

Inwestor:			
		SKARB PAŃSTWA - GENERALNY DYREKTOR DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD REPREZENTOWANY PRZEZ GDDKIA ODDZIAŁ W BIAŁYMSTOKU ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok	
Wykonawca:			
		Infra - Centrum Doradztwa Sp. z o.o. ul. Leszno 14, 01-192 Warszawa KRS 0000629382, NIP 5213742840, REGON 365034565 tel. +48 22 438 62 12, e-mail: biuro@infracd.pl	
Podwykonawca:			
		BIURO PROJEKTÓW KOMUNIKACYJNYCH w Poznaniu Sp. z o.o. ul. Tadeusza Kościuszki 68, 61-891 Poznań KRS 0000332405, NIP 6793011265, REGON 120957541 tel. +48 61 858 87 20, fax. (61) 858 87 11 e-mail: bpk@bpk-poznan.com.pl	
Adres obiektu budowlanego:			
Województwo podlaskie, powiat kolneński, gmina Kolno			
Jednostka ewidencyjna: 200601_1 Kolno (miasto), 200603_2 Kolno			
Nr umowy: 2421.41.2024 z dn. 16.12.2024			
Nazwa projektu: „ <i>Opracowanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego z elementami Koncepcji Programowej dla zadania: Rozbudowa DK63 od m. Wincenta do m. Kolno wraz z budową zachodniej obw. Kolna (od istn. DK63 do proj. DW647)</i> ”			
Stadium: STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (Etap I)			
Numer tomu:		Nazwa tomu:	
A		CZĘŚĆ OPISOWA	
Zespół autorski:			
Imię i Nazwisko	Stanowisko	Specjalność	Nr uprawnień
mgr inż. Anna Leśniewska-Nowak	Kierownik projektu / Sprawdzający	drogowa	WKP/0095/POOD/04
mgr inż. Robert Giemza	Projektant	drogowa	WKP/0254/POOD/08
mgr inż. Andrzej Tajcher	Projektant	drogowa	WKP/0242/POOD/04
mgr inż. Karol Napierkowski	Projektant	drogowa	WKP/0107/POOD/24
mgr inż. Tomasz Kucal	Opracowujący	drogowa	WPK/0111/ZOOD/24
Szymon Fornalik	Opracowujący	-	-

Spis treści

A	CZĘŚĆ OGÓLNA.....	3
A I.	CZĘŚĆ OPISOWA	3
1.	Przedmiot opracowania	3
2.	Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego	3
3.	Formalna podstawa opracowania	3
4.	Wykaz materiałów wyjściowych i archiwalnych	3
5.	Lokalizacja i program zadania.....	5
6.	Podział zadania inwestycyjnego na etapy i kolejność ich realizacji:	6
7.	Istniejące zagospodarowanie terenu	6
8.	Uwarunkowania realizacyjne:.....	11
9.	Projektowane zagospodarowanie terenu.....	18
10.	Inne:.....	36
11.	Wskaźniki ekonomiczne	36
A II.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	37
A III.	WIELOKRYTERIALNA ANALIZA PORÓWNAWCZA WARIANTÓW ZADANIA INWESTYCYJNEGO.....	38
A IV.	PODSUMOWANIE I WNIOSKI	39

A CZĘŚĆ OGÓLNA

A I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Przedmiot opracowania

Zadanie inwestycyjne: „Opracowanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego z elementami Koncepcji Programowej dla zadania: Rozbudowa DK63 od m. Wincenta (km 112+374) do m. Kolno (km 117+570 lub km 116+567,91 zależnie od wariantu) wraz z budową zachodniej obw. Kolna (od istn. DK63 do proj. DW647)” obejmuje prace projektowe mające na celu opracowanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego z elementami Koncepcji Programowej wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia „Rozbudowa DK63 od m. Wincenta do m. Kolno wraz z budową zachodniej obw. Kolna (od istn. DK63 do proj. DW647)”. Jest to rodzaj zadania inwestycyjnego z zakresu inwestycji infrastrukturalnych.

2. Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego

Niniejsze zadanie inwestycyjne ma na celu rozwój, modernizację i poprawę istniejącej infrastruktury transportowej na poziomie lokalnym – w mieście i gminie Kolno, co przełoży się na rozwój na poziomie regionalnym i krajowym.

Zakładany efekt realizacji zadania inwestycyjnego jest wielowymiarowy. Budowa nowoczesnej infrastruktury drogowej przyniesie korzyści bezpośrednie użytkownikom DK63 jak i korzyści pośrednie dla mieszkańców, władz lokalnych oraz gospodarki regionu. Inwestycja zaowocuje poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz poprawie płynności ruchu poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza centrum miasta Kolno, co zainicjuje także skrócenie czasu podróży i powiększenie terenów inwestycyjnych. Poprawa komfortu życia mieszkańców miasta i gminy w wyniku realizacji zadania będzie miała swoje źródło w zmniejszeniu ruchu w centrum miasta, co przełoży się na ograniczenie hałasu i zanieczyszczenia powietrza. Inwestycja zwiększy atrakcyjność miasta Kolno pod względem turystycznym, mieszkaniowym i gospodarczym.

3. Formalna podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa nr 2421.41.2024 z dnia 16.12.2024 r. pn.: „Opracowanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego z elementami Koncepcji programowej dla zadania: Rozbudowa DK63 od m. Wincenta (km ok. 112+374) do m. Kolno (km ok. 118+150) wraz z budową zachodniej obw. Kolna (od istn. DK63 do proj. DW647).

4. Wykaz materiałów wyjściowych i archiwalnych

1) Dane:

- Raport definiowany: Perony przystankowe,
- Wykaz skrzyżowań dróg,
- Raport definiowany: Bariery,
- Raport definiowany: Chodniki,
- Raport definiowany: Obiekty inżynierskie,
- Raport definiowany: Oświetlenie,
- Raport definiowany: Zatoki,
- Raport definiowany: Zjazdy,
- Przekroje normalne branży torowej ze skrajniami kolejowymi dla LK29,

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

- Kolizje ze zwierzętami w roku 2024 – dane dotyczące kolizji i wypadków udostępniane przez Policję,
- Koncepcja Rozbudowy drogi krajowej nr 63 w województwie warmińsko-mazurskim, na odcinku Jeże-Wincenta – Projekt Zagospodarowania Terenu: nr rys. D.2.4 (koniec projektowanego odcinka przy granicy województwa i Wincenta).
- Dokumentacja geologiczno-inżynierska określająca warunki geologiczno-inżynierskiej w rejonie projektowanej budowy obwodnicy Kolna w ciągu wojewódzkiej Nr 647.
- Opinia geotechniczna i dokumentacja badań podłoża gruntowego do projektowanej budowy obwodnicy Kolna w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 647.
- Projekt Budowlany „Budowa obwodnicy Kolna w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 647”
- Zakres miejscowych planów zagospodarowania będących w trakcie opracowywania
- Raport definiowany: Warstwy drogi, historia i wykaz wykonanych zabiegów oraz stan techniczny nawierzchni wg DSN do 2024 roku
- Informacje dot. niwelety na styku Jeże-Wincenta oraz Wincenta-Kolno
- Dokumentacja hydrogeologiczna określająca warunki hydrogeologiczne w związku z zamierzonym wykonaniem przedsięwzięcia mogącego negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie dla inwestycji pn. Rozbudowa DK63 od m. Wincenta do m. Kolno wraz z budową zachodniej obw. Kolna (od istn. DK63 do proj. DW647)”
- Studium Geologiczno-Inżynierskie dla rozpoznania warunków gruntowo-wodnych dla inwestycji pn. Rozbudowa DK63 od m. Wincenta (km ok. 112+374) do m. Kolno (km ok. 118+150) wraz z budową zachodniej obwodnicy Kolna (od istn. DK63 do proj. DW647)

2) Decyzje / Uzgodnienia:

- Zawiadomienie o wszczęciu postępowania z dn. 10.08.2023 r. w sprawie wydania decyzji o warunkach zabudowy na części działek nr geod. 1663/4, 1663/3 położonych w Kolnie z przeznaczeniem pod: budowę instalacji paneli fotowoltaicznych – elektrowni słonecznej o mocy elektrycznej do 2,0 MW wraz z innymi niezbędnymi do jej funkcjonowania obiektami i urządzeniami infrastruktury technicznej, kontenerowej stacji transformatorowej, na terenie części działek o nr geod. 1663/4, 1663/3 położonej na terenie gminy miejskiej Kolno, obręb Kolno.
- Decyzja nr L/85/2024 z dn. 15.07.2024 r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zezwalająca na lokalizację energetycznego doziemnego przyłącza kablowego w pasie drogowym DK nr 63, tj. w dz. o nr ewid. 635/1 ob. Czerwone gm. Kolno – wraz z załącznikiem nr 1.
- Decyzja nr L/101/2024 z dn. 02.09.2024 r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zezwalająca na lokalizację sieci wodociągowej PE dn 110 mm na odcinku A-B w pasie drogowym drogi krajowej nr 63, tj. w dz. o nr ewid. 635/1 ob. Czerwone gm. Kolno – wraz z załącznikiem nr 1.
- Decyzja Burmistrza Miasta Kolno z dn. 17.10.2023 w sprawie umorzenia postępowania w sprawie ustalenia warunków zabudowy dla planowanego zamierzenia: budowa instalacji paneli fotowoltaicznych – elektrowni słonecznej o mocy elektrycznej do 2,0 MW wraz z innymi niezbędnymi do jej funkcjonowania obiektami i urządzeniami infrastruktury technicznej, kontenerowej stacji transformatorowej, na terenie części działek o nr geod. 1663/4, 1663/3 położonej na terenie gminy miejskiej Kolno, obręb Kolno.
- Decyzja nr Z/3/2023 z dn. 19.01.2023 r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zezwalająca na przebudowę zjazdu zwykłego z drogi krajowej nr 63 do działki nr 118/1 położonej w obrębie miejscowości Czerwone w gminie Kolno w celu obsługi komunikacji projektowanej zabudowy zagrodowej.

- Zawiadomienie z dn. 09.12.2024 r. o wszczęciu postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę sieci wodociągowej, zlokalizowanej na działkach o nr geod.: 170/1, 120/3, 120/4, 120/6, 119, 118/1 i 118/5 – obręb 0006 Czerwone. gm. Kolno.
- Decyzja z dn. 12.04.2023 r. Starosty Kolneńskiego w sprawie zatwierdzenia dokumentacji geologiczno-inżynierskiej: „Budowa obwodnicy Kolna w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 647”.
- Klauzula Zatwierdzenia Projektu Stałej Organizacji Ruchu Nr 1205/2023 z dn. 06.11.2023 r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad dotyczącego: ronda na przecięciu drogi krajowej Nr 63 z DW 647 zlokalizowanego w ciągu obwodnicy Kolna.
- Decyzja DIT-III.7431.27.2026.KG z dnia 26.05.2026 zatwierdzająca Dokumentację hydrogeologiczną określającą warunki hydrogeologiczne w związku z zamierzonym wykonaniem przedsięwzięcia mogąco negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie dla inwestycji pn. Rozbudowa DK63 od m. Wincenta do m. Kolno wraz z budową zachodniej obw. Kolna (od istn. DK63 do proj. DW647)”

3) Materiały archiwalne:

- Prognoza ruchu dla odcinka drogi krajowej nr 63 Borki-granica województwa od km 96+600 do km 110-700, Olsztyn, 15.01.2021 r.

5. Lokalizacja i program zadania



Rys. 1. Lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w ciągu drogi krajowej nr 63 na odcinku od m. Wincenta (km ok. 112+374) do m. Kolno oraz na terenach między drogą krajową nr 63 a drogą wojewódzką nr 647. Zasięg inwestycji obejmuje tereny miasta i gminy Kolno położonych w powiecie kolneńskim, w województwie podlaskim. Zgodnie z regionalizacją fizyczno-geograficzną Polski teren inwestycji położony jest na Wysoczyźnie Kolneńskiej oraz na Równinie Mazurskiej.

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

W ramach inwestycji przewiduje się rozbudowę drogi krajowej nr 63 od km 112+374 do km 117+570 wraz z budową zachodniej obwodnicy Kolna dla wariantów 1 i 2 oraz rozbudowę DK 63 od km 112+374 do km 116+568 wraz z budową zachodniej obwodnicy Kolna dla wariantu 3.

W zakresie rozbudowy wchodzi następujące elementy: zwiększenie poziomu BRD poprzez budowę wysp kanalizujących ruch w miejscowościach Wincenta i Czerwone oraz korektę niwelety drogi krajowej, budowa nowej drogi dla pieszych i rowerów na całym odcinku rozbudowy, budowa kanalizacji deszczowej w miejscowościach, budowa zbiorników na wodę opadową wraz z wyprofilowaniem rowów odwadniających drogę krajową, przebudowa skrzyżowań, budowa jezdni dodatkowej na części odcinka Wincenta-Czerwone, budowa zatok autobusowych.

W zakresie budowy obwodnicy wchodzi następujące elementy: budowa skrzyżowania typu rondo na drodze krajowej na początku jej opracowania, budowa jezdni dodatkowych wzdłuż jezdni głównej obwodnicy, budowa drogi dla pieszych i rowerów, budowa zbiorników na wodę opadową. Projektowana obwodnica Kolna kończy się na rondzie na drodze wojewódzkiej wybudowanej w ramach zadania „Budowa obwodnicy Kolna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 647”, obie inwestycje stworzą obwodnicę Kolna od strony zachodniej.

Zestawienie kilometrów					
Numer wariantu	Odcinek	Kilometr początkowy	Kilometr Końcowy	Długość	Długość całkowita
W1	Rozbudowa	112,37400	117,56969	5,19569	7,453
	Obwodnica	117,56969	119,82667	2,25698	
W2	Rozbudowa	112,37400	117,56969	5,19569	7,621
	Obwodnica	117,56969	119,99465	2,42496	
W3	Rozbudowa	112,37400	116,56760	4,19360	7,552
	Obwodnica	116,56760	119,92572	3,35812	

6. Podział zadania inwestycyjnego na etapy i kolejność ich realizacji:

Na tym Etapie prac nie przewiduje się podziału zadania inwestycyjnego.

7. Istniejące zagospodarowanie terenu

Obecnie droga krajowa nr 63 z kierunku granicy z województwem warmińsko-mazurskim przebiega przez m. Wincenta, m. Czerwone i dalej przez centrum Kolna. Odcinek ten łączy drogę ekspresową S61 od strony Łomży oraz miejscowości Wincenta, Czerwone oraz Kolno i stanowi dojazd do terenów atrakcyjnych pod względem turystycznym (Kraina Wielkich Jezior Mazurskich). Droga ta w okresie letnim obsługuje nasilony ruch turystyczny. Powoduje to znaczne ograniczenie płynności ruchu drogowego, oraz stanowi dodatkowe zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W 2019 r. zakończyła się rozbudowa DK63 na odcinku od przejścia przez Kolno (od km 118+905 do km 121+307). W ramach zadania m.in. dostosowano nośność konstrukcji do 115kN/oś, doprowadzono szerokości jezdni do wymaganych rozwiązań technicznych i warunków BRD, poprawiono przepustowości i swobodę ruchu na skrzyżowaniach oraz skorygowano odwodnienie. Dalszy odcinek w kierunku granicy z województwem warmińsko-mazurskim znajduje się na poziomie ostrzegawczym stanu technicznego

nawierzchni. Odcinek ten o aktualnej klasie technicznej G, posiada konstrukcję nawierzchni jezdni o niskiej nośności niedostosowaną do odbywającego się po niej ruchu pojazdów (w tym pojazdów ciężarowych) i wymaga wzmocnienia do nośności 11,5 t/oś. Warto podkreślić, iż na odcinkach poza miejscowościami Wincenta i Czerwone droga nie posiada żadnych urządzeń służących bezpiecznemu ruchu pieszych czy rowerzystów, natomiast posiada wąską jezdnię o szerokości ok. 6,0 – 6,50 m oraz wąskie pobocza gruntowe, które uniemożliwiają bezpieczne poruszanie się po nich pieszym i rowerzystom.

