

**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
6.1.2 Łącznice	5
6.1.3 Drogi powiatowe	5
6.1.4 Drogi gminne	5
7. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI	6
7.1 Droga ekspresowa (obwodnica)	6
7.2 Drogi 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	8
8.5 Wariant 6	9

8.6 Wariant 7	9
8.7 Wariant 8	9
8.8 Wariant 9	9
8.9 Wariant 9A	10
8.10 Porównanie wariantów	10
8.10.1 CZYNNIKI TECHNICZNE (I etap uzgodnień)	10
8.10.2 CZYNNIKI EKONOMICZNE ((I etap uzgodnień)	11
8.10.3 CZYNNIKI ŚRODOWISKOWE (I etap uzgodnień)	11
8.10.4 UZGODNIENIA I OPINIE (I etap uzgodnień)	11
8.10.5 PODSUMOWANIE (I etap uzgodnień)	11
8.10.6 CZYNNIKI TECHNICZNE (II etap uzgodnień)	11
8.10.7 CZYNNIKI EKONOMICZNE ((II etap uzgodnień)	12
8.10.8 CZYNNIKI ŚRODOWISKOWE (II etap uzgodnień)	12
8.10.9 UZGODNIENIA I OPINIE (II etap uzgodnień)	12
8.10.10 PODSUMOWANIE (II etap uzgodnień)	12
9. UWZGLĘDNIENIE INTERESU OSÓB TRZECICH	12
9.1 Zapewnienie dostępu do drogi publicznej	12
9.2 Zabezpieczenie przed niekorzystnym wpływem drogi ekspresowej na środowisko.	12
10. ETAPOWANIE REALIZACJI INWESTYCJI	12
11. WNIOSKI KOŃCOWE	13
12. USTOSUNKOWANIE SIĘ DO UWAG OPINII I UZGODNIEŃ	13
12.1 Spis uzgodnień opinii (I etap uzgodnień).	13
12.2 Spis uzgodnień opinii (II etap uzgodnień).	13
12.3 Ustosunkowanie do opinii i uzgodnień (I etap uzgodnień).	14
12.4 Ustosunkowanie do opinii i uzgodnień (II etap uzgodnień).	14



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
- 2.8 PLAN SYTUACYJNY – WARIANT 9A
- 2.1.1 WARIANT 3 NA TLE STUDIUM ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY SZCZUCZYN
- 2.2.1 WARIANT 4 NA TLE STUDIUM ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY SZCZUCZYN
- 2.3.1 WARIANT 5 NA TLE STUDIUM ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY SZCZUCZYN
- 2.4.1 WARIANT 6 NA TLE STUDIUM ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY SZCZUCZYN
- 2.5.1 WARIANT 7 NA TLE STUDIUM ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY SZCZUCZYN
- 2.6.1 WARIANT 8 NA TLE STUDIUM ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY SZCZUCZYN
- 2.7.1 WARIANT 9 NA TLE STUDIUM ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY SZCZUCZYN
- 3.1 SCHEMAT WĘZŁA „SOKOŁY” – WARIANT 5 i 6
- 3.2 SCHEMAT WĘZŁA „SZCZUCZYN” – WARIANT 6
- 4.1.1 – 4.1.5 PROFIL PODŁUŻNY – WARIANT 5
- 4.2.1 – 4.2.5 PROFIL PODŁUŻNY – WARIANT 6
- 4.3.1 – 4.3.5 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 Szczuczyna 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/ „Planu zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Szczuczyn (opracowanie zdezaktualizowane).

3. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres opracowania dotyczy koncepcji wariantowego przebiegu obwodnicy miejscowości Szczuczyn 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).

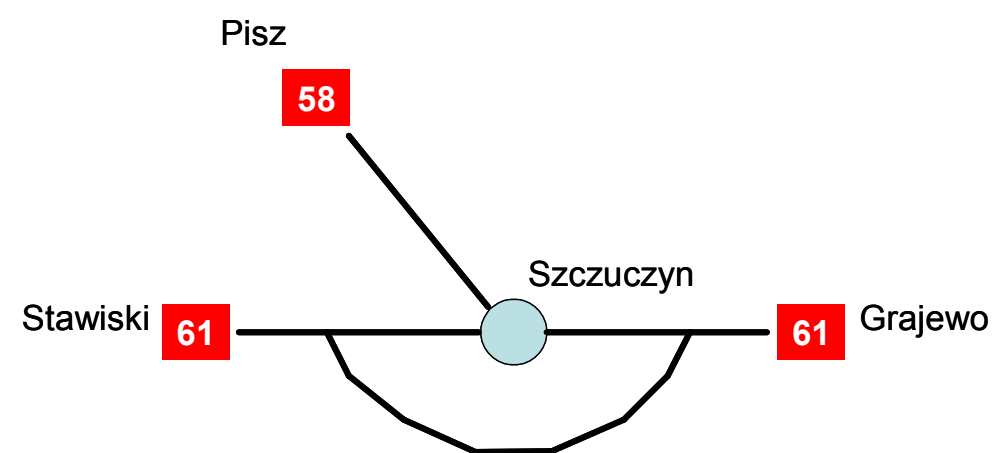


DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

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

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

STRONA 3



Miejscowość Szczuczyn liczy około 3700 mieszkańców. Układ drogowy sugeruje, że większe natężenie ruchu jest na drodze nr 61 w kierunku Grajewa niż na kierunku do Stawisk. Jest to wynikiem włączania się pojazdów z drogi nr 58. W związku z tym do obliczenia ruchu na obwodnicy wykorzystana jest wartość z wlotu drogi nr 61 do miasta w kierunku Stawisk.

Ruch na drogach krajowych i obwodnicy w ciągu drogi nr 61, prognoza na rok 2015

	SO	SD	SCBP	SCZP	A	SDR	Osie 100 kN	KR
Wlot 61 p	4714	1075	375	1272	97	7533	3122	KR6
Wlot 61 z	6877	877	625	1377	128	9884	3635	KR6
Wlot 58	2514	245	121	320	56	3256	835	KR4
Obliczeniowy	4926	628	448	986	92	7081	2604	4926
%	90.0	93.0	98.5	98.5	98.5			
Obwodnica	4434	584	441	972	90	6522	2562	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	2632	403	347	676	88	4146	4701	282	297	2200	0.135	A
2010	3668	509	398	830	90	5494	6153	369	389	2224	0.175	A
2015	4434	584	441	972	90	6522	7273	436	459	2244	0.205	A
2020	5400	659	486	1114	91	7750	8596	516	543	2268	0.239	A

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



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

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

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

STRONA 4

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 (przy pochyleniu 4%)	- 1400 m
- szerokość pasa drogowego	- min 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

