

SPIS TREŚCI
CZĘŚĆ OPISOWA

1. DANE OGÓLNE	3
2. PODSTAWA OPRACOWANIA	3
3. ZAKRES OPRACOWANIA.....	3
4. RUCH DROGOWY	3
4.1 Ruch drogowy w stanie istniejącym	3
4.2 Prognoza ruchu na obwodnicy.....	3
5. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA STUDIUM.....	4
6. KONCEPCJA ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH	5
6.1 Podstawowe parametry techniczne.....	5
6.1.1 Droga ekspresowa (obwodnica)	5
6.2 Łącznice	5
6.2.1 Drogi wojewódzkie i powiatowe.....	5
6.2.2 Drogi gminne	5
7. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI	6
7.1 Droga ekspresowa (obwodnica)	6
7.2 Drogi wojewódzkie i powiatowe.....	6
7.3 Drogi gminne i dojazdowe.....	6
8. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH	6
8.1 Wprowadzenie.....	6
8.2 Wariant 3	6
8.3 Wariant 4	7
8.4 Wariant 5	7

8.5 Wariant 6.....	8
8.6 Wariant 7.....	8
8.7 Wariant 8.....	9
8.8 Wariant 9.....	9
8.9 Porównanie wariantów.....	9
8.9.1 CZYNNIKI TECHNICZNE (I etap uzgodnień)	9
8.9.2 CZYNNIKI EKONOMICZNE (I etap uzgodnień)	9
8.9.3 CZYNNIKI ŚRODOWISKOWE (I etap uzgodnień).....	9
8.9.4 UZGODNIENIA I OPINIE (I etap uzgodnień)	10
8.9.5 PODSUMOWANIE (I etap uzgodnień).....	10
8.9.6 CZYNNIKI TECHNICZNE (II etap uzgodnień).....	10
8.9.7 CZYNNIKI EKONOMICZNE ((II etap uzgodnień)	10
8.9.8 CZYNNIKI ŚRODOWISKOWE (II etap uzgodnień)	11
8.9.9 UZGODNIENIA I OPINIE (II etap uzgodnień)	11
8.9.10 PODSUMOWANIE (II etap uzgodnień).....	11
9. UWZGLĘDNIENIE INTERESU OSÓB TRZECICH.....	11
9.1 Zapewnienie dostępu do drogi publicznej	11
9.2 Zabezpieczenie przed niekorzystnym wpływem drogi ekspresowej na środowisko.	11
10. ETAPOWANIE REALIZACJI INWESTYCJI	11
11. WNIOSKI KOŃCOWE	12
12. USTOSUNKOWANIE SIĘ DO UWAG OPINII I UZGODNIEŃ	12
12.1 Spis uzgodnień opinii (I etap uzgodnień).....	12
12.2 Spis uzgodnień opinii (II etap uzgodnień).....	13
12.3 Ustosunkowanie do opinii i uzgodnień (I etap uzgodnień).....	13
12.4 Ustosunkowanie do opinii i uzgodnień (II etap uzgodnień).....	13



CZĘŚĆ RYSUNKOWA
SPIS RYSUNKÓW

- 1.0 PLAN ORIENTACYJNY (WSZYSTKIE WARIANTY)
- 1.1 PLAN ORIENTACYJNY – WARIANT 1
- 1.2 PLAN ORIENTACYJNY – WARIANT 2
- 1.3 PLAN ORIENTACYJNY – WARIANT 3
- 1.4 PLAN ORIENTACYJNY – WARIANT 4
- 1.5 PLAN ORIENTACYJNY – WARIANT 5
- 1.6 PLAN ORIENTACYJNY – WARIANT 6
- 1.7 PLAN ORIENTACYJNY – WARIANT 7
- 1.8 PLAN ORIENTACYJNY – WARIANT 8
- 1.9 PLAN ORIENTACYJNY – WARIANT 9
- 2.1 PLAN SYTUACYJNY – WARIANT 3
- 2.2 PLAN SYTUACYJNY – WARIANT 4
- 2.3 PLAN SYTUACYJNY – WARIANT 5
- 2.4 PLAN SYTUACYJNY – WARIANT 6
- 2.5 PLAN SYTUACYJNY – WARIANT 7
- 2.6 PLAN SYTUACYJNY – WARIANT 8
- 2.7 PLAN SYTUACYJNY – WARIANT 9
- 2.1.1 WARIANT 3 NA TLE MIEJSCOWEGO PLANU OGÓLNEGO
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
- 2.2.1 WARIANT 4 NA TLE MIEJSCOWEGO PLANU OGÓLNEGO
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
- 2.3.1 WARIANT 5 NA TLE MIEJSCOWEGO PLANU OGÓLNEGO
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
- 2.4.1 WARIANT 6 NA TLE MIEJSCOWEGO PLANU OGÓLNEGO

- ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
- 2.5.1 WARIANT 7 NA TLE MIEJSCOWEGO PLANU OGÓLNEGO
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
- 2.6.1 WARIANT 8 NA TLE MIEJSCOWEGO PLANU OGÓLNEGO
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
- 2.7.1 WARIANT 9 NA TLE MIEJSCOWEGO PLANU OGÓLNEGO
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
- 3.1 SCHEMAT WĘZŁA „PORYTE” – WARIANT 4
- 3.2 SCHEMAT WĘZŁA „CHMIELEWO” – WARIANT 4
- 3.3 SCHEMAT WĘZŁA „PRZYTUŁY” – WARIANT 6
- 4.1.1 – 4.1.4 PROFIL PODŁUŻNY – WARIANT 4
- 4.2.1 – 4.2.5 PROFIL PODŁUŻNY – WARIANT 6
- 4.3.1 – 4.3.4 PROFIL PODŁUŻNY – WARIANT 7
- 4.4.1 – 4.4.5 PROFIL PODŁUŻNY – WARIANT 8
- 4.5.1 – 4.5.5 PROFIL PODŁUŻNY – WARIANT 9
- 5.1 PRZEKROJE NORMALNE



1. DANE OGÓLNE

Projekt: Studium Techniczno – Ekonomiczne
Obiekt: obwodnica Stawisk w ciągu drogi krajowej Nr 61
Łomża - Augustów
Inwestor: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział
w Białymstoku, 15-723 Białystok, ul. Zwycięstwa 2
Jednostka projektowa: „DRO - KONSULT” Sp. z o.o.
03-103 Warszawa, ul. Pomorska 17a

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt opracowano na podstawie:

- a / umowy zawartej pomiędzy Inwestorem a firmą „DRO - KONSULT” Sp. z o.o.
- b/ map w skali 1:5 000 i 1:25 000
- c/ rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dn. 14 maja 1999 r. poz. 430)
- e/ „Miejscowy Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Stawiski (opracowanie zdezaktualizowane).

3. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres opracowania dotyczy koncepcji wariantowego przebiegu obwodnicy miejscowości Stawiski położonej w ciągu drogi krajowej Nr 61 Łomża – Augustów. Jego celem jest:

- analiza istniejącego i prognozowanego ruchu,
- analiza istniejącego układu drogowego,
- przedstawienie rozwiązań projektowych w układzie wielowariantowym do wyboru przebiegu trasy do dalszych opracowań projektowych,
- rozwiązanie wariantowe węzłów i skrzyżowań,

- rozwiązanie obsługi komunikacyjnej przyległych terenów,
- rozwiązanie wysokościowe,
- określenie zajętości terenu,
- wykonanie oceny oddziaływania na środowisko,
- opracowanie części ekonomicznej,
- ustosunkowanie się do zebranych opinii,
- wnioski.

4. RUCH DROGOWY

4.1 Ruch drogowy w stanie istniejącym

Natężenie ruchu na drodze krajowej nr 61 na odcinku Łomża – Augustów określono na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu z roku 2000 (GPR 2000).

4.2 Prognoza ruchu na obwodnicy

Natężenie ruchu na obwodnicy obliczane jest według zaleceń Instrukcji oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych IBDiM.

$$SDR_{sr}[k] = \frac{SDR_p[k] + SDR_z[k]}{2}$$

gdzie:

- $SDR_{sr}[k]$ – średni dobowy ruch pojazdów kategorii k , stanowiący podstawę do oszacowania wielkości ruchu na obwodnicy,
- $SDR_p[k]$ – średni dobowy ruch pojazdów kategorii k na odcinku drogi przed miastem,
- $SDR_z[k]$ – średni dobowy ruch pojazdów kategorii k na odcinku drogi za miastem,
- k – kategoria pojazdu: (SO, SD, SCBP, SCZEP, A).