7.1 Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

a) Obiekty budowlane:

- Obiekt drogowy: droga krajowa nr 63 – główna (G) – lokalizacja: od m. Wincenta (km ok. 112+374) do m. Kolno (km ok. 118+150),
- Obiekty drogowe – skrzyżowania – lokalizacja: od m. Wincenta (km ok. 112+374) do m. Kolno (km ok. 118+150),
- Infrastruktura dla pieszych – chodnik – lokalizacja: m. Wincenta, m. Czerwone.

b) Charakterystyka funkcjonalności ważniejszych obiektów (np.: nośność, poziom swobody ruchu, skrajnia, przepustowość, wypadkowość, dostępność itp.),

- istniejące przepusty

Na odcinku zlokalizowanych jest pięć istniejących przepustów o konstrukcji żelbetowej. Przepust PD2 w km 113+868 o przekroju kwadratowym i wymiarach 1,00x1,00m, przepust PD3 w km 114+539, kołowy prefabrykowany o średnicy 1,00m, przepust PD4 w km 115+246 kołowy prefabrykowany o średnicy 1,00m oraz przepust PD5 w km 115+506 o przekroju kołowym, prefabrykat o średnicy Ø1,5m, przepust w km 116+549 (kanalizacja deszczowa średnicy Ø0,80m), wszystkie w/w przepusty zostaną rozebrane, a w ich miejsce zostaną wybudowane nowe. Projekt przebudowy przepustu w km 116+549 wg branży sanitarnej.

c) charakterystyczne elementy geometrii, konstrukcji i wyposażenia:

- Droga krajowa nr 63:
 - Długość: 5,776 km
 - Szerokość: 3,0 m – pas ruchu, ok. 1,5÷2,5 m – pobocze gruntowe
 - Klasa drogi: G
 - Przekrój drogi: 1/2
 - Rodzaj konstrukcji nawierzchni bitumiczna
 - Pochylenie poprzeczne: 2%

d) obiekty infrastruktury technicznej:

- Infrastruktura sanitarna – stan istniejący:
 - Kanalizacja deszczowa

Droga krajowa 63 w miejscowości Wincenta w km 112+531,27 do 112+374 nie posiada systemu odwodnienia. Wody opadowe i roztopowe prowadzone są powierzchniowo zgodnie ze spadkiem terenu, a za terenem zabudowanym rowami w kierunku rzeki Wincenta.

W km od 112+374 do 113+123 drogi krajowej 63 w miejscowości Wincenta, wody opadowe i roztopowe prowadzone są powierzchniowo zgodnie ze spadkiem terenu do skrzyżowania drogi powiatowej DP 1879B, skrzyżowanie posiada system kanalizacji deszczowej DN500 wraz z 4 wpustami deszczowymi odprowadzającymi wodę do studni chłonnych.

W km od 113+123 do 116+139 drogi krajowej 63 w terenie zabudowanym wody opadowe i roztopowe prowadzone są powierzchniowo zgodnie ze spadkiem terenu, poza teren zabudowany do rowów przydrożnych. Rowy przydrożne zgodnie z spadkiem terenu kierują wody do cieków i rowów melioracyjnych:

- w km 115+246 do rowu melioracyjnego nr 160628900,
- w km 115+503 do cieku wody Dopływ spod Czerwonego (ID: MPHP 264792),
- w km 115+246 do rowu melioracyjnego nr 160635467.

W km od 116+139 do 117 + 552 drogi krajowej 63 w miejscowości Czerwone wody opadowe i roztopowe prowadzone są powierzchniowo zgodnie ze spadkiem terenu do wpustów deszczowych. Wpusty deszczowe odprowadzają wodę deszczową do rury kanalizacyjnej DN800 w km 116+550 a następnie do rowu melioracyjnego nr 160635467. Poza terenem zabudowanym wody opadowe i roztopowe są odprowadzane bezpośrednio do rowów przydrożnych. Wody opadowe i roztopowe w km od 116+700 do km 117+570 są odprowadzane do rowów przydrożnych a następnie do studni chłonnych.

▪ Sieć wodociągowa:

Na terenie inwestycji znajduje się sieć wodociągowa o średnicy DN150 w miejscowości Czerwone oraz sieć wodociągowa o średnicach DN110 i DN160 w miejscowości Wincenta. Sieć wodociągowa prowadzona wzdłuż pasa drogowego poza obszarem jezdni, w chodniku.

Na terenie inwestycji nie występuje sieć sanitarna i sieć gazowa.

▪ Sieci i urządzenia elektroenergetyczne:

W obszarze objętym inwestycją, w granicach pasa drogowego drogi krajowej nr 63 oraz na terenach przyległych, zlokalizowana jest czynna infrastruktura elektroenergetyczna będąca w eksploatacji PGE Dystrybucja S.A. Oddział Białystok, Rejon Energetyczny Łomża.

Występują następujące elementy infrastruktury:

- sieć wysokiego napięcia: linia napowietrzna o napięciu znamionowym 110 kV,
- sieć średniego napięcia: zarówno linie napowietrzne, jak i kablowe o napięciu znamionowym 15 kV,
- sieć niskiego napięcia: zarówno linie napowietrzne, jak i kablowe o napięciu znamionowym 0,4 kV.
- oświetlenie uliczne zasilane z szafek oświetleniowych włączonych do sieci niskiego napięcia.

▪ Sieć teletechniczna:

W przedmiotowym zakresie, wzdłuż DK 63, zlokalizowana jest doziemna sieć kablowa Orange Polska. Od m. Wincenta do zjazdu do m. Kolonia Czerwone sieć kablowa jest nieczynna. Na pozostałym obszarze inwestycji, miejscami, czynna infrastruktura telekomunikacyjna może wymagać zabezpieczenia lub przebudowy.

7.2 Zagospodarowanie istniejącego terenu przyległego

a) konfiguracja i ukształtowanie terenu:

Projektowana inwestycja na przeważającej części przebiega przez tereny użytkowane rolniczo. W buforze 2 km od osi wariantów projektowanej inwestycji wyróżniono 6 rodzajów zagospodarowania terenu (rysunek nr 1). Największą część analizowanego obszaru zajmują grunty orne, aż 52,0% powierzchni. Znaczną część zajmują również łąki i pastwiska (20,5%), lasy (15,3%) oraz zabudowa miejska 9,1%. Pozostałą część obszaru (ok. 3,1%) zajmują: obszary upraw mieszanych oraz zespoły roślinności drzewiastej i krzewiastej.

DK63 – rozbudowa – wariant 1,2 i 3

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

- 112+374 – 112+870 – zabudowa miejska,
- 112+870 – 113+655 – lasy,
- 113+655 – 115+155 – grunty orne,
- 115+155 – 115+800 – łąki i pastwiska,
- 115+800 – 116+030 – grunty orne,
- 116+030 – 116+655 – zabudowa miejska,
- 116+655 – 118+036 – grunty orne.

Obwodnica – wariant 1:

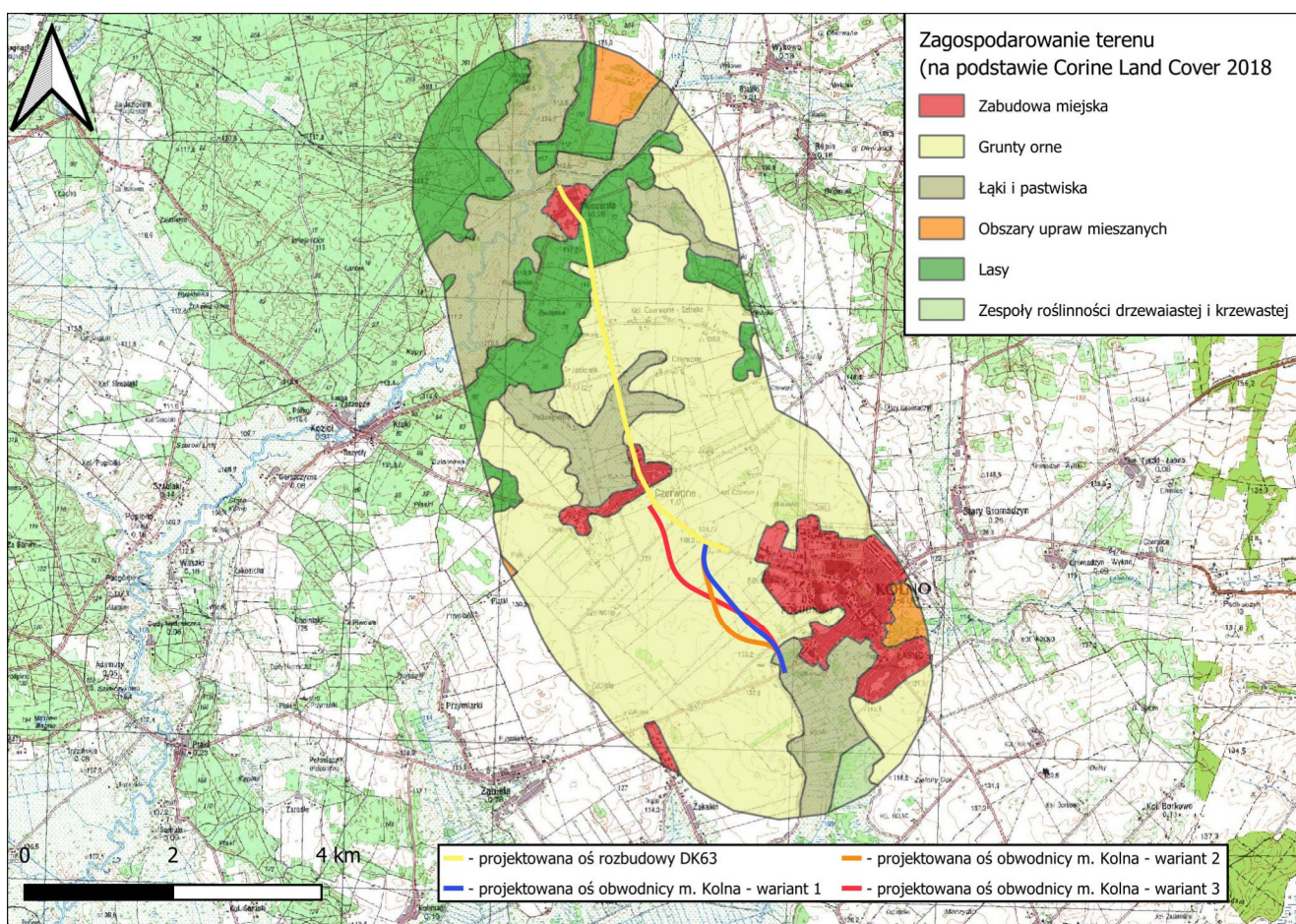
- 0+000 – 1+790 – grunty orne,
- 1+790 – 2+083 – łąki i pastwiska.

Obwodnica – wariant 2:

- 0+000 – 1+940 – grunty orne,
- 1+940 – 2+228 – łąki i pastwiska.

Obwodnica – wariant 3:

- 0+000 – 2+710 – grunty orne,
- 2+710 – 3+011 – łąki i pastwiska.



Rys. 1. Przebieg projektowanej inwestycji na tle podziału zagospodarowania przestrzennego (źródło: Corine Land Cover)

- a) ważniejsze elementy zainwestowania i zagospodarowania terenu w pasie wykonania i oddziaływania zadania inwestycyjnego, stan techniczny:

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

W rejonie inwestycji nie występują Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP). W Wincenta w kilometrze 112+950 występuje obiekt gastronomiczny „Dworek Wincenta”. W miejscowości Czerwone w rejonie inwestycji występuje szkoła podstawowa oraz biblioteka wraz z remizą OSP, a także sklep wielobranżowy. Niedaleko ostatniego odcinka rozbudowy DK63 występuje stacja paliw ORLEN. W miejscowościach Wincenta i Czerwone dominuje zabudowa mieszkaniowa, nie występuje zabudowa przemysłowa przy DK 63, w miejscowości Czerwone zlokalizowane są 2 Tartaki.

Wzdłuż przebiegu inwestycji występują elementy dziedzictwa kulturowego – krzyże przydrożne w km:

- 112+458 – nr 01 – na dz. nr ewid. 77/2, obręb Wincenta
- 112+600 – nr 02 – przy drodze powiatowej nr 1884B, obręb Wincenta
- 112+900 – nr 03, na dz. nr ewid. 100/3, obręb Wincenta
- 112+950 – nr 04 – na dz. nr ewid. 104/5, obręb Wincenta
- 114+936 – nr 05 – na dz. nr ewid. 175/7, obręb Czerwone
- 115+765 – nr 06 – na dz. nr ewid. 353/4, obręb Czerwone
- 116+113 – nr 07 – na dz. nr ewid. 354, obręb Czerwone,
- 116+400 – nr 08 – na dz. nr ewid. 355/6, obręb Czerwone,
- 116+400 – nr 09 – na dz. nr ewid. 357/5, obręb Czerwone, przy drodze wewnętrznej (dz. nr ewid. 624/1),
- 116+600 – nr 10 – na dz. nr ewid. 394/1, obręb Czerwone, przy drodze gminnej nr 104371/B (dz. nr ewid. 626),
- 116+600 – nr 11 – na dz. nr ewid. 299/5, obręb Czerwone,
- 116+600 – nr 12 – na dz. nr ewid. 311/2, obręb Czerwone, przy drodze powiatowej nr 1883B (dz. nr ewid. 585/3),
- 116+872 – nr 13 – na dz. nr ewid. 299/4, obręb Czerwone,
- 117+235 – nr 14 – na dz. nr ewid. 350, obręb Czerwone,
- 117+680 – nr 15 – na dz. nr ewid. 350, obręb Czerwone.

oraz pomnik Ku czci obrońców ojczyzny poległych na polu chwały pod wodzą Józefa Piłsudskiego w latach 1918-1920 A.D.2005 w km 116+285.

b) istniejąca sieć komunikacyjna, także dla obsługi ruchu lokalnego:

W miejscowości Wincenta występują skrzyżowania z drogami powiatowymi nr 1884B i nr 1879B, chodnik po obydwu stronach jezdni oraz zatoki autobusowe. Między m. Wincenta i m. Czerwone występują skrzyżowania z drogą gminną nr 104375B wraz z zatokami autobusowymi. W miejscowości Czerwone zlokalizowane jest skrzyżowanie z drogami gminnymi nr 104404B i 104371B oraz drogą powiatową nr 1889B, chodnik po obydwu stronach jezdni oraz zatoki autobusowe. Między m. Czerwone i m. Kolno skrzyżowanie odbywa się z drogą gminną nr 104395B. Odcinek obwodnicy, skrzyżowania z drogami gminnymi nr 104395B oraz nr 104348B i drogą wojewódzką nr 647

c) ważniejsze obiekty infrastruktury technicznej – brak.

