



**Radca Generalnego Dyrektora
Dróg Krajowych i Autostrad**

Tomasz Kwieciński

Warszawa, 15-07-2021r.

DPR.WPI2.4110.45.2021.BS

Pan
Mirosław Nicewicz
Dyrektor Oddziału
GDDKiA Oddział w Olsztynie

Dotyczy: Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Olsztyn – Biskupiec (budowa drugiej jezdni)

Szanowny Panie Dyrektorze,

W odpowiedzi na pismo O/OL.I-1.4110.4.1.2021.ŁK z 13.05.2021 r. dotyczące przygotowania Programu Inwestycji dla rozbudowy do klasy S odcinka DK 16 Olsztyn – Biskupiec poniżej przekazuję stanowisko.

W miesiącu czerwcu 2021 r. został przez Oddział przekazany do Centrali projekt Aneksu nr 5 do Programu Inwestycji na proces przygotowawczy dla Budowy drogi S16 Olsztyn (S51) – Ełk (S16) z wyłączeniem odc. Borki Wielkie – Mrągowo. Podstawą opracowania tego aneksu było zwiększenie szacunkowego łącznego kosztu inwestycji na proces przygotowawczy ze względu na dodatkowe prace przygotowawcze polegające na wykonaniu badań geotechnicznych. Aneks nr 5 został przekazany do Ministerstwa Infrastruktury. Po jego uzgodnieniu będzie możliwe zlecenie oraz sfinansowanie badań geotechnicznych.

Wskazujemy przy tym, że dodatkowe (uzupełniające) badania należy przewidzieć m.in. w przypadku:

- zoptymalizowanych zgodnie z uwagami WM obiektów inżynierskich;
- zmienionych/skorygowanych rozwiązań drogowych (zarówno sytuacyjnych, jak i wysokościowych);
- planowanego OUD;
- dodatkowych obiektów inżynierskich;
- odcinków istniejących dróg, które zgodnie z propozycją Oddziału mają zostać poddane rozbiórce (celem określenia ilości destruktu) – o ile Oddział nie posiada szczegółowych danych z okresu budowy;
- obszaru objętego częściowym wzmocnieniem podłoża metodą mikrowybuchów (zbadać stan gruntu i ocenić przydatność podłoża do posadowienia nasypu).

Odnosząc się do drugiej części pytania (w zakresie prognozy ruchu) zgodnie z opinią i oceną DSS konieczne jest wykonanie aktualizacji prognozy ruchu dla odcinka, z wykorzystaniem wyników aktualnie prowadzonych pomiarów GPR 2020/21 oraz na podstawie aktualnych założeń dotyczących rozwoju sieci drogowej, zwłaszcza dróg szybkiego ruchu, w tym dotyczących przyjęcia w modelu najbardziej aktualnych harmonogramów realizacji drogi S5 Nowe Marzy – Ostróda oraz S16 Borki Wielkie – Mrągowo, Mrągowo – Ełk oraz Ełk – Knyszyn – mających potencjalnie znaczny wpływ na wielkości ruchu (szczególnie ciężkiego) na przedmiotowej drodze S16. Wskazane jest również przewidzenie w aktualizacji prognozy wykonania dodatkowych pomiarów na wybranych skrzyżowaniach m.in. w Olsztynie (węzeł S16/DK51), Wójtowie, Łęgajnach, Barczewie, Kromerowie i w Biskupcu (węzeł z DK57).

Na podstawie posiadanej uzgodnionej w 2016 r. prognozy ruchu, zasadność pozostawienia rezerwy dla przekroju 2x3 występuje na całym odcinku, jednak bez wykonania szczegółowej analizy opisanej w „Wytycznych poszerzenia jezdni...” trudno ocenić, który konkretnie przyjąć scenariusz pozostawienia rezerwy, dla poszczególnych pododcinków. Dopiero po wykonaniu aktualizacji prognozy możliwe będzie zaktualizowanie analiz dotyczących rozbudowy przekroju drogi na podstawie „Wytycznych poszerzenia jezdni...” i wskazanie konkretnych scenariuszy dotyczących pozostawienia bądź nie rezerwy na kolejne pasy ruchu. Na zlecenie, wykonanie i odebranie analizy i prognozy ruchu oraz analizy poszerzenia jezdni wg szacunków DSS należy przewidzieć od 3 do 5 miesięcy.