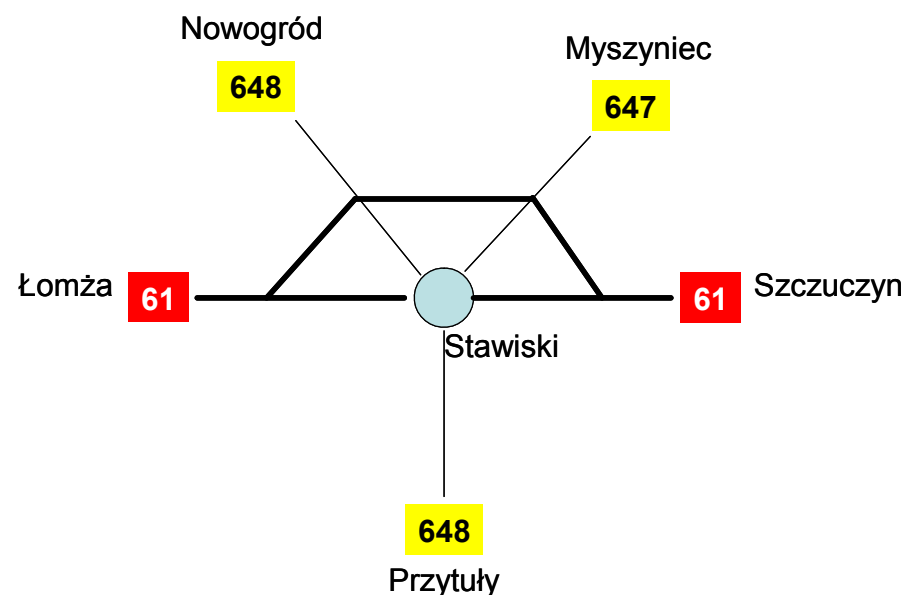


DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

INWESTOR:
GDDKiA ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
UL. ZWYCIĘSTWA
15-703 BIAŁYSTOK

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNE NA BUDOWĘ OBWODNICY
STAWISK W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 61 ŁOMŻA - AUGUSTÓW

STRONA 3



Drogi wojewódzkie mają znaczenie lokalne, nie wpływają zatem istotnie na natężenie ruchu na obwodnicy, a zatem można w przybliżeniu przyjąć, że natężenie ruchu jest jednakowe na całej długości obwodnicy.

Ruch na drogach wojewódzkich, prognoza na rok 2015. Pomiar z roku 2000 przy wskaźniku wzrostu 3.5% w latach 2000-2005, 3.9% w latach 2005-2010, 3.2% w latach 2010-2015.

Droga	SDR
648 kier. Nowogród	586
648 kier. Przytuły	1091
647	1434

Miejscowość liczy około 2500 mieszkańców. Do obliczenia ruchu na obwodnicy wykorzystana jest średnia wartość z obydwóch wlotów drogi nr 61 do miasta.

Ruch na drodze krajowej nr 61 i obwodnicy w ciągu drogi nr 61, prognoza na rok 2015

	SO	SD	SCBP	SCZP	A	SDR	Osie 100 kN	KR
Wlot 61 p	6695	1018	471	1113	97	9394	2925	KR6
Wlot 61 z	4714	1075	375	1272	97	7533	3122	KR6
Średnio	5705	1047	423	1193	97	8464	3024	KR6
%	93.25	95.25	99.0	99.0	99.0			
Obwodnica	5319	997	419	1181	96	8012	2989	KR6

Poziom swobody ruchu obliczono przyjmując, że:

- współczynnik przeliczeniowy na pojazdy umowne dla pojazdów ciężkich (samochody ciężarowe bez przyczep, z przyczepami i autobusy) wynosi 1.5,
- miarodajne godzinowe natężenie ruchu wynosi 6 % ruchu dobowego,
- godzinowy współczynnik nierównomierności wynosi 0.95,
- przepustowość dla jednojezdniowej dwupasowej drogi o parametrach i ruchu jak na obwodnicy wynosi około 2250 p.u./h (w całym przekroju drogi),
- prędkość w ruchu swobodnym (równa prędkości miarodajnej) wynosi 130 km/h.

Dynamika zmian wykorzystania przepustowości obwodnicy

Rok	SO	SD	SCBP	SCZP	A	SDR	Pu	Q _h	Q ₁₅	C (2 pasy)	Q ₁₅ /C	PSR (V _s =130km/h)
2005	3421	747	339	843	96	5446	6085	365	384	2200	0.175	A
2010	4351	872	380	1012	96	6711	7455	447	471	2200	0.214	A
2015	5319	997	419	1181	96	8012	8859	532	560	2200	0.254	A
2020	6548	1122	460	1349	96	9575	10528	632	665	2200	0.302	B

5. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA STUDIUM

Zgodnie z aktualnie obowiązującą klasyfikacją droga krajowa Nr 61 jest drogą główną ruchu przyspieszonego (GP). Zgodnie z zamówieniem Inwestora, tj. GDDKiA Oddział Białystok, w pracach projektowych przyjęto podniesienie funkcji drogi do klasy drogi ekspresowej (S). W wyniku tego, uwzględniając zalecenie Inwestora założono, że obwodnica będzie budowana na parametrach drogi ekspresowej o prędkości projektowej 100 km/h z docelowym przekrojem poprzecznym dwujezdniowym, z pasem dzielącym jezdnie (etapowo zakłada się przekrój jednojezdniowy). Korytarz projektowanej obwodnicy krzyżuje się z drogami wojewódzkimi należącymi do klasy dróg zbiorczych (Z), powiatowymi należącymi do klasy dróg zbiorczych (Z) oraz drogami gminnymi należącymi do klasy dróg lokalnych i dojazdowych (L i D), o nawierzchni utwardzonej i nieutwardzonej. W związku z powyższym budowa obwodnicy będzie wymagała wykonania przełożeń niektórych krzyżujących się z nią dróg oraz dla uzyskania powiązań z



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

INWESTOR:
GDDKiA ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
UL. ZWYCIĘSTWA
15-703 BIAŁYSTOK

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNE NA BUDOWĘ OBWODNICY
STAWISK W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 61 ŁOMŻA - AUGUSTÓW

STRONA 4

istniejącym układem lokalnym i zapewnieniem dojazdu do działek położonych po obu stronach projektowanej obwodnicy wybudowania dróg dojazdowych.

6. KONCEPCJA ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

6.1 Podstawowe parametry techniczne

Zgodnie z rozporządzeniem MTiGM „W sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” przyjęto następujące parametry:

6.1.1 Droga ekspresowa (obwodnica)

- klasa drogi	- S
- prędkość projektowa	- 100 km/h
- prędkość miarodajna	- 110 km/h
- szerokość pasa ruchu (docelowo)	- 3,5 m
- szerokość pasa ruchu (etapowo)	- 3,75 m
- szerokość jezdni (docelowo)	- 2 x 7,0 m
- szerokość jezdni (etapowo)	- 1 x 7,5 m
- szerokość pasa dzielącego (bez opasek)	- 4,0 m
- szerokość pasa awaryjnego	- 2,5 m
- szerokość opasek wewnętrznych	- 0,5 m
- szerokość pobocza gruntowego (szerokość pobocza z barierami)	- 0,75 (1,25) m
- min. promień łuku poziomego	- 1400 m
- szerokość pasa drogowego	- mi 60 m, max 100m
- obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś
- konstrukcja nawierzchni	- ruch kategorii KR6
- skrajnia pionowa	- 4,70 m
- obiekty inżynierskie w ciągu obwodnicy	- obciążenie klasy A + pojazd specjalny kl. 150 wg PN-85/S-10030
- rowy	- trójkątne oraz trapezowe

6.2 Łącznice

- prędkość projektowa	- 40 km/h
- szerokość jezdni wraz z opaskami	- 8.00 m
- szerokość pasa ruchu	- 3.50 m
- liczba pasów ruchu	- 2 (jezdni dwukierunkowa)
- szerokość poboczy gruntowych	- 1.00 m

6.2.1 Drogi wojewódzkie i powiatowe

- klasa drogi	- Z
- prędkość projektowa	- 50 km/h
- szerokość pasa ruchu	- 2,75 do 3.00 m
- szerokość jezdni	- 1 x 5,5 do 6.0 m
- szerokość chodnika przyległego do jezdni	- 2.0m
- szerokość pobocza gruntowego	- 1,0 m
- szerokość pasa drogowego	- min 20 m
- obciążenie nawierzchni	- 100 kN/oś
- skrajnia pionowa	- 4,60 m
- rowy	- trapezowe

6.2.2 Drogi gminne

- klasa drogi	- D
- prędkość projektowa	- 30-40 km/h
- szerokość pasa ruchu	- 3,5 m
- liczba pasów ruchu	- 1 (z mijanką szer. 2.00 m co 250 m)
- szerokość pobocza gruntowego	- 0,75 m
- szerokość pasa drogowego	- mi 15 m
- obciążenie nawierzchni	- 80 kN/oś
- skrajnia pionowa	- 4,50 m
- rowy	- trapezowe



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

INWESTOR:
GDDKiA ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
UL. ZWYCIĘSTWA
15-703 BIAŁYSTOK

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNE NA BUDOWĘ OBWODNICY
STAWISK W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 61 ŁOMŻA - AUGUSTÓW

STRONA 5

7. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Konstrukcja nawierzchni została określona w oparciu o załączniki Nr 4 i 5 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dn. 14 maja 1999 r. poz. 430). Zaproponowane konstrukcje przyjęto przy założeniu, że bezpośrednio podłoże pod konstrukcją należy do grupy nośności G1. W związku z brakiem badań technicznych podłoża gruntowego na trasach projektowanych wariantów przebiegu obwodnicy na obecnym etapie projektowania nie ma możliwości bezpośredniej oceny warunków geotechnicznych. Dlatego w opisywanych konstrukcjach nawierzchni pominięto ewentualne zabiegi zmierzające do wzmocnienia podłoża, jeżeli zalicza się ono do kategorii G2 ÷ G4. W wyniku przyjęcia ww. założeń zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

7.1 Droga ekspresowa (obwodnica)

- warstwa ścieralna z SMA - 5 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego - 8 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego - 18 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie -20 cm

7.2 Drogi wojewódzkie i powiatowe

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - 5 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego - 9 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie- 15 cm

7.3 Drogi gminne i dojazdowe

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego - 4 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - 20 cm

8. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

8.1 Wprowadzenie

Obecny etap prac projektowych zmierza do wyznaczenia możliwych tras przebiegu drogi ekspresowej z uwzględnieniem aspektów ekonomicznych jej budowy, istniejącego zainwestowania terenu, a przede wszystkim istniejącej zabudowy, terenów leśnych itp., a także wyboru spośród nich wariantu do dalszych opracowań projektowych.