7.3 Charakterystyka istniejącej zieleni

Tereny objęte buforem wokół projektowanej drogi DK 63 to w przeważającej części tereny otwarte stanowiące użytki rolne, z czego większość stanowią pola uprawne. Są to zwykle obszary o niewielkiej wartości przyrodniczej. Wyższą wartość mają łąki położone w dolinach cieków wodnych. Są to w większości łąki podmokłe i wilgotne, w znacznej części zalane wodą w okresie wiosennym, na niektórych woda utrzymuje się do czerwca. Stanowią one często miejsca występowania gatunków chronionych roślin i siedlisk wymienionych w załączniku Dyrektywy Siedliskowej.

W terenie otwartym dominują pola uprawne, pastwiska i zbiorowiska łąkowe głównie ze związku *Calthoion palustris* i *Alopecurion pratensis*. Są to zbiorowiska łąk antropogenicznych wilgotnych i lekko wilgotnych nawożonych, użytkowanych intensywnie.

Zbiorowiska leśne to w większości gospodarcze lasy sosnowe, sosnowo-świerkowe i sosnowo-dębowe. W niewielu miejscach lasy nawiązują do kontynentalnych borów sosnowych świeżych *Peucedano-Pinetum* lub

subborealnych borów mieszanych *Serratulo-Pinetum*. W lasach znajdujących się na przebiegu trasy (zwłaszcza na południu) dominują monogatunkowe drzewostany sosnowe. Ich wiek bardzo rzadko przekracza 80 lat.

W zakresie monitoringu siedlisk przyrodniczych w obrębie buforu inwestycji zlokalizowane są następujące typy siedlisk:

- 3260 Nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników *Ranuncion fluitantis*,
- 6230 Bogate florystycznie górskie i niżowe murawy bliźniczkowe (*Nardetalia* – płaty bogate florystycznie),
- 6440 Łąki selernicowe (*Cnidion dubii*).

Złożony bufor to:

- dla inwentaryzacji przyrodniczej to 2 x 300 m od osi projektowanych wariantów drogi,
- w rejonie obszarów Natura 2000 bufor ten został rozszerzony do 2 x 500 m.
- dla analizy obszarów Natura 2000 pod kątem powiązań funkcjonalnych stosowano bufor do 5 km

8. Uwarunkowania realizacyjne:

8.1 Warunki wynikające z dokumentów planistycznych, w szczególności z takich jak:

a) Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK) zakłada poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Kierunki działań polityki przestrzennej w zakresie dostępności transportowej zakładają m.in. poprawę dostępności polskich miast i regionów i zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu. KPZK wskazuje ważny kierunek inwestycji infrastrukturalnych, jakim jest zwiększanie roli dużych ośrodków poprzez budowę ich pełnych obwodnic oraz pierwszeństwo inwestycji drogowych i kolejowych łączących największe miasta z ośrodkami subregionalnymi i najważniejszymi centrami powiatowymi, do których należy miasto Kolno.

b) plan zagospodarowania przestrzennego województwa,

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podlaskiego określa drogę krajową nr 63 jako element powiązania międzynarodowego, krajowego i międzyregionalnego województwa. Zawarte w PZPW Podlaskiego kierunki rozwoju dróg krajowych względem drogi krajowej nr 63 nie przewidują zmian na odcinku objętym opracowaniem, ale harmonogram uwzględnia zadanie „Granica województwa – Kolno – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 647” w zakresie rozwoju dróg wojewódzkich.

c) inne programy rządowe i programy wojewódzkie:

➤ Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (RPBDK2030 z perspektywą do 2033 r.) to średniookresowy dokument programowy, w którym zawarto listę inwestycji na drogach krajowych zaplanowanych do realizacji do 2033 r. Program określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Polski oraz drogowych połączeń komplementarnych poprzez stworzenie sieci sprawnych połączeń autostradowych, dróg ekspresowych i dróg krajowych, remont już istniejących, oraz podnoszenie ich standardu poprzez zmianę parametrów technicznych.

➤ Program Budowy 100 Obwodnic (PB100) to rządowy program, w ramach którego w Polsce planowane jest wybudowanie 100 obwodnic. Celem programu jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miast i miejscowości, co ma poprawić bezpieczeństwo i komfort życia mieszkańców. W województwie podlaskim uwzględniono pięć obwodnic na drogach krajowych: DK8 (Sztabin, Suchowola, Białobrzegi), DK16 (Augustów), DK63/66 (Zambrów). Planowana obwodnica miasta Kolno na tej liście nie figuruje, jednak inwestycja uzyskała wsparcie ze środków rządowych poprzez Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (RFRD) i bezpośredni program inwestycyjny Ministerstwa Infrastruktury

➤ Program inwestycyjny Ministerstwa Infrastruktury zatwierdzony w czerwcu 2023 r. pt.: „Rozbudowa DK 63 od Wincenty do Kolna wraz z budową zachodniej obwodnicy Kolna” (od DK 63 do projektowanej

DW 647). Program przewiduje rozbudowę istniejącego odcinka DK 63 (ok. 5,7 km), budowę nowego fragmentu obwodnicy (ok. 2 km), infrastrukturę pieszo-rowerową, zatoki autobusowe, modernizację skrzyżowań, jezdnię o szerokości 7 m i nośności podniesionej do 11,5 t/oś.

d) studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego:

➤ miasta Kolno

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kolno przyjęte uchwałą Nr XXIII/135/17 Rady Miasta Kolno z dnia 31 marca 2017 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kolno w zakresie systemu transportowego ustala konieczność docelowego obciążenia obecnego układu komunikacyjnego centrum miasta, a szczególnie obecnego przebiegu DK 63. W dokumencie wyznaczono projektowany przebieg dróg tranzytowych wraz z parametrami, który powinien być podstawą opracowania koncepcji technicznych drogowych z oceną wpływu na środowisko. W studium jako podstawowy element układu docelowego wyszczególniono projektowaną obwodnicę DK 63 po stronie zachodniej miasta i przejście ul. Wojska Polskiego, a także pomocniczo tranzyt regionalny ulicami Jana III Sobieskiego i Sienkiewicza oraz Mickiewicza.

➤ gminy Kolno

Według studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kolno przyjęte uchwałą Nr XXV/155/17 Rady Gminy Kolno z dnia 30 marca 2017 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kolno główną składową układu drogowego w gminie jest DK nr 63 oraz DW nr 647. W zakresie rozwoju komunikacji drogowej studium gminy Kolno ustala konieczność docelowego obciążenia obecnego układu komunikacyjnego regionalnego poprzez wydzielenie funkcji drogi krajowej nr 63 z obwodnicą miasta Kolna. W dokumencie przedstawiono projektowany przebieg drogi tranzytowej nr 63 – w tym obwodnicy, który powinien być docelowo obciążony od funkcji gospodarczych, w tym także od obsługi przyległych terenów rolnych. W dokumencie zostały wyszczególnione parametry drogi krajowej nr 63 – zarówno ciągu istniejącego jak i projektowanego ze wskazaniem pełnej izolacji ruchu pieszego od jezdni i ograniczenia do minimum nakładania się funkcji lokalnej i rolniczej na ruch zewnętrzny. W zakresie transportu ciężkiego i tranzytu ciąg DK 63 powinien być dostosowywany stopniowo do kategorii ruchu KR-5 i nacisków 100 KN/oś, a docelowo do KR-6 i nacisków 115 KN/oś. Według studium w rejonie Kolna występuje możliwość lokalizacji MOP-u.

e) miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego – miasto Kolno:

- Uchwała Nr XXXIII/199/98 Rady Miejskiej w Kolnie z dnia 7 maja 1998 r. w sprawie zatwierdzenia zmiany Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kolna – zmiana planu wyznacza tereny zabudowy rolniczo-produkcyjnej (RPZ) i tereny urządzeń i tras komunikacyjnych (KZ i KL), gdzie obsługa komunikacyjna wyznaczona została z istniejącej drogi (0-24KL).

f) miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego – gmina Kolno:

- Uchwała Nr XXVIII/204/06 Rady Gminy Kolno z dnia 19 maja 2006 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części gminy Kolno dotyczącej terenów wsi Wincenta – plan na terenie inwestycji ustala tereny zabudowy zagrodowej, usługowej, komunikacji oraz tereny lasów i postulowanych zalesień. Ustalenia planu zakładają, że przy modernizacji układu drogowego należy wprowadzić urządzenia umożliwiające poruszanie się osób niepełnosprawnych. Obsługa komunikacyjna terenów projektowanego i istniejącego zainwestowania na terenie objętym planem powinna się odbywać z istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 63. Plan przewiduje dla terenu drogi krajowej (01KG) adaptację do szerokości według stanu istniejącego z poszerzeniami według rysunku planu do 20,0 m, przy uwzględnieniu zawartych w planie ustalonych parametrach szerokości jezdni, chodników i ścieżek rowerowych oraz linii zabudowy. Na terenie inwestycji plan przewiduje także adaptację obecnego przebiegu dróg powiatowych o funkcji lokalnej (02 KL, 03 KL) do szerokości minimum 12,0 m, a obecnego przebiegu dróg publicznych o funkcji

dojazdowej (04 KD, 05 KD) w postaci poszerzenia pasów węższych do 10,0 m na terenie zabudowy – przy uwzględnieniu zawartych w planie ustalonych parametrach szerokości jezdni, chodników wydzielonych zielenią, linii zabudowy, włączeń ulic bocznych i obsługi bezpośredniej działek przyległych. Dodatkowo na terenach położonych wzdłuż drogi krajowej (01 KG) ustalenia planu przewidują wprowadzenie roślinności pełniącej funkcję izolacyjną. Na terenie inwestycji występują obiekty wpisane do rejestru zabytków objęte ścisłą ochroną konserwatorską – prace w ich bezpośrednim otoczeniu wymagają uzyskania stosownego pozwolenia Podlaskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

- Uchwała Nr XXIV/103/2012 Rady Gminy Kolno z dnia 20 lipca 2012 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części gminy Kolno dotyczącej części terenów wsi Wincenta zatwierdzonego uchwałą nr XXVIII/204/06 Rady Gminy Kolno z dnia 19.05.2006 r. oraz zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części gminy Kolno dotyczącej części terenów wsi Wincenta, zatwierdzonego uchwałą nr IV/21/99 Rady Gminy Kolno z dnia 27.02.1999 r. – plan zmienia ustalenia dotyczące terenu zabudowy usługowej i mieszkaniowej jednorodzinnej – 1U-MN (przed zmianą 1U). W planie miejscowym dopuszcza się na tym terenie realizację dróg, urządzeń i infrastruktury technicznej oraz służących realizacji inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej, a także dopuszcza się lokalizowanie urządzeń infrastruktury technicznej poza terenami położonymi w liniach rozgraniczających dróg.
 - Uchwała Nr XXVII/205/06 Rady Gminy Kolno z dnia 19 maja 2006 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części gminy Kolno dotyczącej terenów wsi Czerwone – plan zawiera ustalenia dotyczące terenów komunikacji w postaci dróg publicznych: zbiorczych, lokalnych, dojazdowych i rolniczych. W planie dopuszcza się realizowanie inwestycji drogowych mogących znacząco oddziaływać na środowisko, określonych w przepisach szczególnych. Ustalenia dotyczące DK63 przewidują adaptację jej obecnego przebiegu do szerokości do 20,0 m z uwzględnieniem parametrów szerokości jezdni, chodników i ścieżek rowerowych i linii zabudowy określonych w planie. Ponadto na terenach położonych wzdłuż DK63 zaleca się wprowadzenie roślinności pełniącej funkcję izolacyjną.
 - Uchwała Nr XVI/116/20 Rady Gminy Kolno z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części gminy Kolno dotyczącej części terenów wsi Czerwone – względem DK63 zawiera ustalenia dotyczące obsługi komunikacyjnej terenów objętych zmianą planu z tej drogi oraz z dróg powiatowych i gminnych położonych poza granicami opracowania, a także ustalenia nieprzekraczalnej linii zabudowy od DK63.
 - Uchwała Nr XXV/110/12 Rady Gminy Kolno z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części gminy Kolno dotyczącej części terenów wsi Czerwone – względem DK63 zawiera nakaz realizacji nowej zabudowy położonej w zasięgu oddziaływania komunikacji – drogi krajowej w sposób uwzględniający to oddziaływanie poprzez stosowanie zasad akustyki architektonicznej i budowlanej w projektowaniu i realizacji zabudowy oraz zalecenie stosowania parawanów akustycznych z roślinności. Dodatkowo w planie wprowadzono ustalenie nieprzekraczalnej linii zabudowy od DK63.
 - Uchwała Nr XXXVII/230/18 Rady Gminy Kolno z dnia 29 czerwca 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na terenie gminy Kolno w części obrębów geodezyjnych: Stary Gromadzyn, Czerwone, Koziół, Górszczyzna, Waszki – na terenie inwestycji plan zakłada ustalenie terenu drogi publicznej klasy głównej (1KDG). W granicach planu dopuszcza się budowę, rozbudowę, przebudowę i remont infrastruktury technicznej z zachowaniem przepisów odrębnych, przy czym ustalono konieczność zachowania szerokości terenu drogi 1KDG w liniach rozgraniczających: w granicach działek.
- g) informacje od właściwych organów, prowadzących rejestry wydanych decyzji o lokalizacji drogi, warunków zabudowy i zagospodarowania terenu, o pozwoleniach na budowę oraz zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej:

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

W obszarze inwestycji zostały wydane poniższe pozwolenia na budowę:

- nr sprawy GB.6743.95.2024.SW - Rozbudowa sieci wodociągowej DN 110 wraz z przyłączem wodociągowym
- nr sprawy BŚ.6740.141.2021.EK - Budowa linii kablowej oświetlenia ulicznego wraz z przyłączem energetycznym i posadowieniem słupów
- nr sprawy AB-I.7840.1.7.2024.AK - Budowa sieci wodociągowej na odcinku 1-2
- nr sprawy GB.6740.247.2024.ŁK - Budowa sieci wodociągowej
- nr sprawy GB.6740.201.2022.SW - Budowa budynku gospodarczego
- nr sprawy GB.6740.176.2025.AB - Budowa budynku inwentarskiego wraz z wewnętrznym zbiornikiem na płynne odchody zwierzęce
- nr sprawy GB.6740.46.2025.AB - Rozbudowa budynku Szkoły Podstawowej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Czerwonym
- nr sprawy GB.6741.9.2023.AB - Rozbiórka budynku gospodarczego
- nr sprawy GB.6740.118.2024.SW - Przebudowa budynku gospodarczego.

