

## Protokół nr 11/2007

### z posiedzenia Zespołu Oceny Projektów Inwestycyjnych przy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

#### Oddział w Białymstoku

które odbyło się w dniu 28.11.2007 r.

Przedmiot obrad:

Rozpatrzenie „Koncepcji programowej wstępnej”, na:

1. Budowę drogi ekspresowej S - 19 po nowym przebiegu od drogi krajowej Nr 8: węzeł „Choroszcz” – Południowa Obwodnica Białegostoku – węzeł „Kudrycze” – wzdłuż drogi powiatowej Stanisławowo – Wojszki z Obwodnicą Wojszek i nową przeprawą przez dolinę rzeki Narew – do dojścia, do istniejącej drogi krajowej Nr 19.
2. Rozbudowę istniejącej drogi krajowej Nr 19 na odcinku gr. m. Białystok – Kuriany (węzeł „Kuriany”), a dalej na budowę etapowego przebiegu drogi krajowej Nr 19 na odcinku węzeł „Kuriany” – węzeł „Kudrycze” .
3. Budowę docelowego połączenia drogi krajowej Nr 19 z drogą krajową Nr 65 na odcinku : węzeł „Kuriany” – węzeł „Grabówka”.

Przewodniczący – Józef Staniaszek,

Obecni – wg załączonej listy obecności

### 1. Opis sprawy

Poprzednie opracowania:

- STE Południowej Obwodnicy Białegostoku z 2002 r. – zatwierdzona protokołem KOPI Nr 3/2002 z dnia 06 lutego 2002
- Koncepcja wstępna na rozbudowę drogi Nr 19 od granicy miasta Białegostoku – węzeł „Kuriany” – węzeł „Grabówka” z 2005 r. - zatwierdzona protokołem KOPI Nr 5/2006 z dnia 10 lutego 2006 r.
- Uprozczone STE na przystosowanie drogi krajowej Nr 19 na odcinku Białystok – Międzyrzec Podlaski do warunków drogi ekspresowej z 2003 r.- zatwierdzone protokołem KOPI Nr 18/2004 z dnia 15 czerwca 2004 r.
- Studium sieci dróg krajowych w rejonie aglomeracji białostockiej z 2003 r. – zatwierdzone protokołem KOPI nr 17/2004 z dnia 15 czerwca 2004 r.

## 2. Opis techniczny przedmiotowej dokumentacji

– opracowanie zreferował Projektant TRANSPROJEKTU Gdańskiego mgr inż. Janusz Rózkowski

### 2.1. Projektowany przebieg drogi ekspresowej S – 19.

#### 2.1.1. Odcinek na terenie gminy Choroszcz.

Wariant I (czerwony) przebiega przez tereny rolne i przecina rzekę Czapliniankę. Jego przebieg jest zgodny z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego gminy Choroszcz.

Wariant II (niebieski) różni się nieznacznymi odchyleniami trasy na wysokości wsi Barszcze (odsunięcie trasy od wsi) i w miejscach występowania terenów bardziej cennych przyrodniczo.

Z analizy środowiskowej wynika, że korzystniejszy jest wariant II.

#### 2.1.2. Odcinek na terenie gminy Turośń Kościelna i Juchnowiec Kościelny do węzła „Kudrycze”

Wariant I (północny - czerwony) przechodzi przez tereny o większym zainwestowaniu i zabudowie. Jego przebieg, poza lokalnymi korektami, jest zgodny z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego gmin. Na przebiegu drogi przez teren gminy Turośń Kościelna Wójt Gminy ustanowił zakaz zabudowy. Mankamentem tego wariantu jest przebieg na krótkim odcinku w dolinie rzeki Czaplinianka.

Wariant II (południowy – niebieski) przechodzi przez tereny rolne i w większym stopniu niż wariant I przez tereny leśne. Wariant ten jest oprotestowywany przez mieszkańców (rolników) wsi Zalesiany, Pomigacze, Brończany, Lewicke i Hermanówka, posiadających gospodarstwa mleczne.

Wariant I umożliwia wykonanie węzła zespolonego w Kudryczach dla połączenia do drogi S – 19 fragmentu drogi Nr 65 i jednocześnie drogi powiatowej nr 14848 Białystok – Stanisławowo – Wojszki jako znaczącego wylotu z miasta Białegostoku, co postuluje Urząd Miejski w Białymstoku.