W opracowaniu przedstawiono 9 wariantów. Dwa warianty trasy wariant nr 1 i nr 2 przewidziane są w zdezaktualizowanym „Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Stawiski.” Parametry techniczne w tych dwóch wariantów nie odpowiadają obecnym wymogom w zakresie projektowania dróg, w szczególności w zakresie wielkości łuków poziomych. W związku z powyższym zarówno wariant 1 jak i wariant 2 pominięto w dalszych pracach projektowych.

Dalsze 4 warianty (nr 3, nr 4, nr 5, nr 6) przebiegu drogi ekspresowej proponuje się do zaopiniowania przez zainteresowane instytucje i organy. Ich początki i końce ustalono na odcinkach prostych łączących obwodnicę z obecnym przebiegiem drogi krajowej Nr 61.

Warianty nr 7, nr 8 i nr 9, zostały opracowane na podstawie uwag i sugestii z pierwszego etapu uzgodnień. Zebrane opinie zostały przedstawione inwestorowi (GDDKiA Oddział Białystok), który zdecydował o tym, jakie zmiany mają być wprowadzone. Inwestor wskazał również instytucje, w których projekt miał zostać ponownie zaopiniowany (drugi etap uzgodnień).

8.2 Wariant 3

Wariant 3 zlokalizowany jest po zachodniej stronie miasta Stawiski, po tej samej stronie, co wariant 1 i 2 (Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Stawiski). Początek opracowania zlokalizowany jest w km 175+425, a koniec w km 180+956 (wg istniejącego pikietaża). Długość obwodnicy w tym wariantcie wynosi 5,770 km. Trasa w planie składa się z trzech łuków poziomych o promieniu 1400m.

Wariant ten charakteryzuje się całkowitym ograniczeniem dostępu do obwodnicy (dostęp w węzłach). Ruch lokalny odbywa się drogami wojewódzkimi, powiatowymi, gminnymi oraz nowo projektowanymi drogami zbiorczymi i dojazdowymi. Komunikacja między jedną a drugą stroną projektowanej obwodnicy odbywa się poprzez zaprojektowane przejazdy górą.



Początkowy odcinek obwodnicy (około 1,1 km) przebiega przez teren zalesiony, następnie przez teren ogródków działkowych (około 0,4 km) i przez tereny rolnicze (pozostała część obwodnicy).

Projektowana trasa przecina drogi o różnym znaczeniu funkcjonalnym. Na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 648 (km 2+520), projektuje się przejazd górą (nad obwodnicą). Kąt przecięcia trasy wynosi 120 stopni.

Wzdłuż trasy zaprojektowano drogi dojazdowe na następujących odcinkach:

- zachodnia strona obwodnicy
 - od km 0+660 do km 2+200
 - od km 2+880 do km 3+420
 - od km 3+590 do km 3+860
 - od km 4+740 do km 5+770
- wschodnia strona obwodnicy
 - od km 2+080 do km 3+650
 - od km 5+270 do km 5+770

W kilometrze 0+660 zaprojektowano węzeł typu WB z łącznicami „P4” o relacjach bezpośrednich ze Stawisk do Augustowa i z Augustowa do Stawisk oraz relacjach pośrednich z Łomży do Stawisk i ze Stawisk do Łomży.

Drugi węzeł, również typu WB zaprojektowano na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą wojewódzką nr 647.

Za taką lokalizacją węzła przemawiał większy niż na drodze wojewódzkiej nr 648 SDR (średni dobowy ruch). Na tym węźle występują relacje bezpośrednie ze Stawisk do Łomży i Augustowa, z Łomży do Kolna i z Augustowa do Kolna oraz relacje pośrednie z Kolna do Łomży i Augustowa, z Augustowa do Stawisk oraz z Łomży do Stawisk

8.3 *Wariant 4*

Wariant 4, jest pochodnym wariantu 3. Przebieg obwodnicy, jej długość oraz parametry techniczne są podobne. Różnice pomiędzy tymi wariantami polegają na:

Zaprojektowaniu w km 1+015 przejazdu górą (nad obwodnicą), kąt przecięcia trasy wynosi 70 stopni oraz zastosowaniu węzła zespolonego na skrzyżowaniach z drogami wojewódzkimi nr 647 i 648.

W węźle w km 2+520 (droga woj. nr 648) występują relacje bezpośrednie ze Stawisk do Łomży i z Augustowa do Nowogrodu oraz relacje pośrednie z Nowogrodu do Łomży i z Augustowa do Stawisk.

W węźle w km 3+995 (droga woj. nr 647) występują relacje bezpośrednie ze Stawisk do Augustowa i z Łomży do Kolna oraz relacje pośrednie z Kolna do Augustowa i z Łomży do Stawisk. Między węzłami występuje łącznik w postaci drogi zbiorczej. Jego zadaniem jest zabezpieczenie miasta przed ruchem jaki będzie występował pomiędzy węzłami.

Wzdłuż trasy zaprojektowano drogi zbiorcze i dojazdowe na następujących odcinkach:

- zachodnia strona obwodnicy
 - od km 0+780 do km 2+210
 - od km 3+590 do km 3+860
 - od km 3+995 do km 5+770
- wschodnia strona obwodnicy
 - od km 2+080 do km 2+460
 - od km 2+460 do km 3+995 (droga zbiorcza)
 - od km 5+270 do km 5+770

8.4 *Wariant 5*

Wariant 5 zlokalizowany jest po wschodniej stronie miasta Stawiski. Początek opracowania zlokalizowany jest w km 175+925, a koniec w km 181+235 (wg istniejącego pikietaża). Długość obwodnicy w tym wariantcie wynosi $\approx 5,402$ km. Trasa w planie składa się z trzech łuków poziomych o promieniu 1400m.

Wariant ten charakteryzuje się całkowitym ograniczeniem dostępu do obwodnicy (dostęp w węźle). Ruch lokalny odbywa się drogami wojewódzkimi, powiatowymi, gminnymi oraz nowo projektowanymi drogami zbiorczymi i dojazdowymi. Komunikacja między jedną a drugą stroną projektowanej obwodnicy odbywa się poprzez zaprojektowane przejazdy górą i dołem.

Projektowana obwodnica w większości przebiega przez tereny rolnicze. Na odcinku od km 0+700 do km 0+800 trasa znajduje się w sąsiedztwie istniejących zabudowań oraz stacji benzynowej nie powodując jednak konieczności ich wyburzenia.

Projektowana trasa przecina drogi o różnym znaczeniu funkcjonalnym. Na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1830B (km 0+780), projektuje się przejazd dołem (pod obwodnicą). Kolejny



przejazd pod obwodnicą znajduje się w pobliżu cmentarza w km 3+060, kąt przecięcia trasy wynosi 90 stopni.

Wzdłuż trasy zaprojektowano drogi dojazdowe na następujących odcinkach:

- zachodnia strona obwodnicy
- od km 0+680 do km 1+760
- od km 2+100 do km 2+250
- od km 4+930 do km 5+401.76
- wschodnia strona obwodnicy
- od km 0+000 do km 0+370
- od km 0+680 do km 0+740
- od km 3+470 do km 5+401.76

W kilometrze 1+760, skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 648 zaprojektowano węzeł typu WB z łącznicami „P4” o relacjach bezpośrednich z Augustowa do Stawisk, z Łomży do miejscowości Przytuły, ze Stawisk do Augustowa i z miejscowości Przytuły do Łomży oraz relacjach pośrednich ze Stawisk do Łomży z Augustowa do miejscowości Przytuły z Łomży do Stawisk i z miejscowości Przytuły do Augustowa.

8.5 Wariant 6

Wariant 6 zlokalizowany jest również tak jak wariant 5 po wschodniej stronie miasta Stawiski. Początek opracowania zlokalizowany jest w km 175+325, a koniec w km 181+600. Długość obwodnicy w tym wariantcie wynosi 6,876 km. Trasa w planie składa się z trzech łuków poziomych o promieniu 1400m.

Wariant ten charakteryzuje się całkowitym ograniczeniem dostępu do obwodnicy (dostęp w węzle). Ruch lokalny odbywa się drogami wojewódzkimi, powiatowymi, gminnymi oraz nowo projektowanymi drogami zbiorczymi i dojazdowymi. Komunikacja między jedną a drugą stroną projektowanej obwodnicy odbywa się poprzez zaprojektowane przejazdy górą.

Projektowana obwodnica przebiega przez tereny rolnicze nie kolidując przy tym z żadną zabudową.

Na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1830B (km 1+030), projektuje się przejazd górą (nad obwodnicą), kąt przecięcia trasy wynosi 70 stopni. Kolejny przejazd również nad obwodnicą

znajduje się na skrzyżowaniu trasy z drogą powiatową nr 1821B (km 4+270), kąt przecięcia trasy wynosi 70 stopni.

Wzdłuż trasy zaprojektowano drogi dojazdowe na następujących odcinkach:

- zachodnia strona obwodnicy
- od km 4+400 do km 6+030
- od km 6+470 do km 6+876.02
- wschodnia strona obwodnicy
- od km 1+030 do km 2+250
- od km 2+330 do km 3+560
- od km 4+440 do km 6+876.02

W kilometrze 2+330, skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 648 zaprojektowano węzeł typu WB z łącznicami „P4” o relacjach bezpośrednich z Augustowa do Stawisk, z Łomży do miejscowości Przytuły, ze Stawisk do Augustowa i z miejscowości Przytuły do Łomży oraz relacjach pośrednich ze Stawisk do Łomży, z Augustowa do miejscowości Przytuły, z Łomży do Stawisk i z miejscowości Przytuły do Augustowa.