6.1.2 Łącznice

- prędkość projektowa	- 30 - 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

6.1.3 Drogi powiatowe

- klasa drogi	- Z
- prędkość projektowa	- 50 km/h
- szerokość pasa ruchu	- 2,75 m
- szerokość jezdni	- 1 x 5,5 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

6.1.4 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



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 bezpośrednie 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 betonu asfaltowego - 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 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 10 wariantów w tym dwa warianty nr1 i nr2 zgodnie z zdezaktualizowanym planem zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Szczuczyn. Parametry techniczne w tych dwóch rozwiązaniach nie odpowiadają obecnym wymogom w zakresie projektowania dróg, w szczególności w zakresie wielkości łuków poziomych. Ponadto korytarz w wariantcie 1 znajduje się zbyt blisko terenów zurbanizowanych, co mogłoby okazać się uciążliwe dla mieszkańców miasta Szczuczyn. 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 przedstawiono do zaopiniowania przez zainteresowane instytucje i organy (pierwszy etap uzgodnień). 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).

Wariant nr 9A powstał po drugim etapie uzgodnień i jest on pochodnym wariantu nr 9, a różnice między nimi wynikają z uwag i sugestii Burmistrza UMiG w Szczuczynie.

8.2 Wariant 3

Wariant 3 zlokalizowany jest po południowo-wschodniej stronie miasta Szczuczyn a jego przebieg zbliżony jest do przebiegu wariantu 2 (Studium Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Szczuczyn). Początek opracowania zlokalizowany jest w km 197+700, a koniec w km 204+486 (wg istniejącego pikietaża). Długość obwodnicy w tym wariantcie wynosi 6.380 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 powiatowymi, gminnymi oraz nowo projektowanymi drogami zbiorczymi i dojazdowymi. Komunikacja między jedną a drugą stroną projektowanej obwodnicy odbywa się poprzez zaprojektowane przejazdy górą.

Na całej swej długości obwodnica przebiega przez tereny rolnicze nie kolidując przy tym z żadną zabudową.

Projektowana trasa przecina drogi o różnym znaczeniu funkcjonalnym. Na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1812B (km 3+486), projektuje się przejazd górą (nad obwodnicą). Kąt przecięcia trasy wynosi 70 stopni. Skrzyżowanie z drugą drogą powiatową (nr 1813B) zlokalizowane jest zbyt blisko pierwszego dla tego nie jest uzasadnione projektowanie drugiego przejazdu. Aby zapewnić właściwą komunikację pomiędzy tymi drogami projektuje się łącznik w postaci drogi zbiorczej.

Wzdłuż trasy zaprojektowano drogi zbiorcze i dojazdowe na następujących odcinkach:

- północna strona obwodnicy
 - od km 0+363 do km 0+596
 - od km 2+102 do km 3+321
 - od km 5+070 do km 5+690
 - od km 5+709 do km 6+379.97
- południowa strona obwodnicy
 - od km 2+395 do km 3+547
 - od km 3+547 do km 3+820 (droga zbiorcza)
 - od km 3+820 do km 4+545
 - od km 4+545 do km 5+120 (proponowany odcinek)
 - od km 5+120 do km 6+379.97

W kilometrze 2+102 zaprojektowano węzeł typu WB z łącznicami „P4” o relacjach bezpośrednich ze Szczuczyna do Łomży i Augustowa oraz relacjach pośrednich z Łomży i Augustowa do miasta Szczuczyna. Projektowany węzeł wymaga wybudowania łącznika do istniejącej drogi krajowej nr 61 w postaci drogi zbiorczej, po śladzie drogi gminnej.

8.3 Wariant 4

Wariant 4, podobnie jak 3 zlokalizowany jest po południowo-wschodniej stronie miasta Szczuczyna a jego długość wynosi 7.010 km. Początek opracowania zlokalizowany jest w km 197+700, a koniec w km 205+228.64. Podobnie jak w wariacie 3 trasa w planie składa się z trzech łuków poziomych o promieniu 1400m.

Wariant ten charakteryzuje się również całkowitym ograniczeniem dostępu do obwodnicy (dostęp w węźle). Ruch lokalny odbywa się drogami 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 (pod drogą ekspresową).

Na całej swej długości obwodnica przebiega przez tereny rolnicze nie kolidując przy tym z żadną zabudową.

Projektowana trasa przecina drogi o różnym znaczeniu funkcjonalnym. Na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1812B (km 3+590), projektuje się przejazd górą (nad obwodnicą). Kąt przecięcia trasy wynosi 50 stopni. Skrzyżowanie z drugą drogą powiatową (nr 1813B) zlokalizowane jest zbyt blisko pierwszego, dla tego nie jest uzasadnione projektowanie drugiego przejazdu. Aby zapewnić właściwą komunikację pomiędzy tymi drogami projektuje się łącznik w postaci drogi zbiorczej. W kilometrze 0+700, zaprojektowany został przejazd dołem (pod obwodnicą). Przejazd ten ma przede wszystkim zapewnić mieszkańcom wsi Sokoły dojazd do istniejącej drogi krajowej nr 61 a tym samym do miasta Szczuczyna.

Wzdłuż trasy zaprojektowano drogi zbiorcze i dojazdowe na następujących odcinkach:

- północna strona obwodnicy
 - od km 0+359 do km 0+609
 - od km 2+402 do km 3+066
 - od km 4+492 do km 5+303
 - od km 6+430 do km 7+009.72
- południowa strona obwodnicy
 - od km 2+401 do km 2+570
 - od km 3+026 do km 3+650 (proponowany odcinek)
 - od km 3+650 do km 3+860 (droga zbiorcza)
 - od km 3+860 do km 5+303
 - od km 5+380 do km 7+009.72



W kilometrze 5+303 zaprojektowano węzeł typu WB z łącznicami „P4” o relacjach bezpośrednich z Łomży i Augustowa do Szczuczyna oraz relacjach pośrednich ze Szczuczyna do Łomży i Augustowa. Projektowany węzeł wymaga wybudowania łącznika do istniejącej drogi krajowej nr 61 po nowym śladzie.