Wariant II uniemożliwia wykonanie podłączenia wyżej wymienionego wylotu z Białegostoku do drogi ekspresowej.

Według analizy środowiskowej korzystniejszy jest wariant II, ze względu na przebieg odcinka trasy w wariantcie I w dolinie rzeki Czaplinianki.

### 2.1.3. Odcinek węzeł „Kudrycze” – za nową przeprawę przez rzekę Narew.

Na odcinku do odejścia na Obwodnicę Wojszek wariant I (czerwony) przechodzi wzdłuż istniejącej drogi powiatowej Nr 1484B, a przed Obwodnicą Wojszek w rejonie kolonii Klewinowo omija gospodarstwa ekologiczne. Na odcinku Obwodnicy Wojszek przebiega bardziej na wschód od wariantu II, a następnie po przecięciu lasów prywatnych przekracza dolinę rzeki Narew w bliskiej odległości od istniejącej przeprawy mostowej.

Wariant II (niebieski) przebiega w bliskiej odległości od istniejącej drogi powiatowej Nr 1484B, dalej na odcinku Obwodnicy Wojszek usytuowany jest bliżej wsi i przechodzi przez tereny rolne. Po północnej stronie doliny Narwi koliduje z osiedlem letniskowym. Przeprawa przez dolinę rzeki Narwi zlokalizowana jest w większej odległości od istniejącej przeprawy niż w wariantcie I i jest dłuższa.

Ze względu na krótszą przeprawę przez dolinę rzeki Narew i bliższe jej usytuowanie od istniejącej przeprawy mostowej, korzystniejszy jest wariant I.

## 2.2. Przebieg odcinka Południowej Obwodnicy Białegostoku w ciągu drogi krajowej Nr 65 (klasa GP)

### 2.2.1. Odcinek węzeł „Kudrycze” – Węzeł „Grabówka” z rozbudową istniejącej drogi krajowej nr 19 na odcinku od granicy miasta Białegostoku do węzła „Kuriany”

#### a) węzeł „Kudrycze” – węzeł „Kuriany”

Wariant I (czerwony) przechodzi pomiędzy wsiami Skrybicze i Halickie. Jest to teren potencjalnej zabudowy.

Wariant II (niebieski) przechodzi koło wsi Łubniki, po obrzeżu lasów prywatnych i państwowych.

Z punktu widzenia analizy środowiskowej korzystniejszy jest wariant II.

#### b) rozbudowa istniejącej drogi nr 19 na odcinku od granicy miasta Białegostoku do węzła „Kuriany”

Do miejscowości Kuriany przewidziano dobudowanie drugiej jezdni po stronie lewej istniejącej drogi krajowej. W Kurianach występuje korekta łuku poziomego. Za Kurianami przebieg trasy projektowanej drogi ustalono wariantowo, w zależności o proponowanej lokalizacji węzła „Kuriany”

- po śladzie drogi istniejącej z dobudową drugiej jezdni po stronie lewej,
- przełożenie trasy drogi krajowej, po wschodniej stronie drogi istniejącej,

#### c) węzeł „Kuriany” – węzeł „Grabówka”

Wariant I na odcinku gminy Zabłudów do granicy gminy Supraśl poprowadzony jest poza zabudową kolonii Kuriany, dalej pokrywa się z wariantem II, a na końcowym odcinku, na terenie gminy Supraśl, płynnym przebiegiem wchodzi w obszar Puszczy Knyszyńskiej (obszar NATURA 2000).

Wariant II do granicy gminy Supraśl przechodzi przez tereny kolonii Kuriany. Na końcowym odcinku prostopadle włącza się do drogi krajowej Nr 65. W mniejszym stopniu niż wariant I wchodzi w obszar Puszczy Knyszyńskiej (obszar NATURA 2000).

Z punktu widzenia analizy środowiskowej na końcowym odcinku korzystniejszy jest wariant I, na którym występuje mniej siedlisk przyrodniczych niż w wariantie II.

Ponadto wariant II z węzłem „Grabówka” wchodzi w teren zbiorowych mogił pomordowanych w czasie II wojny światowej.