8.6 Wariant 7

Wariant 7 jest pochodnym wariantu 3. Korytarz obwodnicy drogi nr 61 jest taki sam jak w wariantcie 3. Wprowadzono w nim korektę węzła zlokalizowanego na początku trasy tj. w rejonie istniejącej stacji benzynowej. Zastosowano trójwłotowy węzeł typu WB z łącznicami „P4”, o relacjach pół bezpośrednich z Łomży do Stawisk i ze Stawisk do Augustowa oraz pośrednich z Augustowa do Stawisk i ze Stawisk do Łomży.

Kolejny węzeł zlokalizowany jest tak jak w wariantcie 3, na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą wojewódzką nr 647. Jest to taki sam jak w wariantcie 3 czterowłotowy węzeł typu WB z łącznicami P4, o relacjach bezpośrednich ze Stawisk do Łomży i Augustowa, z Łomży do Kolna i z Augustowa do Kolna oraz relacjach pośrednich z Kolna do Łomży i Augustowa, z Augustowa do Stawisk oraz z Łomży do Stawisk.

Bez zmian pozostał przejazd nad obwodnicą w ciągu drogi wojewódzkiej nr 648.

Na końcu i na początku obwodnicy drogi nr 61, zastosowano tymczasowe podłączenia do istniejącego układu drogowego. Jest to spowodowane tym, że prawdopodobnie obwodnica miasta powstanie wcześniej niż dalsze odcinki drogi ekspresowej w kierunku Łomży i Augustowa.



Wzdłuż tras tak jak to było poprzednio, zaprojektowano sieć dróg zbiorczych i dojazdowych o znaczeniu lokalnym, służących obsłudze przyległego terenu.

8.7 *Wariant 8*

Wariant 8 bazuje na wariancie 6 z tym, że oprócz węzła na skrzyżowaniu obwodnicy i drogi wojewódzkiej nr 648 zaproponowano również węzeł w km 6+150. Jest to trójwlotowy węzeł typu WB, z łącznicami „P4”, o relacjach pół bezpośrednich z Augustowa do Stawisk i ze Stawisk do Łomży oraz pośrednich z Łomży do Stawisk i ze Stawisk do Augustowa.

Ponadto w ciągu dróg powiatowych nr 1830B i 1821B, czyli tak jak to było w wariancie 6, zaprojektowano przejazdy nad obwodnicą.

8.8 *Wariant 9*

Wariant 9 jest również pochodnym wariantu 6 z tym, że początek trasy jest taki jak w wariancie alternatywnym (plan sytuacyjny wariant 6-perwszy etap uzgodnień). Zmianie uległa lokalizacja pierwszego węzła. Zamiast na drodze wojewódzkiej nr 648, węzeł zaprojektowano na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą powiatową nr 1830B. Taka lokalizacja węzła ma zapewnić lepsze powiązanie z istniejącą drogą krajową nr 61 a tym samym z miastem Stawiski.

Dla powiązania drogi wojewódzkiej nr 648 z węzłem, po zachodniej stronie obwodnicy zaprojektowano drogę zbiorczą.

Drugi węzeł zaprojektowano na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą powiatową nr 1863B. Jest to węzeł czterowlotowy z łącznicami „P4”.

Ponadto na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą wojewódzką nr 648 oraz z drogą powiatową 1821B zaprojektowano przejazdy nad obwodnicą.

Po obu stronach obwodnicy zaprojektowano sieć dróg zbiorczych i dojazdowych zapewniających obsługę przyległego terenu.

Poważnym mankamentem wariantów 8 i 9, jest kolizja z naturalnym złożem kruszyw, jednak przy zadanych parametrach drogi ekspresowej nie jest możliwe jego ominięcie.

8.9 *Porównanie wariantów*

Poniżej w formie tabelarycznej zestawiono podsumowanie różnych czynników rozważanych na etapie projektowania. Przyjęto zasadę, że dany wariant otrzymał „+” gdy jest akceptowany lub

uzyskał pozytywną opinię; znak „-” oznacza że dany wariant nie jest akceptowany lub nie uzyskał pozytywnej opinii. W podsumowaniu każdego czynnika przyjęto zasadę że dany wariant otrzymał „+” jeżeli przeważał znak + po zsumowaniu.

8.9.1 CZYNNIKI TECHNICZNE (I etap uzgodnień)

OPIS CZYNNIKÓW	WARIANT 3	WARIANT 4	WARIANT 5	WARIANT 6
Obiekty mostowe Ilość szt	4	4	4	4
Drogi do wybudowania	Obwodnica 5,77 km Drogi inne 7,751 km	Obwodnica 5,77 km Drogi inne 8,500 km	Obwodnica 5,402 km Drogi inne 5,446 km	Obwodnica 6,876 km Drogi inne 9,105 km
Zajętość terenu [ha]	68,9	68,8	59,3	77,2
Infrastruktura techniczna	kolizja z: - linia WN – 4 SZT - Telefon – 4 SZT	kolizja z: - linia WN – 4 SZT - Telefon – 4 SZT	kolizja z: - linia WN – 4 SZT - Telefon – 7 SZT	kolizja z: - linia WN – 4 SZT - Telefon – 4 SZT
Funkcjonalność rozwiązania	-	+	-	+
PODSUMOWANIE	+	+	+	-

8.9.2 CZYNNIKI EKONOMICZNE (I etap uzgodnień)

OPIS CZYNNIKÓW	WARIANT 3	WARIANT 4	WARIANT 5	WARIANT 6
Cena wariantu PLN	46 643 319	47 136 846	38 262 737	51 412 325
Wskaźnik IRR [%]	6,5	6,4	7,2	3,3
PODSUMOWANIE	+	+	+	-

8.9.3 CZYNNIKI ŚRODOWISKOWE (I etap uzgodnień)

CZYNNIK ŚRODOWISKOWE	WARIANT 3	WARIANT 4	WARIANT 5	WARIANT 6
PODSUMOWANIE	-	-	-	+



8.9.4 UZGODNIENIA I OPINIE (I etap uzgodnień)

UZGODNIENIA	WARIANT 3	WARIANT 4	WARIANT 5	WARIANT 6
Opinia Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku, Wydziału Rozwoju Regionalnego.	+	+	+	-
Opinia Burmistrza miasta Stawiski	-	+	-	+
Opinia Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego w Białymstoku.	-	+	-	+
Opinia Podlaskiego Biura Planowania Przestrzennego w Białymstoku, Oddziału w Łomży.	-	-	-	-
Opinia Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Białymstoku, Delegatury w Łomży	+	+	-	+
Opinia Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Białymstoku.	-	-	+	+
Opinia Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku, Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody.	+	+	+	+
Opinia Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku	+	+	-	-
Opinia Starostwa Powiatowego w Kolnie	+	+	+	+
Opinia Zarządu Dróg Powiatowych w Kolnie	+	+	+	+
PODSUMOWANIE	-	+	-	+

8.9.5 PODSUMOWANIE (I etap uzgodnień)

CZYNNIKI	OCENA WARIANTU 3	OCENA WARIANTU 4	OCENA WARIANTU 5	OCENA WARIANTU 6
TECHNICZNE	+	+	+	-
EKONOMICZNE	+	+	+	-

OCHRONA ŚRODOWISKA	-	-	-	+
UZGODNIENIA I OPINIE	-	+	-	+
PODSUMOWANIE	-	+	-	-

W świetle powyższego najkorzystniejszym wariantem jest wariant 4

8.9.6 CZYNNIKI TECHNICZNE (II etap uzgodnień)

OPIS CZYNNIKÓW	WARIANT 7	WARIANT 8	WARIANT 9
Obiekty mostowe Ilość szt	3	5	5
Drogi do wybudowania	Obwodnica 5,8 km Drogi inne 9 km	Obwodnica 7,1 km Drogi inne 13 km	Obwodnica 7,2 km Drogi inne 17 km
Zajętość terenu [ha]	76	90	90
Infrastruktura techniczna	kolizja z: - linia WN – 4 SZT - Telefon – 4 SZT	kolizja z: - linia WN – 4 SZT - Telefon – 4 SZT	kolizja z: - linia WN – 4 SZT - Telefon – 4 SZT
Funkcjonalność rozwiązania	+	-	+
PODSUMOWANIE	+	-	-

8.9.7 CZYNNIKI EKONOMICZNE ((II etap uzgodnień)

OPIS CZYNNIKÓW	WARIANT 7	WARIANT 8	WARIANT 9
Cena wariantu PLN	47 347 247	53 286 315	54 163 907
Wskaźnik IRR [%]	6,5	3,3	3,3
PODSUMOWANIE	+	-	-



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

INWESTOR:
GDDKiA ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
UL. ZWYCIĘSTWA
15-703 BIAŁYSTOK

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNE NA BUDOWĘ OBWODNICZY STAWISK W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 61 ŁOMŻA - AUGUSTÓW

STRONA 10

8.9.8 CZYNNIKI ŚRODOWISKOWE (II etap uzgodnień)

CZYNNIK ŚRODOWISKOWE	WARIANT 7	WARIANT 8	WARIANT 9
PODSUMOWANIE	-	+	+

8.9.9 UZGODNIENIA I OPINIE (II etap uzgodnień)

UZGODNIENIA	WARIANT 7	WARIANT 8	WARIANT 9
Opinia Burmistrza miasta Stawiski	-	-	+
Opinia Podlaskiego Biura Planowania Przestrzennego w Białymstoku, Oddziału w Łomży.	-	-	+
PODSUMOWANIE	-	-	+

8.9.10 PODSUMOWANIE (II etap uzgodnień)

CZYNNIKI	OCENA WARIANTU 7	OCENA WARIANTU 8	OCENA WARIANTU 9
TECHNICZNE	+	-	-
EKONOMICZNE	+	-	-
OCHRONA ŚRODOWISKA	-	+	+
UZGODNIENIA I OPINIE	-	-	+
PODSUMOWANIE	+	-	-

W świetle powyższego najkorzystniejszym wariantem jest wariant 7

9. UWZGLĘDNIENIE INTERESU OSÓB TRZECICH

Projektowana droga ekspresowa będzie spełniać wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich.

