

SPIS TREŚCI

1.	OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO	3
1.1.	PRZEDMIOT OPRACOWANIA	3
1.2.	CEL I ZAKŁADANY EFEKT ZADANIA INWESTYCYJNEGO	3
1.3.	FORMALNA PODSTAWA OPRACOWANIA	5
1.4.	INWENTARYZACJE I OCENY STANU TECHNICZNEGO.....	5
1.5.	OBIEKTY DROGOWE	6
1.5.1.	<i>Wstęp</i>	6
1.5.2.	<i>Urządzenia obsługi uczestników ruchu i program użytkowy obiektu budowlanego</i>	6
1.5.3.	<i>Charakterystyczne parametry techniczno-geometryczne obiektu budowlanego</i>	3
2.	OPIS PRZEBIEGU DZIAŁAŃ INFORMACYJNYCH	4
2.1.	TERMIN PRZEPROWADZENIA DZIAŁAŃ.....	4
2.2.	PRZEBIEG DZIAŁAŃ	4
2.3.	WNIOSKI	5
2.4.	ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW, PROTESTÓW, OPINII	5
2.5.	STRESZCZENIE ZŁOŻONYCH WNIOSKÓW.....	5
3.	ANALIZA WNIOSKÓW	6
3.1.	ANALIZA OGÓLNA GŁÓWNYCH POSTULATÓW W GMINIE KRASNYSTAW	6
3.2.	ANALIZA OGÓLNA GŁÓWNYCH POSTULATÓW W GMINIE ŁOPIENNIK GÓRNY	8
4.	PODSUMOWANIE	8

1. OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe z elementami Koncepcji Programowej oraz Dokumentów Przetargowych dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne”, część 3 – odcinek realizacyjny nr 2: węzeł „Łopiennik” bez węzła - węzeł „Krasnystaw Północ” bez węzła.

1.2. Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego

Celem zadania inwestycyjnego jest zaprojektowanie dwujezdniowej drogi ekspresowej wraz z przebudową dróg poprzecznych i budową dróg obsługujących tereny przyległe do inwestycji i przywracające naruszone połączenia drogowe. Budowa nowej drogi spowoduje konieczność przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą (m.in. linie elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, sieć sanitarna, kanalizacja) oraz budowę nowych urządzeń infrastruktury technicznej dla potrzeb drogowych.

Projektowana inwestycja „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski - Hrebenne” została ujęta w załączniku do Uchwały Nr 105/2017 Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2017 r. zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) Aktualizacja 2017 w związku ze Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju” /załącznik nr 1: Lista zadań inwestycyjnych, które mogą być realizowane w ramach Programu, poz. 53 „Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne”.

Droga ekspresowa S17 na odcinku Piaski - Hrebenne stanowi element ciągu drogowego S17 Warszawa - Lublin - Zamość - Tomaszów Lubelski - Hrebenne (granica państwa), który zlokalizowany jest w sieci dróg międzynarodowych i oznaczony jako nr E372. S17 wraz z S12 i S19 stanowiąc będą na terenie województwa lubelskiego zasadniczy szkielet dróg o dużej przepustowości łączących największe ośrodki gospodarcze kraju z największymi ośrodkami Polski Wschodniej.

Projekt wpisuje się w założenia dokumentów strategicznych państwa (Polityka Transportowa Państwa 2006-2025, Strategia Rozwoju Kraju 2020), które zakładają wspieranie działań zmierzających do poprawy infrastruktury transportowej państwa, zwłaszcza międzynarodowych korytarzy transportowych: drogi S17 (oraz S12 i S19).

Nadrzędnym celem inwestycji jest:

poprawa przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego,
poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu drogi,
poprawa warunków ekologicznych mieszkańców miejscowości położonych
w sąsiedztwie istniejącego korytarza drogi krajowej nr 17 (DK17),
umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych m.in. w sąsiedztwie
drogi oraz w województwie lubelskim,
stworzenie w tej części kraju spójnego i sprawnie funkcjonującego systemu
transportowego, zintegrowanego z systemem krajowym, europejskim i globalnym.