### **2.3. Rozwiązania projektowe**

#### **2.3.1. Parametry techniczne drogi ekspresowej S – 19 Choroszcz – Kudrycze – dolina rzeki**

##### Narew:

Klasa drogi	- „S”
Prędkość projektowa	- 100 km/h
Ilość jezdni	- 2 x 2 (docelowo 2 x 3)
Szerokość pasów ruchu	- 3.50 m
Szerokość pasów awaryjnych	- 2.50 m
Szerokość pasa rozdziału	- 12.00 m (docelowo 5 m)
Kategoria ruchu	- KR 6
Obciążenie	- 115kN/oś
Skrajnia pionowa	- 5.00 m

#### **2.3.2. Lokalizacja węzłów:**

- węzeł Choroszcz
- węzeł Księżyno
- węzeł Hryniewicze, (Lewickie w wariantie II)
- węzeł Kudrycze
- węzeł Ryboły

#### **2.3.3. Parametry techniczne Obwodnicy Południowej Białegostoku w ciągu drogi krajowej**

##### Nr 65 od węzła „Kudrycze” do węzła „Grabówka”

Klasa drogi	- „GP”
-------------	--------

Prędkość projektowa	- 100 km/h
Ilość jezdni	- 2 x 2 + opaski
Szerokość pasów ruchu	- 3.50 m
Szerokość pasa rozdziálu	- 5 m
Kategoria ruchu	- KR 6
Obciążenie	- 115kN/oś

#### 2.3.4. Lokalizacja węzłów:

- węzeł Kuriany
- węzeł Grabówka

Rozwiązania węzłów przedstawiono w wariantach.

#### 2.3.5. Parametry techniczne rozbudowy istniejącej drogi krajowej na odcinku od granicy miasta Białegostoku – do węzła „Kuriany”

Klasa drogi	- „GP”
Prędkość projektowa	- 70 km/h
Ilość jezdni	- 2 x 2 pasy ruchu
Szerokość pasów ruchu	- 3,50 m
Obciążenie	- 115kN/oś

#### 2.3.6. Analiza środowiskowa

- opracowanie zreferowała Pani dr inż. Elżbieta Broniewicz z Fundacji Ekonomistów Środowiska i Zasobów Naturalnych

#### Urządzenia ochrony środowiska

Budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych (ekrany akustyczne, wały ziemne).

Podczyszczanie wód z pasa drogowego w rowach trawiastych z zastosowaniem studzienek osadnikowych, separatorów ropopochodnych i zastawek przed odpływem do rowów i cieków.

Budowa przepustów z przejściami dla zwierząt średnich i małych.

Budowa zbiorników infiltracyjno-odparowujących w miejscach bezodpływowych oraz szczelnego systemu kanałów zamkniętych odprowadzających ścieki do zbiorników sedymentacyjno - odparowująco - retencyjnych.

Zastosowanie pasów zieleni dogęszczającej na odcinkach leśnych oraz pasów izolacyjnych zieleni na odcinkach rolnych.

Wykonanie ogrodzenia drogi dla ochrony przed wtargnięciem migrujących dzikich zwierząt. Budowa wiaduktów ekologicznych dla dużych zwierząt.

### **3. Dyskusja**

1. Wójt Gminy Turośń Kościelna w wystąpieniu podkreślił, iż gmina przeprowadziła postępowanie w sprawie uchwalenia planu miejscowego i wprowadzenia zakazu zabudowy w korytarzu przebiegu wariantu I-go (czerwonego). W związku z tym zadał pytanie kto i w jakim celu opracował wariant niebieski.

Projektanci odpowiedzieli, iż pomimo zakazu zabudowy, na terenie objętym planem lub w bezpośrednim jego sąsiedztwie powstają budynki. Wymagane jest opracowanie kilku wariantów, oceniających w sposób jednolity i pozwalający porównać warianty oraz przedstawić najlepszy. Wyrazili opinię, że ze względu na większy stan zabudowy oraz na przebieg projektowanej trasy wzdłuż rzeki Czaplinańki w wariacie I i umożliwienie swobodnego rozwoju miasta Białegostoku, korzystniejszym wariantem jest wariant II-gi, (południowy – niebieski).