Gmina Kolno w obszarze przedmiotowej inwestycji nie wydawała w ciągu ostatnich 10 lat żadnych decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego. Posiada natomiast decyzję nr 2/2022 o zmianie ostatecznej decyzji na realizację inwestycji drogowej z dnia 18.08.2022 r. nr sprawy GB.6740.83.2022 na przebudowę z rozbudową drogi gminnej nr 104404B Czerwone gm. Kolno wraz z przebudową linii elektroenergetycznej na odcinkach dz. nr 623 (0+000 – 0+483,69); dz. nr 627 (0+000 – 0+232,70) o łącznej długości 716,36 m oraz zatwierdzające podziały projektu – jest to zmiana decyzji nr 3/2020 z dnia 10.06.2020. Inwestycja obejmuje zmianę nawierzchni żwirowej na asfaltową oraz z utwardzeniem poboczy kruszywem oraz budową niezbędnej infrastruktury.

h) Inne:

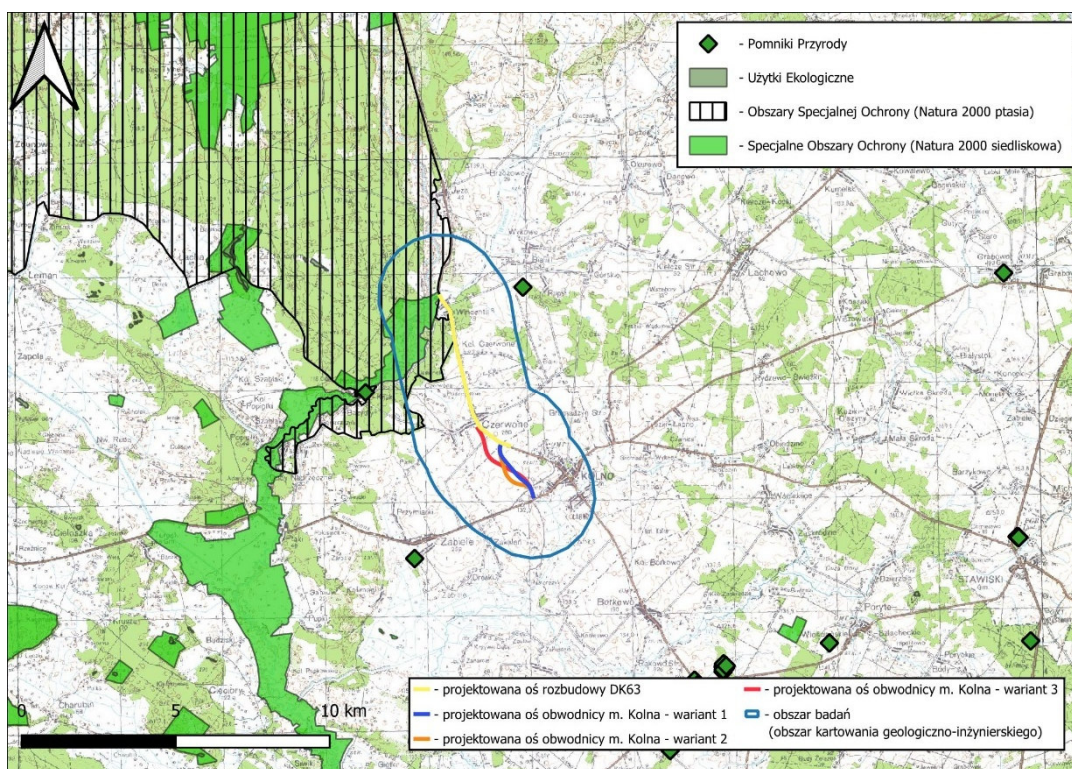
Ponadto w obszarze inwestycji zostały wydane następujące dokumenty:

- Zawiadomienie o wszczęciu postępowania z dn. 10.08.2023 r. w sprawie wydania decyzji o warunkach zabudowy na części działek nr geod. 1663/4, 1663/3 położonych w Kolnie z przeznaczeniem pod: budowę instalacji paneli fotowoltaicznych – elektrowni słonecznej o mocy elektrycznej do 2,0 MW wraz z innymi niezbędnymi do jej funkcjonowania obiektami i urządzeniami infrastruktury technicznej, kontenerowej stacji transformatorowej, na terenie części działek o nr geod. 1663/4, 1663/3 położonej na terenie gminy miejskiej Kolno, obręb Kolno.
- Decyzja nr L/85/2024 z dn. 15.07.2024 r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zezwalająca na lokalizację energetycznego doziemnego przyłącza kablowego w pasie drogowym DK nr 63, tj. w dz. o nr ewid. 635/1 ob. Czerwone gm. Kolno – wraz z załącznikiem nr 1.
- Decyzja nr L/101/2024 z dn. 02.09.2024 r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zezwalająca na lokalizację sieci wodociągowej PE dn 110 mm na odcinku A-B w pasie drogowym drogi krajowej nr 63, tj. w dz. o nr ewid. 635/1 ob. Czerwone gm. Kolno – wraz z załącznikiem nr 1.
- Decyzja Burmistrza Miasta Kolno z dn. 17.10.2023 w sprawie umorzenia postępowania w sprawie ustalenia warunków zabudowy dla planowanego zamierzenia: budowa instalacji paneli fotowoltaicznych – elektrowni słonecznej o mocy elektrycznej do 2,0 MW wraz z innymi niezbędnymi do jej funkcjonowania obiektami i urządzeniami infrastruktury technicznej, kontenerowej stacji transformatorowej, na terenie części działek o nr geod. 1663/4, 1663/3 położonej na terenie gminy miejskiej Kolno, obręb Kolno.
- Decyzja nr Z/3/2023 z dn. 19.01.2023 r. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zezwalająca na przebudowę zjazdu zwykłego z drogi krajowej nr 63 do działki nr 118/1 położonej w obrębie miejscowości Czerwone w gminie Kolno w celu obsługi komunikacji projektowanej zabudowy zagrodowej.
- Zawiadomienie z dn. 09.12.2024 r. o wszczęciu postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę sieci wodociągowej, zlokalizowanej na działkach o nr geod.: 170/1, 120/3, 120/4, 120/6, 119, 118/1 i 118/5 – obręb 0006 Czerwone. gm. Kolno.

8.2 Warunki środowiskowe, w tym także dotyczące dóbr kultury, ochrony konserwatorskiej i archeologii

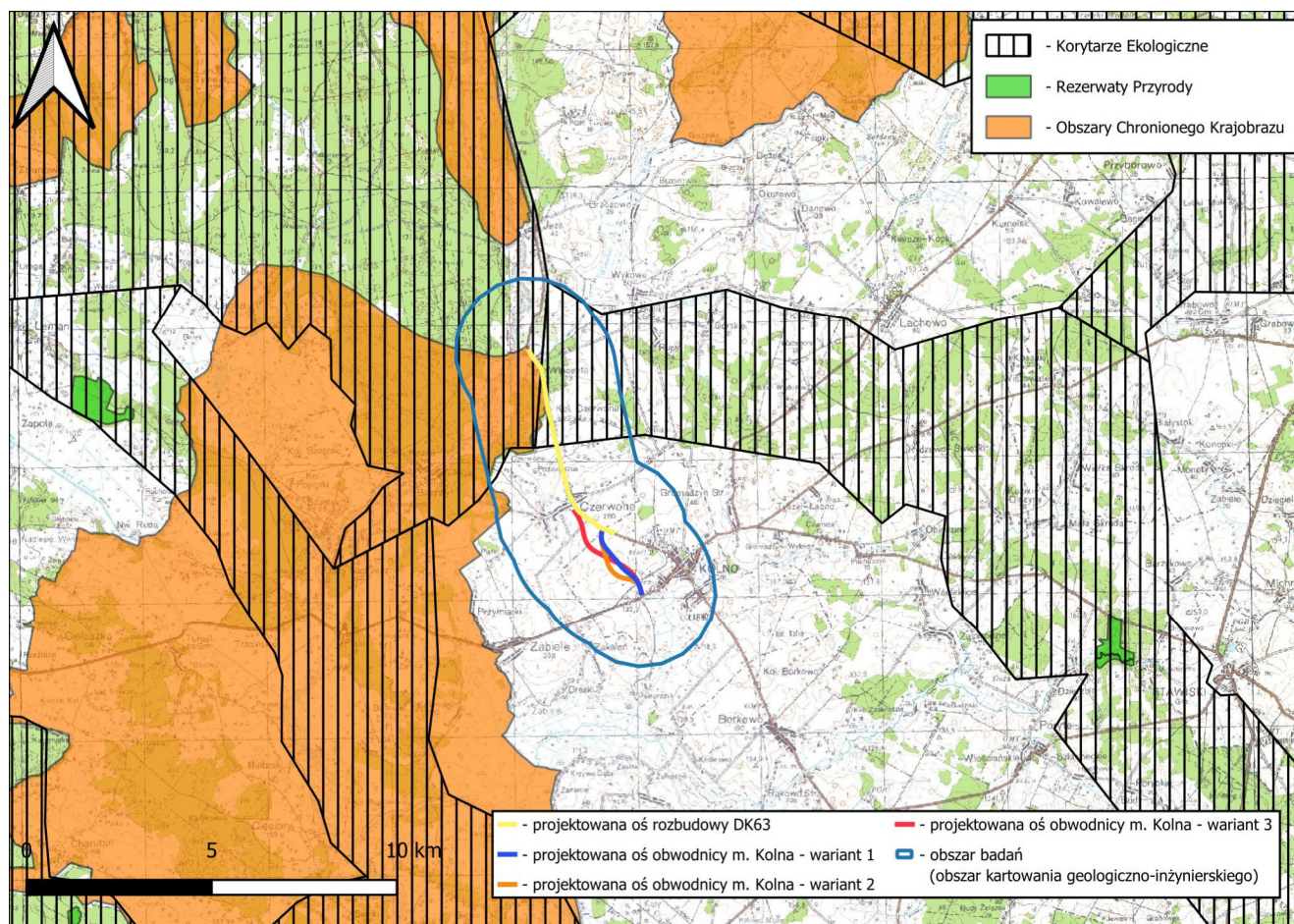
Projektowana inwestycja (rozbudowywana DK63 km 112+374 – 112+900 oraz km 113+045 – 114+000) przebiega przez Obszar Specjalnej Ochrony (Natura 2000 - dyrektywa ptasia) – Puszcza Piska – PLB280008. Obejmuje on południową część Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, zachodnią i południową część Pojezierza Mrągowskiego, centralną część Równiny Mazurskiej oraz północne krańce Równiny Kurpiowskiej o obszarze 172802,21 ha. Cały obszar leży w zlewni Narwi. Największą rzeką jest Pisa, wypływająca z jeziora Roś i zbierająca wody z całej zlewni Wielkich Jezior Mazurskich na południe od Giżycka.

Inwestycja przebiega przez obszar dwóch Korytarzy Ekologicznych – Puszcza Piska (rozbudowa DK63 km 112+374 – 112+945) oraz Puszcza Piska – Dolina Biebrzy Południowa (rozbudowa DK63 km 112+945 – 115+055). Przebieg inwestycji w stosunku do ww. korytarza ekologicznego przedstawiono na rysunku 2.



Rys. 2. Przebieg projektowanej inwestycji na tle obszarów podlegających ochronie (pomniki przyrody, użytki ekologiczne, obszary specjalnych ochrony oraz specjalne obszary ochrony) – źródło: serwis GDOŚ www.geoservis.gdos.gov.pl

Ponadto poza osiami projektowanej inwestycji, ale na obszarze objętym badaniami znajduje się Specjalny Obszar Ochrony (Natura 2000 siedliskowa) – Dolina Pisy – PLH200023 oraz Obszar Chronionego Krajobrazu – Równiny Kurpiowskiej i Doliny Dolnej Narwi.



Rys. 3. Przebieg projektowanej inwestycji na tle obszarów podlegających ochronie (rezerwy przyrody, obszary chronionego krajobrazu) oraz na tle korytarzy ekologicznych – źródło: serwis GDOŚ www.geoserwis.gdos.gov.pl

Obszar Chronionego Krajobrazu – Równiny Kurpiowskiej i Doliny Dolnej Narwi polega na zachowaniu różnorodności biologicznej siedlisk przyrodniczych występujących w dolinach meandrujących rzek Narwi i Pisy, z licznymi starorzeczami oraz na terenie kompleksu leśnego Puszczy Kurpiowskiej o łącznej pow. 48 793,88 ha. Równina Kurpiowska i Dolina Dolnej Narwi są obszarem obejmującym zachodnią część Doliny Dolnej Narwi oraz rozciągającą się od niej na północ część rozległej Równiny Kurpiowskiej. Od wschodu graniczy z Wysoczyzną Kolneńską i Parkiem Krajobrazowym Doliny Narwi, zaś od zachodu dochodzi do granicy województwa podlaskiego. Cechą charakterystyczną Doliny Narwi na tym obszarze są strome zbocza. Na obszarze można wydzielić dwa poziomy: zalewowy łąkowy i piaszczysty z wydymami, najczęściej zalesiony. Dolina Dolnej Narwi wraz z meandrującą Pisą, licznymi zakolami, starorzeczami i wydymowymi wyspami oraz obecna część dawnej Puszczy Kurpiowskiej, to mozaika wielu przeplatających się ze sobą siedlisk, warunkująca dużą bioróżnorodność tych terenów.

W bezpośrednim otoczeniu DK63 występują trzy obiekty wpisane do rejestru zabytków objęte ścisłą ochroną konserwatorską: cmentarz żołnierzy armii radzieckiej z czasów II wojny światowej 1942 r. (Wincenta, dz. geod. nr 402), budynek dawnego urzędu celnego z lat 20. XX w. (Wincenta, dz. geod. nr 77/8) oraz grodzisko z czasów wczesnego średniowiecza (Czerwone, dz. geod. nr 283-282/2). W pobliżu znajduje się także cmentarz żydowski przy ul. Mari Dąbrowskiej, wpisany do rejestru zabytków decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków pod nr A-373, działka geod. 17111.

Zgodnie z informacją od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku w zakresie monitoringu gatunków zwierząt bufor inwestycji pokrywa się częściowo ze stanowiskiem monitoringowym rysia *Lynx lynx* – Puszcza Piska – po raz ostatni monitorowanym w 2019 r. W buforze położone jest również stanowiska zatoczka łamliwego *Anisus vorticulus*, monitorowane w 2024 r. W zakresie monitoringu ptaków we wskazanym buforze zlokalizowane są powierzchnie monitoringowe Monitoringu Pospolitych Ptaków

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

Lęgowych (MPPL) oraz Monitoringu Sów Krajobrazu Rolniczego (MSKR). W obszarze inwestycji nie ustanowiono miejsc regularnego przebywania grzybów objętych ochroną gatunkową.

