

ul. Żelazna 59
00-848 Warszawa

GDDKiA-BPI 1zk/4117/26 / 2008

Warszawa dn. 2008-01-08

P. G. Pinta / H. Deleuński
21.01.2008

- Proszę o przedłożenie
i kopie do Tr. Gd.

Zał. 1 kpl.

Oddział GDDKiA
w Białymstoku

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przesyła w załączeniu „Wstępną koncepcję programową na dostosowanie drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku gr. woj. mazowieckiego – Obwodnica Zambrowa” przyjętą protokołem KOPI Nr 39/2007 z dnia 04-01-2008 r., z prośbą o realizację podjętych ustaleń.

Biurowo Przygotowania Inwestycji

KW
mgr inż. Katarzyna Wiktorowicz
DYREKTOR

Do wiadomości wraz z protokołem KOPI:

1. Oddział GDDKiA w Warszawie
2. Podlaski Urząd Wojewódzki Wydz. Infrastruktury
15-213 Białystok ul. Mickiewicza 3
3. Podlaski Urząd Wojewódzki Wydz. Środowiska i Rolnictwa
15-213 Białystok ul. Mickiewicza 3
4. Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego
15-888 Białystok ul. Wyszyńskiego 1
5. Komenda Wojewódzka Policji Wydz. Ruchu Drogowego
15-003 Białystok ul. Sienkiewicza 65
6. Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego
15-404 Białystok ul. Młynowa 21
7. Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego
Oddział w Łomży
18-400 Łomża ul. Poznańska 145 B
8. Starostwo Powiatowe Białystok
15-569 Białystok ul. Borsucza 2
9. Starostwo Powiatowe w Zambrowie
18-300 Zambrów ul. Fabryczna 3



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

P-4 *[signature]*
2-4 *[signature]*

10. Starostwo Powiatowe w Wys. Maz.
18-200 Wysokie Mazowieckie ul. Ludowa 15A
11. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich
15-620 Białystok ul. Elewatorska 6
12. Urząd Gminy w Zambrowie
18-300 Zambrów ul. Fabryczna 3
13. Urząd Gminy w Szumowie
18-305 Szumowo ul. 1 Maja 50
14. Urząd Gminy Kołaki Kościelne
18-315 Kołaki Kościelne ul. Kościelna 11
15. Urząd Gminy Rutki Kossaki
18-312 Rutki Kossaki ul. 11 Listopada 7
16. Urząd Gminy Zawady
16-075 Zawady ul. Pl. Wolności 12
17. Urząd Gminy Kobylin Borzymy
18-204 Kobylin Borzymy ul. Główna 11
18. Urząd Gminy Tykocin
16-080 Tykocin ul. Złota 2
19. Północno - Podlaskie Towarzystwo Ochrony Ptaków
15-471 Białystok ul. Ciepła 17
20. WWF Polska Biuro WWF w Warszawie
02-520 Warszawa ul. Wiśniowa 38
21. Stowarzyszenie „Pracownia na rzecz Wszystkich Istot”
Oddział Podlaski
15-082 Białystok ul. Świętojańska 22 lok. 1
22. Fundacja Ekonomistów Środowiska
i Zasobów Naturalnych
15-889 Białystok ul. Brukowa 28
23. Transprojekt Gdański Sp. z o.o.
80-254 Gdańsk ul. Partyzantów 72 A
24. GDDKiA - BS
- BPL
- BZ
- BURI

PROTOKÓŁ Nr 39 / 2007

z posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorze Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 7 grudnia 2007 r. w siedzibie GDDKiA w Warszawie.

OBECNI

Wg załączonej listy.

PRZEDMIOT OBRAD

„Wstępna koncepcja programowa na dostosowanie drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku gr. woj. mazowieckiego – Obwodnica Zambrowa” opracowana przez Biuro Projektów „TRANSPROJEKT” Gdańsk spółka z o. o. w 2007 r.

1. Poprzednie stadia dokumentacji

- „Uproszczona Koncepcja programowo – przestrzenna przystosowania drogi krajowej nr 18 (obecnie Nr 8) Warszawa – Białystok do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od km 108+420 do km 186+880” wykonana przez DROMEX Warszawa w czerwcu 2000 r., zatwierdzona protokołem KOPI nr 19/2001 z dnia 30.07.2001 r.

