

ul. Żelazna 59
00-848 Warszawa

GDDKiA-BPI 1zk/ 4117/ 6¹ / 2008

Zał. 1 kpl.

Warszawa dn. 2008-01-15

P. B. Pinta (+ H. Deubicki)

21.01.2008

- Prośba o przeanalizowanie
+ kopie do Tr. Gd.

Oddział GDDKiA
w Białymstoku

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przesyła w załączeniu „Koncepcję programową wstępną rozbudowy do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 8 na odcinku od obwodnicy Wiśniewa do Jezewa od km 585+900 do km 615+300 w tym budowę obwodnicy Mężenina” przyjętą protokołem KOPI Nr 40/2007 z dnia 11-01-2008 r., z prośbą o realizację podjętych ustaleń.

NACZELNIK WYDZIAŁU
NIERUCHOMOŚCI

mgr Marek SzklarSKI

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

GDDKiA Oddział w Białymstoku

WPLYNEŁO DNIA 2008.01.21

podpis

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

24 Altko
1.4 2008

9. Starostwo Powiatowe w Zambrowie
18-300 Zambrów ul. Fabryczna 3
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
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 Borzemy
18-204 Kobylin Borzemy 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 40 / 2007

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

OBECNI

Wg załączonej listy.

PRZEDMIOT OBRAD

„Koncepcja programowa wstępna rozbudowy do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 8 na odcinku od obwodnicy Wiśniewa do Jeżewa km 585+900 – 615+300 w tym budowę obwodnicy Mężenina” opracowana przez Biuro Projektów „TRANSPROJEKT” Gdańsk spółka z o. o. w 2007 r.

I. OPIS SPRAWY

1. Poprzednie stadia dokumentacji

- „Uproszczona Koncepcja programowa – 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 nr 8 należy do podstawowej sieci dróg krajowych. Droga na odcinku objętym opracowaniem ma kluczowe znaczenie dla obsługi ruchu w tym regionie Polski. W rejonie Białegostoku droga nr 8 łączy się z istniejącą drogą nr 19 przebiegającą wzdłuż wschodniej granicy Polski, stanowiącej połączenie do Lublina i Rzeszowa, a dalej do przejścia granicznego ze Słowacją. Odcinek drogi od granicy województwa mazowieckiego i podlaskiego do obwodnicy Zambrowa i dalej od obwodnicy Wiśniewa do Jeżewa jest jednym z najbardziej obciążonych ruchem odcinków dróg krajowych w tym regionie. Istniejąca droga krajowa ma obecnie klasę GP.

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	2x0,75 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 zaproponowano 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.

W miejscu krzyżowania się drogi ekspresowej z linią kolejową Ostrołęka – Łapy obydwa warianty przewidują pozostawienie istniejącej drogi krajowej a co za tym idzie przejazdu kolejowego, dla

ruchu lokalnego. Również przy przekroczeniu rzeki Śliny obydwą warianty przewidują wybudowanie dwóch jezdni obok istniejącej drogi krajowej. Istniejący obiekt nad rzeką Śliną pozostawiony zostanie dla ruchu autobusowego i lokalnego.

Wariant I – długości 29,73 km, przewiduje możliwie największe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego drogi krajowej, wraz z północnym obejściem miejscowości Mężenin. Wykorzystanie istniejącej jezdni drogi krajowej nr 8 wiąże się z koniecznością wyburzenia 5 budynków mieszkalnych i 19 budynków gospodarczych.

- na początku odcinka zaprojektowano przejście z drogi dwujezdniowej dwupasmowej (obwodnica Wiśniewa) na drogę dwujezdniową dwupasmową z rezerwą pod trzeci pas ruchu w pasie dzielącym,
- na odc. od km 589+655 do km 592+335, w rejonie przejazdu kolejowego dobudowane zostaną dwie jezdnie po stronie północnej, na dalszym odcinku dobudowana zostanie jezdnia po stronie północnej,
- od km 596+620 przewidziano dobudowę jezdni po stronie południowej,
- od km 597+900 droga ekspresowa odchodzi od pasa drogowego istniejącej drogi krajowej nr 8 i do km 602+000 obchodzi miejscowość Mężenin od strony północnej, następnie będzie po południowej stronie istniejącej drogi krajowej,
- na odcinku od km 605+370 do km 611+600 dobudowana zostanie jezdnia po stronie północnej,
- w rejonie przekroczenia rzeki Ślina obydwie jezdnie zostaną dobudowane po stronie północnej drogi krajowej,
- na odcinku od km 613+650 do km 616+036,69 (koniec projektowanego odcinka) przewidziano dobudowę jezdni po stronie północnej.