2. Przedstawiciel Gminy Juchnowiec Kościelny – oświadczył, iż opowiada się za wariantem I północnym, gdyż od szeregu lat w świadomości ludzi już się ugruntował przebieg obwodnicy jak i w uchwalonych planach. W chwili obecnej proponowanie nowych wariantów jest prowokowaniem dyskusji, która przedłużyć może termin wykonania obwodnicy.

3. Pani Broniewicz mając na względzie problem budowy obwodnicy Augustowa wyjaśniła, że należy rozpatrzyć szereg wariantów przebiegu obwodnicy, w celu uniknięcia protestów organizacji ekologicznych. Zdaniem Pani Broniewicz nie zawsze uda się obronić, pod względem ekologicznym, wariantów zaplanowanych w planach miejscowych.

4. Zastępca Dyrektora GDDKiA Oddział w Białymstoku Józef Staniaszek stwierdził, że zgodnie z obowiązującymi przepisami nie można bezwarunkowo opierać się na wariacie ustalonym we wcześniejszym okresie. Należy opracować minimum 3 warianty w tym jeden zerowy wraz z analizą ekonomiczną, społeczną i środowiskową oraz wskazać wariant najbardziej korzystny.

5. Pan Kwiatkowski (opracowujący inwentaryzację siedliskową) – ze względu na uwarunkowania przyrodnicze, wariantem lepszym jest wariant południowy – niebieski. W wariacie północnym są siedliska priorytetowe, które być może nie mają większego znaczenia dla rolnictwa, ale są bardzo cenne przyrodniczo. W związku z nowymi uwarunkowaniami prawnymi niezbędne jest pokazywanie różnych rozwiązań, mimo iż mogą być one różne od rozwiązań ugruntowanych w świadomości mieszkańców.

6. Pani Małgorzata Górską z OTOP stwierdziła, iż demonizuje się pojęcie obszaru Natura 2000, na którym to obszarze można budować, jeżeli nie ma to wpływu na elementy chronione. Natomiast w ogóle nie ma problemu z realizacją inwestycji, które oddziałują na elementy chronione, a są lokalizowane poza obszarem Natura 2000.
7. Zastępca Dyrektora tut. Oddziału Józef Staniaszek podkreślił, iż postępowanie w sprawie Natury 2000 jest w tej chwili dopracowywane i ze strony organizacji ekologicznych spodziewa się składania uwag do przekazanych wariantów już na tym etapie. Uwzględnienie uwag zgłaszanych na etapie późniejszym, jest dużo trudniejsze do uwzględnienia.
8. Pani Broniewicz również prosiła o zgłaszanie uwag już na obecnym etapie. Podkreśliła iż nie ma obawy przed Naturą 2000, są natomiast obawy przed organizacjami ekologicznymi i utrudnianiem przygotowującym inwestycje. Jako przykład została podana mapka sporządzona przez pana Wajraka, w której oznaczono siedem miejsc, gdzie ekolodzy będą protestować, mimo iż nie zostały jeszcze rozpoczęte żadne prace zmierzające do wykonania inwestycji we wskazanych miejscach.
9. Pan Kwiatkowski w omówieniu oddziaływania projektowanej trasy na obszary chronione stwierdził iż w węźle „Grabówka” optymalna jest lokalizacja wg wariantu wschodniego, która w znacznie większym stopniu wchodzi w Naturę 2000, ale na projektowanej trasie nie występują siedliska. W rozwiązaniu o przebiegu krótszym (wariant zachodni) na obszarze Natura 2000 narusza się siedliska priorytetowe oraz istnieje niebezpieczeństwo naruszenia miejsc pochówków ofiar mordów hitlerowskich.  
  
