



STOWARZYSZENIE INTEGRACJI STOŁECZNEJ KOMUNIKACJI

ul. Mroczna 5/23, 01-456 Warszawa

**Uproszczona analiza
techniczno – ekonomiczna wariantów
przebiegu drogi ekspresowej S8
na odcinku Augustów - Suwałki**

<u>Wykonanie</u>		
Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
mgr inż. Władysław Mardas	St-3/71	
mgr inż. Jan Jakiel	-	
mgr inż. Robert Chwiałkowski	-	

Warszawa, wrzesień 2006 r.

Zawartość opracowania:

Część opisowa:

- 1. Wstęp**
 - 1.1 Podstawa opracowania
 - 1.2 Cel opracowania
 - 1.3 Zakres opracowania
 - 1.4 Materiały wyjściowe
- 2. Historia przygotowań do realizacji obwodnicy Augustowa w ciągu drogi ekspresowej S8**
- 3. Prognozy ruchu drogowego**
 - 3.1. Materiały wyjściowe
 - 3.2. Prognozowany ruch dobowy
 - 3.2.1. Prognozowany ruch dobowy na alternatywnym wariantcie przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki
 - 3.2.2. Prognozowany ruch dobowy na wariantcie I GDDKiA przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki
 - 3.2.3. Prognozowany ruch dobowy na wariantcie IV GDDKiA przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki
- 4. Planowana droga ekspresowa S8 na odcinku Augustów – Suwałki**
 - 4.1. Wstęp
 - 4.2. Koncepcje przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki
 - 4.2.1. Koncepcja wariantu alternatywnego
 - 4.2.1.1. Podstawowe parametry techniczne
 - 4.2.1.2. Przebieg
 - 4.2.1.3. Węzły drogowe
 - 4.2.1.4. Skrzyżowania bez powiązań
 - 4.2.1.5. Układ powiązań lokalnych
 - 4.2.2. Koncepcja wariantu I GDDKiA
 - 4.2.2.1. Przebieg
 - 4.2.2.2. Węzły drogowe
 - 4.2.2.3. Skrzyżowania bez powiązań

- 4.2.2.4. Układ powiązań lokalnych
- 4.2.3. Koncepcja wariantu IV GDDKiA
 - 4.2.3.1. Przebieg
 - 4.2.3.2. Węzły drogowe
 - 4.2.3.3. Skrzyżowania bez powiązań
 - 4.2.3.4. Układ powiązań lokalnych

5. Koszty i czas realizacji planowanej drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki

5.1. Wstęp

5.1.1. Koszty wskaźnikowe

- 5.1.1.1. Roboty ziemne
- 5.1.1.2. Nawierzchnia
- 5.1.1.3. Obiekty mostowe
- 5.1.1.4. Pozostałe roboty

5.1.2. Koszty jednostkowe

- 5.1.2.1. Koszt budowy 1 km dwujezdniowej drogi ekspresowej
- 5.1.2.2. Koszt budowy 1 km jednojezdniowej drogi ekspresowej
- 5.1.2.3. Koszt budowy 1 km drogi wojewódzkiej
- 5.1.2.4. Koszt budowy 1 km drogi gminnej
- 5.1.2.5. Koszt budowy 1 km drogi dojazdowej
- 5.1.2.6. Koszt budowy wiaduktu nad dwujezdniową drogą ekspresową
- 5.1.2.7. Zestawienie kosztów jednostkowych

5.2. Koszty budowy

- 5.2.1. Koszty budowy wariantu alternatywnego
- 5.2.2. Koszty budowy wariantu I GDDKiA
- 5.2.3. Koszty budowy wariantu IV GDDKiA

5.3. Wskaźniki ekonomiczne

- 5.3.1. Wskaźniki ekonomiczne wariantu alternatywnego
- 5.3.2. Wskaźniki ekonomiczne wariantu I GDDKiA
- 5.3.3. Wskaźniki ekonomiczne wariantu IV GDDKiA

5.4. Szacunkowy czas realizacji wariantu alternatywnego

6. Wnioski końcowe

1. Wstęp

1.1. Podstawa opracowania

Opracowanie niniejsze zostało wykonane na prośbę organizacji pozarządowych, reprezentowanych przez Pracownię na Rzecz Wszystkich Istot (PnRWI), jako jeden z materiałów prezentujących wariant alternatywny przebiegu planowanej drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki. Wariant ten wykorzystuje planowany przebieg obwodnicy Suwałk oraz gwarantuje mieszkańcom Augustowa budowę obwodnicy w ciągu planowanej drogi ekspresowej S8.

1.2. Cel opracowania

Celem opracowania jest przybliżenie aspektów technicznych i ekonomicznych wariantu alternatywnego przebiegu planowanej drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki z ominięciem obszaru Natura 2000 w okolicach miejscowości Chodorki. Dokonano także uproszczonej analizy techniczno - ekonomicznej wariantu alternatywnego wraz z częściowym porównaniem z wariantami I i IV (warianty I GDDKiA i IV GDDKiA), analizowanymi przez Transprojekt-Warszawa w Opracowaniu „Analizy porównawczej wykonalności budowy drogi ekspresowej S-8 na odcinku Augustów - Suwałki”.

1.3. Zakres opracowania

Zakresem opracowania objęto teren położony w województwie Podlaskim, w powiatach augustowskim i suwalskim, pomiędzy Augustowem i Suwałkami wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 8, relacji granica państwa – Kłodzko – Wrocław – Warszawa – Białystok – Augustów – Suwałki – granica państwa, oraz istniejącej linii elektroenergetycznej wysokiego napięcia, w rejonie drogi wojewódzkiej nr 664, relacji Augustów – Raczki, i drogi wojewódzkiej nr 655 relacji Kap - Olecko – Raczki – Suwałki – Rutka Tartak.

Do opracowania dołączono rysunki przedstawiające rozwiązania dotychczas analizowane przez GDDKiA Oddział w Białymstoku (warianty I GDDKiA i IV GDDKiA) oraz rozwiązanie zaproponowane i zaakceptowane przez organizacje pozarządowe

(wariant alternatywny), które **nigdy nie było** przedmiotem analiz GDDKiA Oddział w Białymstoku.

1.4. Materiały wyjściowe

Dla potrzeb wykonania opracowania wykorzystano następujące materiały:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43, poz. 430 z dnia 14 maja 1999 r.),
- “Wytyczne projektowania dróg I i II klasy technicznej (autostrady i drogi ekspresowe) WPD-1”, Warszawa, 1995 r.,
- mapy obszarów chronionych Natura 2000, istniejącej OSO PLB 200002 i potencjalnej SOO PLH 200005,
- mapy w skali 1:10000 pozostające w zasobach Wojewódzkiego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej od dnia 10.07.2001 r.,
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Suwałki w wersji cyfrowej obejmujący m.in. teren Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej,
- Opracowanie „Analizy porównawczej wykonalności” budowy drogi ekspresowej S-8 na odcinku Augustów – Suwałki, BPBDiM Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o., Warszawa, kwiecień 2005 r.,
- „Koncepcja wykonania tunelu na obwodnicy Augustowa w ciągu drogi krajowej nr 8”, BPBDiM Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o., Warszawa, 15.02.2006 r.,
- „Uproszczone studium techniczno – ekonomiczne układu dróg podstawowych w węźle drogowym Suwałki”, BPBDiM Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o.,
- „Studium techniczno – ekonomiczne alternatywy zachodniej Obwodnicy Suwałk w ciągu drogi krajowej nr 8 wraz z analizą porównawczą wschodniej i zachodniej Obwodnicy Suwałk”, BPBDiM Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o., Warszawa, październik 2005 r.
- “Problemy przyrodnicze i społeczne planowanej trasy ekspresowej „Via Balitca””, Wyszogrodzki G., praca magisterska, Uniwersytet Warszawski, 2005

2. Historia przygotowań do realizacji obwodnicy Augustowa w ciągu drogi ekspresowej S8

1985 – 1987 r. - Ujawnienie istnienia niezwykle cennego kompleksu torfowiskowo – bagiennego w Dolinie Rospudy, ze stanowiskami bardzo rzadkich gatunków roślin, w tym jedynym w kraju stanowiskiem storczyka miodokwiatu krzyżowego *Herminium monorchis*.

1988 r. - Propozycja utworzenia rezerwatu przyrody na odcinku od miejscowości Chodorki k. Dowspudy do ujścia rzeki Rospuda.

1989 r. - Ustanowienie Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina Rospudy.

1991 r. – Rozporządzenie wojewody suwalskiego obejmuje obszar doliny strefą ciszy.

1992 r. – Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych (GDDP) w Warszawie zleciła Biuru Projektowemu Transprojekt w Warszawie opracowanie Studium Techniczno - Ekonomicznego (STE) węzła dróg krajowych w Augustowie. Wszystkie warianty przewidywały przebieg obwodnicy po zachodniej stronie miasta przecinający torfowiska rzeki Rospuda.

Marzec 1993 r. – Centralny Urząd Planowania w Warszawie informuje GDDP, że docelowy przebieg Via Baltica winien przebiegać przez Ostrów Mazowiecką, Białystok i Augustów.

Lipiec 1993 r. – Przewodniczący Rady Miejskiej w Augustowie zwrócił się do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej o budowę obwodnicy miasta w związku z nasilonym ruchem samochodów od i do przejścia granicznego w Ogrodnikach i planowanej budowie przejścia w Budzisku.

Listopad 1993 r. - Augustów uzyskuje status uzdrowiska.

1994 r. – Ministrowie Transportu UE na konferencji na Krecie zalecają przebieg czterech transeuropejskich korytarzy transportowych przez Polskę, z których I korytarz Helsinki - Tallin – Ryga – Kowno – Warszawa winien przebiegać przez woj. podlaskie. Korytarze te objęte są priorytetem pomocowym Unii Europejskiej.