Na obszarze planowanej inwestycji znajdują się stanowiska archeologiczne ujęte w wojewódzkiej ewidencji zabytków – wg. załączonej tabeli:

Miejscowość	Obszar AZP	Numer stanowiska na obszarze	Rodzaj stanowiska	Chronologia
Kolno	32-75	2	Ślady osadnictwa osada	XI-XVII w.
Kolno	32-75	3	Ślady osadnictwa	XI-XVII w.
Kolno	32-75	4	Ślady osadnictwa	XVI-XVIII w.
Kolno	32-75	5	Ślady osadnictwa	Epoka kamienia- wczesna epoka żelaza
Kolno	32-75	6	Ślad osadnictwa, osada	Epoka kamienia- XV w.
Kolno	32-75	13	Ślady osadnictwa, punkt osadniczy	Epoka kamienia- XVI w.
Kolno	32-75	14	Ślady osadnictwa	Mezolit-neolit
Kolno	32-75	15	Ślady osadnictwa	XV-XVI w.
Kolno	32-75	16	Punkt osadniczy	XV-XVI w.
Kolno	32-75	17	Ślady osadnictwa, punkt osadniczy	Neolit -XVI w.
Kolno	32-75	18	Punkt osadniczy	XV-XVI w.
Kolno	32-75	20	Ślady osadnictwa	XIV-XV w.
Kolno	32-75	60	Ślady osadnictwa, punkt osadniczy	Epoka kamienia- XVI w.

8.3 Warunki geologiczne i górnicze terenu, w tym dane określające wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego

Zgodnie z informacją od Marszałka Województwa pismo z dnia 09.04.2025 znak DIT-III.1431.7.2025, nie wydano koncesji ani nie jest prowadzone postępowanie na wydobywanie kopalin, w związku z czym nie ustanowiono obszarów górniczych.

8.4 Warunki techniczne dla infrastruktury technicznej nie związanej z drogą

CPK-06.02.2025-KPD.42.51.2025 – informacja na temat zaawansowania prac projektowych dla linii kolejowej.

Gmina Kolno – 20.10.2025-RI.7011.2.225.AM- informacja o braku urządzeń infrastruktury energetycznej w zakresie inwestycji

Miasto Kolno – 21.10.2025- RG.7021.13.2025- informacja o braku urządzeń infrastruktury energetycznej w zakresie inwestycji informacja o liniach napowietrznych i kablowych

PGE |Dystrybucja 29.10.2025 informacja o liniach napowietrznych i kablowych oraz o konieczności zastosowania wstępnych wytycznych.

8.5 Inne warunki

Nie stwierdzono oczyszczalni ścieków zgodnie z pismem Wód Polskich z dnia 10.04.2025 znak B.RIZ.0145.84.2025.

9. Projektowane zagospodarowanie terenu

9.1. Trasa drogowa:

a) układ komunikacyjny:

W ramach inwestycji związanej rozbudową drogi krajowej w wariantach W1, W2 i W3 przewiduje się: zwiększenie poziomu BRD poprzez budowę wysp kanalizujących ruch w miejscowościach Wincenta i Czerwone oraz korektę niwelety drogi krajowej, budowę nowej drogi dla pieszych i rowerów na całym odcinku rozbudowy, budowę kanalizacji deszczowej w miejscowościach, budowę zbiorników na wodę opadową wraz z wyprofilowaniem rowów odwadniających drogę krajową, przebudowę skrzyżowań, budowę jezdni dodatkowej na części odcinka Czerwone-Wincenta i budowę zatok autobusowych.

W ramach inwestycji w wariantach W1, W2 i W3 przewiduje się budowę zachodniej obwodnicy Kolna. W zakresie budowy obwodnicy wchodzi następujące elementy: budowa skrzyżowania typu rondo na drodze krajowej na początku jej opracowania, budowa jezdni dodatkowych, budowa drogi dla pieszych i rowerów, budowa zbiorników na wodę opadową.

Parametry drogi krajowej nr DK63

- Klasa drogi: GP (poza miejscowościami) / G (w miejscowościach).
- Przekrój: 1/2
- Szerokość pasa ruchu: 3,5 m.
- Pobocza: o nawierzchni twardej (0,75 m) oraz gruntowe (0,75 m).
- Konstrukcja: Kategoria ruchu KR4.
- Prędkość do projektowania: 100 km/h (poza obszarem zabudowanym) / 50 km/h (w obszarze zabudowanym).
- Prędkość dopuszczalna: 90 km/h (poza obszarem zabudowanym) / 40 km/h (w obszarze zabudowanym).
- Skrajnia pionowa: 5,0 m.
- Pochylenie poprzeczne: 2,5% (GP) / 2,0% (G).
- Pojazd miarodajny: PP1, PN, A3.

Porównanie wariantów przebiegu drogi:

Zestawienie kilometrowe					
Numer wariantu	Odcinek	Kilometr początkowy	Kilometr końcowy	Długość	Długość całkowita
W1	Rozbudowa	112,37400	117,56969	5,19569	7,453
	Obwodnica	117,56969	119,82667	2,25698	
W2	Rozbudowa	112,37400	117,56969	5,19569	7,621
	Obwodnica	117,56969	119,99465	2,42496	
W3	Rozbudowa	112,37400	116,56760	4,19360	7,552
	Obwodnica	116,56760	119,92572	3,35812	

Zadanie w każdym wariantcie obejmuje:

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

- Rozbudowę DK 63 wraz z budową skrzyżowań, budowę zachodniej obwodnicy miasta Kolno,
- Sieć dróg lokalnych: przebudowa dróg powiatowych (klasa Z, KR3) oraz gminnych (klasy L i D, KR1, KR2) w rejonie skrzyżowań,
- Budowę jezdni dodatkowych i budowę przekładanych dróg gminnych
- Komunikacja: Drogi dla pieszych i rowerów o szerokości 3,0 m (poza obszarem zabudowanym) i 2,5 m (w obszarze zabudowanym) oraz drogi dla pieszych,
- Gospodarka wodna: Budowa zbiorników retencyjnych i retencyjno-infiltracyjnych oraz rowów odwadniających.

Powiązania z innymi drogami zapewnia się poprzez rozbudowę/przebudowę istniejących skrzyżowań – dot. odcinka rozbudowy oraz budowę nowego i rozbudowę/przebudowę istniejących skrzyżowań – dot. odcinka obwodnicy. Dostępność do terenów przyległych zapewnia się poprzez projektowane zjazdy z jezdni drogi krajowej i jezdnie dodatkową – dot. odcinka rozbudowy oraz z jezdni dodatkowych i przekładanych dróg gminnych – dot. odcinka obwodnicy. Jezdnie dodatkowe projektuje się klasy D. natomiast przekładane drogi gminne projektuje się jako klasy D i L zależnie od lokalizacji.

Parametry innych dróg

○ Droga powiatowa nr 1883B:

klasa drogi (standardowo)	- Z
przekrój drogi (standardowo)	- 1/2
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
prędkość do projektowania Vdpr	- 50 km/h
szerokość pasów ruchu (standardowo)	- 3,5 m
szerokość pobocza o nawierzchni gruntowej	- min. 1,00 m lub większa, jeśli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ochrony środowiska i odwodnienia
kategoria ruchu	- KR3
pojazd miarodajny	- A3
skrajnia pionowa (standardowo)	- 4,50 m
pochylenie poprzeczne	- 2,0 %
droga dla pieszych	- 1,8 m + 0,5 m (pas buforowy)

○ Droga powiatowa nr 1884B:

klasa drogi (standardowo)	- Z
przekrój drogi (standardowo)	- 1/2
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
prędkość do projektowania Vdpr	- 50 km/h
szerokość pasów ruchu	- 3,25 m
szerokość pobocza o nawierzchni gruntowej	- min. 1,00 m lub większa, jeśli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ochrony środowiska i odwodnienia
kategoria ruchu	- KR3

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

pojazd miarodajny	- A3
skrajnia pionowa (standardowo)	- 4,50 m
pochylenie poprzeczne	- 2,0 %

○ Droga powiatowa nr 1879B:

klasa drogi (standardowo)	- Z
przekrój drogi (standardowo)	- 1/2
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
prędkość do projektowania Vdpr	- 50 km/h
szerokość pasów ruchu (standardowo)	- 3,0 m
szerokość pobocza o nawierzchni gruntowej	- min. 1,00 m lub większa, jeśli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ochrony środowiska i odwodnienia
kategoria ruchu	- KR3
pojazd miarodajny	- A3
skrajnia pionowa (standardowo)	- 4,50 m
pochylenie poprzeczne	- 2,0 %

○ Droga gminna nr 104372B:

klasa drogi (standardowo)	- D
przekrój drogi (standardowo)	- 1/2
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
prędkość do projektowania Vdpr	- 40 km/h
szerokość pasów ruchu	- 2,75 m
szerokość pobocza o nawierzchni gruntowej	- min. 0,75 m lub większa, jeśli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ochrony środowiska i odwodnienia
kategoria ruchu	- KR2
pojazd miarodajny	- PK
skrajnia pionowa (standardowo)	- 4,5m
pochylenie poprzeczne	- 2,0 %

○ Droga gminna nr 104404B:

klasa drogi (standardowo)	- D
przekrój drogi (standardowo)	- 1/2
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

prędkość do projektowania Vdpr	- 30 km/h
szerokość pasów ruchu	- 2,5 m
szerokość pobocza o nawierzchni gruntowej	- min. 0,75 m lub większa, jeśli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ochrony środowiska i odwodnienia
kategoria ruchu	- KR2
pojazd miarodajny	- PK
skrajnia pionowa (standardowo)	- 4,5m
pochylenie poprzeczne	- 2,0 %

○ Droga gminna nr 104371B:

klasa drogi (standardowo)	- D
przekrój drogi (standardowo)	- 1/2
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
prędkość do projektowania Vdpr	- 30 km/h
szerokość pasów ruchu	- 2,90 m (szerokość istniejąca)
szerokość pobocza o nawierzchni gruntowej	- min. 0,75 m lub większa, jeśli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ochrony środowiska i odwodnienia
kategoria ruchu	- KR2
pojazd miarodajny	- PK
skrajnia pionowa (standardowo)	- 4,5 m
pochylenie poprzeczne	- 2,0 %

○ Droga gminna nr 104395B w wariantach 1 i 2:

klasa drogi (standardowo)	- D
przekrój drogi (standardowo)	- 1/2
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
prędkość do projektowania Vdpr	- 40 km/h
szerokość pasów ruchu (standardowo)	- 2,75 m
szerokość pobocza o nawierzchni gruntowej	- min. 0,75 m lub większa, jeśli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ochrony środowiska i odwodnienia
kategoria ruchu	- KR2
pojazd miarodajny	- PK
skrajnia pionowa (standardowo)	- 4,5 m
pochylenie poprzeczne	- 2,0 %

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

- Drogi gminne przekładane bez nazwy, nr 104348B (od miasta Kolno) w wariancie 1, 2 i 3 oraz 104395B w wariancie 3

klasa drogi (standardowo)	- L
przekrój drogi (standardowo)	- 1/2
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
prędkość do projektowania Vdpr	- 40 km/h
szerokość pasów ruchu (standardowo)	- 2,75 m
szerokość pobocza o nawierzchni gruntowej	- min. 0,75 m lub większa, jeśli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ochrony środowiska i odwodnienia
kategoria ruchu	- KR2
pojazd miarodajny	- PK
skrajnia pionowa (standardowo)	- 4,5 m
pochylenie poprzeczne	- 2,0 %

- Drogi gminne bez nazwy

klasa drogi (standardowo)	- D
przekrój drogi (standardowo)	- 1/2
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
prędkość do projektowania Vdpr	- 30 km/h
szerokość pasów ruchu (standardowo)	- 2,50 m
szerokość pobocza o nawierzchni gruntowej	- min. 0,75 m lub większa, jeśli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ochrony środowiska i odwodnienia
kategoria ruchu	- KR1
pojazd miarodajny	- PK
skrajnia pionowa (standardowo)	- 4,5 m
pochylenie poprzeczne	- 2,0 %

- Jezdnie dodatkowe i przekładane drogi gminne na odcinku obwodnicy nr 104348B (od strony pół) w wariancie 1, 2 i 3 i bez nazwy (od strony pół) w wariancie 2

klasa drogi (standardowo)	- D
przekrój drogi (standardowo)	- 1/1
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
prędkość do projektowania Vdpr	- 30 km/h
szerokość pasów ruchu (standardowo)	- 3,5 m – poza mijankami - 5,0 m – na mijankach

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

szerokość pobocza o nawierzchni gruntowej	- min. 0,75 m lub większa, jeśli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ochrony środowiska i odwodnienia
kategoria ruchu	- KR1
pojazd miarodajny	- PK
skrajnia pionowa (standardowo)	- 4,50 m
pochylenie poprzeczne	- 2,0 %
○ Starodroże drogi krajowej (docelowo droga powiatowa)	
klasa drogi (standardowo)	- Z
przekrój drogi (standardowo)	- 1/2
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
prędkość do projektowania Vdpr	- 80 km/h
szerokość pasów ruchu (standardowo)	- 3,0 m
szerokość pobocza o nawierzchni gruntowej	- min. 1,00 m lub większa, jeśli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ochrony środowiska i odwodnienia
kategoria ruchu	- KR3
pojazd miarodajny	- A3
skrajnia pionowa (standardowo)	- 4,50 m
pochylenie poprzeczne	- 2,0 %
○ Drogi wewnętrzne	
klasa drogi (standardowo)	- D
przekrój drogi (standardowo)	- 1/1 lub 1/2
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
prędkość do projektowania Vdpr	- 30 km/h
szerokość pasów ruchu (standardowo)	- min. 3,5 m przy 1/1 i min. 2,5 przy 1/2
szerokość pobocza o nawierzchni gruntowej	- min. 0,75 m lub większa, jeśli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ochrony środowiska i odwodnienia
kategoria ruchu	- KR1
pojazd miarodajny	- PK
skrajnia pionowa (standardowo)	- 4,50 m
pochylenie poprzeczne	- 2,0 %

Przebieg drogi krajowej na odcinku rozbudowy, w stanie projektowanym, w planie, przewiduje się po istniejącym śladzie. Zakłada się korektę niwelety ze względu na BRD, warunki widoczności i poprawę komfortu poruszania się użytkowników po drodze.

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

- opis przebiegu trasy w odniesieniu do istniejącego i planowanego w MPZP zagospodarowania terenu,

Inwestycja zawiera się w granicach następujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego przyjętych uchwałami nr:

- XXVII/205/2006
- XXIV/103/2012
- XXV/110/2012
- XXVIII/204/2006
- XVI/116/2020
- Z01/1998/199/XXXIII
- Z01b/2018/230/XXXV
- Z01c/2018/230/XXXV (więcej informacji w ust. 7.1 pkt e) i f) opracowania).

W ww. uchwałach miejsce na planie przeznaczone pod drogę krajową oznaczone jest symbolem 01KG. Z uwagi na rozbudowę odcinka drogi krajowej nr 63 od m. Wincenta do m. Czerwone i poszerzenie pasa drogowego, w miejscowościach Wincenta i Czerwone przebieg pozostaje w części w kolizji z obszarami przyległymi do istniejącego pasa drogi krajowej, tj. z obszarami o funkcji mieszkaniowej, rolniczej oraz dróg dojazdowych i lokalnych.

Dodatkowo, Wykonawca uzyskał informację od Urzędu Gminy Kolno oraz od Urzędu Miasta Kolno o planowanych obszarach przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową oraz przemysłową. Obszary te zależnie od wariantów leżą na trasie przebiegu obwodnicy.