8.4 **Wariant 5**

Wariant 5 jest pochodnym wariantu 4 z tą jednak różnicą, że oprócz obwodnicy w ciągu drogi nr 61, zaprojektowano obwodnicę łączącą drogę krajową nr 61 z drogą krajową nr 58. Naszym zdaniem takie rozwiązanie zapewni właściwą komunikację pomiędzy tymi drogami a przy tym znacząco poprawi warunki życia mieszkańców miasta Szczuczyna. Poprzednie warianty rozwiązują sprawę połowicznie, ponieważ istniejący układ dróg sprawia, że pojazdy jadące zarówno od strony Augustowa jak i Łomży w kierunku Pisz (droga nr 58), musiałyby przejeżdżać po istniejącej drodze nr 61 czyli przez miasto Szczuczyn. Omawiana obwodnica jednojezdniowa zlokalizowana jest po południowo-zachodniej stronie Szczuczyna a jej długość wynosi 3,159 km. Trasa w planie składa się z dwóch łuków poziomych o promieniu 800m przy następujących założeniach projektowych:

- klasa drogi	- G
- prędkość projektowa	- 80 km/h
- prędkość miarodajna	- 100 km/h
- szerokość pasa ruchu	- 3,5 m
- szerokość jezdni	- 1 x 7,0 m
- szerokość pobocza gruntowego	- 1,25 m
- szerokość pasa drogowego	- min 25 m
- obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś
- skrajnia pionowa	- 4,60 m
- rowy	- trapezowe

Wariant 5 charakteryzuje się całkowitym ograniczeniem dostępu do obwodnicy w ciągu drogi nr 61 (dostęp w węźle) i częściowym do obwodnicy w ciągu drogi nr 58. Ruch lokalny odbywa się drogami powiatowymi, gminnymi oraz nowo projektowanymi drogami zbiorczymi i dojazdowymi. Komunikacja między jedną a drugą stroną obwodnic odbywa się poprzez

zaprojektowane przejazdy górą, dołem lub w przypadku obwodnicy drogi nr 58, poprzez skrzyżowanie skanalizowane.

W kilometrze 0+625 zaprojektowano węzeł „Sokoły”, typu WB z łącznicami „P4” o relacjach pośrednich we wszystkich kierunkach.

W ciągu drogi nr 61, występują dwa przejazdy górą (nad obwodnicą), zlokalizowane w następujących miejscach:

- km 3+590 przejazd w ciągu drogi powiatowej nr 1812B (kąć przecięcia 50 stopni)
- km 6+180 przejazd w ciągu drogi gminnej (kąć przecięcia 90 stopni)

W ciągu drogi nr 58, występuje jeden przejazd górą (nad obwodnicą) oraz jedno skrzyżowanie skanalizowane. Przejazd zlokalizowany jest w km 1+660 i jest to przejazd w ciągu drogi powiatowej nr 1869B o kącie zwrotu 110 stopni. Skrzyżowanie skanalizowane znajduje się w km 2+860 na przecięciu drogi krajowej nr 58 z proponowaną obwodnicą.

Wzdłuż tras zaprojektowano drogi zbiorcze i dojazdowe na następujących odcinkach:

Obwodnica w ciągu drogi nr 61

- północna strona obwodnicy
 - od km 2+400 do km 3+061
 - od km 4+499 do km 5+382
 - od km 6+102 do km 7+009.72
- południowa strona obwodnicy
 - od km 0+625 do km 0+738
 - od km 2+400 do km 3+660
 - od km 3+660 do km 3+855 (droga zbiorcza)
 - od km 3+855 do km 7+009.72

Obwodnica w ciągu drogi nr 58

- północna strona obwodnicy
 - od km 1+090 do km 1+660
 - od km 2+020 do km 2+230
- południowa strona obwodnicy
 - od km 0+150 do km 2+830

Zaletą wariantu 5 jest to, że gdyby proponowane (wariantowe) obejście miasta przy pomocy obwodnicy w ciągu drogi nr 58 nie uzyskało poparcia zainteresowanych stron, projektowany węzeł zapewnia wymaganą obsługę bez konieczności wybudowania w/w obwodnicy.



8.5 *Wariant 6*

Wariant 6 jest pochodnym wariantu 5. Różnica między nimi polega na tym, że w wariacie 6 zamiast przejazdu górą w ciągu drogi gminnej w km 6+180 (nad obwodnicą w ciągu drogi nr 61) zaprojektowano w km 5+650 węzeł WB z łącznicami „P4” o relacjach bezpośrednich ze Szczuczyna do Augustowa i z Augustowa do Szczuczyna oraz relacjach pośrednich z Łomży do Szczuczyna i ze Szczuczyna do Łomży.

Jeśli chodzi o obwodnicę w ciągu drogi nr 58, to różnica pomiędzy wariantem 6 a 5 polega na tym, że zamiast przejazdu górą w ciągu drogi powiatowej nr 1869B w km 1+660, zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane. Pozostałe rozwiązania w tym wariacie są takie same lub nieznacznie różniące się od wariantu 5.

Wzdłuż tras zaprojektowano drogi zbiorcze i dojazdowe na następujących odcinkach:

Obwodnica w ciągu drogi nr 61

- północna strona obwodnicy
 - od km 2+400 do km 3+061
 - od km 4+499 do km 5+382
 - od km 5+730 do km 6+050
 - od km 6+440 do km 7+009.72
- południowa strona obwodnicy
 - od km 0+625 do km 0+738
 - od km 2+400 do km 3+660
 - od km 3+660 do km 5+650 (droga zbiorcza)
 - od km 5+650 do km 7+009.72

Obwodnica w ciągu drogi nr 58

- północna strona obwodnicy
 - od km 1+090 do km 1+660
 - od km 2+020 do km 2+230
- południowa strona obwodnicy
 - od km 0+150 do km 2+830

8.6 *Wariant 7*

Wariant 7 jest pochodnym wariantu 6. Korytarz obwodnicy drogi nr 61 jest taki sam jak w wariacie 6. Wprowadzono w nim korektę węzła w rejonie wsi Sokoły. W poprzednim rozwiązaniu

trudno było uwzględnić istniejący przepęd dla bydła oraz zastosować przejazd gospodarczy dla maszyn rolniczych (wymaganie ze strony inwestora). Węzeł ten został przesunięty w km 1+220. Zastosowano trójwlotowy węzeł typu WB z łącznicami „P1 i P4”, o relacjach pół bezpośrednich z Augustowa do Szczuczyna i ze Szczuczyna do Łomży oraz pośrednich z Łomży do Szczuczyna i ze Szczuczyna do Augustowa. Kolejny węzeł zlokalizowany jest w km 5+900. Jest to taki sam jak w wariacie 6 czterowlotowy węzeł typu WB z łącznicami P4, o relacjach pół bezpośrednich ze Szczuczyna do Łomży i z Augustowa do Szczuczyna oraz relacjach pośrednich z Łomży do Szczuczyna i ze Szczuczyna do Augustowa.

Bez zmian pozostał przejazd górą w ciągu drogi powiatowej nr 1812B.

W związku ze zmianą lokalizacji węzła „Sokoły”, niewielkiej korekcie uległ korytarz obwodnicy drogi nr 58.