W przypadku przejścia przez dolinę rzeki Narew oba warianty są porównywalne. Z uwagi na większe zdegradowanie środowiska w pobliżu istniejącej przeprawy mostowej preferowany powinien być wariant bliższy istniejącego mostu.
10. Burmistrz Zabłudowa prosił o wyjaśnienie na podstawie jakich kryteriów zostały ocenione warianty na odcinku przejścia Obwodnicy Białegostoku przez teren gminy Zabłudów. Z wyjaśnień Pani Broniewicz wynika, że opcja odnośnie wariantów była dokonana głównie ze względu na hałas i zanieczyszczenie powietrza, które równoważą dłuższe przejście przez las w okolicach Łubnik. Wariant preferowany oznaczony jako niebieski, przechodzi w dalszej odległości od zabudowań. W odniesieniu do wsi Łubniki wariant niebieski jest oddalony o ponad 260 m od zabudowań i przechodzi przez las, więc w sposób wystarczający izoluje wieś Łubniki od oddziaływania drogi.
11. Projektanci preferują przełożenie istniejącej drogi nr 19 w okolicy węzła „Kuriany”, co pozwoliłoby zminimalizować wycinkę drzew, zachowałoby istniejące połączenia komunikacyjne oraz pozwoliłoby na oddalenie węzła od istniejącej zabudowy. Wykonanie węzła na istniejącym przebiegu drogi krajowej nr 19 oraz planowanej obwodnicy byłoby bardzo

utrudnione. Dodatkowo proponują przełożenie drogi powiatowej, co zapewni zachowanie pełnych relacji niezbędnych do obsługi ruchu lokalnego. Pozwoliłoby to również na zmniejszenie ilości obiektów mostowych. Odległość zabudowy od węzła wynosiłaby około 200 m.

12. Na pytanie o harmonogram robót, Zastępca Dyrektora Oddziału J. Staniaszek odpowiedział, iż w I kwartale 2008 jest nadzieja na uzgodnienia wariantów przez KOPI, a realizacja byłaby możliwa w latach 2010 – 2013. Nie ma możliwości uwzględnienia powyższej inwestycji w programie budowy na Euro 2012. Inwestycja została wpisana do programu Infrastruktura i Środowisko.
13. Marek Jędrzejewski – Dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Białymstoku, zadał pytanie, czy w pasie drogi powiatowej Stanisławowo – Kudrycze – Wojszki będzie budowana droga ekspresowa.
14. Projektant odpowiedział, iż droga ekspresowa jest lokalizowana obok drogi powiatowej i wjazd będzie możliwy wyłącznie z węzłów. Wyłącznie w wariantcie I możliwe będzie wykonanie węzła zintegrowanego (wariant czerwony S19 i niebieski dk 65), w pozostałych wariantach nie ma możliwości wykonania węzła a wjazd do Białegostoku możliwe będą wyłącznie poprzez węzły w okolicy Kurian i Hryniewicz, lub też poprzez węzeł w Rybołach. Mimo planów wykonania lotniska w Krywlanach nie ma możliwości wykonania dodatkowego węzła w tym rejonie, gdyż odległości między węzłami są zbyt małe. Projektanci spróbują rozważyć zlokalizowanie węzła w okolicy wsi Nowosady.
15. Mirosław Zalewski – zastępca burmistrza Choroszczy - podniósł temat potencjalnego (niedoszłego) węzła z szosą Kruszewską. Odcinek długości ok. 10 km od węzła „Choroszcz” do węzła „Księżyno” nie posiada żadnego węzła, co uniemożliwia prawidłowe skomunikowanie z miastem Białystok. Obecna droga Kruszewska jest znacznie lepszą drogą do włączenia się do Białegostoku
16. Projektant odpowiedział, iż z uwagi na niewielką odległość od węzła „Choroszcz” nie ma możliwości wykonania proponowanego dodatkowego węzła.
17. Dyrektor Staniaszek potwierdził, iż GDDKiA Oddział w Białymstoku występował do centrali GDDKiA w Warszawie o wydanie opinii w sprawie lokalizacji węzła Kruszewo i otrzymał opinię negatywną.
18. Przedstawiciel Miasta Białystok, Pani Helena Ostasiewicz z Departamentu Urbanistyki – Miasto Białystok popiera pomysł wykonania węzła na szosie Kruszewskiej, gdyż byłby korzystny z punktu widzenia miasta, być może jako główny wlot do Białegostoku. Miasto



jest za wersją obwodnicy, która będzie bardziej oddalona od miasta Białegostoku, gdyż Horodniany, Kleosin i Niewodnica są potencjalnymi terenami rozwoju miasta Białystok.