1994 – 1995 r. – Wymiana korespondencji pomiędzy Wojewodą Suwalskim a Ministrem Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. Zaproponowano podstawowe cztery warianty przebiegu:

- Wariant I – zgodny ze starymi planami zagospodarowania przestrzennego gminy Augustów, trasa obwodnicy przecinałaby dolinę Rospudy między ujściem Blizny a Jeziorem Rospuda Augustowska, planowana długość ok. 12,7 km, w tym przez dolinę Rospudy ok. 300 – 350 m
- Wariant II - od wariantu I jest odsunięty nieco w kierunku NW, przecinający dolinę Rospudy powyżej ujścia Blizny na odcinku ok. 1050 m, całkowita długość ok. 12,7 km
- Wariant III - przebieg ten został zaproponowany przez Nadleśnictwo Szczebra, przecina dolinę Rospudy na odcinku ok. 200 m nieco poniżej ostatniego mostu na tej rzece (okolice uroczyska Młyńsko) w miejscu wyraźnego przewężenia doliny, całkowita długość ok. 13,5 km
- Wariant IV - przebiega mniej więcej w połowie doliny Rospudy, pomiędzy wariantem II i III, długość trasy ok. 12,5 km, z czego na dolinę przypada ok. 500 m

1995 r. - Pełne otwarcie nowego przejścia granicznego z Litwą w Budzisku.

1996 – 1997 r. - Biuro Projektowe Transprojekt w Gdańsku opracowało Koncepcję Programową obwodnicy Augustowa. Z nieznanых przyczyn rozpatrywano już tylko dwa warianty (poza wariantem zerowym):

- Wariant I - o możliwie najmniejszej długości, przebiegający przy Jeziorze Necko oraz kilkaset metrów od ujścia Rospudy do Jeziora Rospuda, przecinający dolinę na odcinku ok. 200 – 300 m oraz miejsce planowanego osiedla domków jednorodzinnych
- Wariant IV – przedstawiony w kilku wersjach różniących się długością przebiegu przez grunty orne i leśne, oznaczonych: w wersji podstawowej - IV, na dłuższym odcinku przebiegającym przez tereny rolnicze - IVR, wykorzystujący bardziej tereny leśne - IVL oraz dodatkowy, po uzgodnieniach – IVL-kompromisowy

W trakcie konsultacji wynikają pierwsze konflikty z lokalnymi społecznościami co do ustalenia ostatecznego przebiegu drogi, szczególnie ze społecznością wsi Mazurki. Ostatecznie po ich zignorowaniu i po niezbędnych uzgodnieniach dokumentacji w lipcu 1997 r. Generalny Dyrektor Dróg Publicznych w Warszawie zatwierdza przebieg obwodnicy Augustowa wg wariantu IV L.

Kwiecień 1997 r. - Dla potrzeb Koncepcji Programowej Obwodnicy Augustowa powstaje pierwsza „Ocena oddziaływania na środowisko obwodnicy Augustowa”, ocenie zostały poddane warianty I i IV oraz wariant zerowy.

Lipiec 1997 r. - Zatwierdzenie przez Dyrektora GDDP w Warszawie do realizacji wariantu IVL - kompromisowego (określanego dalej jako IVL), który uzyskuje akceptację MOŚZNiL decyzją nr DSOS/RZ – 861/97.

1997 – 1998 r. – Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Suwałkach opracowało, wg zatwierdzonej Koncepcji Programowej obwodnicy Augustowa, zmiany w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (MPZP) gminy Nowinka, Augustów i miasta Augustów.

1998 r. - Powstaje „Ocena oddziaływania na środowisko obwodnicy Augustowa w zakresie szczególnej ochrony przyrody i krajobrazu” wykonana przez Transprojekt-Warszawa, która nie została udostępniona publicznie.

Grudzień 1998 r. – Po udostępnieniu do wglądu projektu MPZP dotyczącego obwodnicy Augustowa rozpoczyna się szeroko zakrojona kampania NGOs, wsparta przez niezależnych naukowców i dziennikarzy, przeciwko wybranemu wariantowi inwestycji.

1999 r. – Kilka NGOs zawiązuje Koalicję na Rzecz Ratowania Doliny Rospudy.

Czerwiec 1999 r. – Powstaje „Ocena pod względem ekologicznym koncepcji obwodnicy Augustowa” - wątpliwej jakości ekspertyza byłego WKP w Suwałkach, rzeczoznawcy z zakresu ochrony przyrody, mgr W. Jankowskiego. Analizowane są cztery warianty, z wyraźnym naciskiem na wariant III i IVL.

Czerwiec 1999 r. – Po wizji lokalnej w terenie i na posiedzeniu w Suwałkach Wojewódzka Komisja Ochrony Przyrody w Białymstoku wydała pozytywną opinię przebiegu obwodnicy wg wariantu IVL pod warunkiem zastosowania takich rozwiązań technicznych, które nie narusząłyby w sposób trwały warunków hydrologicznych w dolinie. Przebieg obwodnicy wg wariantu IVL został natychmiast wprowadzony do MPZP uchwałą gminy Nowinka.

Październik 1999 r. – Rada Ministrów przyjęła „Koncepcję Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju” (KPPZK), w której przebieg Via Baltica pokrywa się z I Europejskim Korytarzem Transportowym.

Listopad 1999 r. - Jeden z pierwszych „głośnych” protestów NGOs – PnRWI oraz Stowarzyszenia Inicjatyw Społeczno-Ekologicznych „Ruch na Rzecz Ziemi” w Suwałkach.

Grudzień 1999 r. - Po wyroku NSA zatwierdzenie MPZP na terenie miasta Augustów obejmującego planowany przebieg obwodnicy.

2000 r. – Sejmik Województwa Podlaskiego w „Strategii rozwoju województwa podlaskiego do 2010 r.” uwzględnił pilną potrzebę modernizacji drogi nr 8.

Maj 2000 r. - Burmistrz Augustowa w związku ze stanowiskiem Rady Miejskiej w Augustowie występuje do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej o podjęcie działań w związku z opóźnianiem się budowy obwodnicy.

Czerwiec 2000 r. – Po wyrokach NSA w Białymstoku następuje zatwierdzenie MPZP w gminie Augustów, obejmującego planowany przebieg obwodnicy. Część skarg lokalnych społeczności została uwzględniona, większość odrzucono.

Listopad 2000 r. – Sejm RP przyjął ww. Koncepcję PPZK (MP nr 26).

2001 – 2003 r. – Biuro Projektowe Transprojekt w Warszawie opracowuje projekt budowlany i projekty wykonawcze budowy obwodnicy Augustowa. Analizowano różne warianty rozwiązań mostowych przekroczenia doliny Rospudy, przy czym wariantem wyraźnie preferowanym przez projektantów był wariant IIIa:

- Wariant I - nasyp ziemny o długości ok. 460 m wraz z mostem łukowym o rozpiętości przęsła ok. 60 m
- Wariant II - nasyp ziemny ok. 450 m oraz trzyprzęsłowy most belkowy o długości ok. 80 m
- Wariant III - estakada dziesięcioprzęsłowa o długości 516 m przez całą szerokość doliny
- Wariant IIIa - estakada o długości 256 m (5 przęseł) łącząca się po wschodniej części doliny z nasypem ziemnym o długości ok. 270 m
- Wariant IV - przejście tunelowe pod doliną o długości ok. 1000 m

Luty 2001 r. – Burmistrz Miasta Augustów ponownie wystąpił do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej o podjęcie działań związanych z budową obwodnicy, załączając stanowisko Rady Miejskiej w Augustowie z kwietnia 2000 r.

Lipiec 2001 r. - Powstaje zlecony niezgodnie z POŚ „Przeгляд ekologiczny wariantów koncepcji projektowanej budowy mostu przez rzekę Rospudę w ciągu obwodnicy Augustowa”.

Wrzesień 2001 r. – Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg o znaczeniu obronnym jednoznacznie określa przebieg Via

Baltica, określonej w tym rozporządzeniu jako S-8, Warszawa – Ostrów Maz.- Białystok – Augustów – Budzisko.

Październik 2001 r. – Rada Ministrów w „Polityce Transportowej Państwa w latach 2001 – 2015” określa pilną potrzebę modernizacji drogi nr 8.

Grudzień 2001 r. - Powstaje opinia prof. W. Mioduszeńskiego dotycząca wpływu obwodnicy Augustowa na stosunki wodne doliny Rospudy. Dopuszczenie, jako jedynie możliwych wariantów przekroczenia doliny, budowy estakady na całej szerokości bądź w części nasypem z szerokimi przejściami dla zwierząt i ok. 250 m estakadą.

Styczeń 2002 r. - Instytut Badawczy Dróg i Mostów z Warszawy sporządza „Opinię dotyczącą Koncepcji techniczno-prawnej na budowę obwodnicy Augustowa” wytykając liczne błędy koncepcyjne i projektowe. Jednym z wniosków wpływających z tej opinii jest fakt, że budowa estakady przez całą długość doliny jest w rzeczywistości jedynym praktycznym rozwiązaniem pod względem technicznym i finansowym.

Kwiecień 2002 r. - Ostateczne przyjęcie do realizacji wariantu III przejścia przez dolinę Rospudy - 10 przęsłowa estakada długości 516 m.

Kwiecień 2002 r. - Wykonano „Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie Obwodnicy Augustowa w ciągu drogi krajowej nr 8 granica państwa – Wrocław – Warszawa – Białystok – Suwałki - granica państwa w granicach gmin: Nowinka, Augustów, miasto Augustów” celem uzyskania decyzji WZiZT. Niestety raport zawiera liczne uchybienia i braki, częściowo poprawiane i uzupełniane w kolejnych aneksach. Poza wariantem zerowym opisany został tylko wariant IVL przyjęty do realizacji.