Wariant II – długości 29,65 km, pozostawiający w miejscach zabudowy drogę krajową dla ruchu lokalnego, w mniejszym stopniu wykorzystującym istniejący pas drogowy drogi krajowej nr 8 i obchodzący miejscowości Mężenin oraz Stare Krzewo. W wariantcie tym zachodzi konieczność wyburzenia 4 budynków mieszkalnych i 13 budynków gospodarczych.

- na początku odcinka przyjęto, że zostanie wykonane przejście z drogi dwujezdniowej dwupasmowej (obwodnica Wiśniewa) na drogę dwujezdniową dwupasmową z rezerwą pod trzeci pas ruchu w środku,
- na odcinku od km 586+310 do km 589+655 dobudowana zostanie jezdnia od strony południowej,
- na odcinku od km 592+335 do km 593+965 dobudowana zostanie jezdnia po stronie północnej,
- na dalszym odcinku od km 593+965 do km 597+000 przewidziano budowę dwóch jezdni po stronie północnej, pozostawiając jezdnię krajową dla ruchu lokalnego w obrębie miejscowości Szlasy – Lipno i Tartak,
- w pobliżu istniejącej stacji paliw od km 597+000 do km 597+300 przewiduje się dobudowę jezdni po stronie południowej z obwodnicą miejscowości Mężenin po stronie południowej do km 602+000,
- następnie zaprojektowano obie jezdnie po południowej stronie istniejącej drogi krajowej, aby w rejonie miejscowości Zambrzyce pozostawić drogę krajową dla ruchu lokalnego,
- na odcinku od km 607+460 do km 611+000 obchodzi miejscowość Stare Krzewo po stronie północnej,
- na odc. od km 611+000 do km 61+450 dobudowana zostanie jezdnia po stronie północnej,
- następnie od km 611+450 do km 614+200 obydwie jezdnie zostaną dobudowane po stronie północnej, a w rejonie rzeki Ślina istniejąca droga pozostanie dla ruchu lokalnego,
- od km 614+200 do km 615+200 zaprojektowano budowę dwóch jezdni po stronie południowej,
- na odcinku od km 615+200 do 615+960,85 (koniec projektowanego odcinka) przewidziano dobudowę jezdni po stronie północnej.

5. Wezły Drogowe

Na odcinku objętym opracowaniem zlokalizowano 4 węzły.

Wezeł Gosie- na przecięciu z drogą powiatową nr 1984B typu WB. Ze względu na istniejące i planowane zagospodarowanie terenu po obu stronach drogi ekspresowej zaprojektowano drogi zbiorczo-rozprowadzające. Do dróg zbiorczo-rozprowadzających podłączona jest istniejąca stacja paliw od strony północnej, jak i planowany MOP po stronie południowej. Przejazd drogi powiatowej zaprojektowano górą, nad drogą ekspresową.

Wezeł Mężenin – w wariantcie I – na przecięciu z drogą wojewódzką nr 679 typu WB. Po obu stronach łącznice włączają się bezpośrednio do jezdni drogi ekspresowej poprzez pasy włączeń i wyłączeń. Przejazd drogi wojewódzkiej zaprojektowano pod drogą ekspresową.

Wezeł Mężenin – w wariantcie II – na przecięciu z drogą powiatową nr 2002B typu WB. Po obu stronach łącznice włączają się bezpośrednio do jezdni drogi ekspresowej poprzez pasy włączeń i wyłączeń. Przejazd drogi powiatowej zaprojektowano pod drogą ekspresową.