19. GDDKiA O/Białystok uznaje za zakończoną sprawę węzła na drodze Kruszewskiej.

20. Przedstawiciel z ramienia GDDKiA Oddział w Białymstoku – Władysław Szeszeń, odniósł się do rozwiązania węzłów:

- zgodnie ze stanowiskiem GDDKiA w Warszawie węzeł na drodze powiatowej do Kruszewa nie będzie realizowany,
- w poprzednich opracowaniach przewidziany był węzeł „Czaplino”. W przypadku wypracowania układu drogowego dla zachodnich obszarów miasta Białystok i wschodnich terenów gminy Choroszcz, możliwy jest powrót do węzła „Czaplino” z jego usytuowaniem w odległości 5 km od węzła „Choroszcz”,
- zasugerował przeanalizowanie rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 678 Białystok – Wysokie Mazowieckie (Łapy), na odcinku przejścia przez miasto Białystok (ul. Wiadukt) oraz na terenie gminy Juchnowiec Kościelny (ew. Obwodnice Kleosina i Księżyna) z możliwością powstania drogi dwujezdniowej – celem ustalenia właściwego rozwiązania węzła „Księżyno”,
- dla właściwego doprowadzenia ruchu wylotowego z Białegostoku do węzła „Hryniewicze” zasugerował ustalenie przez władze samorządowe Obwodnicy Hryniewicz w ciągu drogi powiatowej Białystok - Juchnowiec. Obecnie droga powiatowa na przejściu przez Hryniewicze posiada parametry drogi klasy L, a prędkość jest ograniczona znakami do 40 km/h
- stwierdził potrzebę sporządzenia monogramu rozkładu ruchu w węzłach „Księżyno” i „Hryniewicze” (węzły czterowlotowe), celem właściwego zaprojektowania układów tych węzłów
- z uwagi na intensywną zabudowę odcinka istniejącej drogi krajowej Nr 19 w Kurianach, wskazane byłoby uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji dla tego odcinka w pierwszej kolejności (granica miasta Białystok – przejście przez Kuriany).
- w odniesieniu do węzła „Kuriany” wyraził pogląd, że bardziej odpowiednim rozwiązaniem byłaby jego realizacja na przełożeniu trasy drogi krajowej nr 19. Natomiast jeżeli chodzi o przełożenie drogi powiatowej 1469B Protasy – Rafałówka, to opowiada się za wariantem poprowadzenia tej drogi po południowej stronie Protas.

21. Wójt Turośni Kościelnej zadał pytanie o efekty jakie pociągać za sobą będzie odbywające się ZOPI.

22. Dyrektor Staniaszek wyjaśnił, iż z ZOPI zostanie sporządzony protokół, który przesłany zostanie do GDDKiA w Warszawie oraz do wszystkich zainteresowanych (urzędów).
23. Przedstawiciel Księżyna zadał pytanie co do możliwości budowy obwodnicy Księżyna na drodze wojewódzkiej.
24. Dyrektor Staniaszek stwierdził, iż jest to sprawa zarządcy tej drogi. Należy utrzymywać grunty i wykonywać tę obwodnicę jak najszybciej. Kwestia wykonania węzła „Księżyno” jest zależna od ustalenia docelowego przebiegu i rozwiązania drogi wojewódzkiej w tym Obwodnicy Księżyna, a także od przyjętego wariantu przebiegu obwodnicy Białegostoku.
25. Przedstawiciele gmin potwierdzili, iż posiadają bardzo dużo wniosków o ustalenie warunków zabudowy dla obiektów, kolidujących z planowaną obwodnicą w wariantcie północnym.
26. Zastępca burmistrza Zabłudowa stwierdził, iż przyjęty tryb jest zgodny ze specustawą. Przedłużanie uzyskania lokalizacji drogi rodzi cały szereg problemów, a jak najszybsze zlokalizowanie drogi rozwiąże problemy, z którymi borykają się gminy a dotyczące zainwestowania terenów, na których przewidziana jest inwestycja.
27. W końcowej części posiedzenia ZOPI Wójt Gminy Turośń Kościelna przekazał na ręce przewodniczącego kopie dokumentów: opinii Urzędu Gminy z dnia 18.01.2007 r. znak: BGK.5542-6/07 dotyczącą wariantów południowej obwodnicy Białegostoku, uchwały nr XXII/160/05 Rady Gminy Turośń Kościelna w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części wsi Zalesiany, Niewodnica Kościelna, Markowszczyzna, Tołcze, Trypucie, gmina Turośń Kościelna (Dz. Urz. Woj. Podlaskiego nr 187, poz. 2146), pisma Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Białymstoku z dnia 03.02.2005 r. znak: GDDKiA O/BI N-6/4110/8/4/99-05 negatywnie opiniującego możliwość wykonania budynku, z uwagi na kolizję z projektowaną obwodnicą, pisma Transprojektu Gdańskiego z dnia 18.12.2006 r. znak: PD-455/5659/2006 w sprawie udzielenia opinii na temat wariantów obwodnicy Białegostoku, z prośbą o włączenie do protokołu.