Grudzień 2002 r. – Oddział GDDKiA w Białymstoku złożył do Burmistrza Augustowa wniosek o wydanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu (WZiZT) obwodnicy Augustowa wraz z ww. raportem OOŚ. Wnioski i uwagi do wniosku o wydanie decyzji WZiZT wniosło szereg osób prywatnych (głównie właściciele działek, przez które ma przechodzić obwodnica) oraz sześć organizacji pozarządowych.

Styczeń 2003 r. – Transprojekt-Warszawa opracowuje dokładne założenia technologiczne budowy estakady przez dolinę rzeki Rospuda.

Styczeń 2003 r. – MŚ wydaje Postanowienie nr DPE-OA-H-32/2055/02/03/MW uzgadniającą WZiZT dla obwodnicy Augustowa.

Marzec 2003 r. - Burmistrz Augustowa wydaje decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Odwołanie od decyzji Burmistrza Augustowa do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Suwałkach składają:

- Zieloni Rzeczypospolitej Polski Zarząd Regionu Mazowsze
- Stowarzyszenie Kulturalno – Ekologiczne „Zielone Mazowsze”

Czerwiec 2003 r. - Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Suwałkach utrzymało w mocy zaskarżoną decyzję. Stowarzyszenie Kulturalno – Ekologiczne „Zielone Mazowsze” składa skargę do NSA na decyzję Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Suwałkach.

Grudzień 2003 r. – Wyrok NSA oddala skargę Stowarzyszenia Kulturalno – Ekologicznego „Zielone Mazowsze”. Przedkładając wyrok NSA GDDKiA Oddział w Białymstoku uznaje sprawę za zakończoną w trybie postępowania administracyjnego na etapie decyzji o WZiZT.

Grudzień 2003 r. - Powstaje raport przedstawiciela Stałego Komitetu Konwencji Berneńskiej prof. E. Kuijkena oraz Rekomendacja nr 108 Stałego Komitetu dotyczące Via Baltica w Polsce. Jednym z zaleceń jest ponowne rozważenie planowanych wariantów obwodnicy Augustowa celem uniknięcia przecięcia doliny Rospudy planowanej do włączenia do obszarów Natura 2000.

2004 r. - Toczą się postępowania wywłaszczeniowe w stosunku do rolników sprzeciwiających się sprzedaży ziemi pod budowę planowanej obwodnicy.

Kwiecień 2004 r. – Zostaje uchwalona nowa Ustawa o ochronie przyrody będącą podstawą do ustanawiania obszarów Natura 2000 w Polsce.

Maj 2004 r. - Stanowisko Państwowej Rady Ochrony Przyrody, Komisji ds. ochrony Mokradeł, Obszarów Ślaskowodnych i Morskich w sprawie drogi transeuropejskiej Via Baltica wskazuje na uzasadnioną konieczność ponownego rozważenia przebiegu obwodnicy Augustowa tak, aby w jak najmniejszym stopniu wpływała ona na unikalne wartości przyrodnicze doliny Rospudy, niezależnie od już poniesionych kosztów.

Lipiec 2004 r. - Zostaje wydane wyraźnie zmienione w stosunku do poprzedniego Rozporządzenie MŚ w sprawie gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną, wchodzące w życie 14 sierpnia 2004 r. Rozporządzenie to wprowadza wymóg ustanowienia strefy ochronnej wokół stanowiska miodokwiatu krzyżowego *Herminium monorchis*, wielkość strefy jest określona jako całe torfowisko, na którym storczyk ten występuje.

Październik 2004 r. - WSA w Warszawie oddała skargę Stowarzyszenia Kulturalno-Ekologicznego „Zielone Mazowsze” na postanowienie MŚ uzgadniającego WZiZT.

Listopad 2004 r. - CMOK oraz PnRWI Oddział Podlaski składają do WKP w Białymstoku szeroko udokumentowany wniosek o ustanowienie strefy ochronnej miodokwiatu krzyżowego *Herminium monorchis* wraz z granicami proponowanej strefy.

Grudzień 2004 r. - WKP przychyliła się do wniosku NGOs w sprawie ustalenia strefy ochronnej dla miodokwiatu krzyżowego, jednakże w kolejnym piśmie z dnia 5 lutego 2005 r. wskazuje na potrzebę przeprowadzenia dodatkowych prac terenowych (m.in. określenie kondycji poszczególnych stanowisk gatunku i wyznaczenia metod ochrony czynnej) w celu prawidłowego wyznaczenia strefy ochronnej.

Styczeń 2005 r. – SISKOM podejmuje współpracę z PnRWI celem opracowania alternatywnego przebiegu drogi ekspresowej S-8 na odcinku Augustów – Suwałki.

Kwiecień 2005 r. - Na zlecenie GDDKiA w Białymstoku Transprojekt-Warszawa przygotował Opracowanie „Analizy porównawczej wykonalności budowy drogi ekspresowej

S-8 na odcinku Augustów - Suwałki”. Jest to pierwsze i jak dotychczas jedyne od 1992 r. opracowanie, które analizuje warianty przebiegu poza obszarem Natura 2000.

Rozpatrywane są cztery warianty:

- Wariant I (wariant I GDDKiA) – przejście przez Raczki i dalej zachodnią obwodnicą Suwałk
- Wariant II - przejście przez dolinę Rospudy dotychczas realizowaną obwodnicą Augustowa i dalej wschodnią obwodnicą Suwałk
- Wariant III - przejście przez Raczki i dalej wschodnią obwodnicą Suwałk
- Wariant IV (wariant IV GDDKiA) - przejście przez dolinę Rospudy jak w wariacie II i dalej zachodnią obwodnicą Suwałk

Jako najtańszy do realizacji sugerowany jest wariant II, nieodpowiadający władzom Suwałk, które zaplanowały obwodnicę po zachodniej stronie miasta.

Kwiecień - Czerwiec 2005 r. - Na zlecenie GDDKiA w Białymstoku ornitolog E. Pugacewicz oraz T. Tumiel prowadzą badania terenowe nad awifauną lęgową zagrożoną przez budowę obwodnicy. W przyjętej 750 m strefie oddziaływań po obu stronach planowanej drogi stwierdzone zostaje występowanie m.in. głuszca, orlika krzykliwego oraz orła bielika.

Kwiecień - Sierpień 2005 r. - NGOs prowadzą niezależne badania nad waloryzacją przyrodniczą doliny Rospudy celem weryfikacji wyników uzyskanych na zlecenie GDDKiA w Białymstoku.

Czerwiec - Lipiec 2005 r. - GDDKiA zleca przeprowadzenie uzupełniających badań terenowych awifauny lęgowej na obszarze przebiegu planowanej inwestycji;

Lipiec 2005 r. – Złożenie wniosku do Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego o wydanie zezwolenia na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Augustowa, zlokalizowanej na terenie obszaru Natura 2000 „Puszcza Augustowska” (kod PLB 200002), w tym projektowanego specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 „Ostoja Augustowska” wraz z aneksem („Aneks...”, Kwiatkowski i in., 2005) do raportu OOŚ wykonanego wcześniej („Raport OOŚ obwodnicy Augustowa...”, Areo, 2004);

Lipiec 2005 r. - Wchodzi w życie nowelizacja UOP związana ze zmianami w POŚ.

Lipiec 2005 r. - PnRWI Oddział Podlaski w związku z przedłużającą się procedurą składa do WKP wnioski o podjęcie czynności w sprawie wyznaczenia strefy ochronnej dla miodokwiatu krzyżowego w dolinie Rospudy.

Sierpień 2005 r. - W Urzędzie Wojewódzkim w Białymstoku został udostępniony raport OOŚ wraz z wnioskiem GDDKiA w Białymstoku w sprawie wydania zezwolenia na realizację przedsięwzięcia, polegającego na budowie obwodnicy Augustowa, położonego na terenie Natura 2000 „Puszcza Augustowska”.

Sierpień 2005 r. - Sesja WROP w Białymstoku z udziałem Ministra Środowiska oraz NGOs dotycząca obwodnicy Augustowa. Prof. Simona Kossak piętnuje mierny merytorycznie „Aneks...” Kwiatkowskiego i in. oraz fałszowanie dokumentów Uniwersytetu Białostockiego. Po burzliwej naradzie inwestycja została zaopiniowana pozytywnie.

Sierpień 2005 r. - Po zapoznaniu się z opiniami ekspertów i raportami o oddziaływaniu na środowisko na obszarach Natura 2000 inwestycji polegających na budowie między innymi obwodnicy Augustowa Wojewódzka Rada Ochrony Przyrody pozytywnie zaopiniowała projekt inwestycji oraz przewidziane działania kompensacyjne wraz z rozwiązaniami technicznymi, służącymi minimalizacji szkód wyrządzonych przyrodzie. Wydanie przez Wojewodę Podlaskiego decyzji zezwalającej na realizację ww. przedsięwzięcia – decyzja znak ŚR.II.AT.663031/60/05.

Wrzesień 2005 r. – SISKOM proponuje alternatywny korytarz przez Chodorki, przechodzący przez dolinę Rospudy w miejscu istniejącego obiektu mostowego, krótszy i

wg wstępnych szacunków tańszy od przejścia przez Raczki w wariantcie I GDDKiA opracowanym przez Transprojekt-Warszawa. Powstaje szereg wariantów zaakceptowanych przez inne NGOs, na dużych odcinkach nawiązujących do wariantu I GDDKiA i omijających obszar Natura 2000.

Wrzesień 2005 r. - Wojewoda Podlaski wydaje zgodę na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Augustowa na terenie obszaru Natura 2000.

