- kopiu dla biurowej

GENERALNA DYREKCJA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
15 - 703 BIAŁYSTOK
UL. ZWYCIĘSTWA 2

Dotyczy: budowa obwodnicy Rajgrodu- konsultacje społeczne

W związku z planowaną budową obwodnicy Rajgrodu, uważam że wariant I jest najmniej korzystny dla mieszkańców miasta mieszkających przy ul. Warszawskiej z prawej strony drogi – jadąc do Augustowa. Budowa obwodnicy powinna poprawić warunki bytowe mieszkańców miasta oraz wyprowadzić ciężki ruch samochodowy z centrum zwartej zabudowy mieszkaniowej. Tymczasem, budowa obwodnicy równoległe do ul. Warszawskiej w odległości ok. 300 - 500m spowoduje dodatkowy wzrost zanieczyszczeń i hałasu. W takiej sytuacji mieszkanie pomiędzy dwiema równoległymi do siebie drogami o znacznym natężeniu ruchu, nie będzie należało do przyjemności.

Bogdan Sokołowski

2006.10.20
4524/2006

Tomasz Kępczyński
19-206, Rajgród
ul. Warszawska 4/1
40% podłaskie.

6
2006/10/11

P. B. Szarejko
3.10.2006
- kopia do BPRW Wda
- założyć kolumny: „Konsultacje społeczne”

Rajgród dnia 8-09-2006

5-10-2006
BPRW 5.10.2006
Otrzymałem dnia 18.09
Licz. 1869
Przydzielono (kom. org.)
dość zał. KT

GENERALNA DYREKCJA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
15 - 703 BIAŁYSTOK
UL. ZWYCIĘSTWA 2

20-10-06

Bożenka Kostuszka
ul. Warszawska 12a
19-206 Rajgród

6
2006/10/02

Rajgród dnia 27-09-2006

P. B. Szarejko
3.10.2006
- kopia do BPRW Wda
- założyć kolumny: „Konsultacje społeczne”

GENERALNA DYREKCJA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
15 - 703 BIAŁYSTOK
UL. ZWYCIĘSTWA 2

Dotyczy: budowa obwodnicy Rajgródu- konsultacje społeczne

W związku z planowaną budową obwodnicy Rajgródu, uważam że wariant I jest najmniej korzystny dla mieszkańców miasta mieszkających przy ul. Warszawskiej z prawej strony drogi – jadąc do Augustowa. Budowa obwodnicy powinna poprawić warunki bytowe mieszkańców miasta oraz wyprowadzić ciężki ruch samochodowy z centrum zwartej zabudowy mieszkaniowej. Tymczasem, budowa obwodnicy równoległe do ul. Warszawskiej w odległości ok. 300 - 500m spowoduje dodatkowy wzrost zanieczyszczeń i hałasu. W takiej sytuacji mieszkanie pomiędzy dwiema równoległymi do siebie drogami o znacznym natężeniu ruchu, nie będzie należało do przyjemności. Po przeanalizowaniu wariantów obwodnicy Rajgródu uważam, że optymalnym rozwiązaniem jest wybór wariantu nr 4

Tomasz Kępczyński

Oddział w Białymstoku
WPŁYNĘŁO DNIA 2006.10.11
4365/2006

poniżej data: 12.10.2006

Dotyczy: budowa obwodnicy Rajgródu- konsultacje społeczne

W związku z planowaną budową obwodnicy Rajgródu, uważam że wariant I jest najmniej korzystny dla mieszkańców miasta mieszkających przy ul. Warszawskiej z prawej strony drogi – jadąc do Augustowa. Budowa obwodnicy powinna poprawić warunki bytowe mieszkańców miasta oraz wyprowadzić ciężki ruch samochodowy z centrum zwartej zabudowy mieszkaniowej. Tymczasem, budowa obwodnicy równoległe do ul. Warszawskiej w odległości ok. 300 - 500m spowoduje dodatkowy wzrost zanieczyszczeń i hałasu. W takiej sytuacji mieszkanie pomiędzy dwiema równoległymi do siebie drogami o znacznym natężeniu ruchu, nie będzie należało do przyjemności.

Bożenka Kostuszka

GDDKiA Oddział w Białymstoku
WPŁYNĘŁO DNIA 2006.10.02
podpis [signature]
w poz. 4.188/2006

PROTOKÓŁ

SECRET
BPRW S.A.
Otrzymano dnia 18-09-2007
L.dz. 1647
Przydzielono (kom. org.)
Ilość zał. KT
18-09-07

z konsultacji społecznych dotyczących opracowywanego przez BPRW S.A. „Studium techniczno-ekonomicznego na budowę obwodnicy Rajgrodu w ciągu drogi krajowej Nr 61” które odbyły się w dniu 25 lipca 2007 r. w siedzibie Urzędu Miejskiego w Rajgrodzie.