W sąsiedztwie planowanej inwestycji znajdują się następujące obszary objęte ochroną na podstawie przepisów o ochronie przyrody oraz o ochronie zabytków:

- Obszar Chronionego Krajobrazu Równiny Kurpiowskiej i Doliny Dolnej Narwi.
- Obszar Specjalnej Ochrony Natura 2000 Puszcza Piska,
- Specjalny Obszar Ochrony Natura 2000 Dolina Pisy,
- Korytarze ekologiczne o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.

b) ukształtowanie terenu i zieleni

Dla wariantów W1, W2 i W 3 została przeprowadzona inwentaryzacja dendrologiczna oraz zostały wskazane drzewa, zakrzewienia i zadrzewienia kolidujące z rozwiązaniami projektowanymi, wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

L.p.	Wycinka	W1	W2	W3
1	Drzewa pojedyncze (sztuki)	184	184	123
2	Zadrzewienia (m ²)	20 655	25 985	25 947
3	Zakrzewienia (m ²)	1 437	1 668	1 557
4	Lasy Państwowe (m ²)	12 591	12 591	12 591

Nasadzenia zieleni wykonane zostaną z gatunków cechujących się odpornością na długotrwałe okresy suszy i wysokich temperatur. Przykładowe gatunki drzew przewidziane do nasadzeń to:

- jesion wyniosły (*Fraxinus excelsior*),
- lipa drobnolistna (*Tilia cordata*),
- klon zwyczajny (*Acer platanoides*),
- dąb szypułkowy (*Quercus robur*),

- klon polny (*Acer campestre*),
- wiąz szypułkowy (*Ulmus laevis*).

Powierzchnia projektowanych nasadzeń:

- Wariant 1 – 14 556 m²
- Wariant 2 – 17 135 m²
- Wariant 3 – 15 907 m²

Sadzonki użyte do nasadzeń powinny mieć wysokość min. 2 m, a realizacja nasadzeń powinna być wykonana nie później niż w momencie rozpoczęcia eksploatacji przedsięwzięcia

9.2. Obiekty i urządzenia budowlane:

Dla przedmiotowego zadania zostały przewidziane przepusty o konstrukcji stalowej z blachy falistej o przekroju kołowym i łukowo-kołowym oraz przepusty z polietylenu o przekroju kołowym.

Przepusty stalowe z blachy falistej Ø 800 mm, Ø 1000 mm, 970x1460mm, 1390x1864mm.

Charakterystyka ogólna

- Typ: rura stalowa spiralnie karbowana z blachy falistej (najczęściej fala 68×13 mm lub 125×26 mm),
- Przekrój: kołowy lub kołowo-łukowy,
- Wymiary nominalne: Ø 800 mm, Ø 1000 mm, 970x1460mm, 1390x1864mm,
- Materiał: rury stalowe spiralnie karbowane produkowane są zgodnie z PN-EN 10346 z blachy oznaczonej S250GD,
- Zabezpieczenie zabezpieczona warstwą cynku o grubości 42µm zgodnie z normą PN-EN 10346 oraz dodatkowo dwustronnie powłoką polimerową typu trenchcoating o gr. min. 250µm zgodnie z PN-EN 10169-1,
- Zastosowanie: przepusty drogowe

Nośność

- Nośność zależna od:
 - grubości blachy (2,0–4,0 mm)
 - wysokości naziomu min. 0,60 m
 - zagęszczenia zasypki $I_s \geq 1,0$
- Typowo przenosi obciążenia ruchu drogowego do klasy KR1–KR5.
- Przepusty powinny być projektowane dla obciążenia modelem LM1, zazwyczaj dla klasy min. II zgodnie z PN-EN 1991-2.

Przepusty z polietylenu (HDPE) Ø 500 mm

Charakterystyka ogólna

- Typ: rura z polietylenu,
- Przekrój: kołowy,
- Wymiary nominalne: Ø 500 mm,
- Materiał: rury wykonane z polietylenu wysokiej gęstości (HDPE), materiał trwały, odporny na korozję i agresywne warunki środowiskowe. HDPE ma wysoką odporność chemiczną i świetne właściwości mechaniczne (moduł sprężystości do ok. 1000 MPa w krótkim okresie) oraz duże wydłużenie przy zerwaniu (> 800 %).
- Odporność temperaturowa: od około -30 °C do +75 °C
- Sztywność obwodowa: SN8
- Zastosowanie: przepusty drogowe

Nośność

- Przepusty Pecor Optima® posiadające sztywność obwodową SN 8 można stosować dla wszystkich klas obciążeń.

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

- Przepusty powinny być projektowane dla obciążenia modelem LM1, zazwyczaj dla klasy min. II zgodnie z PN-EN 1991-2.
 - wysokości naziomu min. 0,60 m
 - zagęszczenia zasypki $I_s \geq 1,0$

a) DK63-Rozbudowa wariant 1, 2 i 3

Dla następującego przepustu:

- PD3 w km 114+539,21

nowe przepusty należy wykonywać jako rury stalowe spiralnie karbowane z blachy falistej typu V02-CO3 o okrągłym kształcie.

Dla następujących przepustów:

- PD1 w km 113+217,00
- PD2 w km 113+868,00
- PD4 w km 115+246,00
- PD5 w km 115+506,00

nowe przepusty należy wykonywać jako rury stalowe spiralnie karbowane z blachy falistej typu HelCor PA (HCPA) o łukowo-kołowym kształcie.

Długość powinna wynikać z wymaganej szerokości nasypu drogowego o skarpach w pochyleniu 1:1.5, końce przepustu są dostosowywane do kątów nachylenia zbocza. Oś konstrukcji usytuowana jest prostopadle do osi drogi. Wloty i wyloty przepustów umocnione są brukowcem na betonie ze spoinowaniem szczelin w opasce z obrzeżem betonowym.

DK63 - Rozbudowa						
Stan istniejący						
Nr	Kilometr	Rodzaj konstrukcji	Długość	Kształt komory	Światło komory	Ciąg komunikacyjny
-	-	-	[m]	-	[m]	-
PD2	113+868,00	przepust kwadratowy, żelbetowy	11,85	kwadratowy	1,00x1,00	ulica Senerhuda (DK63)
PD3	114+539,21	rura żelbetowa	21,65	okrągły	Ø 1,00	droga krajowa (DK63)
PD4	115+246,00	rura żelbetowa	12,00	okrągły	Ø 1,00	droga krajowa (DK63)
PD5	115+506,00	rura żelbetowa	13,00	okrągły	Ø 1,50	droga krajowa (DK63)

DK63 – Rozbudowa (wariant 1, 2, 3)						
Stan projektowany						
Nr	Kilometr	Rodzaj konstrukcji	Długość	Kształt komory	Światło komory	Ciąg komunikacyjny
-	-	-	[m]	-	[m]	-
PD1_JG_2	113+217,00	rura stalowa spiralnie karbowana typu HelCor PA (HCPA)	24,59	łukowo-kołowy	0,97x1,46	jezdnia główna nr JG_2
PD2_JG_2	113+868,00	rura stalowa spiralnie karbowana typu HelCor PA (HCPA)	22,54	łukowo-kołowy	0,97x1,46	jezdnia główna nr JG_2

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

PD3_JG_2	114+539,21	rura stalowa spiralnie karbowana	24,13	okrągły	Ø 1,00	jezdnia główna nr JG_2
PD4_JG_2	115+246,00	rura stalowa spiralnie karbowana typu HelCor PA (HCPA)	22,75	łukowo-kołowy	0,97x1,46	jezdnia główna nr JG_2
PD5_JG_2	115+506,00	rura stalowa spiralnie karbowana typu HelCor PA (HCPA)	27,20	łukowo-kołowy	1,39x1,86	jezdnia główna nr JG_2

b) Obwodnica - wariant 1, wariant 2 i wariant 3

Dla średnicy nominalnej większej od Ø 0,5 m nowe przepusty należy wykonywać jako jednokomorowe rury stalowe spiralnie karbowane z blachy falistej typu VP2.CO o okrągłym kształcie.

Dla średnicy nominalnej mniejszej bądź równej od Ø 0,5 m nowe przepusty należy wykonywać jako jednokomorowe rury polietylenowe spiralnie karbowane z HDPE typu Pecor Optima o okrągłym kształcie. Rury łączone są za pomocą złączek systemowych w postaci opasek zaciskowych.

Długość przepustów powinna wynikać z wymaganej szerokości nasypu drogowego o skarpach w pochyleniu 1:1.5, końce przepustów są dostosowywane do kątów nachylenia zbocza. Oś konstrukcji usytuowana jest prostopadle do osi drogi. Wloty i wyloty przepustów umocnione są brukowcem na betonie ze spoinowaniem szczelin w opasce z obrzeżem betonowym.

Obwodnica – wariant 1						
Nr	Kilometr	Rodzaj konstrukcji	Długość	Kształt komory	Światło komory	Ciąg komunikacyjny
-	-	-	[m]	-	[m]	-
PD6_DG_3	0+148,61	rura stalowa spiralnie karbowana	14,08	okrągły	Ø 0,80	droga gminna nr DG_3
PD7_JG_2	119+742,10	rura stalowa spiralnie karbowana	23,25	okrągły	Ø 1,00	jezdnia główna nr JG_2
PD8_DG_3	1+665,65	rura stalowa spiralnie karbowana	18,15	okrągły	Ø 0,80	droga gminna nr DG_3
PD9_DDPiR_5	0+420,05	rura polietylenowa spiralnie karbowana	15,00	okrągły	Ø 0,50	droga DDPiR nr DDPiR_5
PD10_DG_4	0+419,70	rura polietylenowa spiralnie karbowana	19,60	okrągły	Ø 0,50	droga gminna nr DG_4
PD11_DG_6	0+051,37	rura polietylenowa spiralnie karbowana	18,80	okrągły	Ø 0,50	droga gminna nr DG_6
PD12_DG_5	0+073,86	rura polietylenowa spiralnie karbowana	16,60	okrągły	Ø 0,50	droga gminna nr DG_5
PD13_DG_104348B	0+077,44	rura polietylenowa spiralnie	19,50	okrągły	Ø 0,50	droga gminna nr DG_104348B

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

		karbowana				
--	--	-----------	--	--	--	--

Obwodnica – wariant 2						
Nr	Kilometr	Rodzaj konstrukcji	Długość	Kształt komory	Światło komory	Ciąg komunikacyjny
-	-	-	[m]	-	[m]	-
PD6_DG_1	0+128,76	rura stalowa spiralnie karbowana	11,53	okrągły	Ø 0,80	droga gminna nr DG_1
PD7_DG_4	0+050,00	rura stalowa spiralnie karbowana	12,68	okrągły	Ø 0,80	droga gminna nr DG_4
PD8_DG_4	0+512,63	rura stalowa spiralnie karbowana	13,98	okrągły	Ø 0,80	droga gminna nr DG_4
PD9_JG_2	118+713,06	rura stalowa spiralnie karbowana	20,11	okrągły	Ø 1,00	jezdnia główna nr JG_2
PD10_DG_2	0+349,97	rura stalowa spiralnie karbowana	12,36	okrągły	Ø 0,80	droga gminna nr DG_2
PD11_JG_2	119+861,87	rura stalowa spiralnie karbowana	26,69	okrągły	Ø 1,00	jezdnia główna nr JG_2
PD12_DG_4	1+729,04	rura stalowa spiralnie karbowana	13,86	okrągły	Ø 0,80	droga gminna nr DG_4
PD13_DDPiR_5	0+425,00	rura polietylenowa spiralnie karbowana	8,50	okrągły	Ø 0,50	droga DDPiR nr DDPiR_5
PD14_DG_6	0+093,07	rura polietylenowa spiralnie karbowana	15,4	okrągły	Ø 0,50	droga gminna nr DG_6
PD15_DG_104371B(1)	0+092,88	rura polietylenowa spiralnie karbowana	12,1	okrągły	Ø 0,50	droga gminna nr DG_104371B (1)
PD16_DG_104371B(2)	0+005,82	rura polietylenowa spiralnie karbowana	15,7	okrągły	Ø 0,50	droga gminna nr DG_104371B (2)

Obwodnica – wariant 3						
Nr	Kilometr	Rodzaj konstrukcji	Długość	Kształt komory	Światło komory	Ciąg komunikacyjny
-	-	-	[m]	-	[m]	-
PD6_JG_2	116+972,02	rura stalowa	22,96	okrągły	Ø 1,00	jezdnia główna

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

		spiralnie karbowana typu				nr JG_2
PD7_DG_5	0+066,81	rura stalowa spiralnie karbowana typu	13,51	okrągły	Ø 0,80	droga gminna nr DG_5
PD8_DG_5	1+732,68	rura stalowa spiralnie karbowana typu	12,50	okrągły	Ø 0,80	droga gminna nr DG_5
PD9_JG_2	119+789,24	rura stalowa spiralnie karbowana typu	25,44	okrągły	Ø 1,00	jezdnia główna nr JG_2
PD10_DG_4	0+312,33	rura stalowa spiralnie karbowana typu	16,12	okrągły	Ø 0,80	droga gminna nr DG_4
PD11_DG_5	2+606,61	rura stalowa spiralnie karbowana typu	13,86	okrągły	Ø 0,80	droga gminna nr DG_5
PD12_DP_1	0+169,56	rura stalowa spiralnie karbowana typu	14,60	okrągły	Ø 0,80	droga powiatowa nr DP_1
PD13_DG_8	0+010,00	rura polietylenowa spiralnie karbowana	17,40	okrągły	Ø 0,50	droga gminna nr DG_8
PD14_DG_9	0+007,82	rura polietylenowa spiralnie karbowana	15,80	okrągły	Ø 0,50	droga gminna nr DG_9
PD15_DG_7	0+006,84	rura polietylenowa spiralnie karbowana	16,70	okrągły	Ø 0,50	droga gminna nr DG_7
PD16_DG_104371B(1)	0+007,08	rura polietylenowa spiralnie karbowana	17,40	okrągły	Ø 0,50	droga gminna nr DG_104348B (1)
PD17_DG_104371B(2)	0+006,38	rura polietylenowa spiralnie karbowana	15,90	okrągły	Ø 0,50	droga gminna nr DG_104348B (2)
PD18_DDPiR_5	0+350,46	rura polietylenowa spiralnie karbowana	8,00	okrągły	Ø 0,50	droga DDPiR nr DDPiR_5

c) inne obiekty

Na całej długości inwestycji niezależnie od rodzaju odcinka, przewiduje się zaprojektowanie dróg dla pieszych i rowerów w dowiązaniu do istniejącej infrastruktury pieszo-rowerowej. Przewiduje się również zaprojektowanie nowych dróg dla pieszych przez miejscowości Wincenta i Czerwone.

d) zatoki autobusowe

Projektuje się 3 pary zatok autobusowych w obrębie inwestycji; po 1 parze zatok autobusowych w miejscowościach Czerwone i Wincenta oraz ok. 114+800.

e) urządzenia ochrony środowiska – brak.

f) infrastruktura techniczna w pasie drogowym niezwiązana z drogą:

- Teletechnika

Na potrzeby Zarządcy drogi i przyszłych operatorów zaprojektowano kanał technologiczny. Kanał technologiczny będzie się składał z trzech rur RHDPEwp o średnicy 40/3,7mm i jednej wiązki prefabrykowanej (pakietu), w podwójnym płaszczu, składającej się z 7 mikrorur o średnicy 10mm (wew. 8mm) oraz jednej rury gładkiej sztywnej 110mm o odporności na ściskanie min. 450N. Do przewiertów/przecisków/przepustów zostanie wykorzystana rura HDPE(p) 110/6,3mm o odporności na ściskanie min. 750N. Do budowy przepustów dla rurociągu i pakietu wykonywanych metodą wykopu otwartego/przewiertów/przecisków będzie zastosowana rura gładka sztywna RHDPE(p) o średnicy 125/7,1mm. Kanał technologiczny będzie zakopany na głębokości 0,7m w chodnikach i terenach zielonych natomiast pod jezdnią 1m. W połowie głębokości ułożenia rurociągu zostanie ułożona pomarańczowa taśma ostrzegawcza o szerokości 25 cm z napisem: „UWAGA! Kanał Technologiczny”. Jako czynnik lokalizacyjny będzie zastosowana dodatkowa taśma ostrzegawcza o szerokości 10cm wyposażona w wkładkę lokalizacyjną. Taśma będzie ułożona bezpośrednio na rurociągu. W ciągu kanału technologicznego będą wybudowane studnie kablowe typu SKR-2.