Wrzesień 2005 r. - NGOs za pośrednictwem wojewody podlaskiego składają odwołania od powyższej decyzji do MŚ.

Październik 2005 r. - GDDKiA Białystok pomimo braku pozwolenia na budowę ogłasza przetarg na wycinkę drzew wraz z karczowaniem pni na obszarze planowanej obwodnicy, zaplanowane są dwa terminy wykonania: zima 2005/2006 r. lub zima 2006/2007 r.

Październik 2005 r. - Wysłanie przez PUW w Białymstoku do Ministra Środowiska odwołań od decyzji Wojewody Podlaskiego znak ŚR.II.AT.663031/60/05.

Listopad 2005 r. – Złożenie wniosku do Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Augustowa.

Grudzień 2005 r. - Posiedzenie Zespołu Roboczego ds. Inwestycji Liniowych Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko w sprawie rozpatrzenia odwołań organizacji pozarządowych od zezwoleń wydanych przez Wojewodę Podlaskiego, w trybie ustawy z dn. 16.04.2004 r. o ochronie przyrody. Krajowa Komisja ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko zajęła krytyczne stanowisko w przedmiocie jakości dokumentacji, w tym analizy rozwiązań alternatywnych na potrzeby postępowania odwoławczego.

Grudzień 2005 r. - W związku z postępowaniem uzgadniającym Minister Środowiska przedstawił wstępnie następujące uwarunkowania:

- Przebieg planowanej obwodnicy zgłoszony we wniosku jest zgodny z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gminy Augustów, miasta Augustów i gminy Nowinka.
- Przedmiotowa trasa w ustalonym przebiegu przecina obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 "Puszcza Augustowska" oraz potencjalny specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 "Ostoja Augustowska".

- W świetle wymogów dyrektywy 92/43/EEC w sprawie ochrony naturalnych siedlisk oraz dzikiej fauny i flory, nie zostały wyczerpane wszystkie możliwości wariantowania przedsięwzięcia.
- Konieczne jest uzupełnienie przedłożonej do uzgodnienia dokumentacji, w tym raportu o oddziaływaniu na środowisko, o analizę innego rozwiązania realizacyjnego przejścia drogi przez dolinę Rospudy, przy zachowaniu ustalonego w planach miejscowych jej przebiegu - np. tunelu drogowego.
- W przypadku uzgodnienia przejścia przebiegu drogi przez dolinę Rospudy tunelem, możliwe będzie szybkie rozpoczęcie realizacji inwestycji.

Wariant z przekroczeniem doliny Rospudy estakadą, o który wnioskował inwestor, Minister Środowiska w uzasadnieniu postanowienia opisuje jako niemożliwy do pozytywnego uzgodnienia ze względu na oczywistą jego szkodliwość dla obszarów chronionych, a tym samym – przesądzoną niezgodność z prawem ochrony środowiska.

Luty 2006 r. – Minister Środowiska poprosił o uzupełnienie przedłożonej do uzgodnienia dokumentacji. Dodatkowe materiały zostały przekazane przez Wojewodę Podlaskiego w dniu 16 marca 2006. Materiały te obejmują:

- Koncepcję wykonania tunelu na obwodnicy Augustowa w ciągu drogi krajowej nr 8, Transprojekt-Warszawa (15.02.2006).
- Opinia dotycząca wpływu budowy tunelu na środowisko przyrodnicze doliny Rospudy (Kwiatkowski W., Białystok, marzec 2006)
- Ocena wpływu budowy tunelu w dolinie Rospudy na stosunki wodno - glebowe (Mioduszeński W., marzec, 2006).

Dwa ostatnie dokumenty są wzajemnie sprzeczne. W opinii dotyczącej wpływu budowy tunelu na środowisko przyrodnicze doliny Rospudy czytamy: „Obecny stopień rozpoznania budowy geologicznej, warunków geotechnicznych i hydrogeologicznych, (...), jest niewystarczający dla określenia stopnia trudności budowy tunelu i możliwości jego rozpoczęcia. Konieczne jest zagęszczenie wierceń, ich pogłębienie w dolinie Rospudy i pełniejsze opróbowanie dla precyzyjniejszego określenia parametrów geotechnicznych gruntów”.

Przedłożone dokumenty nie spełniają wymagań co do zakresu oceny wpływu planu lub przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000 wg. POŚ oraz Dyrektywy Siedliskowej.

Czerwiec 2006 r. – SISKOM wybiera jeden z alternatywnych wariantów i modyfikuje go tak, by przebiegał wzdłuż linii wysokiego napięcia z Augustowa do Suwałk, dzięki czemu minimalizuje się liczbę przesiedleń gospodarstw rolnych. Dokonuje także aktualizacji w związku ze zmianą przebiegu planowanej zachodniej obwodnicy Suwałk.

Lipiec 2006 r. – Minister Środowiska zaprezentował postanowienie w sprawie budowy obwodnicy Augustowa, mówiące, że przekroczenie doliny Rospudy należy zrealizować w jednym z dwóch wariantów:

- tunelu drogowego o długości co najmniej 1200 m
- estakady dziesięcioprzęsłowej (w tym przypadku zaprojektowane muszą zostać dwa dodatkowe przejścia górne dla zwierząt)

Wykonawca - GDDKiA o. w Białymstoku, zobowiązany został również do działań kompensujących utratę wartości przyrodniczych obszaru, m. in. poprzez zalesienie.

Lipiec 2006 r. - GDDKiA Białystok pomimo braku pozwolenia na budowę i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a także bez zmian w projekcie budowlanym, nakazanych decyzją Ministra Środowiska, ogłasza przetarg na budowę obwodnicy Augustowa w ciągu drogi krajowej nr 8.

Sierpień 2006 r. – Podczas spotkania z władzami Suwałk SISKOM prezentuje wariant alternatywny przebiegu drogi ekspresowej S8 Augustów – Suwałki.

3. Prognozy ruchu drogowego

3.1. Materiały wyjściowe

Wykorzystano Opracowanie „Analizy porównawczej wykonalności” budowy drogi ekspresowej S-8 na odcinku Augustów – Suwałki Transprojektu-Warszawa, opierające się w pierwszej kolejności na opracowaniach:

- „Generalny Pomiar Ruchu Drogowego 2000”, Transprojekt-Warszawa,
- „Prognoza ruchu na zamiejskiej sieci dróg krajowych do roku 2020”, Transprojekt-Warszawa,
- „Opracowanie modelu ruchu dla inwestycji – budowa obwodnic”, Transprojekt-Warszawa,
- Roczne zestawienia wyników ciągłego pomiaru ruchu licznikiem Golden River za lata 1999 – 2004, Transprojekt-Warszawa

3.2. Prognozowany ruch dobowy

3.2.1. Prognozowany ruch dobowy na alternatywnym wariantcie przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki

Średnie dobowe natężenia ruchu prognozowane na lata 2015 – 2025 na wariantcie alternatywnym projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki przyjęto w oparciu o dane dla wariantu I GDDKiA zawarte w Opracowaniu „Analizy...”.

Zdaniem dra inż. Andrzeja Szaraty z Politechniki Krakowskiej przyjęcie poniższych średnich dobowych natężeń ruchu dla wariantu alternatywnego przez Chodorki jest poprawne, ponieważ skrócenie trasy pomiędzy Augustowem i Suwałkami nie wpłynie w istotny sposób na przejęcie ruchu przez ten wariant.

Odcinek	Prognoza na rok [P/d]		
	2015	2020	2025
skrzyżowanie z DK16 – węzeł „Janówka”	14600	17500	20400
węzeł „Janówka” – węzeł „Jański”	14600	17500	20400
węzeł „Jański” – węzeł „Poddubówek”	11300	13500	15700
węzeł „Poddubówek” - węzeł „Lotnisko”	13300	15800	18300
węzeł „Lotnisko” – węzeł „Zahańcze”	6200	7300	8400
węzeł „Zahańcze” – węzeł „Szwajcaria”	5700	6700	7700

3.2.2. Prognozowany ruch dobowy na wariantcie I GDDKiA przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki

Średnie dobowe natężenia ruchu prognozowane na lata 2015 – 2025 na wariantcie I GDDKiA projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki przyjęto za Opracowaniem „Analizy...”.

Odcinek	Prognoza na rok [P/d]		
	2015	2020	2025
skrzyżowanie z DK16 – węzeł „Janówka”	14600	17500	20400
węzeł „Janówka” – węzeł „Raczki”	14600	17500	20400
węzeł „Raczki” – węzeł „Poddubówek”	11300	13500	15700
węzeł „Poddubówek” – węzeł „Kuków”	6200	7300	8400
węzeł „Kuków” – węzeł „Stary Bród”	5700	6700	7700
węzeł „Stary Bród” – węzeł „Biała Woda”	5500	6400	7400
węzeł „Biała Woda” – węzeł „Szwajcaria”	4700	5500	6400

3.2.3. Prognozowany ruch dobowy na wariancie IV GDDKiA przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki

Średnie dobowe natężenia ruchu prognozowane na lata 2015 – 2025 na wariancie IV GDDKiA projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki przyjęto za Opracowaniem „Analizy...”.