Obecni: wg załączonej listy obecności

- Zastępca Burmistrza - mgr Mieczysław Giształowicz
- przedstawiciele BPRW.SA
 - mgr inż. Wojciech Mickiewicz
 - mgr Hanna Kowińska
 - mgr inż. Krystyna Kudowska-Goc
- Nadleśnictwo Rajgród – Z-ca Nadleśniczego - Zbigniew Poniatowski
- mieszkańcy (patrz lista)

Porządek spotkania:

1. Otwarcie spotkania przez Zastępcę Burmistrza
2. Prezentacja opracowanych wariantów przez głównego projektanta studium
3. Pytania i dyskusja
4. Wnioski i ustalenia

Po prezentowaniu opracowania autorzy udzielali wyjaśnień i odpowiedzi na pytania poszczególnym mieszkańcom oraz przedstawicielom instytucji.

Dyskusja i pytania z sali dotyczyły m. inn:

- terminu realizacji trasy i jego związku z budową trasy Via Baltica,
- zakresu realizacji (trasa dwujezdniowa czy jednojezdniowa),
- kosztów realizacji wariantów,
- powiązań dróg lokalnych po obu stronach trasy (przecięcia bezkolizyjne),
- sposobu obsługi poszczególnych działek,
- relacji wysypiska śmieci z Naturą 2000

Podjęto następujące wnioski i ustalenia:

- władze miasta podtrzymują swoje stanowisko odnośnie najkorzystniejszego przebiegu obwodnicy –tj przebieg wg. wariantu 4a bez węzła w Tamie, ew. wg. wariantu 4,
- przedstawiciel Nadleśnictwa Rajgród przekazuje negatywną opinię odnośnie lokalizowania węzła w Tamie, podtrzymując stanowisko Lasów Państwowych z września 2006 roku, że najbardziej korzystnym wariantem jest wariant 1, a następnie wariant 4a, sugerując rozważenie kompilacji tych wariantów - początkowy odcinek wg wariantu 1 połączyć ze środkowym wg wariantu 4a,
- ustala się, że odmiana wariantu 4a z węzłem w Tamie zamiast w rejonie wsi Wojdy oznaczona będzie jako wariant 4b,
- mieszkańcy wyrażają opinię iż węzeł od strony zachodniej powinien być jak najbliżej Rajgrodu, a więc w rejonie wsi Wojdy, a trasa możliwie najdalej od istniejącej zabudowy,
- mieszkańcy podtrzymują wydaną w 2006 roku negatywną opinię odnośnie przebiegu trasy wg wariantu 1 (mieszkanie między dwoma trasami odległymi od siebie o 200-500 m – hałas i zanieczyszczenia - i naruszenie wydanej lokalizacji z realizowanym obecnie budynkiem).

Główny projektant studium
mgr inż. Wojciech Mickiewicz

Z-ca Burmistrza Miasta Rajgród
mgr Mieczysław Giształowicz

KIEROWNIK
Pracowni Studiów i Analiz Systemu Transportowego
mgr inż. Wojciech Mickiewicz
nr upr. 740/66

Protokolowała
Krystyna Kudowska-Goc

LISTA

Obecności w dniu 25 lipca 2007 r. na spotkaniu w sprawie konsultacji koncepcji
budowy obwodnicy Rajgrodu.

LP.	Nazwisko i imię	Adres	Podpis
1.	Kucyński Janina	W-wlna 58	
2.	Wieran Wilczka	5-sta Kolonia Prawa	
3.	MONIKA MALEWICZ-TOKO	Kol. Prawa 17	
4.	IAN GOLUBIEWSKI	82-410 ST. TARG.	
5.	Karolina Golubiewska	Kol. Kol. praw 14	
6.	Grybowska Cecylia	Rejg. w. Warsz.	
7.	Tomasz Dziwiew	Miasto RAJGRÓD	
8.	Holub Janina	CA. w Rajgrodzie	
9.	Łojek J.	Rajgród	
10.	Duda Jan	Cedra, Wier	
11.	Stojek Stanisław	Rajgród	
12.	H. Proszko Mantek	Wojdy	
13.	Karol Martaler	Wojdy	
14.	Grybowska Jolita		
15.	MAREK BORKOWSKI	KULIGI	
16.	Linnich Maria	Rajgród	
17.	Polina Paweł	Rajgród	
18.	Gintarowicz Mirosław	Rajgród	
19.	Popko Tomasz	Rajgród	
20.	Michałewski Jan	Kolonia Hłowa	
21.	Jan Roman	Kolonia Hłowa	
22.	MICHAŁEWICZ WŁDZISŁAW	BPRW S.A.	
23.	HANNA KOWIŃSKA	BPRW S.A.	
24.	Thymoteusz Kucowski-Goc	BPRW S.A.	