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 jest pochodnym wariantu 7. Różnica między nimi polega na zastosowaniu zamiast czterowlotowego węzła w km 5+900 (w ciągu drogi gminnej do Danowa), węzła trzywlotowego w km 5+850. Jest to bliźniaczy węzeł jak na początku trasy (węzeł Sokoły) o tych samych relacjach.

W wariacie 8 wprowadzono korektę korytarza obwodnicy drogi nr 58. Uniknięto w ten sposób podłączenia istniejącej drogi krajowej nr 58 do projektowanej obwodnicy na łuku, tak jak jest to w wariacie 7.

8.8 *Wariant 9*

Przebieg tego wariantu został zaproponowany przez inwestora i jest on całkowicie odmienny od pozostałych. Zlokalizowany jest po północno zachodniej stronie miasta Szczuczyna. Jego długość wynosi 7km 790m. W wariacie tym występują dwa węzły typu WB. Pierwszy zlokalizowany jest w km 3+490 (na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą krajową nr 58). Jest to węzeł czterowlotowy z łącznicami „P4”, o relacjach pośrednich ze Szczuczyna do Augustowa, z Łomży do Pizy, z Pizy do Łomży i z Augustowa do Szczuczyna oraz relacjach bezpośrednich z Pizy do Augustowa, ze Szczuczyna do Łomży, z Łomży do Szczuczyna i Augustowa do Pizy.



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

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

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

STRONA 9

Kolejny węzeł zlokalizowany jest w km 6+800, jest to węzeł trójwlotowy z łącznicami „P1 i P4”, o relacjach pół bezpośrednich z Łomży do Szczuczyna i ze Szczuczyna do Augustowa oraz relacjach pośrednich z Augustowa do Szczuczyna i ze Szczuczyna do Łomży.

W wariantcie tym zaprojektowano również dwa przejazdy nad i jeden pod obwodnicą. Zlokalizowano je w ciągu dróg powiatowych: drogi nr 1869B (km 2+310), drogi nr 1802B (km 5+930) oraz drogi nr 1806B (km 4+630)

Podobnie jak w wariantcie 7 i 8, na początku trasy (km 0+690) zlokalizowano przejazd gospodarczy, służący przepędowi bydła oraz przejazdowi maszyn rolniczych na drugą stronę obwodnicy.

Tak jak w poprzednich wariantach, po obu stronach obwodnicy zaprojektowano sieć dróg zbiorczych i dojazdowych mających na celu zapewnienie obsługi przyległego terenu.

Poważnym mankamentem tego wariantu jest to, że koliduje on z istniejącym targowiskiem zlokalizowanym przy drodze powiatowej nr 1806B.

8.9 Wariant 9A

Wariant ten jest pochodnym wariantu nr 9. Powstał on w wyniku uwag i sugestii Burmistrza UMiG w Szczuczynie. Lokalizacja węzłów i przejazdów jest taka sama jak w wariantcie nr 9, natomiast ze względu na korektę łącznic w węźle na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą krajową nr 58, zmieniły się poszczególne relacje ruchowe.

I tak, relacje bezpośrednie występują na kierunkach: ze Szczuczyna do Augustowa, z Łomży do Pizsa, z Pizsa do Łomży i z Augustowa do Szczuczyna, natomiast relacje pośrednie występują na kierunkach: z Pizsa do Augustowa, ze Szczuczyna do Łomży, z Łomży do Szczuczyna i Augustowa do Pizsa. Celem jaki należało osiągnąć projektując wariant 9A, było uniknięcie w jak największym stopniu kolizji z działkami o znacznym zainwestowaniu wskazanymi przez UMiG w Szczuczynie. Starano się tego dokonać poprzez przesunięcie trasy obwodnicy na zachód oraz północ a także poprzez korektę promienia łuku poziomego o wierzchołku w km 4+300.76 z 1600 m na 1400 m. W wyniku tych zmian uzyskano następujące efekty:

- ingerencja w działkę nr 8/1 jest niewielka około 1700 m², całkowite jej ominięcie wiąże się z kolejnym przesunięciem trasy w kierunku zachodnim a co za tym idzie przesuwaniem początku opracowania w kierunku Łomży i wydłużaniem opracowania.
- brak ingerencji w działki o nr. 77, 308/1i 297.

Nie udało się natomiast w całości zachować działki nr 294/3 i 293, na których zlokalizowane jest miejskie targowisko, uniknięto natomiast kolizji ze stacją GSM. Dalsze przesuwanie trasy na północ a tym samym ominięcie targowiska nie jest możliwe ze względu na cmentarz żydowski znajdujący się na działce nr 602.

8.10 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 otrzymywał „+” jeżeli przeważał znak + po zsumowaniu.

8.10.1 CZYNNIKI TECHNICZNE (I etap uzgodnień)

OPIS CZYNNIKÓW	WARIANT 3	WARIANT 4	WARIANT 5	WARIANT 6
Obiekty mostowe Ilość szt	3	4	4	4
Drogi do wybudowania	Obwodnica 6,380 km Drogi inne 9,161 km	Obwodnica 7,010 km Drogi inne 8,532 km	Obwodnica 7,010 km Drogi inne 9,500 km	Obwodnica 7,010 km Drogi inne 10,070 km
Zajętość terenu [ha]	75,10	79,70	78,70	82,29
Infrastruktura techniczna	kolizja z: - linia WN – 3 SZT - Telefon – 4 SZT	kolizja z: - linia WN – 3 SZT - Telefon – 2 SZT	kolizja z: - linia WN – 3 SZT - Telefon – 2 SZT	kolizja z: - linia WN – 3 SZT - Telefon – 2 SZT
Funkcjonalność rozwiązania	-	-	+	+
PODSUMOWANIE	-	-	+	+



8.10.2 CZYNNIKI EKONOMICZNE (I etap uzgodnień)

OPIS CZYNNIKÓW	WARIANT 3	WARIANT 4	WARIANT 5	WARIANT 6
Cena wariantu PLN	45 345 287	47 420 922	54 141 933	54 125 978
Wskaźnik IRR [%]	19,2	19,6	17,2	17,2
PODSUMOWANIE	+	+	-	-

8.10.3 CZYNNIKI ŚRODOWISKOWE (I etap uzgodnień)

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

8.10.4 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 Szczuczyna	-	-	-	+
Opinia Zarządu 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, Wydziału Środowiska i Rolnictwa.	+	+	+	+
Opinia Zarządu Dróg Powiatowych w Grajewie	-	-	-	+