9.1 Zapewnienie dostępu do drogi publicznej

W celu zapewnienia dojazdów do przeciętych drogą ekspresową terenów oraz do obsługi przyległego terenu zaprojektowano wzdłuż drogi głównej drogi klasy „D”, drogi klasy „L” oraz drogi klasy „Z”, których przebieg został ustalony po analizie ruchu lokalnego i istniejącej sieci drogowej, jak i po konsultacjach z władzami. Połączenia pomiędzy sąsiednimi regionami zostaną zapewnione przez projektowane skrzyżowania bezkolizyjne przejazdy oraz projektowane węzły. Każda działka rozcięta drogą ekspresową będzie miała zapewniony dojazd (jeżeli nie ma dojazdu z zewnątrz została zaprojektowana droga klasy „D” lub „L” w celu jej obsługi).

9.2 Zabezpieczenie przed niekorzystnym wpływem drogi ekspresowej na środowisko.

W celu złagodzenia niekorzystnego wpływu inwestycji na środowisko naturalne przewiduje się stosowne zabezpieczenia techniczne (ekrany akustyczne, pasy zieleni ochronnej, wygrodenia dla zwierząt, izolację systemów odwodnienia i systemy podczyszczania ścieków drogowych) opisane w opracowaniu ochrony środowiska.

10. ETAPOWANIE REALIZACJI INWESTYCJI

Nie przewiduje się etapowania inwestycji z uwagi na mały zakres przedsięwzięcia i brak możliwości podzielenia na zadania.

ETAP I do roku 2009

Budowa obwodnicy Stawisk (jedna jezdnia)



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

INWESTOR:
GDDKiA ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
UL. ZWYCIĘSTWA
15-703 BIAŁYSTOK

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNE NA BUDOWĘ OBWODNICY
STAWISK W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 61 ŁOMŻA - AUGUSTÓW

STRONA 11

ETAP II

Dobudowa drugiej jezdni na całym odcinku po weryfikacji prognozy i pomiarów ruchu po roku 2020.

Przebudowa drogi nr 61 powinna się odbywać w następującej kolejności:

1. Budowa dróg dojazdowych
2. Budowa obiektów
3. Budowa jednej jezdni docelowej drogi nr S61
4. Dobudowa drugiej jezdni .

11. WNIOSKI KOŃCOWE

Obecny etap prac projektowych ograniczono do ustalenia przebiegu obwodnicy Stawisk w planie z pominięciem bardziej szczegółowych rozwiązań wysokościowych przyjmując, że do dalszych działań zostaną wybrane dwa spośród wszystkich wariantów jako najbardziej możliwe do zrealizowania w aspekcie dostępności terenu i oddziaływania na otoczenie. W ocenie projektanta, takimi rozwiązaniami są warianty 7 i 9.

Podczas prac projektowych analizowano również próby odejścia obwodnicy za istniejącą stacją paliw, w okolicy 177 kilometra, jednakże przy założeniach technicznych jakie przekazał nam Inwestor takie rozwiązania stały się niemożliwe. Ponadto po stronie wschodniej przebieg ten był ograniczony dwoma cmentarzami, zlokalizowanymi po prawej stronie istniejącej drogi nr 61.

Ponadto stwierdzono, że:

1. Optymalnym rozwiązaniem pod względem funkcjonalno-ruchowym do roku 2028 jest budowa obwodnicy Stawisk w ciągu drogi krajowej nr 61 o parametrach drogi ekspresowej (S) o przekroju 1x2 pasy ruchu zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi*

publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999, nr 43. poz.430). Po roku 2025 należy przeprowadzić weryfikację istniejących i prognozowanych natężeń ruchu i stosownie do otrzymanych wyników podjąć decyzję co do dalszej rozbudowy analizowanej drogi.

2. W związku z planowanym na rok 2005 Generalnym Pomiarem Ruchu wskazana jest weryfikacja wykonanych w ramach niniejszego opracowania prognoz ruchu.
3. Należy zaniechać modernizacji odcinka istniejącej drogi nr 61 po istniejącym śladzie przejścia przez miejscowość
4. Należy dążyć do budowy nowej drogi jednojezdniowej S61
5. Należy ograniczyć dostęp do drogi nr S61 przez redukcję skrzyżowań i budowę dróg dojazdowych oraz lokalnych
6. Należy zachować rezerwę w miejscowych planach dla docelowego rozwiązania S61 tak by nie dopuścić do „obrośnięcia i zabudowania drogi jednojezdniowej”

12. USTOSUNKOWANIE SIĘ DO UWAG OPINI I UZGODNIEŃ

12.1 Spis uzgodnień opinii (I etap uzgodnień).

1. Opinia Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku, Wydziału Rozwoju Regionalnego.
2. Opinia Burmistrza miasta Stawiski.
3. Opinia Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego w Białymstoku.
4. Opinia Podlaskiego Biura Planowania Przestrzennego w Białymstoku, Oddziału w Łomży.
5. Opinia Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Białymstoku, Delegatury w Łomży.
6. Opinia Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Białymstoku.
7. Opinia Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku, Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody.
8. Opinia Starostwa Powiatowego w Kolnie.
9. Opinia Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku.
10. Opinia Zarządu Dróg Powiatowych w Kolnie.



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

INWESTOR:
GDDKiA ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
UL. ZWYCIĘSTWA
15-703 BIAŁYSTOK

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNE NA BUDOWĘ OBWODNICY
STAWISK W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 61 ŁOMŻA - AUGUSTÓW

STRONA 12

12.2 Spis uzgodnień opinii (II etap uzgodnień).

1. Opinia Burmistrza miasta Stawiski.
2. Opinia Podlaskiego Biura Planowania Przestrzennego w Białymstoku, Oddziału w Łomży.
3. Opinia Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego w Białymstoku.

12.3 Ustosunkowanie do opinii i uzgodnień (I etap uzgodnień).

Ad1. Projektowanie obwodnicy od razu jako dwujezdniowej nie jest uzasadnione ekonomicznie. W opracowaniu zaprojektowano korytarz, który umożliwi w przyszłości dobudowanie drugiej jezdni.

Ad2. Propozycje zawarte w opinii są spełnione w przypadku zastosowania węzła na początku projektowanej obwodnicy, co przedstawia wariant 3.

Ad3,4 Tereny wokół miasta Stawiski są bogate przyrodniczo zarówno po wschodniej jak i zachodniej stronie. Jednakże wg opinii Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody, na terenie objętym inwestycją nie występują formy ochrony przyrody w rozumieniu ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późn. zm).

Podobnie jeśli chodzi o zmeliorowane tereny leżące w dolinie rzeki Dzierzbi, występują one po obydwu stronach miasta Stawiski i nie jest możliwe ich ominięcie.

Na planie sytuacyjnym dla wariantu 6, został pokazany alternatywny przebieg trasy omijający złoża kruszyw. Ponadto, zdaniem projektanta przebieg wariantu 6 nad pokładami kruszyw nie stanowi problemu, ponieważ mogą one zostać wykorzystane m.in. do budowy przedmiotowej obwodnicy.

Ominięcie terenów rekreacyjnych w przypadku wariantu 3 i 4, przy przyjętych parametrach obwodnicy jest możliwe kosztem jej znacznego wydłużenia i większej zajętości terenów leśnych.

12.4 Ustosunkowanie do opinii i uzgodnień (II etap uzgodnień).

Ad1. Zdaniem projektanta, obwodnica w wariantcie 9 nie koliduje bezpośrednio z zabudową kolonijną we wsi Michny. Co prawda zaznaczona na różowo granica pasa drogowego ingeruje w niewielkim stopniu w w/w zabudowę (km 6+000 i km 6+220), jednak nie jest to

ingerencja na tyle duża aby wymagała wyburzenia jakichkolwiek obiektów. Szerokość pasa drogowego w tym miejscu wynosi 100 metrów, natomiast minimalna szerokość przy której zmieści się przekrój docelowy wynosi 60 metrów i przy takim przekroju nie ma już żadnej ingerencji. Ponadto omawiane zabudowania są w złym stanie technicznym a budynki w km 6+000 nie są zamieszkałe.

Jeśli chodzi o wariant zachodni (wariant 7), to układ działek nie pozwala na przeprowadzenie obwodnicy w taki sposób, aby ich podział był bardziej korzystny.

Co do ukształtowania terenu, to zdaniem projektanta nie jest ono problematyczne. Na niwelecie drogi uzyskuje się dobre warunki widoczności a bilans robót ziemnych jest zadowalający. Natomiast wyniesienie terenu (od km 0+500 do km 1+150) jest dobrym miejscem na lokalizację węzła z obiektem mostowym nad projektowaną obwodnicą.