2. Stan istniejący

Droga krajowa nr 8- od granicy woj. mazowieckiego do Zambrowa jest jednym z bardziej obciążonych ruchem odcinków dróg krajowych w woj. podlaskim. Istniejąca droga krajowa jednojezdniowa ma obecnie klasę GP. Pochylenia niwelety istniejącej drogi zawierają się w granicach 0,0% - 2,6%. Droga krajowa nr 8 przebiega na terenach gminy Szumowo (12,7 km) i gminy Zambrów (2,2 km). Zagospodarowanie terenów przyległych do drogi ma charakter rolniczy i leśny z zabudową na krótkich odcinkach na przejściach przez miejscowości. Szerokość pasów ruchu wynosi 3,50 m, szerokość poboczy bitumicznych ok. 1,50-2,00 m. Pobocza ziemne są szerokości 0,7-1,5 m.

3. Podstawowe parametry techniczne

klasa drogi.....	S
prędkość projektowa.....	100 km/h
prędkość miarodajna.....	110 km/h
ilość jezdni	2 x 2 pasy ruchu (docelowo 2 x 3)
szerokość pasa ruchu.....	3,50 m
szerokość pasów awaryjnych.....	2,50 m
szerokość poboczy gruntowych	2 x 0,75 m (1,25 m na odc. stosowania barier)
szerokość pasa dzielącego	12,00 m (w tym opaski 2x0,50)
skrajnia pionowa	5,00m
przewidywana kategoria ruchu.....	KR 6
obciążenie nawierzchni	115 kN/oś

4. Projektowany przebieg drogi

Dla omawianego odcinka drogi krajowej nr 8 przeprowadzono wariantowe rozwiązania przebiegu drogi ekspresowej. Pierwszy wariant przewiduje przebieg drogi ekspresowej z możliwie największym wykorzystaniem istniejącego pasa drogowego. Drugi wariant przedstawia alternatywne rozwiązanie w miejscach, gdzie istniejąca zabudowa uniemożliwiłaby przeprowadzenie drogi ekspresowej bez konieczności wyburzeń.

Wariant I - długości 14,82 km

- na odcinku od km 561+073 do km 564+500 (kilometraż zgodny z kilometrażem istniejącej drogi kraj. Nr 8) zaprojektowano północną obwodnicę miejscowości Wyszomierz Wielki (istniejąca droga krajowa wykorzystana jako droga lokalna),

- na odcinku od km 564+500 do km 568+000, projektowana droga ekspresowa przebiega po stronie południowej, równoległe do istniejącej drogi krajowej Nr 8. Istniejąca droga zostanie wykorzystana częściowo jako droga lokalna, a częściowo jako jezdnia zbierająco-rozprowadzająca dla podłączenia węzła „Szumowo” i MOP-ów,
 - na odcinku od km 568+000 do 569+300 dwie jezdnie drogi ekspresowej przebiegają po stronie północnej wsi Żabikowo Rządowe,
 - na odcinku od 569+300 do 575+955 (początek obwodnicy Zambrowa) w całości wykorzystywany jest pas drogowy istniejącej drogi krajowej.
- Wykorzystanie istniejącej jezdni drogi krajowej nr 8 wiąże się z koniecznością wyburzenia 2 budynków mieszkalnych i budynku Straży Pożarnej w miejscowości Ostrożne.

Wariant II – długości 14,88 km

pozostawiający w miejscach zabudowy drogę krajową dla ruchu lokalnego, w mniejszym stopniu wykorzystujący pas drogowy drogi krajowej nr 8 i odchodzący od strony północnej miejscowości Wyszomierz Wielki oraz Ostrożne.

- na odcinku od km 561+073 do km 564+500 zaprojektowano północną obwodnicę miejscowości Wyszomierz Wielki (istniejąca droga krajowa wykorzystana jako droga lokalna)
- na odcinku od km 564+500 do km 568+000, projektowana droga ekspresowa przebiega po stronie południowej, równoległe do istniejącej drogi krajowej Nr 8. Istniejąca droga została wykorzystana częściowo jako droga lokalna a częściowo jako jezdnia zbierająco-rozprowadzająca dla podłączenia węzła „Szumowo” i MOP-ów,
- na odcinku od km 568+000 do 569+300 dwie jezdnie drogi ekspresowej usytuowano po stronie północnej istniejącej drogi,
- na odcinku od 569+300 do 571+000 droga ekspresowa wykorzystuje w całości istniejący pas drogowy, dobudowa drugiej jezdni do drogi istniejącej,
- na odcinku od km 571+000 do km 573+600 zaprojektowano północną obwodnicę miejscowości Ostrożne (istniejąca droga krajowa wykorzystana jako droga lokalna).
- na odcinku od km 573+600 do 575+955 przewidziano dobudowę jezdni po stronie południowej,

W wariantcie tym zachodzi konieczność wyburzenia I budynku mieszkalnego w okolicy węzła „Wyszomierz” (obecnie niezamieszkały – ruina).