Odnosnie natomiast koncepcji brakujących rozwiązań projektowych to oprócz wymienionych w piśmie Oddziału zgłoszonych w trakcie Rady Technicznej w dniu 30 kwietnia br. uwag w przekazanej propozycji Oddziału nie uwzględniono uwag zgłoszonych przez DTB-WM mailem z 28.04.2021 r. dla odc. A i B. Brak również uwzględniania uwag dla odc. 1b.

1. Odc. A – optymalizacji wymaga długość estakady ED-1 (483,6 m) – obiekt 11-przęsłowy, podpory skrajne i niektóre środkowe mają nieznaczne wysokość (do 5-6m), zatem należy przeanalizować możliwość skrócenia obiektu po stronie lewej i prawej o przęsła skrajne zastępując je nasypem drogowym. Jedyną przeszkodą, która jest widoczna na przekroju podłużnym jest kanał Elżbiety, dlatego nie ma uzasadnienia taka znaczna długość obiektu przyjęta w KP.
2. Odc. 1a:
 - a. Optymalizacji wymaga obiekt łukowy WD-31 jednoprzęsłowy o rozpiętości 80,0m – należy przeanalizować wariant dwuprzęsłowy z podporą w pasie dzielącym z 2 ewentualnym poszerzeniem na widoczność w pasie dzielącym. Należy również zoptymalizować długość całkowitą obiektu – przeanalizować możliwość zmniejszenia odległości między krawędzią jezdni a przyczółkami.
 - b. Wariantowania wymaga również układ drogowy w rejonie obiektu WD-26, w przedstawionej dokumentacji obiekt ten jest w znacznym łuku – należy przeanalizować możliwość zmiany układu drogowego tak, aby wyeliminować niekorzystne rozwiązanie dla obiektu w łuku.
 - c. Należy zaprojektować zabezpieczenie przeciw upadkowi w przerwie między obiektami oraz zapewnić dostęp do spodu urządzeń dylatacyjnych w postaci przejścia dla obsługi o szerokości min. 90 cm pomiędzy ścianką zapleczną przyczółka a krawędzią ustroju niosącego przęsła.
3. Odc. B:
 - a. Most MD-1B w km 10+811,08 należy zaprojektować zabezpieczenie przeciw upadkowi w przerwie między obiektami.
 - b. Most MD-2B w km 17+789,87 most w skosie 61st. Należy zaprojektować zabezpieczenie przeciw upadkowi w przerwie między obiektami.

- c. Most MD-3B w km 19+549. Trasa drogi w obrębie obiektu biegnie w krzywej przejściowej i łuku. Należy zaprojektować zabezpieczenie przeciw upadkowi w przerwie między obiektami.
- d. Most MD-4B w km 22+473.29 Należy zaprojektować zabezpieczenie przeciw upadkowi w przerwie między obiektami.
- e. Most WD-6B w km 23+094.92 Należy zaprojektować zabezpieczenie przeciw upadkowi w przerwie między obiektami.

W odniesieniu do informacji dotyczących wymiany nawierzchni jezdni głównych na odcinku wężła Kromerowo (2,4 km) oraz wzmocnienia konstrukcji niektórych odcinków dodatkowych jezdni zgodnie z opinią DTB-WT niezbędne jest dookreślenie zakresów tych robót. W tym celu należy wykonać przegląd nawierzchni, zgromadzić materiały informacyjne o wykonanych warstwach, jak również wykonać niezbędne badania, które pozwolą na rozpoznanie stanu nawierzchni (spękania, badanie destruktu pod kątem zawartości smoły, grubość poszczególnych warstw, szczepność, nośność).

Biorąc powyższe pod uwagę w celu zlecenia oraz sfinansowania aktualizacji prognozy ruchu wraz z analizą przekroju oraz koncepcji brakujących rozwiązań projektowych należy przygotować projekt Aneksu wraz z kalkulacją kosztów wykonania wymaganych opracowań i uzasadnieniem zmiany.

Z poważaniem

Tomasz Kwieciński

Do wiadomości:

- 1. DTB
- 2. DSS

Sprawę prowadzi:

Bartłomiej Sieńkowski, Główny Specjalista, tel. 22 375 88 11, e-mail bsienkowski@gddkia.gov.pl