Białystok 2005.12.14

RR.V.WJ.0717- 11/05

DRO-KONSULT
S P . Z O . O .

ul. Pomorska 17A
03-103 Warszawa

W odpowiedzi na pismo z dnia 08.11.2005 r. (data wpływu do Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego 14.11.2005) znak: DK/AM/2411/2005 w sprawie zaopiniowania Studium Techniczno-Ekonomicznego na budowę obwodnicy Stawisk, w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża-Augustów, wyjaśniam:

Na podstawie ustawy z dnia 10.04.2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz. U. nr 80, poz. 721 z późniejszymi zmianami) Wojewoda Podlaski będzie zatwierdzał zamierzenie inwestycyjne na etapie uzyskiwania przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi krajowej. W związku z powyższym szczegółowa ocena zamierzenia inwestycyjnego będzie mogła być dokonana po przedłożeniu przez Inwestora kompletnego wniosku.

Nawiązując do prośby o wyrażenie opinii w sprawie wyboru przebiegu obwodnicy Stawisk pragnę zauważyć, iż inwestycje z większym wskaźnikiem opłacalności mają większą szansę na realizację, w związku z tym wskazane jest wybranie wariantu odznaczającego się większą opłacalnością.

Należy także zwrócić uwagę by planowane warianty w jak najmniejszy sposób ingerowały w środowisko naturalne oraz by wywoływały jak najmniej konfliktów społecznych.

Przy wyborze wariantu wskazane jest również uwzględnienie potrzeb transportowych podlaskich aglomeracji miejskich, nie tylko bezpośrednio graniczących z planowaną obwodnicą. Należy również zwrócić uwagę, iż z uwagi na rozwój gospodarczy i poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu wskazane jest rozważenie wykonania sieci drogowej o znaczeniu krajowym od razu jako dróg dwujezdniowych.

Wzrost
Ewa
Dyrektor

Stawiski, dn. 24.11.2005r.

DRG 5541-28/05

DRO-KONSULT Sp. z.o.o
03-103 Warszawa
ul. Pomorska 17 A

dot. Studium Techniczno-Ekonomicznego na budowę obwodnicy Stawisk, w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża- Augustów.

Burmistrz Stawisk pozytywnie opiniuje przebieg trasy obwodnicy Stawisk przedstawiony na rysunku graficznym według wariantu nr 4 po lewej stronie miasta Stawiski, bądź według wariantu nr 6 po prawej stronie miasta Stawiski z uwzględnieniem zarówno przy wyborze wariantu nr 4 jak i nr 6 naszych propozycji:

- Zapewnić bezpośredni zjazd z obwodnicy do istniejącej stacji paliw usytuowanej na rozwidleniu drogi krajowej nr 61 i drogi powiatowej nr 1830B m. Smolniki.
- Zapewnić bezpośredni zjazd z obwodnicy do osiedla Smolniki z uwagi na mieszczący się w Smolnikach:

- Duży zakład produkcyjny „KOJA”
- Stacja obsługi pojazdów
- Szkoła Ponadpodstawowa
- Duże osiedle mieszkaniowe

BURMISTRZ
Marek Waszylewicz



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

INWESTOR:
GDDKiA ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
UL. ZWYCIĘSTWA
15-703 BIAŁYSTOK

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNE NA BUDOWĘ OBWODNICY
STAWISK W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 61 ŁOMŻA - AUGUSTÓW

STRONA 14

Białystok, dn. 7 grudnia 2005r.

DIS.I.5420-39/05

Pan
Arkadiusz Merchel
Kierownik Pracowni Projektowej
DRO-KONSULT Sp. z o.o.
ul. Pomorska 17A
03-103 Warszawa

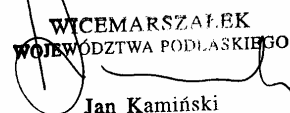
W odpowiedzi na pismo z dnia: 8 listopada 2005r., znak: DK/AM/2811/2005 w sprawie zaopiniowania i uzgodnienia przedstawionych rozwiązań na budowę obwodnicy Stawisk, w ciągu drogi krajowej Nr 61 Łomża – Augustów uprzejmie informuję, iż po zapoznaniu się i analizie przedłożonych koncepcji wariantowego rozwiązania obwodnicy, zaproponowane rozwiązania w wariantach 4 i 6 uważam za najbardziej optymalne. Pokrywają się one w zasadzie z wariantami wybranymi przez projektanta (wariant 4 różni się od wariantu 3 jedynie rozwiązaniem na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą wojewódzką Nr 648: węzeł w wariantach 4; przejazd w wariantach 3).

Ponadto informuję, iż oba warianty w znacznym stopniu ingerują w środowisko (wariant 4 przebiega przez tereny leśne, zmeliorowane obszary rzeki Dzierzbi, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe oraz w bezpośrednim sąsiedztwie ogródków działkowych; wariant 6 przebiega nad pokładami złoża kruszywa w sąsiedztwie istniejącej kopalni oraz przez zmeliorowane obszary doliny rzeki Dzierzbi) oraz opracowane są na nieaktualnych podkładach mapowych.

W związku z powyższym do dalszych opracowań wskazane jest dodatkowe przeanalizowanie zachodniej i wschodniej obwodnicy Stawisk na aktualnych podkładach mapowych.

Do wiadomości:

GDDKiA Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok

WICEMARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO

Jan Kamiński



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 02-12-2005 r.

PBPP-AL/R/3/05

DRO-KONSULT Sp. z o.o.
ul. Pomorska 17A
03-103 Warszawa

dotyczy: Studium Techniczno - Ekonomicznego na budowę obwodnicy Stawisk, w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża - Augustów

Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego w Białymstoku Oddział w Łomży po zapoznaniu się i wnikliwej analizie przedłożonego do opinii *Studium Techniczno - Ekonomicznego na budowę obwodnicy Stawisk, w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża - Augustów* zawierającego koncepcję wariantowego rozwiązania obwodnicy, zgłasza następujące uwagi do rozwiązań przedstawionych w wariantach 3 i 6, opisanych przez projektanta za najbardziej optymalne.

Uwagi do wariantu 3:

1) dotyczące ochrony środowiska:

wariant ten ingeruje w duży stopień w środowisko, ponieważ:

- przebiega przez tereny leśne,
- przecina tereny rekreacyjno-wypoczynkowe (zalew, teren leśniczówki),
- przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie ogrodów działkowych,
- przebiega na znacznej długości przez zmeliorowane obszary doliny rzeki Dzierzbi (ciąg powiązań przyrodniczych),

2) dotyczące rozwiązań funkcjonalnych:

- przebiega przez środek terenów rekreacyjno-wypoczynkowych obniżając ich walory,
- przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie wysypiska,

3) dotyczące powiązań funkcjonalnych:

- wariant zawiera korzystne powiązanie z miastem Łomża, Grajewo i Kolno,
- powiązanie zapewniające połączenie drogi wojewódzkiej 648 (kierunek Nowogród) z miastem.

Uwagi do wariantu 6:

dotyczące ochrony środowiska:

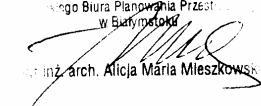
wariant ten ingeruje również w środowisko, ponieważ:

- przebiega przez wzniesienie na obszarze istniejących pokładów złoża kruszywa oraz w sąsiedztwie czynnej kopalni,
- przebiega przez zmeliorowane obszary doliny rzeki Dzierzbi (ciąg powiązań przyrodniczych),

Biorąc powyższe pod uwagę, proponujemy powtórne przeanalizowanie dwóch tras - zachodniej i wschodniej na bardziej aktualnych podkładach mapowych z uwzględnieniem powyższych uwag.

z poważaniem

do wiadomości:
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Białymstoku

z-ca DYREKTOR
Podlaskiego Biura Planowania Przestrzennego
w Białymstoku

inż. arch. Alicja Maria Mieszkońska



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

INWESTOR:
GDDKiA ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
UL. ZWYCIĘSTWA
15-703 BIAŁYSTOK

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNE NA BUDOWĘ OBWODNICY
STAWISK W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 61 ŁOMŻA - AUGUSTÓW

STRONA 15

PODLASKI WOJEWÓDZKI
KONSERWATOR ZABYTEKÓW
w Białymstoku
ul. Dąbrowski Fabryczna 23
tel. 74 12 332 73 27 562

Białystok, dn. 2005-11-18

ZA-4212-112/JM/2005

**WOJEWÓDZKI URZĄD
OCHRONY ZABYTEKÓW
w BIAŁYMSTOKU**

**DELEGATURA W ŁOMŻY
ul. Nowa 2, 18-400 Łomża**

Przesyłam do załatwienia, zgodnie z rozdz. II § 7 ust. 2 i 4 pkt. 4 Regulaminu Organizacyjnego Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Białymstoku, stanowiącego zał. 1 Zarządzenia Nr 99/04 Wojewody Podlaskiego z 16 sierpnia 2004 w sprawie nadania regulaminu WUOZ w Białymstoku, wniosek złożony przez firmę DRO-KONSULT Sp. Z o.o., ul. Pomorska 17A, 03-103 Warszawa o wydanie opinii dot. „Studium Techniczno-Ekonomicznego na budowę obwodnicy Stawisk, w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża – Augustów”.

zał.: oryginał przedmiotowego wniosku wraz z projektem

Do wiadomości:

1. DRO-KONSULT Sp. Z o.o., ul. Pomorska 17A, 03-103 Warszawa

PWKZ a/a

[Podpis]
Podlaski Wojewódzki
Konservator Zabytków
Dariusz Stankiewicz

WOJEWÓDZKI URZĄD
OCHRONY ZABYTEKÓW
w Białymstoku
DELEGATURA W ŁOMŻY
ul. Nowa 2
tel./fax (086) 216-34-08

Łomża, dn. 7 grudnia 2005 r.