Wezeł Sikory- na przecięciu z drogą powiatową nr 2043B typu WB. Po obu stronach łącznice włączają się bezpośrednio do jezdni drogi ekspresowej poprzez pasy włączeń i wyłączeń. Przejazd drogi powiatowej zaprojektowano pod drogą ekspresową.

Wezeł Kobylin – na przecięciu z drogą powiatową nr 2042B typu WB. Po obu stronach łącznice włączają się bezpośrednio do jezdni drogi ekspresowej poprzez pasy włączeń i wyłączeń. Przejazd drogi powiatowej zaprojektowano nad drogą ekspresową.

6. Obiekty inżynierskie

Wariant I - zaprojektowano 34 obiekty inżynierskie:

- obiekty w ciągu drogi ekspresowej – szt. 24,
- obiekty nad drogą ekspresową – szt. 10,

Wariant II - zaprojektowano 33 obiekty inżynierskie:

- obiekty w ciągu drogi ekspresowej – szt. 26,
- obiekty nad drogą ekspresową – szt. 8.

7. Ochrona środowiska

Przejścia ekologiczne – przewiduje się przebudowę wszystkich istniejących przepustów, ze względu na nośność. W związku z lokalizacją drogi krajowej w sąsiedztwie korytarzy migracyjnych zwierząt, większość przebudowanych przepustów będzie spełniać równocześnie funkcje ekologiczne – pozwalać na migrację zwierzyny.

Ekran akustyczny i wały ziemne – zaprojektowano elementy pozwalające na czynną ochronę akustyczną przyległej zabudowy mieszkaniowej.

Zieleń izolacyjna – dla zrekompensowania strat przyrodniczych oraz ochrony przyległego terenu przewiduje się wykonanie pasów zieleni ochronnej po obu stronach drogi ekspresowej. Ponadto przewiduje się dogęszczenie skrajnych pasów istniejących obszarów leśnych.

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.

- odc. Zambrów - Mężenin - 10 164 poj./dobę
- odc. Mężenin - Jęzewo - 9 103 poj./dobę

**Prognoza średniego dobowego ruchu pojazdów na drodze ekspresowej S 8
w latach 2015-2025**

ODCINEK	2015 r.	2020 r.	2025 r.
Wiśniewo - Gosie	15584	18668	21972
Gosie - Mężenin	15023	18011	21216
Mężenin - Sikory	14298	17210	20346
Sikory - Kobylin	14142	17027	20134
Kobylin - Jeżewo	14099	16976	20076

9. Koszt całkowity inwestycji

Wariant I – 753,2 mln zł netto, 918,9 mln zł brutto – 30,9 mln zł/km.

Wariant II – 723,7 mln zł netto, 882,9 mln zł brutto – 29,8 mln zł/km.