Kanał technologiczny zostanie zabudowany zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Cyfryzacji z dnia 26 maja 2023 r. (Dz.U. 2023 poz. 1039) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne i ich usytuowanie.

- Infrastruktura sanitarna – kanalizacja deszczowa:

Przedmiotowe opracowanie stanowi projekt budowy kanalizacji deszczowej wzdłuż drogi o klasie technicznej G.

Wymiary urządzeń odwadniających drogę ustala się na podstawie deszczu miarodajnego, określonego przy prawdopodobieństwie p pojawienia się opadów, przy czym prawdopodobieństwo to wynosi: $p=20\%$ - na drodze klasy G.

DK63 - Rozbudowa i obwodnica wariant 1, 2 i 3

Odwodnienie w km od 112+200 do 112+960 drogi krajowej 63 w miejscowości Wincenta odbywać się będzie powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne do projektowanego systemu kanalizacji deszczowej DN 500, w skład, którego wejdzie kanał deszczowy wraz ze studniami rewizyjnymi, wpustami ulicznymi. Wody opadowe i roztopowe będą podczyszczane przez osadnik i odprowadzane do rowu a następnie do rzeki Wincenta.

Odwodnienie w km od 112+960 do 115+900 między miejscowościami Wincenta i Czerwone odbywać się będzie powierzchniowo poprzez spadki podłużne, do rowów, a następnie do zaprojektowanych zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, cieków i rowów melioracyjnych.

Odwodnienie w km od 115+900 do 116+700 drogi krajowej 63 w miejscowości Czerwone odbywać się będzie powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne do projektowanego systemu kanalizacji deszczowej DN 315 i D400, w skład, którego wejdzie kanał deszczowy wraz ze studniami rewizyjnymi, wpustami ulicznymi. Wody opadowe i roztopowe będą podczyszczane przez osadnik i odprowadzane do rowu melioracyjnego.

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

Kanalizację deszczową projektuje się w układzie grawitacyjnym z rur i kształtek kanalizacyjnych bezciśnieniowych kielichowych PEHD SN8 o spiralnej budowie lub rury i kształtek kanalizacyjnych PP-b lite SN8. Wpusty DN 500 z osadnikiem połączone będą poprzez przykanaliki DN 200, z rur PP.

Obwodnica - wariant 1

Odwodnienie w km od 116+700 do 117+781 drogi krajowej 63 (do ronda obwodnicy), odbywać będzie się powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne do projektowanych rowów przydrożnych, a po wstępnym podczyszczeniu do projektowanej kanalizacji deszczowej.

Odwodnienie projektowanej obwodnicy w km od 117+781 do 119+827 drogi krajowej 63 oraz równolegle projektowanych dróg gminnych odbywać będzie się powierzchniowo, poprzez spadki podłużne i poprzeczne do projektowanych rowów przydrożnych, a następnie do zaprojektowanych zbiorników retencyjno – infiltracyjnych, i rowu melioracyjnego.

Tabela nr 1 Parametry zbiorników dla DK63 rozbudowa + obwodnica wariantu W1

Parametry zbiorników dla wariantu W1								
Nr zbiornika	Nazwa	Pow. dna zbiornika	Min. obj. Zbiornika	Hmax ZW	Wolna burta	H zb	Limit zrzutu	Rodzaj gruntu
-	-	m2	m3	m	m	m	l/s	-
1.1	JG_1.1_ROZ-1.1	565,56	207,1	0,40	0,5	0,90	0	piasek drobny
1.2	JG_1.2_ROZ-1.2	757,35	400,9	0,50	0,5	1,00	0	piasek drobny
1.3	JG_1.3_ROZ-1.3	644,91	343,0	0,50	0,5	1,00	0	piasek drob/piasek średni
1	DG_1_w1-1	351,72	191,8	0,50	0,5	1,00	10	glina piaszczysta
2	JD_1-w1-2	1504,01	783,2	0,50	0,5	1,00	0	piasek drobny

Obwodnica - wariant 2

Odwodnienie w km od 116+700 do 117+781 drogi krajowej 63 (do ronda obwodnicy), odbywać będzie się powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne do projektowanych rowów przydrożnych, a po wstępnym podczyszczeniu do projektowanej kanalizacji deszczowej.

Odwodnienie projektowanej obwodnicy w km od 117+781 do 119+827 drogi krajowej 63 oraz równolegle projektowanych dróg gminnych odbywać będzie się powierzchniowo, poprzez spadki podłużne i poprzeczne do projektowanych rowów przydrożnych, a następnie do zaprojektowanych zbiorników retencyjno – infiltracyjnych, i rowu melioracyjnego.

Tabela nr 2 Parametry zbiorników dla DK63 rozbudowa + obwodnica wariantu W2

Parametry zbiorników dla wariantu W2								
Nr zbiornika	Nazwa	Pow. dna Zbiornika	Min. obj. Zbiornika	Hmax ZW	Wolna burta	H zb	Limit zrzutu	Rodzaj gruntu
-	-	m2	m3	m	m	m	l/s	-
1.1	JG_1.1_ROZ-1.1	565,56	207,1	0,40	0,5	0,90	0	piasek drobny
1.2	JG_1.2_ROZ-1.2	757,35	400,9	0,50	0,5	1,00	0	piasek drobny
1.3	JG_1.3_ROZ-1.3	644,91	343,0	0,50	0,5	1,00	0	piasek drob/piasek średni
1	DG_1-W2-1	210,17	116,5	0,5	0,5	1,00	5	piaski gliniaste

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

2	DG_4-w2-2	331,25	175,0	0,5	0,5	1,00	0	piasek drobny
3	JG_1-W2-3	705,57	367,1	0,5	0,5	1,00	10	grunt nieprzepuszczalny
4	DG_2-W2-4	105,87	61,1	0,50	0,5	1,00	0	piasek drobny z domieszką gliny
5	DG_3-W2-5	116,17	63,9	0,50	0,5	1,00	0	piasek drobny z domieszką gliny
6	JG_1-2-w2-6	1878,12	381,2	0,2	0,5	0,70	0	piasek zagliniony

Obwodnica - wariant 3

Odwodnienie w km od 116+700 do 116+919 drogi krajowej 63 (do ronda obwodnicy), odbywać będzie się powierzchniowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne do projektowanych rowów przydrożnych, a po wstępnym podczyszczeniu do projektowanej kanalizacji deszczowej.

Odwodnienie projektowanej obwodnicy w km od 116+919 do 119+900 drogi krajowej 63 oraz równolegle projektowanych dróg gminnych odbywać będzie się powierzchniowo, poprzez spadki podłużne i poprzeczne do projektowanych rowów przydrożnych, a następnie do zaprojektowanych zbiorników retencyjno – infiltracyjnych, i rowu melioracyjnego.

Tabela nr 3 Parametry zbiorników dla DK63 rozbudowa + obwodnica wariantu W3

Parametry zbiorników dla wariantu W3								
Nr zbiornika	Nazwa	Pow. dna zbiornika	Min. obj. Zbiornika	Hmax ZW	Wolna burta	H zb	Limit zrzutu	Rodzaj gruntu
-	-	m ²	m ³	m	m	m	l/s	-
1.1	JG_1.1_ROZ-1.1	565,56	207,1	0,40	0,5	0,90	0	piasek drobny
1.2	JG_1.2_ROZ-1.2	757,35	400,9	0,50	0,5	1,00	0	piasek drobny
1.3	JG_1.3_ROZ-1.3	644,91	343,0	0,50	0,5	1,00	0	piasek drob/piasek średni
1	JG_1-W3-1	1881,04	381,8	0,2	0,5	0,7	0	piasek drobny z domieszką gliny
2	DG_5-W3-2	420,31	132,1	0,3	0,5	0,8	0	piasek zagliniony
3	DG_3-W3-3	412,91	222,4	0,5	0,5	1	0	piasek zagliniony
4	JG_3-W3-4	1662,87	687,4	0,4	0,5	0,9	0	piasek zagliniony
5	DG_4-W3-5	151,25	85,7	0,5	0,5	1	1	piasek zagliniony
6	DP_1-W3-6	154,08	84,0	0,5	0,5	1	0	grunt nieprzepuszczalny

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

Zestawienie punktów odwodnienia drogi dla rzek, cieków i rowów								
L.p.	proj. km drogi	nr działki	gmina	obręb	typ	odbiornik	uwagi	włoty
1	112+201	202	Kolno	Wincenta	Rzeka – Wincenta ident. MPHP: 26478	rz. Pisa	nie można zabronić odprowadzania wód do publicznego ciek	1
2	115+246	147/6	Kolno	Czerwone	rów melioracyjny nr 160628900	rz. Pisa	Rów melioracyjny szczegółowy (urządzenie melioracji wodnych) - obowiązek utrzymania właściciel gruntu art. 205 ust 1 Prawo Wodne	1
		177/5	Kolno	Czerwone		rz. Pisa	Rów prywatny/ nieujęty w żadnej ewidencji (urządzenie wodne prywatne) o charakterze lokalnym prywatnym decyzja o ograniczeniu sposobu korzystania z nieruchomości art. 124 ustawa o gospodarce nieruchomości	1
3	115+503	147/6	Kolno	Czerwone	ciek wodny – Dopływ spod Czerwonego id.: MPHP 264792	rz. Pisa	publiczny ciek wodny art. 16p pkt 65 i art. 195 ust 1 Prawo Wodne grunt pod ciekim wodnym prywatny wody w cieku należą do Skarbu Państwa pozostają w zarządzie wód Polskich właściciel działki nie ma prawa decydować o przepływie wód (zgoda nie jest wymagana)	1
		177/5	Kolno	Czerwone		rz. Pisa		1
		262	Kolno	Czerwone		rz. Pisa		1
		351	Kolno	Czerwone		rz. Pisa		1
4	116+550	299/5	Kolno	Czerwone	rów melioracyjny nr 160635467	rz. Pisa	Rów melioracyjny szczegółowy (urządzenie melioracji wodnych) - obowiązek utrzymania właściciel gruntu art. 205 ust 1 Prawo Wodne	1
		294/3	Kolno	Czerwone		rz. Pisa	Rów prywatny/ nieujęty w żadnej ewidencji (urządzenie wodne prywatne) o charakterze lokalnym prywatnym decyzja o ograniczeniu sposobu korzystania z nieruchomości art. 124 ustawa o gospodarce nieruchomości	1
5	W1 1+665 W2 1+766 W3 2+643	272/6	Kolno	Kolno	rów melioracyjny	rz. Łabno	Rów melioracyjny szczegółowy (urządzenie melioracji wodnych) - obowiązek utrzymania właściciel gruntu art. 205 ust 1 Prawo Wodne	2

- Infrastruktura sanitarna – Sieć wodociągowa

Dla miejscowości Wincenta uwzględniona przebudowę sieci wodociągowej o średnicach Dn110 i Dn160 kolidującej z nowo projektowaną kanalizacją deszczową w km od 116+139 do 117 + 552 drogi krajowej 63.

Dla miejscowości Czerwone uwzględniona przebudowę sieci wodociągowej o średnicy Dn150 kolidującej z nowo projektowaną kanalizacją deszczową w km od 116+160 do 116 + 490 drogi krajowej 63, wraz z przesunięciem hydrantu, sieci wodociągowa dla obu miejscowości będzie wykonana z rur PE100.

- Sieci i urządzenia elektroenergetyczne

Sieć wysokiego napięcia (110 kV): W wariantcie 3 projektowana droga może potencjalnie kolidować z istniejącą linią napowietrzną sieci WN. Na obecnym etapie opracowania (STES) nie są dostępne szczegółowe dane dotyczące wysokości zawieszenia przewodów oraz ich zwisu w przęśle, co uniemożliwia jednoznaczne określenie wystąpienia kolizji z projektowaną infrastrukturą drogową. Po pozyskaniu szczegółowych parametrów technicznych linii, w tym wysokości zawieszenia przewodów oraz wartości zwisu, na dalszym etapie prac projektowych będzie możliwa szczegółowa analiza wzajemnych relacji wysokościowych pomiędzy linią elektroenergetyczną a projektowaną niweletą drogi. Pozwoli to na jednoznaczne określenie, czy zachowane są wymagane normatywne odległości pionowe oraz czy zachodzi konieczność przebudowy lub dostosowania istniejącej infrastruktury elektroenergetycznej.

Sieć średniego napięcia (15 kV): W miejscach kolizji linii napowietrznych SN z projektowaną jezdnią, nasypami lub wykopami, projektuje się ich przebudowę poprzez zmianę lokalizacji słupów oraz skablowanie. Projektowane odcinki kablowe zostaną włączone do istniejącej sieci za pomocą słupów krańcowych. W miejscach zbliżeń lub skrzyżowań, przewiduje się wymianę słupów na słupy o odpowiedniej wysokości i wytrzymałości mechanicznej, aby zachować normatywne odległości pionowe od niwelety drogi.

Sieć niskiego napięcia (0,4 kV): Kolidujące odcinki napowietrznych i kablowych linii nN zostaną przebudowane i usunięte z pasa drogowego. W miejscach zbliżeń lub skrzyżowań, gdzie nie jest wymagana przebudowa, przewiduje się zabezpieczenie istniejących kabli rurami osłonowymi dwudzielnymi oraz wymianę słupów na słupy o odpowiedniej wysokości i wytrzymałości mechanicznej, aby zachować normatywne odległości pionowe od niwelety drogi. Przejścia poprzeczne pod korpusem drogowym projektuje się w rurach osłonowych, z zachowaniem rezerwy. Projektuje się przeniesienie złączy kablowych i szafek licznikowych kolidujących z poszerzeniem pasa drogowego w nowe lokalizacje, poza obrys robót ziemnych, w linię rozgraniczającą teren inwestycji.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego projektuje się budowę nowego oświetlenia ulicznego oraz wymianę istniejących opraw. Oświetleniem objęte zostaną:

- skrzyżowania w ciągu obwodnicy,
- przejścia dla pieszych,
- odcinki drogi krajowej.