ZAL. 42/MK/WG /05

DRO-KONSULT Sp. z o. o.
Ul. Pomorska 17 A
Warszawa

Odpowiadając na wniosek z dnia 18.11.2005 roku w sprawie zaopiniowania w zakresie ochrony zabytków i opieki nad zabytkami załączonego „**Studium techniczno – ekonomiczne na budowę obwodnicy Stawisk w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża – Augustów**” informujemy, co następuje:

Stawiski są miastem historycznym. Pierwotnie wieś, założona przez Kurzątków herbu Adwaniec, którzy w latach 1407-1411 otrzymali puszczańskie włości nad Dzierzbą. Należała do różnych właścicieli. Między innymi do: Radzanowkich, Niszczyczych, Grabowieckich, Węgierskich, Zamoyskich h. Grzymała, Skrodzkich. Staraniem Fortunata Zamoyskiego ok. 1688 roku otrzymała prawa miejskie.

Kwerenda w dokumentacji z dotychczasowych badań AZP wykazała, że na obszarze, gdzie planowana jest inwestycja nie występują stanowiska archeologiczne.

Krótki rys historyczny przedstawiony powyżej wskazuje jednak, że na terenach objętych przedłożonymi opracowaniami występują prawdopodobnie zabytki archeologiczne.

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

Ewentualne prace archeologiczne powinny być wykonywane przez archeologa zaopiniowanego przez WUOZ Delegatura w Łomży. Na ich prowadzenie wymagane jest uzyskanie pozwolenia tutejszego urzędu.

Odbywa się to na mocy porozumienia pomiędzy GDDKiA i Ośrodkiem Ochrony Dziedzictwa Archeologicznego w Warszawie.

Ponadto informujemy, że, z uwagi na zabytkowy charakter układu urbanistycznego Stawisk, obwodnica winna być poprowadzona możliwie jak najdalej od miasta. Stąd najważniejszymi rozwiązaniami są warianty 3 i 6.

Z up. PODLASKIEGO WOJEWÓDZKIEGO
KONSERWATORA ZABYTEKÓW
[Podpis]
Wiesława Szmańska
KIEROWNIK DELEGATURY W ŁOMŻY

Do wiadomości:

1. Podlaski Wojewódzki Konservator Zabytków w Białymstoku
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddz. w Białymstoku, ul. Zwycięstwa 2



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

INWESTOR:
GDDKiA ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
UL. ZWYCIĘSTWA
15-703 BIAŁYSTOK

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNE NA BUDOWĘ OBWODNICY
STAWISK W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 61 ŁOMŻA - AUGUSTÓW

STRONA 16

PODLASKI WOJEWÓDZKI
w Białymstoku
15-213 Białystok, ul. Mickiewicza 3

ŚR.II.BB.6638/173/05

Białystok, dnia 15 listopada 2005 r.

Pan Arkadiusz Marchel
DRO – KONSULT Sp. z o. o
Ul. Pomorska 17a
03-103 Warszawa

Odpowiadając na pismo z dnia 8 listopada 2005 r. znak: DK/AM/2111/2005 w sprawie udzielenia informacji na temat obszarów i miejsc chronionych w strefie oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia – budowy obwodnicy Stawisk, w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża – Augustów, uprzejmie informuję, iż na terenie objętym inwestycją nie występują formy ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późn. zm).

Jednocześnie informuję, iż w odległości ok. 100 m od projektowanej obwodnicy (wariant 3 i 4) w obrębie leśnym Mały Płock znajduje się pomnik przyrody (głaz narzutowy) uznany Zarządzeniem Wojewody Łomżyńskiego Nr 54/82 z dnia 26 października 1982 r.

W związku z powyższym proszę o przestrzeganie obowiązujących zakazów i ograniczeń dotyczących powyższej formy ochrony przyrody.

W załączeniu przesyłam fragment mapy wraz z zaznaczonym położeniem pomnika przyrody.

Załącznik 1

Z up. WOJEWODY PODLASKIEGO

Anna Utko
p.o. Wojewódzkiego Konserwatora
Przyrody



**REGIONALNA DYREKCJA
LASÓW PAŃSTWOWYCH
w Białymstoku**

15-424 Białystok, ul. Lipowa 51 tel. 652-04-71, fax. 652-23-73,
e-mail: rdlp.biuro@bialystok.lasy.gov.pl

ZZ-2120-92/05

Białystok, 2005-11-15

DRO-KONSULT sp. z o.o.
ul. Pomorska 17 a
03-103 WARSZAWA

W związku z przysłaniem do uzgodnienia wariantowego projektu obwodnicy Stawisk Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Białymstoku informuje, że wstępnie akceptuje wariant V przebiegu obwodnicy, jako wymagający zajęcia najmniejszej powierzchni leśnej. Mniej korzystnym lecz możliwym do zaakceptowania jest wariant VI przebiegu obwodnicy.

RDLP przypomina, że w dalszych etapach planowania modernizacji drogi krajowej nr 61 konieczne jest zachowanie wymogów wynikających z ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

DYREKTOR

Załącznik
Zwrot dokumentacji



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

INWESTOR:
GDDKiA ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
UL. ZWYCIĘSTWA
15-703 BIAŁYSTOK

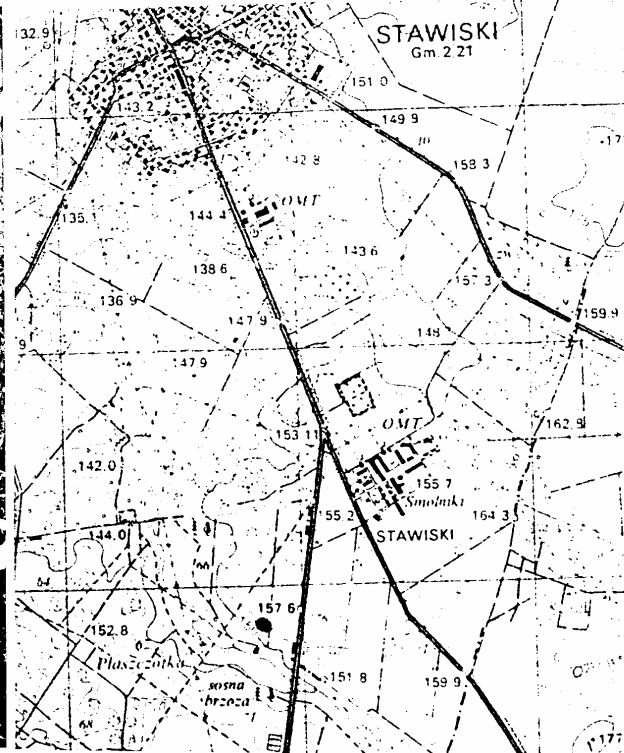
STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNE NA BUDOWĘ OBWODNICY
STAWISK W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 61 ŁOMŻA - AUGUSTÓW

STRONA 17

FOTOGRAFIA



SZKIC SYTUACYJNY W SKALI 1 : 25 000



STAROSTWO POWIATOWE
w KOLNIE
18-500 KOLNO, ul. 11 Listopada 1
tel. (086) 278 48 96,
tel./fax (086) 278 57 13

KD. 5443-1/05

Kolno, dnia 25 listopada 2005 r.

DRO-KONSUL Sp. z o.o.
03-103 Warszawa, ul pomorska 17A

Odpowiadając na pismo nr DK/AM/2611/2005 z dnia 08.11.2005 r. uzgadniam pozytywnie przedstawione w załącznikach do ww pisma rozwiązania budowy obwodnicy Stawisk w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża - Augustów na obecnym etapie prac projektowych.

STAROSTA
mgr Stanisław Wiszowaty



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

INWESTOR:
GDDKiA ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
UL. ZWYCIĘSTWA
15-703 BIAŁYSTOK

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNE NA BUDOWĘ OBWODNICY
STAWISK W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 61 ŁOMŻA - AUGUSTÓW

STRONA 18

050667863
P O D L A S K I
ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH
w Białymstoku
15-620 Białystok, ul. Eliewatorska 6
tel. (085) 684 30 30, fax wewn. 44, 53

WP. 7334-5/05

Białystok, 2005-11-21

DRO-KONSULT Sp. z o. o.
ul. Pomorska 17 A
03-103 Warszawa

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku w odpowiedzi na Państwa pismo znak DK/AM/3011/2005 z dnia 08.11.2005 r. w sprawie zaopiniowania *Studium Techniczno – Ekonomicznego na budowę obwodnicy Stawisk w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża – Augustów* uprzejmie informuje, iż po zapoznaniu się z nadesłaną dokumentacją, dokonano analizy przedstawionych rozwiązań, biorąc pod uwagę dogodność połączeń w projektowanym układzie komunikacyjnym, głównie w aspekcie dostępności dróg wojewódzkich do korytarza międzyregionalnego oraz możliwych relacji ruchowych w węzłach i poza nimi.

Za najbardziej efektywny pod względem funkcjonalnym uznano priorytetowo wariant 3 i wariant 4.