#### **4. Wnioski ZOPI**

##### **I Odnośnie drogi ekspresowej S-19 w zakresie Południowej Obwodnicy Białegostoku, na odcinku węzeł „Choroszcz” – węzeł „Kudrycze” oraz drogi S-19 na odcinku węzeł „Kudrycze” – węzeł „Ryboły” – za przeprawę przez dolinę rzeki Narew**

1. W aspekcie analizy środowiskowej opiniuje się pozytywnie warianty trasy drogi ekspresowej jak niżej:
  - a) Odcinek na terenie gminy Choroszcz – według wariantu II (kolor niebieski),

b) Odcinek węzeł „Księżyno” – węzeł „Kudrycze – według wariantu II (kolor niebieski)

c) Odcinek węzeł „Kudrycze – węzeł „Ryboły” – za rzekę Narew

– fragment wzdłuż istniejącej drogi powiatowej Stanisławowo – Wojszki do ostatecznego przeanalizowania przez Biuro Projektów,

– odcinek od odejścia drogi ekspresowej do istniejącej drogi powiatowej Stanisławowo – Wojszki i Obwodnica Wojszek z przeprawą przez rzekę Narew – według wariantu I-go,

2. Biuro Projektów przeanalizuje i ustali ostateczne rozwiązanie węzłów „Księżyno” i „Hryniewiczze”

Wskazane jest, aby władze samorządowe i zarządy dróg wypowiedziały się odnośnie zamierzeń w zakresie rozbudowy drogi wojewódzkiej Białystok – Łapy (Wysokie Mazowieckie) i powiatowej Białystok – Juchnowiec, na odcinkach od Białegostoku do węzłów „Księżyno” i „Hryniewiczze” – przedstawiając w tym względzie odpowiednie opracowania i informacje pod kątem właściwego ustalenia rozwiązań tych węzłów.

### **II Odnośnie Obwodnicy Południowej Białegostoku na odcinku drogi krajowej nr 65, węzeł „Kudrycze” – węzeł „Kuriany” – węzeł „Grabówka”**

1. Opiniuje się pozytywnie warianty, do rekomendacji:

a) odcinek na terenie gminy Zabłudów, według wariantu II z przejściem koło wsi Łubniki,

b) Odcinek na terenie gminy Supraśl, wariant I, wschodni,

2. Wykonanie węzła „Kuriany” na przełożeniu trasy istniejącej drogi nr 19.

3. W odniesieniu do przełożenia trasy drogi powiatowej nr 1469B Protasy – Rafałówka, najkorzystniejszym rozwiązaniem będzie wariant trasy o przebiegu po południowej stronie Protas z jego przybliżeniem do wsi (przebieg po północnej stronie cieku)

### **III Odnośnie rozbudowy drogi krajowej nr 19 na odcinku od granicy miasta Białystok – do zasięgu węzła „Kuriany”**

Zaopiniować pozytywnie rozwiązanie rozbudowy drogi przedstawione na posiedzeniu ZOPI. Skrzyżowanie w Kurianach zaprojektować z sygnalizacją świetlną z segregacją ruchu na wszystkich wlotach

### **IV Wnioski ogólne**

1. Biuro Projektów przygotuje materiały na KOPI z częścią techniczną (konceptcja wstępna) i raportem o oddziaływaniu na środowisko