Odcinek	Prognoza na rok [P/d]		
	2015	2020	2025
skrzyżowanie z DK16 – węzeł „Wójtowskie Włóki”	12200	14700	17200
węzeł „Wójtowskie Włóki” – węzeł „Poniatowo”	12200	14700	17200
węzeł „Poniatowo” – węzeł „Dubowo”	11500	13800	16100
węzeł „Dubowo” – węzeł „Podbudówek”	6500	7500	8700
węzeł „Podbudówek” – węzeł „Kuków”	6200	7300	8400
węzeł „Kuków” – węzeł „Stary Bród”	5700	6700	7700
węzeł „Stary Bród” – węzeł „Biała Woda”	5500	6400	7400
węzeł „Biała Woda” – węzeł „Szwajcaria”	4700	5500	6400

4. Planowana droga ekspresowa S8 na odcinku Augustów – Suwałki

4.1. Wstęp

Na wstępie należy zaznaczyć, że Transprojekt-Warszawa na zlecenie GDDKiA Oddział w Białymstoku w Opracowaniu „Analiza...” analizował w kwietniu 2005 r. przebiegi planowanej drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki, w tym wariant omijający Naturę 2000 w okolicach miejscowości Raczki (wariant I GDDKiA). Analiza ta wydaje się być wykonana celowo niekorzystnie i tendencyjnie, na co wskazuje m.in. poprowadzenie trasy wariantu I GDDKiA wydłużoną trasą przez szereg zabudowań, by przedstawić wariant omijający obszar chroniony w niekorzystnym świetle i z góry go wykluczyć. Uzasadnieniem przejścia w okolicach Raczek mogłaby być chęć ominięcia potencjalnego obszaru SOO PLH 200005, gdyby nie fakt, że o jego istnieniu Transprojekt-Warszawa dowiedział się dopiero w lutym 2006 r.

Przedstawiany w tym opracowaniu wariant alternatywny omijający Obszar Natura 2000 został opracowany przez niezależnych inżynierów budownictwa na prośbę organizacji pozarządowych i nie należy go mylić z koncepcją GDDKiA przez Raczki przedstawioną w Opracowaniu „Analiza...”

4.2. Koncepcje przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki

4.2.1. Koncepcja wariantu alternatywnego

4.2.1.1. Podstawowe parametry techniczne

Założono, że projektowana droga na odcinku Augustów – Suwałki będzie posiadała następujące podstawowe parametry techniczne:

- klasa techniczna drogi – ekspresowa (S);
- prędkość projektowa - 100 km/h;
- szerokość pasa ruchu – 3,5 m;
- szerokość jezdni – docelowo 2 x 7,0 m (w 1 etapie 1 x 7,0 m);

- szerokość pasów awaryjnych - docelowo 2 x 2,5 m (w 1 etapie 2 x 2,0 m);
- szerokość poboczy gruntowych - 2 x 0,75 m (z barierami 2 x 1,25 m);
- kategoria ruchu – KR5 (ruch ciężki)

Na całej trasie zaprojektowano łuki poziome o promieniach $R \geq 1500$ m, z wyjątkiem końcowego odcinka przy zejściu projektowanej drogi na trasę istniejącej drogi krajowej nr 8 w węźle „Szwajcaria”. Zgodnie z opracowaniem „Studium techniczno – ekonomiczne alternatywy zachodniej Obwodnicy Suwałk...” dla wariantu Ia promień łuku kołowego wynosi w tym miejscu $R = 900$ m.

4.2.1.2. Przebieg

Trasa wariantu alternatywnego została zaprojektowana tak, aby ominąć cenne obszary chronione Natura 2000. Rozwiązanie to uzyskano poprzez częściowe wykorzystanie, na odcinku około 13,0 km, przebiegu wariantu I Transprojektu-Warszawa. Skrócenie go o odcinek około 3,0 km otrzymano dzięki przejściu przez Chodorki w miejscu istniejącego obiektu mostowego oraz częściowe wykorzystanie, na odcinku około 10,8 km, przebiegu wariantu Ia zachodniej obwodnicy Suwałk. Wariant alternatywny pozwala na:

- rezygnację z obecnie planowanej obwodnicy Augustowa, przecinającej dolinę Rospudy w jej najcenniejszym miejscu,
- uniknięcie wycinki co najmniej 16 ha lasu pod budowę drugiej jezdni drogi ekspresowej na odcinku od węzła „Poniatowo” do km 755+000 istniejącej drogi krajowej nr 8 oraz związanej z tym ingerencji w obszary Natura 2000,
- rezygnację z budowy w obecnym kształcie fragmentu planowanej obwodnicy Suwałk na odcinku od km 755+000 istniejącej drogi krajowej nr 8 do węzła „Lotnisko” oraz związanej z tym wycinki co najmniej 8 ha lasu i ingerencji w obszary Natura 2000,
- przywrócenie głównie funkcji turystycznej trasie leżącej w ciągu obecnej drogi krajowej nr 8 pomiędzy Augustowem i Suwałkami,
- zmniejszenie liczby przesiedleń gospodarstw rolnych z 30 szt. (91 szt. po uwzględnieniu przesiedleń ukrytych w kosztach) do nawet 2 szt. w stosunku do wariantu I Transprojektu-Warszawa,
- lepszą obsługę komunikacyjną terenu Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i planowanego lotniska w Suwałkach

Trasa wariantu alternatywnego od węzła „Szwajcaria”, na północ od Suwałk, do węzła „Lotnisko” z drogą wojewódzką nr 655, wykorzystuje na długości około 10,8 km trasę zachodniej obwodnicy Suwałk przyjętą protokołem KOPI Nr 4/2006 z dnia 13.04.06. r. (wariant Ia pomniejszony o odcinek około 6,2 km od km 755+000 istniejącej drogi krajowej nr 8 do węzła „Lotnisko”).

Następnie na odcinku od węzła „Lotnisko” do węzła „Podbudówek” przebiega śladem istniejącej drogi wojewódzkiej nr 655. Przed miejscowością Podbudówek trasa odchyła się w kierunku południowym, a następnie na wysokości miejscowości Dubowo II odchyła się w kierunku miejscowości Józefowo, a dalej Stoki i Chodorki. Odcinek ten od węzła „Lotnisko” do węzła „Jaški” przechodzi przez teren lekko falisty, o charakterze rolniczym, z rozproszoną zabudową typu wiejskiego. Przecina także las dębowy na odcinku około 700 m oraz zabudowę zlokalizowaną wzdłuż dróg we wsiach Józefowo, Stoki i Sucha Wieś, gdzie w dwóch ostatnich konieczne będą przesiedlenia pojedynczych gospodarstw wiejskich. W km 24+000 trasy następuje przecięcie doliny Rospudy o szerokości około 130 m, gdzie przewidziano budowę trójprzęsłowej estakady o długości około 150 m.

Za węzłem „Jaški” trasa odchyła się w kierunku południowym i biegnie wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 664, po jej zachodniej stronie w odległości 250 – 700 m, aż do skrzyżowania z drogą krajową nr 16 w Augustowie, przechodząc po drodze przez planowany węzeł „Janówka”. Odcinek ten przebiega w terenie bardziej płaskim, o charakterze rolniczym, ze sporadyczną zabudową typu wiejskiego.

Na całej długości od wsi Dubowo II do skrzyżowania z drogą krajową nr 16 trasa wariantu alternatywnego sąsiaduje z przebiegiem istniejącej linii elektroenergetycznej wysokiego napięcia.

Przyjęto podział trasy wariantu alternatywnego, liczącej 41,25 km długości, na następujące 3 odcinki:

- odcinek zachodniej obwodnicy Suwałk od węzła „Szwajcaria” do węzła „Lotnisko” (wariant Ia) długości około 10,8 km
- odcinek od węzła „Lotnisko” do węzła „Jaški” długości około 14,65 km
- odcinek od węzła „Jaški” do skrzyżowania z drogą krajową nr 16 w Augustowie długości około 15,8 km

4.2.1.3. Węzły drogowe

W wariantcie alternatywnym zaprojektowano 6 węzłów drogowych, z czego 3 znajdują się na trasie wariantu Ia zachodniej obwodnicy Suwałk. Pozostałe 3 węzły mają za zadanie obsługę Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, miejscowości położonych w pobliżu drogi wojewódzkiej nr 664, a także obsługę miejscowości Raczki położonej w odległości około 4 km od węzła „Jaśki”. Poniższe zestawienie zawiera nazwy węzłów i ich orientacyjną lokalizację:

- węzeł „Szwajcaria” km 0+350
- węzeł „Zahańcze” km 8+200
- węzeł „Lotnisko” km 10+800
- węzeł „Podbudówek” km 13+750
- węzeł „Jaśki” km 25+450
- węzeł „Janówka” km 32+300

4.2.1.4. Skrzyżowania bez powiązań

Oprócz węzłów drogowych wymienionych w punkcie 4.2.1.3. na projektowanej trasie wariantu alternatywnego przewidziano szereg skrzyżowań bez powiązań z drogami gminnymi, powiatowymi oraz wojewódzkimi. Skrzyżowania te w zależności od układu terenu i niwelety będą odbywać się przez poprowadzenie drogi gminnej wiaduktem nad drogą ekspresową lub pod wiaduktami na drodze ekspresowej i zapewnią powiązania pomiędzy miejscową ludnością. Dodatkowo w km 12+200 występuje skrzyżowanie pod wiaduktem na drodze ekspresowej z linią kolejową relacji Olecko - Suwałki. Poniższy wykaz zawiera orientacyjną lokalizację skrzyżowań bez powiązań:

- odcinek zachodniej obwodnicy Suwałk od węzła „Szwajcaria” do węzła „Lotnisko” (wariant Ia):
 - km 2+050 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 3+550 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 4+250 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 5+100 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 6+800 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 9+100 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 10+200 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową

- odcinek od węzła „Lotnisko” do węzła „Jaśki”:
 - km 14+650 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 16+100 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 17+950 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 18+850 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 20+050 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 22+150 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 24+100 skrzyżowanie pod wiaduktem na drodze ekspresowej
- odcinek od węzła „Jaśki” do skrzyżowania z drogą krajową nr 16 w Augustowie:
 - km 28+250 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 30+600 skrzyżowanie pod wiaduktem na drodze ekspresowej
 - km 35+200 skrzyżowanie pod wiaduktem na drodze ekspresowej
 - km 36+150 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 37+100 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 38+250 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 39+900 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową

W sumie w wariancie alternatywnym występuje 21 skrzyżowania bez powiązań, z czego 18 stanowią skrzyżowania wiaduktem nad drogą ekspresową, a 3 skrzyżowania pod wiaduktem na drodze ekspresowej. Koszty budowy skrzyżowań bez powiązań zostały uwzględnione w kosztach budowy wariantu alternatywnego.