PODSUMOWANIE	-	-	+	+
---------------------	----------	----------	----------	----------

8.10.5 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 6

8.10.6 CZYNNIKI TECHNICZNE (II etap uzgodnień)

OPIS CZYNNIKÓW	WARIANT 7	WARIANT 8	WARIANT 9
Obiekty mostowe Ilość szt	5	6	7
Drogi do wybudowania	Obwodnica 7 km Drogi inne 15 km	Obwodnica 7 km Drogi inne 14,7 km	Obwodnica 7,8 km Drogi inne 7,5 km
Zajętość terenu [ha]	90	90	95
Infrastruktura techniczna	kolizja z: - linia WN – 3 SZT - Telefon – 2 SZT	kolizja z: - linia WN – 3 SZT - Telefon – 2 SZT	kolizja z: - linia WN – 4 SZT - Telefon – 1 SZT
Funkcjonalność rozwiązania	-	+	+
PODSUMOWANIE	-	+	+



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

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

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

STRONA 11

8.10.7 CZYNNIKI EKONOMICZNE ((II etap uzgodnień)

OPIS CZYNNIKÓW	WARIANT 7	WARIANT 8	WARIANT 9
Cena wariantu PLN	45 345 287	47 420 922	58 591 907
Wskaźnik IRR [%]	17,2	17,2	7,9
PODSUMOWANIE	+	+	-

8.10.8 CZYNNIKI ŚRODOWISKOWE (II etap uzgodnień)

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

8.10.9 UZGODNIENIA I OPINIE (II etap uzgodnień)

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

8.10.10 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 8

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, wygradzenia 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.



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

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

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

STRONA 12

ETAP I do roku 2009

Budowa obwodnicy Stawisk (jedna jezdnia)

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 Szczuczyna 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 8.

Ponadto stwierdzono, że:

1. Optymalnym rozwiązaniem pod względem funkcjonalno-ruchowym do roku 2028 jest budowa obwodnicy Szczuczyna w ciągu drogi krajowej nr 61 o paramentach 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 OPINII I UZGODNIENI

12.1 Spis uzgodnień opinii (I etap uzgodnień).

1. Opinia Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku, Wydziału Rozwoju Regionalnego.
2. Opinia Burmistrza miasta Szczuczyna.
3. Opinia Zarządu 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, Wydziału Środowiska i Rolnictwa.
8. Opinia Zarządu Dróg Powiatowych w Grajewie.

12.2 Spis uzgodnień opinii (II etap uzgodnień).

1. Opinia Burmistrza miasta Szczuczyna.
2. Opinia Podlaskiego Biura Planowania Przestrzennego w Białymstoku, Oddziału w Łomży.



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

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

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

STRONA 13

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

- Ad1. Projektowanie obwodnicy na obecnym etapie jako dwujezdniowej nie jest uzasadnione ruchowo oraz ekonomicznie. W opracowaniu zaprojektowano korytarz, który umożliwia w przyszłości dobudowanie drugiej jezdni.
- Ad2. Wsie: Obrytki, Koniecki Małe i Koniecki Roztrozewo znajdują się poza granicą opracowania.
Korekta węzła „Sokoły” w zakresie obsługi komunikacyjnej oraz lokalizacji uwzględnia uwagi Burmistrza dotyczące braku podłączenia wsi Sokoły do drogi nr 61 oraz ingerencji w działkę nr 7.
Dojazdy do pól, terenów leśnych oraz pastwisk i łąk, pozostają bez zmian ponieważ nie jest uzasadnione budowanie dróg równoległych na całym odcinku obwodnicy.
Odcinki połączenia dróg powiatowych oraz dróg o nawierzchni utwardzonej zostaną wykonane jako drogi o nawierzchni asfaltowej.
- Ad3. Szczegółowe rozwiązania w zakresie ochrony środowiska zostaną opracowane na dalszych etapach projektowych.
- Ad4. Problem w zakresie obsługi komunikacyjnej dla wsi Sokoły został rozwiązany poprzez korektę węzła „Sokoły”.
Obsługa komunikacyjna wsi Świdry Awissa została rozwiązana poprzez zaprojektowanie drogi dojazdowej (gminnej) na odcinku od km 2+400 do przejazdu nad obwodnicą, w ciągu drogi powiatowej nr 1812B.
- Ad8. Zdaniem projektanta lepszym rozwiązaniem jest poprowadzenie drogi zbiorczej, od drogi powiatowej nr 1812B do węzła Szczuczyna a nie zmiana lokalizacji węzła. Ponadto drogi dojazdowe zostały zaprojektowane w miejscach gdzie konieczne jest zapewnienie obsługi przyległego terenu i nie jest konieczne budowanie na całym odcinku dróg równoległych do obwodnicy. Niniejsze rozwiązania nie przesądzają o konieczności ich budowania ale to powinno być w gestii samorządów aktywujących dane tereny.

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

- Ad1. W chwili konsultowania wariantu 9 w UMiG w Szczuczynie, przedstawiciele urzędu nie zgłaszali tak wielu uwag dotyczących kolizji z działkami o dużym zainwestowaniu (tereny objęte planami inwestycyjnymi zostały zaznaczone na planie sytuacyjnym). Podstawowym problemem była kolizja z miejskim targowiskiem (dz. Nr 294/3 i 293). Zachodziła również konieczność przełożenia łącznic węzła na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą krajową nr 58, względem drogi krajowej, gdyż jedna z łącznic kolidowała z zabudowaniami na działce nr 77. Po korekcie okazało się, że wschodnia łącznica koliduje z działką nr 308, na którą została wydana w 2002 roku decyzja lokalizacyjna. Działka ta w chwili obecnej nie posiada żadnego zainwestowania.
Jeśli chodzi o ciąg dróg dojazdowych po stronie zachodniej i północnej to zdaniem projektanta nie jest on konieczny. Zadaniem tych dróg jest zapewnienie dojazdu do wszystkich działek a nie tworzenie równoległego do obwodnicy ciągu.
Nie jest uzasadnione również projektowanie dodatkowego węzła zlokalizowanego na początku opracowania, umożliwiającego wjazd do miasta Szczuczyna od strony południowej. Szczegółowa lokalizacja węzła od strony Łomży zostanie określona w dalszych opracowaniach.



Białystok 2005.11.30

RR.V.WJ.0717- 9/05

DRO - KONSULT
S P . Z O . O .

ul. Pomorska 17A
03-103 Warszawa

W odpowiedzi na pismo z dnia 28.10.2005 r. (data wpływu do Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego 31.10.2005) znak: DK/AM/1210/2005 w sprawie zaopiniowania Studium Techniczno-Ekonomicznego na budowę obwodnicy Szczuczyna, 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.

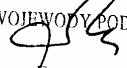
Nawiązując do prośby o wyrażenie opinii w sprawie wyboru przebiegu obwodnicy Szczuczyna pragnę zauważyć, iż inwestycje z większym wskaźnikiem opłacalności mają większą szansę na realizację, w związku z tym wskazane jest wybranie wariantu odznaczającego się większą opłacalnością.