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

Zestawienie kolizji:

- Wariant 1

Nr	Kilometraż	Działka	Urządzenie będące w kolizji
KSN 1.1	118+005	149, 150	Słup SN
KSN 1.2	119+070	254	Słup SN

- Wariant 2

Nr	Kilometraż	Działka	Urządzenie będące w kolizji
KSN 2.1	118+005	149, 150	Słup SN
KSN 2.2	119+015	254	Słup SN
KSN 2.3	119-040	254	Słup SN

- Wariant 3

Nr	Kilometraż	Działka	Urządzenie będące w kolizji
KSN 3.1	118+950	1681	Słup SN
KSN 3.2	119+540	254	Słup SN
KSN 3.3	119+560	254	Słup SN
KWN 3.1	117+270	302/3 699	Linia WN

- Rozbudowa, Warianty 1 i 2

Nr	Kilometraż	Działka	Urządzenie będące w kolizji
KnN 4.1	112+525	117/3	Słup nN
KnN 4.2	112+640	208	Słup nN
KnN 4.3	112+925	197	Słup nN
KnN 4.4	14+240 - 14+410	635/1	Kabel nN
KnN 4.5	14+665	124	Kabel nN
KnN 4.6	14+810 - 14+870	125/6	Kabel nN
KnN 4.7	16+270	362/2	Złącze kablowe

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

KnN 4.8	16+490	635/3	Słup nN
KnN 4.9	16+600	382/6	Słup nN

- Rozbudowa, Wariant 3

Nr	Kilometraż	Działka	Urządzenie będące w kolizji
KnN 4.1	112+525	117/3	Słup nN
KnN 4.2	112+640	208	Słup nN
KnN 4.3	112+925	197	Słup nN
KnN 4.4	14+240 - 14+410	635/1	Kabel nN
KnN 4.5	14+665	124	Kabel nN
KnN 4.6	14+810 - 14+870	125/6	Kabel nN
KnN 4.7	16+270	362/2	Złącze kablowe
KnN 4.8	16+490	635/3	Słup nN

10. Inne

Opracowane rozwiązania projektowe są zgodne z przepisami techniczno-budowlanymi. W przypadku wydzielonego odcinka obwodnicy Kolna dla wariantu 1 i 2 mamy mniejszy udział odcinków z możliwością na wyprzedzanie dla prędkości do projektowania 100 km/h aniżeli jest on wskazany w WR-D 22-1 tj. 50%. Wariant 3 spełnia wymagania WR-D 22-1 dotyczące procentowego udziału odcinka drogi z możliwością wyprzedzania.

11. Wskaźniki ekonomiczne

Przeprowadzona analiza kosztów i korzyści (AKK) wykazała, że wszystkie rozpatrywane warianty inwestycyjne charakteryzują się dodatnią efektywnością ekonomiczną. Ocenę oparto na trzech podstawowych wskaźnikach, tj. ekonomicznej bieżącej wartości netto inwestycji (ENPV), ekonomicznej wewnętrznej stopie zwrotu (ERR) oraz wskaźniku relacji korzyści do kosztów (BCR).

Wskaźniki ekonomiczne dla poszczególnych wariantów przedstawiają się następująco

- dla wariantu W1 ENPV wynosi 51 337 133,21 PLN, ERR 5,17%, a BCR 1,38;
- dla wariantu W2 ENPV wynosi 135 401 018,96 PLN, ERR 7,75% i BCR 1,99;
- dla wariantu W3 ENPV wynosi 100 291 965,26 PLN, ERR 6,18% i BCR 1,71.

Dla każdego wariantu uzyskane wartości ENPV są dodatnie, wartości ERR przewyższają przyjętą społeczną stopę dyskontową wynoszącą 3%, a wskaźniki BCR we wszystkich przypadkach przekraczają poziom jedności. Należy również podkreślić, że analiza została

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

przeprowadzona metodą porównawczą względem wariantu bezinwestycyjnego W0, przy zastosowaniu cen stałych oraz okresu odniesienia obejmującego lata 2028–2052. Największą grupę korzyści ekonomicznych dla wszystkich analizowanych wariantów stanowią oszczędności wynikające z redukcji kosztów wypadków drogowych i ich skutków.

Jednocześnie należy podkreślić, że wariant W2 stanowi wariant najkorzystniejszy z punktu widzenia efektywności ekonomicznej, co wynika przede wszystkim z osiągnięcia najwyższej wartości wskaźnika ERR, oznaczającej najwyższą stopę zwrotu z inwestycji spośród analizowanych wariantów.

A II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Spis rysunków:

1.	CZĘŚĆ OGÓLNA - PLAN ORIENTACYJNY
2.0.	PLAN OGÓLNY - LEGENDA
2.1.	PLAN OGÓLNY - ROZBUDOWA WARIANT W1, W2, W3
2.2.	PLAN OGÓLNY - ROZBUDOWA + OBWODNICA WARIANT W1
2.3.1	PLAN OGÓLNY - ROZBUDOWA + OBWODNICA WARIANT W1
2.3.2	PLAN OGÓLNY - ROZBUDOWA + OBWODNICA WARIANT W2
2.3.3.	PLAN OGÓLNY - ROZBUDOWA + OBWODNICA WARIANT W3
3.1	PROFIL PODŁUŻNY - ROZBUDOWA WARIANT W1, W2, W3
3.2	PROFIL PODŁUŻNY - ROZBUDOWA WARIANT W1, W2, W3
3.3.1	PROFIL PODŁUŻNY – OBWODNICA WARIANT 1 – JG 2
3.3.2	PROFIL PODŁUŻNY – OBWODNICA WARIANT 1 – JG 1
3.4.1	PROFIL PODŁUŻNY – OBWODNICA WARIANT 2 – JG 2
3.4.2	PROFIL PODŁUŻNY – OBWODNICA WARIANT 2 – JG 1
3.5.1	PROFIL PODŁUŻNY – OBWODNICA WARIANT 3 – JG 2
3.5.2	PROFIL PODŁUŻNY – OBWODNICA WARIANT 3 – JG 1
4.1	PRZEKROJE NORMALNE – ROZBUDOWA WARIANT W1, W2, W3
4.2	PRZEKROJE NORMALNE – OBWODNICA WARIANT W1, W2, W3

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

A III. WIELOKRYTERIALNA ANALIZA PORÓWNAWCZA WARIANTÓW ZADANIA INWESTYCYJNEGO

Celem przeprowadzonej analizy wielokryterialnej rozpatrywanych trzech wariantów zadania inwestycyjnego (W1, W2 i W3) było wskazanie rozwiązania najbardziej korzystnego z punktu widzenia transportowo-ruchowego, przestrzenno-społecznego, ekonomicznego oraz środowiskowego.

Ocena wariantów została przeprowadzona z wykorzystaniem zestawu kryteriów obejmujących m.in. parametry ruchowe trasy, oddziaływanie na zagospodarowanie przestrzenne i tereny rolnicze, wyniki konsultacji społecznych, efektywność ekonomiczną przedsięwzięcia oraz zakres oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko. Rozpatrywane kryteria przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Grupa kryteriów	Nazwa kryterium	Sposób wyznaczania	Jednostki
1.	Transportowo-ruchowe	długość trasy	długość projektowanego odcinka drogi	km
2.		dł. odcinków z możliwością wyprzedzania	sumaryczna długość odcinków z możliwością wyprzedzania	km
3.	Przestrzenno-społeczne	preferencje wariantów	wyniki ankiety przeprowadzonej w ramach konsultacji z mieszkańcami miasta Kolno	%
4.		udział terenów rolniczych, przez które przebiegają warianty	sumaryczna długość odcinków drogi, przebiegających przez tereny rolnicze	km
5.		kolizje inwestycji z istniejącymi MPZP lub PO	liczba kolizji	szt.
6.	Ekonomiczne	wskaźnik ENPV	obliczenie ekonomicznej wartości bieżącej netto	PLN
7.		wskaźnik ERR	obliczenie ekonomicznej wewnętrznej stopy zwrotu w zależności od stopy dyskontowej	%
8.		wskaźnik BCR	obliczenie wskaźnika korzyści i kosztów	-
9.	Środowiskowe	zajętość terenu	powierzchnia terenu przeznaczona pod realizację inwestycji, obejmująca obszar linii rozgraniczających oraz wszystkie działki objęte inwestycją	m ²
10.		kolizje ze stanowiskami archeologicznymi	liczba kolizji	szt.

W poniższej tabeli przedstawione zostały wyniki przeprowadzonej wielokryterialnej analizy porównawczej trzech rozpatrywanych wariantów.

Lp.	Grupa kryteriów	Nazwa kryterium	Jednostki	W1	W2	W3
1.	Transportowo-ruchowe	długość trasy	km	0,1250	0,1222	0,1234
2		dł. odcinków z możliwością wyprzedzania	km	0,1142	0,0929	0,1250

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

3	Przestrzenno-społeczne	preferencje wariantów	%	0,1250	0,0268	0,0000
4.		udział terenów rolniczych, przez które przebiegają warianty	km	0,0625	0,0582	0,0469
5.		kolizje inwestycji z istniejącymi MPZP lub PO	szt.	0,0536	0,0625	0,0625
6.	Ekonomiczne	wskaźnik ENPV	PLN	0,0284	0,0750	0,0556
7.		wskaźnik ERR	%	0,0667	0,1000	0,0797
8.		wskaźnik BCR	-	0,0520	0,0750	0,0644
9.	Środowiskowe	zajętość terenu	m²	0,1500	0,1432	0,1352
10.		kolizje ze stanowiskami archeologicznymi	szt.	0,1000	0,1000	0,0333
		Ocena syntetyczna		0,8774	0,8558	0,7260

Przeprowadzona analiza wielokryterialna wariantów inwestycyjnych W1, W2 oraz W3 umożliwiła kompleksową ocenę rozpatrywanych rozwiązań w oparciu o jednolitą metodykę uwzględniającą kryteria transportowo-ruchowe, przestrzenno-społeczne, ekonomiczne oraz środowiskowe.

Na podstawie uzyskanych wyników stwierdzono jednoznacznie, iż najwyższą ocenę syntetyczną uzyskał wariant W1 (0,8774), wyprzedzając wariant W2 (0,8558) oraz wariant W3 (0,7260). Osiągnięta przez wariant W1 przewaga wynika z jego zrównoważonych parametrów w większości analizowanych kryteriów, w szczególności w zakresie uwarunkowań przestrzenno-społecznych i oddziaływań środowiskowych.

Istotnym czynnikiem przemawiającym na korzyść wariantu W1 jest najwyższy poziom akceptacji społecznej, co w przypadku inwestycji liniowych ma istotne znaczenie dla sprawnego przebiegu dalszych etapów procesu inwestycyjnego.

Wariant W2, pomimo korzystnych wskaźników ekonomicznych, nie osiągnął przewagi w ujęciu całościowym, natomiast wariant W3 uzyskał najniższą ocenę syntetyczną, co wynika zarówno z mniej korzystnych parametrów środowiskowych, jak i braku akceptacji społecznej.

W związku z powyższym wariant W1 należy uznać za rozwiązanie najkorzystniejsze i rekomendować do dalszych prac projektowych jako wariant inwestorski.

A IV. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

1. PRZEDMIOT I LOKALIZACJA

- **Zadanie:** Rozbudowa drogi krajowej nr 63 (odcinek Wincenta – Kolno) oraz budowa zachodniej obwodnicy m. Kolno w ciągu DK63.
- **Lokalizacja:** Województwo podlaskie, powiat kolneński, gmina Kolno.
- **Pikietaż:** Od km 112+374 do włączenia w zachodnią obw. Kolna (zależnie od wariantu).

2. PARAMETRY TECHNICZNE (PROJEKTOWANE)

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE
Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ (ETAP 1)

TOM A- Część ogólna, wersja 04

- **Klasa drogi:** GP (główna ruchu przyspieszonego) / G (główna) w obszarze zabudowanym.
- **Przekrój:** Jednojezdniowy, 1/2.
- **Szerokość pasa ruchu:** 3,5 m.
- **Nośność nawierzchni:** 115 kN/oś (kategoria ruchu KR4).
- **Prędkość do projektowania:** 100 km/h (poza terenem zabudowanym), 40km/h (teren zabudowany).
- **Infrastruktura towarzysząca:** Obustronne pobocza o nawierzchni twardej (0,75 m) i gruntowej (0,75 m), drogi dla pieszych i rowerów (DDPiR) i drogi dla pieszych.

Zestawienie długości					
Numer wariantu	Odcinek	Kilometr początkowy	Kilometr Końcowy	Długość	Długość całkowita
W1	Rozbudowa	112,37400	117,56969	5,19569	7,453
	Obwodnica	117,56969	119,82667	2,25698	
W2	Rozbudowa	112,37400	117,56969	5,19569	7,621
	Obwodnica	117,56969	119,99465	2,42496	
W3	Rozbudowa	112,37400	116,56760	4,19360	7,552
	Obwodnica	116,56760	119,92572	3,35812	

3. INFRASTRUKTURA I BRANŻE TOWARZYSZĄCE

- **Odwodnienie:** System mieszany – rowy przydrożne, kanalizacja deszczowa, zbiorniki retencyjno-infiltrujące. Projekt uwzględnia bilans wód opadowych dla zlewni rzeki Pisy.
- **Obiekty inżynierskie:** Budowa i przebudowa przepustów pod koroną drogi oraz pod zjazdami (konstrukcje stalowe spiralnie karbowane oraz HDPE).
- **BRD i Oświetlenie:** Budowa wysp kanalizujących, wymiana i budowa nowego oświetlenia dedykowanego na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych.
- **Sieci obce:** Przebudowa kolizji z napowietrznymi i doziemnymi sieciami elektroenergetycznymi (nN i SN), telekomunikacyjnymi oraz wodociągowymi.

4. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE I PLANISTYCZNE

- **Ochrona przyrody:** Przebieg przez OSO Natura 2000 „Puszcza Piska” oraz korytarze ekologiczne o znaczeniu regionalnym.
- **Zgodność z MPZP:** Stwierdzono kolizje z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, szczególnie w Wariancie III (tereny zabudowy mieszkaniowej i przemysłowej).

5. WNIOSKI

- 1) Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszaru miejskiego miasta Kolna poprzez budowę zachodniej obwodnicy m. Kolna jest korzystne dla obszarów miejskich, ponieważ ruch tranzytowy dezorganizuje i zakłóca życie mieszkańców.

- 2) Przeprowadzona analiza kosztów i korzyści (AKK) wykazała, że wszystkie rozpatrywane warianty inwestycyjne charakteryzują się dodatnią efektywnością ekonomiczną, natomiast wariant W2 cechuje się najkorzystniejszą relacją korzyści do ponoszonych nakładów
- 3) Na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej rozpatrującej trzy warianty zadania inwestycyjnego W1, W2 i W 3, obejmującej obliczenia ocen cząstkowych oraz wyznaczonych ocen syntetycznych najwyższą wartość uzyskał wariant W1.
- 4) Osoby uczestniczące w dwóch turach spotkań informacyjnych wyraziły zainteresowanie przedmiotową inwestycją, uznając ją za w pełni uzasadnioną i konieczną z punktu widzenia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wyniki zebranych ankiet wskazują wariant W1 jako preferowany przez mieszkańców.
- 5) Wariant 1 (W1) został wskazany jako rekomendowany do dalszych prac w ramach studium.