5. Węzły drogowe – na odcinku objętym opracowaniem zlokalizowane są 2 węzły:

Węzeł Wyszomierz – w km 562+835 typu WB zaprojektowano na przecięciu z drogą gminną. Przejazd drogą powiatową zaprojektowano wiaduktem nad drogą ekspresową. Węzeł podłączony jest do drogi powiatowej poprzez jednopoziomowe skrzyżowanie zwykłe oraz rondo.

Węzeł Szumowo – w km 566+832 typu WB zaprojektowano na przecięciu z drogą powiatową nr 1996B, gdzie zaprojektowano wiadukt nad drogą ekspresową. Węzeł podłączony jest do drogi powiatowej poprzez skrzyżowanie zwykłe.

6. Obiekty inżynierskie

Wariant I - 13 obiektów inżynierskich:

- obiekty w ciągu drogi ekspresowej – szt. 6,
- obiekty nad drogą ekspresową – szt. 7.

Wariant II - 15 obiektów inżynierskich:

- obiekty w ciągu drogi ekspresowej – szt. 9,
- obiekty nad drogą ekspresową – szt. 6.

7. Ochrona środowiska- przewidziano:

- Całkowite wykorzystanie rozbieganych nawierzchni do recyklingu i ponowne wbudowanie jako podbudowa drogi ekspresowej.
- Budowę zabezpieczeń przeciwhałasowych (ekrany akustyczne, wały ziemne) na całej długości terenu zabudowanego.
- Podczyszczanie wód z pasa drogowego w rowach trawiastych, wraz z zastosowaniem studzienek osadnikowych, separatorów ropopochodnych i zastawek przed odpływem do rowów i cieków
- Budowę zbiorników retencyjno-odparowujących w miejscach bezodpływowych (2szt.).
- Zastosowanie pasów zieleni dogęszczającej na odcinkach leśnych oraz pasów izolacyjnych zieleni (szer. po 20 m) na odcinkach rolnych.
- Wykonanie ogrodzenia drogi dla ochrony przed wtargnięciem migrujących dzikich zwierząt.
- Budowę 1-go wiaduktu ekologicznego dla dużych zwierząt nad drogą ekspresową wraz z ekranami przeciwoślusniowymi na obiekcie i otuliną zieloną w rejonie przejścia.
- Przebudowę istniejących przepustów pod drogą krajową na przepusty z przejściami dla zwierząt średnich i małych.

8. Prognoza ruchu

Dla oszacowania prognozowanych w kolejnych latach natężeń ruchu pojazdów na projektowanej drodze posłużono się wynikami generalnego pomiaru ruchu drogowego przeprowadzonego w 2005 roku, który na odc. granica woj. – Zambrów wynosił **11 374 poj./dobę**

ODCINEK	2010 r. poj./dobę	2015 r. poj./dobę	2020 r. poj./dobę
Granica Województwa Mazowieckiego - Wyszomierz	17152	21263	25476
Wyszomierz - Szumowo	17701	21944	26292
Szumowo - Ostróżne	18006	22322	26745
Ostróżne - Zambrów	18525	22965	27516

9. Koszty inwestycji

Koszt inwestycji brutto ogółem

Wariant I - 435 673 tys. zł, 29 394 tys. zł/km

Wariant II - 450 015 tys. zł, 30 238 tys. zł/km

Współczynnik efektywności ekonomicznej EIRR

Wariant I 28,8 %

Wariant II 28,1 %

II. USTALENIA KOPI

W wyniku przeanalizowania zaprezentowanych rozwiązań oraz dyskusji na posiedzeniu KOPI przyjęto następujące ustalenia:

1. Przyjąć przebieg drogi ekspresowej S8 według wariantu II w korytarzu istniejącej drogi krajowej nr 8 z obwodnicami m. Wyszomierz Wielki i m. Ostrożne.
Wariant ten rekomendować do Wojewody we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