Równocześnie, po analizie poszczególnych wariantów przebiegu obwodnicy Szczuczyna w ocenie tutejszego Wydziału warianty 5 i 6 są najbardziej korzystne. Ich główną zaletą jest dodatkowa jedno jezdniowa obwodnica o długości 3,163 km łącząca drogę krajową Nr 61 z drogą krajową Nr 58 zapewniająca obsługę kierunku Grajewo - Pisz. Wariant 5 przewiduje bezkolizyjne skrzyżowanie z drogami powiatowymi i gminnymi. Omija Szczuczyn i włącza się do drogi nr 61 za istniejącym, niebezpiecznym łukiem poziomym i pionowym przed drogą do Danowa.

Przy wyborze wariantu wskazane jest również uwzględnienie potrzeb transportowych podlaskich aglomeracji miejskich, nie tylko bezpośrednio graniczących z plano-

- 2 -

waną 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.

Z up. WOJEWODY PODLASKIEGO

Ewa Weic
Dyrektor Wydziału Rozwoju Regionalnego



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

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

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

STRONA 15

ZARZĄD
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
w Białymstoku
15-888 Białystok
ul. Kard. S. Wyszyńskiego 1

DIS.I.5420-39/05

Białystok, dn. 18 listopada 2005r.

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

W odpowiedzi na pismo z dnia: 3 listopada 2005r., znak: DK/AM/1611/2005 w sprawie zaopiniowania i uzgodnienia przedstawionych rozwiązań na budowę obwodnicy Szczuczyna, 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 5 i 6 uważam za najbardziej optymalne.

Ponadto informuję, iż w planie zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego dolina rzeki Wissy wskazana jest do objęcia ochroną krajobrazową, zatem dalsze rozwiązania techniczne dotyczące realizacji obwodnicy powinny to uwzględniać.

Do wiadomości:

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

WICEMARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
Jan Kamiński

Szczuczyn dn. 15.11.2005 r.

BURMISTRZ SZCZUCZYNA

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

SGR 7328-1/05

Burmistrz Szczuczyna po konsultacji z Przewodniczącym Rady Miejskiej w Szczuczynie wskazuje jako najbardziej optymalny wariant nr 6 Studium Techniczno – Ekonomicznego na budowę obwodnicy Szczuczyna w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża – Augustów oraz drogi krajowej 58 Szczuczyn - Pisz, sugerowany przez projektanta dokumentacji.

- Wariant ten wymaga uzupełnień w obsłudze wsi położonych po południowej stronie obwodnicy (Sokoły, Koniecki Małe, Koniecki Roztroszewo, Obrytki), które obecnie mają zapewnioną dostępność komunikacyjną do ośrodka gminnego przez drogę nr 61. Należy dążyć do stworzenia jasnej i przejrzystej komunikacji zastępczej o odpowiednich klasach i parametrach na bazie dróg serwisowych. Nie do przyjęcia jest przedstawiony w opiniowanym opracowaniu system komunikacji dla tych wsi oparty na systemie istniejących dojazdów do pól.
- Położenie węzła z odejściem drogi w kierunku Pizsa koliduje z istniejącą zabudową na działce nr: 7 na gruntach wsi Sokoły, która nie jest naniesiona na mapie, a posiada duże zainwestowanie.
- Drogi serwisowe po południowej stronie obwodnicy powinny tworzyć jednolity ciąg również z włączeniem w to odcinka alternatywnego. Należy uwzględnić poprawę parametrów dróg stanowiących dojazdy do dróg serwisowych.
- W dalszych pracach należy uwzględnić konieczność budowy przepędów dla bydła, których lokalizację ustalimy po konsultacji z rolnikami w późniejszym terminie.
- Prosimy w kolejnych pracach nad planem o określenie terenów w pobliżu obu projektowanych węzłów dostępnych komunikacyjnie (o podwójnych relacjach z możliwością zjazdu i wjazdu) pod lokalizację miejsc obsługi podróżnych.

Z poważaniem

BURMISTRZ
Waldemar Szczęsny



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

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

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

STRONA 16

Łomża, dn. 28 listopada 2005 r.

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

Odpowiadając na wniosek z dnia 28.10.2005 roku (data wpływu: 31.10.2005 r./ 14.11.2005 r.) w sprawie zaopiniowania w zakresie ochrony zabytków i opieki nad zabytkami załączonego „ Studium techniczno – ekonomicznego na budowę obwodnicy Szczuczyna w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża – Augustów” informujemy, co następuje:

Szczuczyn jest miastem historycznym. Najstarsze zapiski dotyczące tego terenu dotyczą pierwszej połowy XV w. Znajdowało się tam wówczas kilka wsi drobnoszlacheckich, założonych przez Falisława i Marcina Szczuków herbu Grabie. Budowa samego miasta rozpoczęła się w końcu XVII wieku. W latach 1689-1691 wytyczono układ urbanistyczny, obejmujący teren położony na południe od rzeczki Księżanka, dopływu Wisły. Prawa miejskie Szczuczyn otrzymał w 1692 roku.

Kwerenda w dokumentacji z dotychczasowych badań AZP wykazała, że na obszarze, gdzie planowana jest inwestycja występują dwa stanowiska archeologiczne, w tym w samym korytarzu obwodnicy:

- Świdry Awissa, gm. Szczuczyn, stanowisko nr 11/ 29-78 (ślady osadnicze (epoka kamienia – okres nowożytny))
- Jambrzyki, gm. Szczuczyn, stanowisko nr 18/ 29-78 (ślady osadnicze (epoka kamienia – okres nowożytny))

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

Przed realizacją planu inwestycyjnego obligatoryjne jest przeprowadzenie na w/w stanowiskach wyprzedzających badań archeologicznych. Wszelkie prace archeologiczne powinny być wykonywane przez archeologa zaopiniowanego przez WUOZ Delegatura w Łomży. Na ich prowadzenie wymagane jest uzyskanie pozwolenia tutejszego urzędu.

Ponadto, na etapie wydania decyzji lokalizacyjnej konieczne jest przeprowadzenie uzupełniających badań rozpoznawczych i sondażowych.

Odbywa się to na mocy porozumienia pomiędzy GDDKiA i OODA.

Ponadto informujemy, że, z uwagi na zabytkowy charakter układu urbanistycznego Szczuczyna, obwodnica winna być poprowadzona możliwie jak najdalej od miasta. Stąd najwłaściwymi rozwiązaniami są warianty 5 i 6.