Zakres zadania inwestycyjnego obejmuje:

Budowę drogi ekspresowej S17 na odcinku węzeł „Łopiennik” bez węzła - węzeł
„Krasnystaw Północ” bez węzła oraz jej połączeń z istniejącą siecią dróg publicznych, w tym
m.in.:

budowa dwujezdniowej drogi klasy S,
przebudowa istniejących dróg w zakresie kolizji z drogą ekspresową,
budowa obiektów inżynierskich w ciągu drogi ekspresowej oraz w ciągu dróg
krzyżujących się z drogą ekspresową,
zapewnienie pełnej obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do projektowanej
drogi,
wzmocnienie podłoża gruntowego,
budowa urządzeń odwadniających oraz odprowadzających wodę,
budowa obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu,
budowa pasa technologicznego,
budowa przejazdów awaryjnych,
budowa ogrodzenia drogi,
budowę sieci i infrastruktury związanej z drogą,
budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
budowę urządzeń ochrony środowiska,
przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej,
usunięcie kolizji z istniejącymi elementami zagospodarowania terenu (m.in.
wyburzenia, rozbiórki, przywrócenie przyłączy, przeniesienie obiektów podlegających
ochronie).

1.3. Formalna podstawa opracowania

Umowa nr O.LU.D-3.2411.24.2018.cz.3.mc zawarta w dniu 15.04.2019r. między inwestorem:

SKARB PAŃSTWA – GENERALNY DYREKTOR DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD REPREZENTOWANY PRZEZ GDDKiA ODDZIAŁ W LUBLINIE UL. OGRODOWA 21, 20-075 LUBLIN

a firmą projektową:

Mosty Katowice sp. z o.o.

40-555 Katowice

ul. Rolna 12

1.4. Inwentaryzacje i oceny stanu technicznego

Główną oś obecnego układu komunikacyjnego na tym obszarze stanowi istniejąca droga krajowa nr 17, klasy GP (główna ruchu przyspieszonego), zaliczona do sieci dróg międzynarodowych.

Droga krajowa nr 17 nie jest wyposażona w drogi dojazdowe do obsługi ruchu lokalnego, dlatego też niezależnie od skrzyżowań z drogami bocznymi występują tu liczne zjazdy publiczne do obsługi komunikacyjnej działek oraz zjazdy indywidualne do posesji. Na przedmiotowym odcinku droga posiada przekrój 2+1. Szerokość jezdni wynosi ok. 11 m.

Na trasie drogi krajowej nr 17 funkcjonuje zbiorowa komunikacja autobusowa. Przystanki autobusowe wyposażone są w zatoki autobusowe o nawierzchni bitumicznej.

Pas drogowy istniejącej DK17 wykorzystywany jest m. in. do:

- przeprowadzenia ciągów drogowych,
- skrzyżowań z drogami: wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi,
- lokalizacji: zatok autobusowych, ciągów pieszych,
- obsługi komunikacyjnej działek przyległych do drogi,
- lokalizacji urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- prowadzenia zieleni przydrożnej w postaci szpaleru drzew.

Istniejąca sieć komunikacyjna w rejonie projektowanej inwestycji została przedstawiona w formie graficznej na rysunku D-01, natomiast poniżej zestawiono powiązania istniejącej drogi krajowej nr 17 z innymi drogami publicznymi:

drogi powiatowe:

- DP nr 3122L, kl. G, relacji Łopiennik Górny - Żulin - Rejowiec,
- DP nr 3117L, kl. Z, relacji Łopiennik Górny - Orchowice,

W ramach opracowania droga ekspresowa S17 oraz drogi obsługujące teren przyległy zostaną wyposażone w urządzenia obsługi uczestników ruchu. Do tych obiektów i urządzeń w ramach omawianej inwestycji zalicza się:

- zatoki autobusowe,
- mijanki,
- place do zawracania,
- przejścia dla pieszych.

Powyższe urządzenia i obiekty znajdują się poza koroną drogi ekspresowej i zostaną zaprojektowane zgodnie z warunkami technicznymi jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Program użytkowy zakłada realizację następujących celów:

- ogólnym celem projektu jest pokazanie możliwości rozwoju sieci dróg krajowych poprzez rozwój sieci dróg ekspresowych.
- cele szczegółowe: zaprojektowanie korytarzy tras uwzględniających powiązanie z istniejącą siecią drogową poprzez węzły drogowe wskazane w studium, zaprojektowanie wariantów tras z uwzględnieniem uwarunkowań środowiskowych, zaprojektowanie wariantów tras spełniających jak najwyższe parametry użytkowe przy jednoczesnej ich ekonomicznej zasadności.