2. Przyjąć podstawowe parametry techniczne: $V_p = 100$ km/h, przekrój normalny 2 jezdnie x 7,0 m + pasy awaryjne 2x2,5 m + pobocze gruntowe 2x 0,75 m (1,25 m), pas dzielący min. 12,0 m (w tym opaski 2x0,5 m + rezerwa na dobudowę trzecich pasów ruchu).
3. Odnośnie powiązań z otaczającym terenem:
 - Rozważyć rezygnację z węzła „Wyszomierz” przedłużając zaprojektowaną drogę dla komunikacji autobusowej od Wyszomierza do węzła „Promienica”. Uzgodnić z Biurem Projektowym „Tebodin SAP-Projekt Sp. z o.o. sposób podłączenia ww. drogi do węzła „Promienica”.
 - w km 566+832 węzeł „Szumowo” na przecięciu z drogą powiatową nr 1996 B.
4. Drogę dodatkową dla komunikacji autobusowej w rejonie m. Krajewo – Korytki przyjąć wg wariantu I.
5. Przeanalizować niweletę pod kątem wyeliminowania nienormalnych pochyłeń podłużnych oraz poprawienia bilansu robót ziemnych.
6. Zaprojektować lokalizacje oraz rodzaje MOP niezbędne do obsługi prognozowanego ruchu. Przeanalizować możliwość dostosowania istniejących obiektów obsługi podróży do odpowiedniego rodzaju MOP. Dążyć do lokalizacji węzłów i MOPów bez zastosowania jezdni zbierająco rozprowadzającej. Uzgodnić z Oddziałem GDDKiA w Warszawie lokalizacje na odcinku granicznym pomiędzy województwami.
7. Zamknąć włączenia dróg dodatkowych do MOP Krajewo Północ.
8. Zaktualizować koszty z uwzględnieniem kosztów ewentualnego wykupu istniejących stacji benzynowych w przypadku ich likwidacji.
9. Przewidzieć teren na wygrodenie trasy drogi ekspresowej.
10. Odnośnie obiektów inżynierskich:
 - 10.1. Uzupełnić opracowanie aktualnym zestawieniem obiektów inżynierskich, z opisem (przyjęte wymiary konstrukcji, powierzchnia, koszt) i ustalonym wskaźnikowym kosztem 1 m² oraz
 - **na etapie koncepcji programowej:**
 - 10.2. Obiekty w węzłach projektować na klasę obciążenia A wg PN-85/S-10030 nawet, jeżeli znajdują się w ciągach dróg, dla których można przyjąć niższą klasę. Pomosty obiektów zaprojektowane na klasę obciążenia A projektować dodatkowo na obciążenie pojazdem specjalnym wg STANAG 2021 klasy 150.
 - 10.3. Zgodnie z ustaleniami KOPI z dnia 21 listopada 2006r. (Protokół Nr 39/2006):
 - w ciągu drogi S-8: przyjąć w I etapie budowy docelowe przekroje poprzeczne obiektów mostowych: w każdym kierunku 3 pasy ruchu po 3,50 m,
 - obiekty mostowe na drogach poprzecznych do S-8: przyjąć długości, w tym długości poszczególnych przęseł, dostosowane do przekroju normalnego drogi ekspresowej: 2 x 3 pasy ruchu.
 - 10.4. Dokładnym rozpoznaniem podłoża gruntowego (w przekrojach projektowanych podpór obiektów inżynierskich) potwierdzić warunki gruntowe - przyjmując liczbę wierceń badawczych określoną w tablicy 3.5 INSTRUKCJI badań podłoża gruntowego budowli drogowych i mostowych, Cz. 1, (GDDP, Warszawa 1998). Określić miarodajne parametry poszczególnych warstw gruntu, prawidłowo interpretując wyniki badań laboratoryjnych i *in situ*. Badania wykonać do głębokości wymaganej dla właściwej oceny nośności i osiadań fundamentów. Jedynie, w technicznie uzasadnionych przypadkach przyjąć posadowienie bezpośrednie.
 - 10.5. W obiektach o konstrukcji: betonowej, stalowej, zespolonej, gdy długość obliczeniowa nie przekracza, odpowiednio: 38, 21 i 25 m, zamiast dylatacji szczelnych modułowych przewidzieć *bitumiczne przykrycia dylatacyjne* (tablica 3, *Zalecenia dotyczące doboru mostowych urządzeń dylatacyjnych ...* – załącznik do Zarządzenia Nr 4 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 24 stycznia 2007 r.).
 - 10.6. Podpory słupowe - w pasie dzielącym - projektować z uwzględnieniem miejsc dla rozmieszczenia dźwigników w celu podnoszenia przęseł dla regulacji (wymiany) łożysk i ew. korekty sił wewnętrznych w ustroju nośnym.