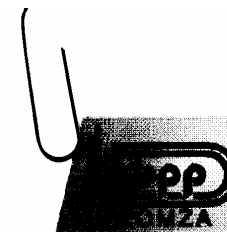
Załączniki:

1. mapa obszaru AZP 29-78 w skali 1:25000 z zaznaczonymi stanowiskami archeologicznymi

Zup. PODLASKIEGO WOJEWÓDZKIEGO
KONSERWATORA ZABYTKÓW
Wiesława Szymańska
KIEROWNIK DELEGATURY W ŁOMŻY

Do wiadomości:

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



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 04-11-2005 r.

PBPP-AL/R/2/05

mgr inż. Arkadiusz Merchel

Kierownik Pracowni Projektowej
DRO-KONSULT Sp. z o.o.

dotyczy: Studium Techniczno - Ekonomicznego na budowę obwodnicy Szczuczyna, 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 Szczuczyna, w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża - Augustów zawierającego koncepcję wariantowego rozwiązania obwodnicy, niniejszym informuje że zgodnie z wyborem projektanta, zaproponowane rozwiązania w wariantach 5 i 6 uważa za najbardziej optymalne.

Ponadto, w dalszych pracach i ostatecznym wyborze wariantu zdaniem naszego biura należy zwrócić uwagę na następujące zagadnienia:

1) dotyczące ochrony środowiska:

- wszystkie warianty przebiegu obwodnicy ingerują w podobnym stopniu w środowisko, którego najistotniejszym elementem jest dolina rzeki Wisły. W planie zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego dolina rzeki Wisły wskazana jest do objęcia ochroną krajobrazową, zatem rozwiązania techniczne dotyczące realizacji obwodnicy powinny to uwzględniać;

2) dotyczące powiązań funkcjonalnych:

- w wariantach nr 5 i 6 miasto Szczuczyn poprzez możliwość włączenia komunikacyjnego w południowej i północnej części jest powiązane zarówno z ośrodkiem powiatowym - miastem Grajewem, jak i miastem Łomża, jednakże rozwiązania przyjęte w wariantach nr 5 i 6 są ze względów funkcjonalnych bardziej korzystne dla miasta;
- preferowane warianty przebiegu obwodnicy nie przewidują prawidłowych rozwiązań połączeń komunikacyjnych pomiędzy wsiami Sokoły i Świdry Awissa a ośrodkiem gminnym - miastem Szczuczyn. Konieczne jest rozwiązanie obsługi komunikacyjnej obu wsi poprzez drogi kategorii gminnej a nie dojazdowej do pól oraz jednoznaczne określenie dostępności komunikacyjnej do miasta;
- zaproponowane rozwiązania komunikacyjne mogą okazać się nie wystarczające również w obszarze doliny rzeki Wisły, w rejonie przebiegu dróg powiatowych oraz gminnych - ul. Pawełki i ul. Majewskiego;
- przewidywane w w/w rejonie rozwiązanie alternatywne dotyczące drogi dojazdowej (serwisowej) na odcinku od drogi gminnej do drogi powiatowej nr 1813B należy uznać jako podstawowe.

z poważaniem

do wiadomości:

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Białymstoku;

Z-ca DYREKTORA
mgr inż. arch. Alicja Maria Mieszkowska

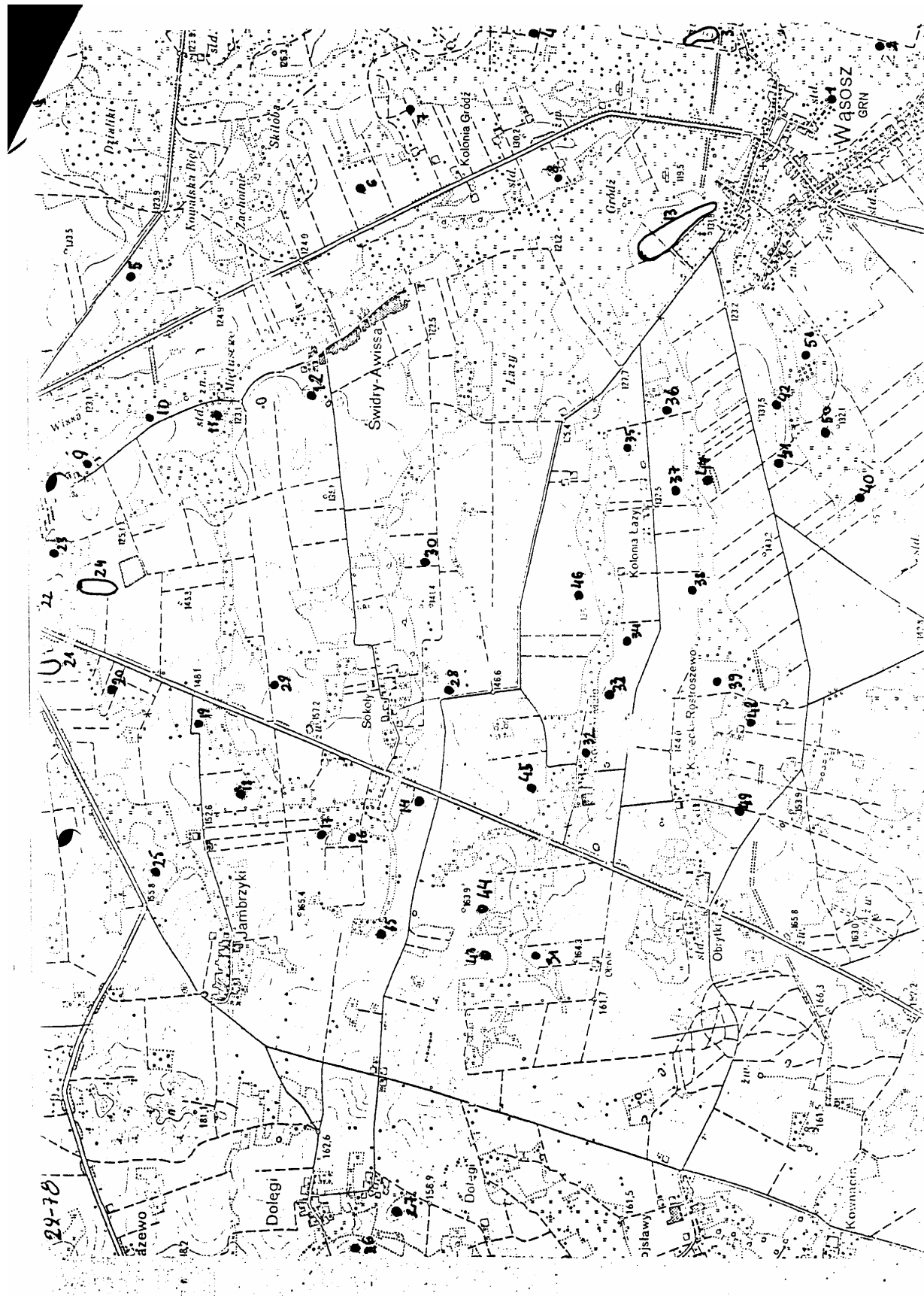


DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

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

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

STRONA 17



**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-2120-31/05

Białystok, 3.11.2005r

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

W związku z przysłaniem do uzgodnienia wariantowego projektu obwodnicy Szczuczyna Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Białymstoku informuje, że na projektowanej trasie obwodnicy i w jej najbliższym sąsiedztwie nie ma gruntów leśnych Lasów Państwowych. RDLP nie jest więc zainteresowana wyborem konkretnego rozwiązania projektowego. Nadesłane warianty przebiegu obwodnicy RDLP traktuje jako równorzędne i nie widzi przeszkód w ich realizacji.