4.2.1.5. Układ powiązań lokalnych

Budowa drogi ekspresowej spowoduje przecięcie powiązań lokalnych pomiędzy miejscowościami oraz polami uprawnymi. W celu zachowania tych powiązań szacuje się, że na odcinku od węzła „Lotnisko” do skrzyżowania z drogą krajową nr 16 konieczna będzie budowa około 50 km dróg dojazdowych. Koszty budowy tych dróg zostały uwzględnione w obliczeniach kosztów budowy wariantu alternatywnego.

4.2.2. Koncepcja wariantu I GDDKiA

4.2.2.1. Przebieg

Cytaty za Opracowaniem „Analizy...”:

Trasa wariantu I GDDKiA „została tak zaprojektowana, aby ominąć obszary „Natura 2000”, co było możliwe jedynie w przypadku odchylenia trasy między Suwałkami i Augustowem znacznie w kierunku zachodnim. Pozwoliłoby to zrezygnować z przewidzianej obecnie trasy obwodnicy Augustowa, a tym samym również i omińnięcie szerokiej w tym miejscu doliny rzeki Rospudy oraz pozwoliłoby na zaoszczędzenie w kompleksie Puszczy Augustowskiej pasa terenu przeznaczonego na długości ok. 8,0 km do wyřębu pod budowę drugiej jezdni drogi ekspresowej.”

Trasa wariantu I GDDKiA na odcinku około 14,0 km od węzła „Szwajcaria” do węzła „Podbudówek” wykorzystuje trasę zachodniej obwodnicy Suwałk. Następnie odchyła się w kierunku południowo – zachodnim i w okolicy miejscowości Raczki przecina drogę wojewódzką nr 664. Dalej trasa odchyła się w kierunku południowo – wschodnim i biegnie po zachodniej stronie drogi wojewódzkiej nr 664 aż do skrzyżowania z drogą krajową nr 16. Projektowana trasa na całej długości przebiega przez teren płaski lub lekko falisty, o charakterze rolniczym, ze sporadyczną zabudową typu wiejskiego. Założono, że każde skrzyżowanie ze wsią pociągnie za sobą konieczność przesiedlenia od 5 do 6 gospodarstw rolnych, w sumie 30 gospodarstw rolnych. Dodatkowo w kosztach ukryto 2 przesiedlenia na każdy 1 km trasy, co daje w sumie 91 przesiedleń na całej długości trasy. Liczba działek rolniczych, które muszą zostać wykupione szacowana jest na 850.

W km 24+300 trasa wariantu I GDDKiA przecina dolinę Rospudy na estakadzie o długości około 250 m.

4.2.2.2. Węzły drogowe

Za Opracowaniem „Analizy...” podano nazwy 7 projektowanych węzłów - 5 z nich znajduje się na trasie zachodniej obwodnicy Suwałk - i ich lokalizację:

- węzeł „Szwajcaria” km 0+350
- węzeł „Biała Woda” km 1+900
- węzeł „Stary Bród” km 5+200
- węzeł „Kuków” km 9+250

- węzeł „Poddubówek” km 14+000
- węzeł „Raczki” km 24+750
- węzeł „Janówka” km 33+400

4.2.2.3. Skrzyżowania bez powiązań

Za Opracowaniem „Analizy...” podano wykaz 20 projektowanych skrzyżowań (13 nad drogą ekspresową i 7 pod drogą ekspresową):

- odcinek zachodniej obwodnicy Suwałk od węzła „Szwajcaria” do węzła „Poddubówek”:
 - km 3+600 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 7+250 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 10+320 skrzyżowanie pod wiaduktem na drodze ekspresowej
 - km 12+000 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
- odcinek od węzła „Poddubówek” do węzła „Raczki”:
 - km 15+600 skrzyżowanie pod wiaduktem na drodze ekspresowej
 - km 19+150 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 19+800 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 21+300 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 22+500 skrzyżowanie pod wiaduktem na drodze ekspresowej
 - km 23+950 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
- odcinek od węzła „Raczki” do skrzyżowania z drogą krajową nr 16 w Augustowie:
 - km 25+850 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 26+900 skrzyżowanie pod wiaduktem na drodze ekspresowej
 - km 28+650 skrzyżowanie pod wiaduktem na drodze ekspresowej
 - km 30+250 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 31+100 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 35+150 skrzyżowanie pod wiaduktem na drodze ekspresowej
 - km 38+100 skrzyżowanie pod wiaduktem na drodze ekspresowej
 - km 39+000 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 39+950 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 41+050 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową

W km 13+440 projektowana trasa drogi ekspresowej została poprowadzona wiaduktem nad linią kolejową relacji Olecko – Suwałki

4.2.2.4. Układ powiązań lokalnych

Opracowanie „Analizy...” podaje, że na odcinku Podbudówek – Raczki – Augustów dla odtworzenia przeciętych powiązań należałoby wybudować około 50 km dróg dojazdowych, co zostało uwzględnione w kosztach wariantu.

4.2.3. Koncepcja wariantu IV GDDKiA

4.2.3.1. Przebieg

Trasa wariantu IV GDDKiA wykorzystuje cały odcinek 18,0 km przebiegu zachodniej obwodnicy Suwałk od węzła „Szwajcaria” do węzła „Płociczno”. Następnie na długości około 8,3 km wykorzystuje istniejący odcinek drogi krajowej nr 8 aż do miejscowości Gatno II. Droga ta przebiega przez teren płaski i z obu stron otoczona jest obszarem Natura 2000 „Puszcza Augustowska”. Dalej wariant IV GDDKiA prowadzi po projektowanej trasie wariantu IVL obwodnicy Augustowa, długości 15,05 km, od węzła „Poniatowo” do skrzyżowania z drogą krajową nr 16.

W przypadku budowy drugiej jezdni konieczna jest wycinka co najmniej 16 ha lasu oraz wyburzenia przydrożnej zabudowy. Niestety Opracowanie „Analizy...” nie podaje sposobu poszerzenia tego odcinka, a co za tym idzie dokładnej liczby koniecznych wyburzeń. Mimo braku tych danych ukryte w kosztach 2 przesiedlenia na każdy 1 km trasy dają w sumie 81 przesiedleń na całej długości trasy. Liczbę działek rolniczych do wykupu oszacowana na 250.

4.2.3.2. Węzły drogowe

Za Opracowaniem „Analizy...” podano nazwy 9 projektowanych węzłów - 7 z nich znajduje się na trasie zachodniej obwodnicy Suwałk, pozostałe 2 znajdują się na obwodnicy Augustowa - i ich lokalizację:

- węzeł „Szwajcaria” km 0+350
- węzeł „Biała Woda” km 1+900
- węzeł „Stary Bród” km 5+200
- węzeł „Kuków” km 9+250
- węzeł „Podbudówek” km 14+010
- węzeł „Dubowo” km 15+650
- węzeł „Płociczno” km 17+200

- węzeł „Poniatowo” km 27+900
- węzeł „Wójtowskie Włóki” km 37+920

4.2.3.3. Skrzyżowania bez powiązań

Za Opracowaniem „Analizy...” podano wykaz 15 projektowanych skrzyżowań (14 nad drogą ekspresową i 1 pod drogą ekspresową):

- odcinek zachodniej obwodnicy Suwałk od węzła „Szwajcaria” do węzła „Płociczno”:
 - km 3+600 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 7+250 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 10+320 skrzyżowanie pod wiaduktem na drodze ekspresowej
 - km 12+000 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
- odcinek od węzła „Płociczno” do węzła „Poniatowo”:
 - km 20+550 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 22+000 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 23+600 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 25+150 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
- odcinek obwodnicy Augustowa od węzła „Płociczno” do skrzyżowania z drogą krajową nr 16 w Augustowie:
 - km 29+100 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 30+250 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 31+200 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 33+050 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 34+800 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 36+150 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową
 - km 40+000 skrzyżowanie wiaduktem nad drogą ekspresową

W km 13+440 projektowana trasa drogi ekspresowej została poprowadzona wiaduktem nad linią kolejową relacji Olecko - Suwałki

4.2.3.4. Układ powiązań lokalnych

Opracowanie „Analizy...” podaje, że na odcinku około 8,3 km w śladzie istniejącej drogi krajowej nr 8, przebiegającym przez Puszcę Augustowską, odtworzenie przeciętych powiązań wymaga budowy około 2 km dróg dojazdowych, co zostało uwzględnione w

kosztach wariantu. Jest to wartość niezwykle mała zważywszy na konieczność odtworzenia powiązań niezbędnych dla właściwej ochrony przeciwpożarowej obszaru Natura 2000.