- 10.7. W dźwigarach kablobetonowych przyjąć kable sprężające dostosowane do parametrów geometrycznych przekroju poprzecznego (z zachowaniem maksymalnych zalecanych rozstawów kanałów kablowych, odpowiednio dla belek i płyt). W obiektach o mniejszej rozpiętości przęseł nie zaleca się stosowania kabli sprężających dużych mocy 19 L 15,5.
- 10.8. W obiektach o mniejszej rozpiętości przęseł stosować łożyska elastomerowe.
- 10.9. W obiektach o konstrukcji sprężonej belkowej, przewody łączące wpusty z przewodami zbiorczymi prowadzić tak by na jak najkrótszym odcinku przebiegały przez dźwigary. Na etapie koncepcji pokazać (zwłaszcza na przekrojach poprzecznych) wpusty i elementy łączące je z przewodami zbiorczymi w sposób bardziej szczegółowy niż poprzez pokazanie ich osi podłużnych).
- 10.10. Przejście ekologiczne dla dużych zwierząt nad S-8 (ustrój nośny żelbetowy)
- celem uniknięcia stosowania na przyczółkach dylatacji poprzecznych, przedłużyć płytę pomostu poza krawędź ścianki żwirowej,
 - wprowadzić dylatację podłużną (w osi podłużnej obiektu), jako szczelne przykrycie bitumiczne wykonstruowane w gzymsach wewnętrznych, na styku pasm żelbetowej płyty nośnej,
 - zdylatować podpory skrajne w ich osi podłużnej, nie stosować płyt przejściowych,
 - na betonie ochronnym izolacji przewidzieć ułożenie warstwy zagęszczonego gruntu spoistego gr. 10 cm,
 - wykonstruować właściwy przekrój poprzeczny monolitycznych zewnętrznych belek gzymsowych w płycie nośnej (szczegół gzymsu wg karty CH01 - Katalogu Detali Mostowych, GDDKiA, Warszawa 2002/2004),
 - przewidzieć maskowanie osłony przeciwołnieniowej wiaduktu np. winobluszczem zimozielonym.
11. Odnośnie ochrony środowiska:
- 11.1. Przedstawić poprawioną wersję Raportu o oddziaływaniu na środowisko, w którym należy uwzględnić uwagi zgłoszone przez Biuro Przygotowania Inwestycji GDDKiA w piśmie z dnia 23.11.2007r. znak: GDDKiA/BPI-3/km/Dk/4117/2350/07.
- 11.2. Przeanalizować czy istnieje konieczność stosowania w systemie odwodnienia drogi ekspresowej separatorów węglowodorów ropopochodnych.
- 11.3. Przeanalizować konieczność stosowania w systemie odwodnienia drogi ekspresowej zbiorników odparowujących.
- 11.4. Zweryfikować przedstawione dane na temat poziomu występowania wód gruntowych w rejonie projektowanej inwestycji.
- 11.5. Przeanalizować wymiary projektowanych pasów zieleni izolacyjnej z uwzględnieniem funkcji ochronnych, które powinny spełniać.
- 11.6. Ponownie przeanalizować lokalizację zaproponowanych przejść dla zwierząt w związku z różnym sposobem wykorzystywania terenów wokół zaprojektowanych przejść (np. km 614+530 z uwagi na bliskie sąsiedztwo węzła, km 564+700 z uwagi na lokalizację złoża kruszywa naturalnego).
- 11.7. Zweryfikować przedstawione dane na temat stopnia wykorzystywania nowego terenu przez poszczególne warianty przebiegu projektowanej S 8.
12. Przyjąć jednakową konstrukcję nawierzchni dla całej S8, przeliczyć grubość poszczególnych warstw na obciążenie 115 kN/oś, z wyłączeniem warstwy ścieralnej. Warstwę ścieralną SMA przyjąć grubości 3 cm.
13. Zweryfikować przyjęte parametry techniczne dla dróg oraz wymagania dla obiektów inżynierskich z uwzględnieniem warunków określonych w rozporządzeniach MTiGM:
- z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
 - z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

III. UCHWAŁA KOPI

Przyjąć „Wstępną koncepcję programową na dostosowanie drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku gr. woj. mazowieckiego – Obwodnica Zambrowa” pod warunkiem uwzględnienia ustaleń zawartych w punkcie II w następnych stadiach dokumentacji projektowej.

Członkowie

Przewodniczący

Z-CIA GENERALNEGO DYREKTORA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD


mgr inż. Jacek Bojarowicz

Biuro Planowania


mgr inż. Jerzy Sulot
DYREKTOR


Zatwierdzam uchwałę KOPI

GENERALNY DYREKTOR
Dróg Krajowych i Autostrad


mgr inż. Zbigniew Kotlarek

Warszawa, dnia 04 stycznia 2008 r.

Biuro Przygotowania Inwestycji


mgr inż. Katarzyna Wiktorowicz
DYREKTOR

NACZELNIK
Wydziału Środowiska


mgr Katarzyna Maranda

BS *wgadwa*

DYREKTOR


mgr inż. Marek Rolla