Zał.

Zwrot dokumentacji.

JDYREKTOR
DRO-KONSULT
[Signature]



**DRO – KONSULT
Spółka z o. o.**

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

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

STRONA 18

ŚR.II.AT.6638/161/05

Białystok, dnia 03 listopada 2005 r.

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

Odpowiadając na pismo z dnia 28 października 2005 r. znak: DK/AM/1410/2005 w sprawie udzielenia informacji na temat obszarów i miejsc szczególnie chronionych na trasie budowy obwodnicy Szczuczyna, w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża – Augustów, uprzejmie informuję, iż na trasie planowanej inwestycji 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 wyjaśniam, iż Wydział Środowiska i Rolnictwa Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego nie posiada informacji na temat stanowisk archeologicznych.

Z up. WOJEWÓDZY PODLASKIEGO
Józef Staniaszek
Dyrektor Wydziału Środowiska
i Rolnictwa

ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH
w Grajewie
19 203 Grajewo, ul. Fabryczna 4

Grajewo, 2005.12.01

ZDP 4117 12/2005

DROG – KONSULT Sp. z o.o.
ul. Pomorska 17A
03 – 103 Warszawa

Zarząd Dróg Powiatowych w Grajewie po zapoznaniu się z przedłożonymi wariantami przebiegu obwodnicy Szczuczyna w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża – Augustów oraz zasięgnięciu opinii przedstawicieli Gminy Wąsosz uprzejmie informuje, że wariant 6 byłby do zaakceptowania pod warunkiem lokalizacji węzła na przecięciu się obwodnicy z drogą powiatową nr 1810 B (wg obowiązującej numeracji 1812 B). Wydaje się również konieczne zaprojektowanie na całej długości obwodnicy dróg dojazdowych.

Powyższe stanowisko wynika z konieczności bezpośredniego włączenia w drogę krajową nr 61 samochodów ciężarowych transportujących kruszywo z kopalń położonych w Wąsoszu. Takie rozwiązanie pozwoli uniknąć bardzo uciążliwych przejazdów samochodów ciężarowych przez Szczuczyn lub pokonywania dodatkowych kilometrów drogami dojazdowymi. Z posiadanych informacji wynika, że pokłady kruszywa w okolicach Wąsosza pozwalają kontynuować dotychczasową eksploatację, przez co najmniej 20 lat, w związku z powyższym oczywista wydaje się konieczność wzięcia tego problemu pod uwagę. Zaprojektowanie dróg dojazdowych wzdłuż całej obwodnicy w jej bezpośrednim sąsiedztwie, z możliwością włączeń w węzłach, ułatwi obsługę terenu przyległego, a utrzymaniem drogi będzie zajmować się jeden administrator, co zapewni jego wymagany standard. Przy projektowaniu szczegółowych rozwiązań należy również uwzględnić problem przepędu zwierząt gospodarskich pomiędzy rozdzielonymi przez obwodnicę użytkami rolnymi.

Informuje jednocześnie, że w „Studium” nieprawidłowo został określony numer drogi powiatowej Szczuczyn – Wąsosz – Radziłów, jest 1810 B, powinno być 1812 B.

DYREKTOR

mgr inż. *Dariusz Polonowicz*



DRO – KONSULT
Spółka z o. o.

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

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

STRONA 19

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 węzłem 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

Szczuczyn dn. 12.04.2006r.

BURMISTRZ SZCZUCZYNA

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

SGR. 7328-2/06

Burmistrz Szczuczyna w odpowiedzi na Państwa pismo znak DK/AM/0403/2006 z dn. 20.03.2006r. dotyczące Studium Techniczno - Ekonomicznego na budowę obwodnicy Szczuczyna w ciągu drogi krajowej nr 61 Łomża - Augustów, wskazuje jako najbardziej optymalny wariant nr 9 przebiegu obwodnicy po zachodniej i północnej stronie miasta.

Trasa obwodnicy przecina nieruchomości o dużym zainwestowaniu niemającym odzwierciedlenia na podkładzie mapowym:

- dz. nr 8/1 i 7 na gruntach wsi Sokoły,
- dz. nr 77 na gruntach miasta Szczuczyn,
- dz. nr 297 na gruntach miasta Szczuczyn; ogródki działkowe oraz działki posiadające opracowany miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego,
- dz. nr 308/1 na gruntach miasta Szczuczyn; z przeznaczeniem pod zabudowę usługowo - produkcyjną,
- dz. nr 294/3 i 293 - na gruntach miasta Szczuczyn; targowica miejska z istniejącą stacją GSM.

W związku z powyższym wskazane byłoby przesunięcie trasy w rejonach w/w nieruchomości w kierunku zachodnim i północnym, w celu umożliwienia jak najpełniejszego zachowania ich zainwestowania istniejącego i planowanego.

- Drogi serwisowe po stronie północno - zachodniej powinny stanowić jednolity ciąg komunikacyjny na całej długości projektowanej obwodnicy.
- Dla naszej gminy istotne jest również rozwiązanie projektowe węzła obwodnicy, zlokalizowanego poza początkiem obecnego opracowania z kierunku Łomży, zapewniającego zjazd do miasta Szczuczyn i systemu dróg serwisowych umożliwiających komunikację ze wsi: Obrytki i Koniecki.
- W dalszych pracach należy uwzględnić konieczność budowy przepędów dla bydła w rejonie km 2+951,49.
- Prosimy w kolejnych pracach nad planem o określenie terenów w pobliżu obu projektowanych węzłów dostępnych komunikacyjnie (o podwójnych relacjach z możliwością zjazdu i wjazdu) pod lokalizację miejsc obsługi podróżnych.

Z poważaniem

BURMISTRZ

inż. Waldemar Szczuczynski



DRO - KONSULT
Spółka z o. o.

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

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

STRONA 20