5. Koszty i czas realizacji planowanej drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki

5.1. Wstęp

W celu właściwego porównania kosztów budowy wariantu alternatywnego z kosztami budowy wariantów I i IV GDDKiA przyjęto koszty wskaźnikowe za Opracowaniem „Analizy...” Transprojektu-Warszawa na poziomie cen przeliczonych dla 2005 roku. W Opracowaniu „Analizy...” wykorzystano:

- wskaźniki techniczno – ekonomiczne dróg i mostów dla studiów sieci drogowej,
- informacje o kosztach inwestycji drogowych wykonywanych w ostatnich latach dla dróg zamiejskich,
- wskaźniki przeliczeniowe kosztów w poszczególnych latach uzyskane z GUS i Ministerstwa Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa

5.1.1. Koszty wskaźnikowe

5.1.1.1. Roboty ziemne

Koszty robót ziemnych na 1000 m³:

Koszt robót ziemnych przy budowie nowej drogi	50 tys. zł / 1000 m ³
Koszt dodatkowych robót ziemnych na dojazdach do obiektu mostowego	40 tys. zł / 1000 m ³

Przyjęte wielkości robót ziemnych na 1 km:

Budowa dwujezdniowej drogi ekspresowej	60000 m ³ / km
Budowa drogi wojewódzkiej	20000 m ³ / km
Budowa drogi gminnej	6000 m ³ / km
Budowa drogi dojazdowej	3500 m ³ / km

Otrzymane koszty robót ziemnych na 1 km:

Budowa dwujezdniowej drogi ekspresowej	50 tys. zł / 1000 m ³ x x 60000 m ³ / km =	3000 tys. zł / km
Budowa drogi wojewódzkiej	50 tys. zł / 1000 m ³ x x 20000 m ³ / km =	1000 tys. zł / km
Budowa drogi gminnej	50 tys. zł / 1000 m ³ x x 6000 m ³ / km =	300 tys. zł / km
Budowa drogi dojazdowej	50 tys. zł / 1000 m ³ x x 3500 m ³ / km =	175 tys. zł / km

5.1.1.2. Nawierzchnia

Koszty budowy 1000 m² konstrukcji nawierzchni:

Dla kategorii ruchu KR5 z warstwą ścieralną z betonu asfaltowego przystosowaną do obciążenia 115 kN/oś	318 tys. zł / 1000 m ²
Pasa awaryjnego – przyjęto jak dla jezdni	318 tys. zł / 1000 m ²
Drogi wojewódzkiej	200 tys. zł / 1000 m ²
Drogi gminnej	105 tys. zł / 1000 m ²
Drogi dojazdowej	79,5 tys. zł / 1000 m ²

Koszty budowy 1 km konstrukcji nawierzchni:

Dwujezdniowej drogi ekspresowej, każda jezdnia o szerokości 7,0 m + pas awaryjny 2,5 m + opaska 0,5 m	318 tys. zł / 1000 m ² x x 2 x (7,0 + 2,5 + 0,5) =	6360 tys. zł / km
Jednojezdniowej drogi ekspresowej o szerokości jezdni 7,0 m + pasy awaryjne 2,0 m	318 tys. zł / 1000 m ² x x (7,0 + 2 x 2,0) =	3498 tys. zł / km
Drogi wojewódzkiej o szerokości jezdni 6,0 m	200 tys. zł / 1000 m ² x x 6,0 m =	1200 tys. zł / km
Drogi gminnej o szerokości jezdni 5,0 m	105 tys. zł / 1000 m ² x x 5,0 m =	525 tys. zł / km
Drogi dojazdowej o szerokości jezdni 3,5 m	79,5 tys. zł / 1000 m ² x x 3,5 m =	278 tys. zł / km

5.1.1.3. Obiekty mostowe

Koszt budowy 1 m²:

Konstrukcji mostu lub wiaduktu o długości do 70,0 m	3,8 tys. zł / m ²
Estakady	5,0 tys. zł / m ²

5.1.1.4. Pozostałe roboty

Koszty pozostałych robót:

Wykup terenu gruntu rolnego	200 tys. zł / ha
Wykup terenów leśnych	300 tys. zł / ha
Wykup siedliska	500 tys. zł / szt.
Budowa węzła na dwujezdniowej drodze ekspresowej z jednojezdniową drogą	13781 tys. zł
Budowa węzła na jednojezdniowej drodze ekspresowej z jednojezdniową drogą	8531 tys. zł
Budowa skrzyżowania skanalizowanego na końcu drogi ekspresowej	1800 tys. zł
Przełożenie urządzeń towarzyszących budowie nowej trasy	450 tys. zł / km
Urządzenia obsługi i bezpieczeństwa ruchu	430 tys. zł / km
Budowa 2 zatok autobusowych	1200 tys. zł
Ochrona środowiska	250 tys. zł / km
Czynności prawne i projektowe	150 tys. zł / km
Roboty przygotowawcze	140 tys. zł / km
Roboty wykończeniowe	120 tys. zł / km
Roboty nieprzewidziane	10 % całości kosztów

5.1.2. Koszty jednostkowe

5.1.2.1. Koszt budowy 1 km dwujezdniowej drogi ekspresowej

Roboty ziemne	3000 tys. zł / km
Roboty nawierzchniowe	6360 tys. zł / km
Budowa 2 zatok autobusowych co 5,0 km	240 tys. zł / km
Przełożenie urządzeń towarzyszących	450 tys. zł / km
Urządzenia obsługi i bezpieczeństwa ruchu	645 tys. zł / km

150 % kosztów wskaźnikowych	
Ochrona środowiska	250 tys. zł / km
Wykup terenów rolnych 5 ha / km	1000 tys. zł / km
Czynności prawne i projektowe 150 % kosztów wskaźnikowych	225 tys. zł / km
Roboty przygotowawcze 150 % kosztów wskaźnikowych	210 tys. zł / km
Roboty wykończeniowe 150 % kosztów wskaźnikowych	180 tys. zł / km
Razem	12560 tys. zł / km
Roboty nieprzewidziane	1256 tys. zł / km
Ogółem	13816 tys. zł / km

5.1.2.2. Koszt budowy 1 km jednojezdniowej drogi ekspresowej

Roboty ziemne	3000 tys. zł / km
Roboty nawierzchniowe	3498 tys. zł / km
Budowa 2 zatok autobusowych co 5,0 km	240 tys. zł / km
Przełożenie urządzeń towarzyszących	450 tys. zł / km
Urządzenia obsługi i bezpieczeństwa ruchu	430 tys. zł / km
Ochrona środowiska	250 tys. zł / km
Wykup terenów rolnych 5 ha / km	1000 tys. zł / km
Czynności prawne i projektowe	150 tys. zł / km
Roboty przygotowawcze	140 tys. zł / km
Roboty wykończeniowe	120 tys. zł / km
Razem	9278 tys. zł / km
Roboty nieprzewidziane	928 tys. zł / km
Ogółem	10206 tys. zł / km

5.1.2.3. Koszt budowy 1 km drogi wojewódzkiej

Roboty ziemne	1000 tys. zł / km
Roboty nawierzchniowe	1200 tys. zł / km
Budowa 2 zatok autobusowych co 2,0 km	600 tys. zł / km
Przełożenie urządzeń towarzyszących 50 % kosztów wskaźnikowych	225 tys. zł / km
Wykup terenów rolnych 2,5 ha / km	500 tys. zł / km

Czynności prawne i projektowe 50 % kosztów wskaźnikowych	75 tys. zł / km
Roboty przygotowawcze 50 % kosztów wskaźnikowych	70 tys. zł / km
Roboty wykończeniowe 50 % kosztów wskaźnikowych	60 tys. zł / km
Razem	3730 tys. zł / km
Roboty nieprzewidziane	373 tys. zł / km
Ogółem	4103 tys. zł / km

5.1.2.4. Koszt budowy 1 km drogi gminnej

Roboty ziemne	300 tys. zł / km
Roboty nawierzchniowe	525 tys. zł / km
Przełożenie urządzeń towarzyszących 50 % kosztów wskaźnikowych	225 tys. zł / km
Wykup terenów rolnych 1,5 ha / km	300 tys. zł / km
Czynności prawne i projektowe 50 % kosztów wskaźnikowych	75 tys. zł / km
Roboty przygotowawcze 50 % kosztów wskaźnikowych	70 tys. zł / km
Roboty wykończeniowe 50 % kosztów wskaźnikowych	60 tys. zł / km
Razem	1555 tys. zł / km
Roboty nieprzewidziane	156 tys. zł / km
Ogółem	1711 tys. zł / km

5.1.2.5. Koszt budowy 1 km drogi dojazdowej

Roboty ziemne	175 tys. zł / km
Roboty nawierzchniowe	278 tys. zł / km
Wykup terenów rolnych 1 ha / km	200 tys. zł / km
Czynności prawne i projektowe 50 % kosztów wskaźnikowych	75 tys. zł / km
Roboty przygotowawcze 50 % kosztów wskaźnikowych	70 tys. zł / km
Roboty wykończeniowe	60 tys. zł / km

50 % kosztów wskaźnikowych	
Razem	858 tys. zł / km
Roboty nieprzewidziane	86 tys. zł / km
Ogółem	944 tys. zł / km

5.1.2.6. Koszt budowy wiaduktu nad dwujezdniową drogą ekspresową

Budowa wiaduktu o długości 45,0 m i szerokości 10,0 m	1710 tys. zł
Budowa 600 m dojazdów drogi gminnej	1027 tys. zł
Dodatkowe roboty ziemne na dojazdach 40 tys. zł / 1000 m ³ x 20000 m ³	800 tys. zł
Razem	3537 tys. zł
Roboty nieprzewidziane	354 tys. zł
Ogółem	3891 tys. zł

5.1.2.7. Zestawienie kosztów jednostkowych

Budowa dwujezdniowej drogi ekspresowej	13816 tys. zł / km
Budowa jednojezdniowej drogi ekspresowej	10206 tys. zł / km
Budowa drogi wojewódzkiej	4103 tys. zł / km
Budowa drogi gminnej	1711 tys. zł / km
Budowa drogi dojazdowej	944 tys. zł / km
Budowa wiaduktu nad dwujezdniową drogą ekspresową	3891 tys. zł
Budowa węzła na dwujezdniowej drodze ekspresowej z jednojezdniową drogą	13781 tys. zł
Budowa węzła na jednojezdniowej drodze ekspresowej z jednojezdniową drogą	8531 tys. zł
Budowa skrzyżowania skanalizowanego na końcu drogi ekspresowej	1800 tys. zł