II. USTALENIA KOPI

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

1. Przyjąć przebieg drogi ekspresowej S8:
 - na odcinku od początku opracowania do węzła „Gosie” wg wariantu I,
 - na odcinku od węzła „Gosie” do końca opracowania według wariantu II z obwodnicami m. Mężenin po stronie południowej i m. Krzewa Starego po stronie północnej.Wariant ten rekomendować do Wojewody we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
2. Przyjąć podstawowe parametry techniczne: Vp – 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 przyjąć:
 - w km 589+507 węzeł „Gosie” na przecięciu z drogą powiatową nr 1984B.
 - w km ok. 601+000 węzeł „Mężenin” na końcu obwodnicy Mężenina,Rozważyć likwidację jednego z nw.węzłów:
 - w km 610+457 węzeł „Sikory” na przecięciu z drogą powiatową nr 2043B,
 - w km 614+146 węzeł „Kobylin” na przecięciu z drogą powiatową nr 2042B.Rozwiązania powyższych węzłów przedstawić w koncepcji programowej wariantowo.
4. Przeanalizować niweletę pod kątem wyeliminowania nienormalnych pochyłeń podłużnych oraz poprawienia bilansu robót ziemnych.
5. Zaprojektować lokalizacje oraz rodzaje MOP niezbędne do obsługi prognozowanego ruchu z uwzględnieniem planów zagospodarowania przestrzennego. Przeanalizować możliwość dostosowania istniejących obiektów obsługi podróżnych do odpowiedniego rodzaju MOP. Dążyć do lokalizacji węzłów i MOPów bez zastosowania jezdni zbierająco rozprowadzającej. Lokalizację Miejsc Obsługi Podróżnych zaprojektować zgodnie z pismem GDDKiA/BPI-2/Msz/2413/2007 z dnia 08.01.2008 r.
6. Zaktualizować koszty z uwzględnieniem kosztów ewentualnego wykupu istniejących stacji benzynowych w przypadku ich likwidacji.
7. Przewidzieć teren na wygrodenie trasy drogi ekspresowej.
8. Odnośnie obiektów inżynierskich:
 - 8.1. Uzupełnić opracowanie aktualnym zestawieniem obiektów inżynierskich, z opisem (przyjęte wymiary konstrukcji, powierzchnia, koszt) i ustalonym wskaźnikowym kosztem 1 m² oraz
 - **na etapie koncepcji programowej:**
 - 8.2. Pomosty obiektów zaprojektowane na klasę obciążenia A projektować dodatkowo na obciążenie pojazdem specjalnym wg STANAG 2021 klasy 150.
 - 8.3. 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.
- 8.4. Dokładnym rozpoznaniem podłoża gruntowego (w przekrojach projektowanych podpór obiektów inżynierskich) potwierdzić warunki gruntowe - przyjmując liczbę wierceń badawczych określoną w tabelicy 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.
- 8.5. 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* (tabela 3, *Zalecenia dotyczące doboru mostowych urządzeń dylatacyjnych ...* – załącznik do Zarządzenia Nr 4 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 24 stycznia 2007 r.).
- 8.6. 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.
- 8.7. 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 dużej mocy 19 L 15,5.
- 8.8. W obiektach o mniejszej rozpiętości przęseł stosować łożyska elastomerowe.
- 8.9. 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).
- 8.10. 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 przeciwoślnościowej wiaduktu np. winobluszczem zimozielonym.
9. Odnosnie ochrony środowiska:
- 9.1. 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.
- 9.2. Przeanalizować czy istnieje konieczność stosowania w systemie odwodnienia drogi ekspresowej separatorów węglowodorów ropopochodnych.
- 9.3. Przeanalizować konieczność stosowania w systemie odwodnienia drogi ekspresowej zbiorników odparowujących.
- 9.4. Zweryfikować przedstawione dane na temat poziomu występowania wód gruntowych w rejonie projektowanej inwestycji.

- 9.5. Przeanalizować wymiary projektowanych pasów zieleni izolacyjnej z uwzględnieniem funkcji ochronnych, które powinny spełniać.
- 9.6. 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).
- 9.7. Zweryfikować przedstawione dane na temat stopnia wykorzystywania nowego terenu przez poszczególne warianty przebiegu projektowanej S 8.
10. Przyjąć jednakową konstrukcję nawierzchni dla całej S8, przeliczyć grubość poszczególnych warstw na obciążenie 115 kN/oś, z wyłączeniem warstwy ściernalnej. Warstwę ściernalną SMA przyjąć grubości 3 cm.
11. 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 „Koncepcję programową wstępną rozbudowy do parametrów drogi ekspresowej drogi krajowej nr 8 na odcinku od obwodnicy Wiśniewa do Jeżewa km 585+900 – 615+300 w tym budowę Obwodnicy Mężeniną” pod warunkiem uwzględnienia ustaleń zawartych w punkcie II w następnych stadiach dokumentacji projektowej.

Członkowie

Przewodniczący

Biurowo Planowania

mgr inż. Wiesław Sulot
DYREKTOR

DYREKTOR

mgr inż. Marek Rolla

Biurowo Przygotowania Inwestycji

mgr inż. Katarzyna Wiktorowicz
DYREKTOR

GŁÓWNY SPECJALISTA
Zespołem

mgr inż. Zofia Jaroszevska-Krak

Z-CIA GENERALNEGO DYREKTORA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

mgr inż. Jacek Bojarowicz

Zatwierdzam uchwałę KOPI

GENERALNY DYREKTOR
Dróg Krajowych i Autostrad

mgr inż. Zbigniew Kotlarek

Warszawa, dnia 11 stycznia 2008 r.