Z-ca DYREKTORA
d/s Technicznych
Piotr Dzierżanowski
mgr inż. Piotr Dzierżanowski

POWIATOWY ZARZĄD DRÓG
w KOLNIE
18-500 Kolno, ul. Woj. Polskiego 48
tel./fax (086) 474 21 26
- 1 -

Kolno, 2005-11-16

PZD. 5549-2/159/05

DRO-KONSULT Sp. z o.o.
03-103 Warszawa
ul. Pomorska 17 A

dotyczy : Studium Techniczno-Ekonomicznego na budowę obwodnicy Stawisk, w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża – Augustów.

Powiatowy Zarząd Dróg w Kolnie nie wnosi uwag i opiniuje pozytywnie rozwiązania sytuacyjne i projektowe zawarte w powyższym studium.

Z poważaniem

KIEROWNIK
PZD KOLNO
inż. Tadeusz Klama



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

INWESTOR:
GDDKiA ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
UL. ZWYCIĘSTWA
15-703 BIAŁYSTOK

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNE NA BUDOWĘ OBWODNICY
STAWISK W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 61 ŁOMŻA - AUGUSTÓW

STRONA 19



**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 19.04.2006 r.

PBPP-AL/R/4/06

DRO-KONSULT Sp. z o.o.
ul. Pomorska 17A
03-103 Warszawa

dotyczy: *Studium Techniczno - Ekonomicznego na budowę obwodnicy Stawisk, w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża - Augustów*

Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego w Białymstoku Oddział w Łomży po zapoznaniu się z przedłożonym do opinii *Studium Techniczno - Ekonomicznego na budowę obwodnicy Stawisk, w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża - Augustów* zawierającego koncepcję wariantowego rozwiązania obwodnicy uprzejmie informuje, że uwagi zawarte z dnia 02.12.2005 roku pozostają w dalszym ciągu aktualne.

Do przesłanych przy piśmie z dnia 05.04.2006 roku rozwiązań wariantowych obwodnicy Nr 7 przebiegającej po stronie zachodniej i Nr 8 i 9 przebiegających po stronie wschodniej, zgłaszamy następujące uwagi:

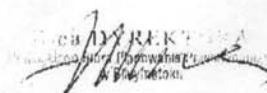
Do wariantu 7 (jako pochodna wariantu 3):

- mniej korzystny pod względem uwarunkowań przyrodniczych z dużą ingerencją w środowisko i istniejące zagospodarowanie (aktualne uwagi z pisma z dnia 02.12.2006 r.),

Do wariantu 8 i 9 (jako pochodne wariantu 6):

- warianty różnią się wyłącznie lokalizacją węzłów - za korzystniejszy w tym względzie uznajemy wariant nr 9,
- z uwagi na brak przeanalizowania wariantu pod kątem przejścia przez wzniesienie (istniejące pokłady kruszywa) nie zgłaszamy uwag do niwelety i zakresu,
- ze względu na dość odległy termin realizacji obwodnicy, część złożeń, przez które przebiega projektowana obwodnica, ulegnie już wyeksploatowaniu,
- bardziej korzystny pod względem usytuowania na terenach o niższych wartościach przyrodniczych.

Z poważaniem


Marek Waszkiewicz
ul. arch. Alicja Maria Mieszko

do wiadomości:

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Białymstoku

URZĄD MIEJSKI
18-520 STAWISKI
ul. Plac Wolności 13/15
tel. 278-55-11, fax 278-55-33
woj. podlaskie

Stawiski, dn. 05.04.2006r.

DRG 5541-3/06

DRO-KONSULT Sp. z o.o.
03-103 WARSZAWA
ul. Pomorska 17A

Dotyczy: *Studium Techniczno - Ekonomicznego na budowę obwodnicy Stawisk w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża - Augustów.*

Burmistrz Stawisk pozytywnie opiniuje przebieg trasy obwodnicy Stawisk przedstawiony na rysunku graficznym według wariantu nr 9 po prawej stronie miasta Stawiski z uwzględnieniem naszych uwag i propozycji.

1. Trasa obwodnicy w km 180 + 500 ÷ 180 + 700 przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań kolonijnych wsi Michny.

Aby trasa obwodnicy mogła przebiegać na tym odcinku wg przedstawionej wersji, budynki musiałyby ulec likwidacji i należałoby to wziąć pod szczególną uwagę.

2. Trasa obwodnicy przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie czynnej kopalni kruszywa w Cedrach. Rozwiązania powinny iść w takim kierunku, aby właściciel kopalni mógł prowadzić eksploatację kruszywa po wybudowaniu obwodnicy.

Wariant nr 7 po lewej stronie miasta Stawiski. Według nas trasa obwodnicy przebiega:

- za blisko leśniczówki
- za blisko zalewu miejskiego
- za blisko ogródków działkowych
- powstaje duży podział działek rolniczych, które i tak są niewielkiej powierzchni.
- trasa przebiega przez zadolenie terenu, różnica wysokości terenu wynosi nawet 20

metrów i więcej (węzeł na początku trasy ze skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 648 i węzeł z drogą wojewódzką nr 647)

Wariant nr 8 po prawej stronie miasta.

Trasa przebiegu obwodnicy podobnie jak w wariantcie nr 9 koliduje z kolonijną zabudową wsi Michny, oraz z eksploatacją kopalni kruszywa w Cedrach.


BURMISTRZ
Marek Waszkiewicz



DRO - KONSULT
Spółka z o.o.

INWESTOR:
GDDKiA ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
UL. ZWYCIĘSTWA
15-703 BIAŁYSTOK

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNE NA BUDOWĘ OBWODNICY
STAWISK W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 61 ŁOMŻA - AUGUSTÓW

STRONA 20

Białystok, dn. 24 kwietnia 2006r.

DIS.I.5420-39/05

Pan
Arkadiusz Merchel
DRO-KONSULT Sp. z o.o.
ul. Pomorska 17A
03-103 Warszawa

W odpowiedzi na kolejne pismo z dnia: 31 marca 2006r., znak: DK/AM/1103/2006 w sprawie zaopiniowania i uzgodnienia przedstawionych rozwiązań na budowę obwodnicy Stawisk, w ciągu drogi krajowej Nr 61 Łomża – Augustów uprzejmie informuję, że po zapoznaniu się i analizie przedłożonych koncepcji wariantowego rozwiązania obwodnicy, podtrzymuję stanowisko zawarte w piśmie z dnia 7 grudnia 2005 roku, znak: j.w.

W wariantcie 7 przebiegu obwodnicy po stronie zachodniej (pochodna poprzedniego wariantu Nr 4) proponuję rozwiązanie skrzyżowania z drogą wojewódzką Nr 648 z wariantu 4 (węzeł, a nie przejazd). Przebieg obwodnicy wschodniej w wariantcie Nr 8 i 9 jest pochodna poprzedniego wariantu Nr 6, natomiast rozwiązanie skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 648 z obwodnicą uważam za najbardziej optymalne w wariantcie Nr 8 (węzeł).

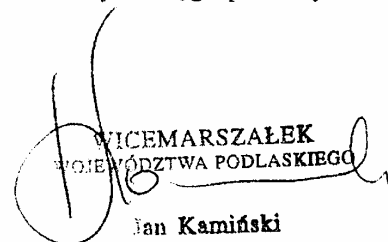
Oba warianty w znacznym stopniu ingerują w środowisko (wariant Nr 7 przebiega przez tereny leśne, zmeliorowane obszary rzeki Dzierzbi, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe oraz w bezpośrednim sąsiedztwie ogródków działkowych; wariant Nr 8 przebiega nad pokładami złoża kruszywa w sąsiedztwie istniejącej kopalni oraz przez zmeliorowane obszary doliny rzeki Dzierzbi).

W związku z projektem przeprowadzenia projektowanej obwodnicy w wariantcie Nr 8 i 9 przez złoża kruszywa naturalnego w miejscowości Stawiski pragnę poinformować, iż decyzją Wojewody Podlaskiego z dnia 23 września 2003 r., znak SR.IV-7412/II/104/03, udzielono koncesji na wydobywanie w obrębie obszaru górniczego metodą odkrywkową kruszywa naturalnego ze złoża „Stawiski II”, Panu Edwardowi Rydzewskiemu, prowadzącemu działalność gospodarczą pod nazwą Kopalnia Prywatna Żwiru – Edward Rydzewski w Cedrach 37, gm. Stawiski. Powyższa decyzja nadaje przedsiębiorcy wyłączne prawo do wydobywania kopaliny ze złoża udokumentowanego na działkach nr 985/11, 985/21, 985/23, 985/25, 985/27, 985/29 i 985/31 i jest ważna do dnia 30 września 2023 r. Jednocześnie nadmieniam, iż zgodnie z art. 28 ust. 1 ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2005 r. Nr 228, poz. 1947) koncesja wygasa z upływem czasu, na jaki została wydana, jeżeli stała się bezprzedmiotowa, w razie likwidacji przedsiębiorcy bądź w razie zrzeczenia się koncesji.

Nadmieniam, iż złoża kopalin stanowią cenne i nieodnawialne źródło surowców naturalnych. Zgodnie z art. 48 ustawy Prawo geologiczne i górnicze udokumentowane złoża surowców naturalnych uwzględnia się w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, celem ich ochrony przed nieracjonalną gospodarką.

Do wiadomości:

GDDKiA Oddział w Białymstoku
ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok


WICEMARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
Jan Kamiński



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

INWESTOR:
GDDKiA ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU
UL. ZWYCIĘSTWA
15-703 BIAŁYSTOK

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNE NA BUDOWĘ OBWODNICY
STAWISK W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 61 ŁOMŻA - AUGUSTÓW

STRONA 21