5.2. Koszty budowy

5.2.1. Koszty budowy wariantu alternatywnego

Zgodnie z danymi zawartymi w Załączniku nr 1 niniejszego opracowania docelowe koszty budowy wariantu alternatywnego wyniosą:

- odcinek zachodniej obwodnicy Suwałk od węzła „Szwajcaria” do węzła „Lotnisko” (wariant Ia) długości około 10,8 km – 323639 tys. zł
- odcinek od węzła „Lotnisko” do węzła „Jaśki” długości około 14,65 km wraz z odcinkiem od węzła „Jaśki” do skrzyżowania z drogą krajową nr 16 w Augustowie długości około 15,8 km – 586014 tys. zł
- docelowe koszty budowy wariantu alternatywnego długości około 41,25 km – 909653 tys. zł

5.2.2. Koszty budowy wariantu I GDDKiA

Opracowanie „Analizy...” podaje, że koszty budowy następujących odcinków wyniosą:

- odcinek części zachodniej obwodnicy Suwałk od węzła „Szwajcaria” do węzła „Poddubówek” długości około 14,0 km – 360522 tys. zł
- odcinek od węzła „Poddubówek” do węzła „Raczki” długości około 10,75 km – 272516 tys. zł
- odcinek od węzła „Raczki” do skrzyżowania z drogą krajową nr 16 w Augustowie długości około 19,5 km – 389039 tys. zł
- docelowe koszty budowy wariantu I GDDKiA długości około 44,25 km – 1022077 tys. zł

5.2.3. Koszty budowy wariantu IV GDDKiA

Opracowanie „Analizy...” podaje, że koszty budowy następujących odcinków wyniosą:

- odcinek zachodniej obwodnicy Suwałk od węzła „Szwajcaria” do węzła „Płociczno” długości około 18,0 km – 480999 tys. zł

- odcinek od węzła „Płociczno” do węzła „Poniatowo” długości około 8,3 km – 132645 tys. zł
- odcinek obwodnicy Augustowa od węzła „Poniatowo” do skrzyżowania z drogą krajową nr 16 w Augustowie długości około 15,05 km – 420775 tys. zł
- docelowe koszty budowy wariantu IV GDDKiA długości około 41,35 km – 1034419 tys. zł

5.3. Wskaźniki ekonomiczne

Na podstawie „Instrukcji oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych” opracowanej przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie, w marcu 2004 r., w Opracowaniu „Analizy...” przeprowadzono analizę ekonomiczną wariantów budowy drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki.

5.3.1. Wskaźniki ekonomiczne wariantu alternatywnego

Bazując na danych kosztów i korzyści dla wariantu I GDDKiA podjęto próbę oszacowania wewnętrznej stopy zwrotu dla wariantu alternatywnego przy założeniu, że czas budowy drogi ekspresowej wyniesie maksymalnie 2 lata. W wyniku obliczeń otrzymano wartość $IRR = 13,52\%$. Miały na nią wpływ niższe nakłady inwestycyjne, oszczędności w kosztach eksploatacji pojazdów, kosztach czasu oraz kosztach wypadków drogowych, związane ze skróceniem trasy w stosunku do wariantu I GDDKiA, a także poprawa warunków ruchu na drodze ekspresowej, szczególnie w porównaniu z uciążliwym przejazdem przez Augustów i Suwałki.

Ponieważ brak jest danych dotyczących kosztów przebudowy linii wysokiego napięcia oraz ewentualnych kosztów kompensacji i budowy przejść dla zwierząt powyższa wartość IRR wymaga pewnej korekty. Należy jej dokonać także ze względu na konieczne uzupełnienie sieci drogowej Suwałk o elementy łącznikowe w postaci drogi łączącej węzeł „Poddubówek” ze skrzyżowaniem na drodze krajowej nr 8 w rejonie Płociczna, długości około 3,25 km, oraz drogi łączącej węzeł „Lotnisko” z obecnym przebiegiem drogi krajowej nr 8 w Suwałkach (ul. Utrata) w śladzie ul. Leśnej, długości około 2,15 km. Zakładając, że drogi te zostaną wybudowane jako drogi wojewódzkie ich koszt wyniesie odpowiednio 13335 tys. zł i 8821 tys. zł. Łączniki te z pewnością poprawią warunki ruchu w Suwałkach oraz komunikację z terenem Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i planowanego lotniska w Suwałkach.

Także uwzględnienie zysków związanych z zachowaniem w dotychczasowym stanie obszaru Natura 2000 „Puszcza Augustowska” z pewnością wykaże zdecydowanie większą efektywność ekonomiczną wariantu alternatywnego niż wariantów I i IV GDDKiA.

5.3.2. Wskaźniki ekonomiczne wariantu I GDDKiA

Na podstawie przeprowadzonej w Opracowaniu „Analizy” analizy ekonomicznej budowy drogi ekspresowej S8 Augustów – Suwałki stwierdzono, że wewnętrzna stopa zwrotu wariantu I GDDKiA wynosi $IRR = 9,7\%$.

5.3.3. Wskaźniki ekonomiczne wariantu IV GDDKiA

Na podstawie przeprowadzonej w Opracowaniu „Analizy” analizy ekonomicznej budowy drogi ekspresowej S8 Augustów – Suwałki stwierdzono, że wewnętrzna stopa zwrotu wariantu IV GDDKiA wynosi $IRR = 10,74\%$. Analiza ta nie uwzględnia kosztów kompensacji oraz budowy 2 przejść dla zwierząt w ciągu obwodnicy Augustowa, nakazanych decyzją Ministra Środowiska z lipca 2006 r. Uzasadnione jest przypuszczenie, iż uwzględnienie kosztów kompensacji i budowy przejść dla zwierząt na całej długości trasy drogi ekspresowej S8 Augustów – Suwałki doprowadzi do niespełnienia warunku efektywności ekonomicznej $IRR \geq 8\%$.

5.4. Szacunkowy czas realizacji wariantu alternatywnego

Szacunkowy czas realizacji wariantu alternatywnego można określić na około 6 lat w oparciu o czas realizacji podobnych inwestycji o zbliżonej długości i porównywalnym stopniu trudności. Przykładowo są to budowa autostrady A1 na odcinku długości około 35 km oraz budowa drogi ekspresowej Radzymin – Wyszaków wraz z obwodnicą Wyszakowa na odcinku długości około 36 km. Czas realizacji pierwszej z nich wyniesie około 6 lat, natomiast drugiej około 5,5 roku, w tym półroczne opóźnienie wynikłe z protestu Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków (OTOP).

Należy też zaznaczyć, że w przypadku otrzymania dofinansowania z funduszy UE czas budowy wariantu alternatywnego będzie musiał zamknąć się w okresie 24 miesięcy. Tak krótki okres budowy jest całkowicie realny, o czym świadczą powstałe 103 km autostrady A2. W tym przypadku budowa miała trwać 15 miesięcy, jednak ze względu na nieprzewidziane trudności i wyjątkowo ostrą zimę wydłużył się do 22 miesięcy.

6. Wnioski końcowe

Opracowanie wskazuje na istnienie wariantu alternatywnego przebiegu planowanej drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki. Wariant ten omija cenne obszary Doliny Rospudy, chronione w ramach europejskiej sieci Natura 2000, a tym samym wskazuje na możliwość przełamania impasu w sprawie budowy obwodnicy Augustowa, która jest przedmiotem wieloletniego sporu.

Analiza historii przygotowań do realizacji obwodnicy Augustowa oraz zebranych dokumentów wskazuje, że wbrew dotychczasowym doniesieniom GDDKiA Oddział w Białymstoku pierwsza analiza alternatywnych wariantów przebiegu obwodnicy Augustowa miała miejsce dopiero w kwietniu 2005 r. Wtedy też po raz pierwszy analizowano wpływ na środowisko wariantów przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów - Suwałki, w tym wariantu omijającego cenne obszary Natura 2000.

Wariant alternatywny umożliwia także zachowanie powiązań z istniejącą siecią drogową, minimalizację wysiedleń gospodarstw rolnych oraz obniżenie kosztów budowy drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów – Suwałki przy zachowaniu wszystkich parametrów technicznych charakterystycznych dla dwujezdniowej drogi ekspresowej. Stymuluje on jednocześnie rozwój Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz rozwiązuje problemy 100 tys. mieszkańców Augustowa i Suwałk związane z uciążliwościami ruchu drogowego.

Istnieje też możliwość etapowania odcinków budowy, od skrzyżowania z drogą krajową nr 16 do węzła „Lotnisko” oraz od węzła „Lotnisko” do węzła „Szwajcaria”, a także etapowania przekroju na każdym z tych odcinków.

Oszczędności około 125 mln zł możliwe do uzyskania dzięki realizacji wariantu alternatywnego w pełni rekompensują wydatki 15 mln zł poniesione dotychczas na budowę obwodnicy Augustowa w wariantcie IVL i pozwalają na uniknięcie kolejnych kosztów związanych z kompensacją przyrodniczą.

Ponieważ rozwiązanie spełnia warunek efektywności ekonomicznej $IRR \geq 8 \%$, jednocześnie nie powodując konfliktów środowiskowych, możliwe jest jego dofinansowanie ze środków unijnych. Pożądanym źródłem dofinansowania jest Program Operacyjny „Infratraktura i Środowisko”, w którym wstępnie zapisano możliwość

dofinansowania budowy drogi ekspresowej S8 w ramach Priorytetu VI: Transeuropejskie sieci transportowe TEN-T, Działanie 6.1.: Rozwój sieci drogowej TEN-T.