Realizacja powyższych celów wymaga realizacji podstawowych zamierzeń:

- budowa normatywnych łuków poziomych i pionowych,
- budowa nowych wiaduktów i mostów,
- ograniczenie dostępności do drogi poprzez wyeliminowanie zjazdów,
- modernizacja istniejącego układu komunikacyjnego w bezpośredniej strefie oddziaływania drogi,
- budowa dróg dojazdowych jako uzupełnienie istniejącej sieci obsługującej przyległy teren,
- budowa bezkolizyjnych przejść dla zwierzyny leśnej,
- budowa elementów związanych z ochroną środowiska,
- przebudowa kolidujących z inwestycją urządzeń uzbrojenia podziemnego oraz naziemnego.

1.5.3. Charakterystyczne parametry techniczno-geometryczne obiektu budowlanego

Główne parametry techniczne dróg przejęto w oparciu o Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia oraz uzgodnienia z Zamawiającym pojawiające się w trakcie realizacji zamówienia.

- **Droga ekspresowa S17**

klasa techniczna	- S
prędkość projektowa	- $V_p = 100$ km/h
prędkość miarodajna	- $V_m = 110$ km/h
liczba jezdni	- 2
przekrój drogi	- 2/2 (lub 2/3)
szerokość pasa ruchu	- 3,50 m
szerokość opasek wewnętrznych	- 0,50 m
szerokość pasa dzielącego z opaskami	- 5,00 m (lub 12,00 m)
szerokość pasów awaryjnych	- 2,50 m
pochylenie poprzeczne jezdni	- 2,5 %
skrajnia pionowa	- min. 5,00 m
kategoria ruchu	- KR7 (wstępnie)
dopuszczalne obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś

2. OPIS PRZEBIEGU DZIAŁAŃ INFORMACYJNYCH

2.1. Termin przeprowadzenia działań

Spotkania informacyjne z uwagi na wprowadzony w Polsce dnia 20.03.2020r. stan epidemii na podstawie rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (Dz. U. poz. 491 z późn. Zm.) odbyły się w zmienionej formule. Zorganizowane spotkania informacyjne z udziałem mieszkańców, zastąpione zostały możliwością indywidualnego zapoznania się i wypowiedzi społeczeństwa poprzez kanały elektroniczne lub listowne, kierowane do poszczególnych gmin lub do Inwestora tj. GDDKiA.

2.2. Przebieg działań

Działania informacyjne obejmowały:

- powiadomienie społeczeństwa o rozpoczęciu działań informacyjnych poprzez ogłoszenia w lokalnej prasie, stronach internetowych oraz na tablicy ogłoszeń w gminach,
- zapoznanie się społeczeństwa z udostępnionymi materiałami dotyczącymi planowanej inwestycji wyłożonymi w jednostkach samorządowych, prasie, stronach internetowych oraz na tablicy ogłoszeń w gminach,
- zebranie wniosków i uwag,
- przeanalizowanie wniosków i opracowanie raportu z działań informacyjnych.

Udostępnione materiały z którymi mieszkańcy mieli możliwość się zapoznać dotyczyły m.in. , przebiegu zaprojektowanych korytarzy trasy, miejsc planowych wiaduktów i przejazdów w ciągach istniejących dróg poprzecznych do drogi S17 a także planowanych przebiegów dróg dojazdowych obsługujących przyległy do drogi ekspresowej teren.

Lokalizacja inwestycji i wstępne rozwiązania projektowe zostały przedstawione na ortofotomapach w skali 1:5000.

Możliwość zadawania pytań możliwa była poprzez składanie wniosków, które zostały rozpatrzone po szczegółowej analizie.

2.3. Wnioski

Wnioski zostały złożone w siedzibach jednostek samorządowych oraz wpływały do Zamawiającego. Niniejszy raport będzie obejmował wnioski i ich analizę, które wpłynęły.

2.4. Zestawienie zgłoszonych wniosków, protestów, opinii

Spływające do biura projektowego oraz do Zamawiającego wnioski zostały indywidualnie przeanalizowane, a uwagi zawarte w przedmiotowych wnioskach które były zasadne zostały uwzględnione w wynikowej dokumentacji projektowej. Inwestor bazując na opinii Projektanta określił, które z wniosków są zasadne i winny być uwzględnione w dokumentacji projektowej. Część postulatów powtarzała się w poszczególnych wnioskach. W dalszej części opracowania zawarto streszczenie przedmiotowych postulatów wraz ze stanowiskiem inwestora.

Zestawienie zgłoszonych wniosków w poszczególnych gminach, zostało dołączone w formie tabel – w kolejnej części opracowania:

I UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA I.III. ZESTAWIENIE WNIOSKÓW I PROTESTÓW.

2.5. Streszczenie złożonych wniosków

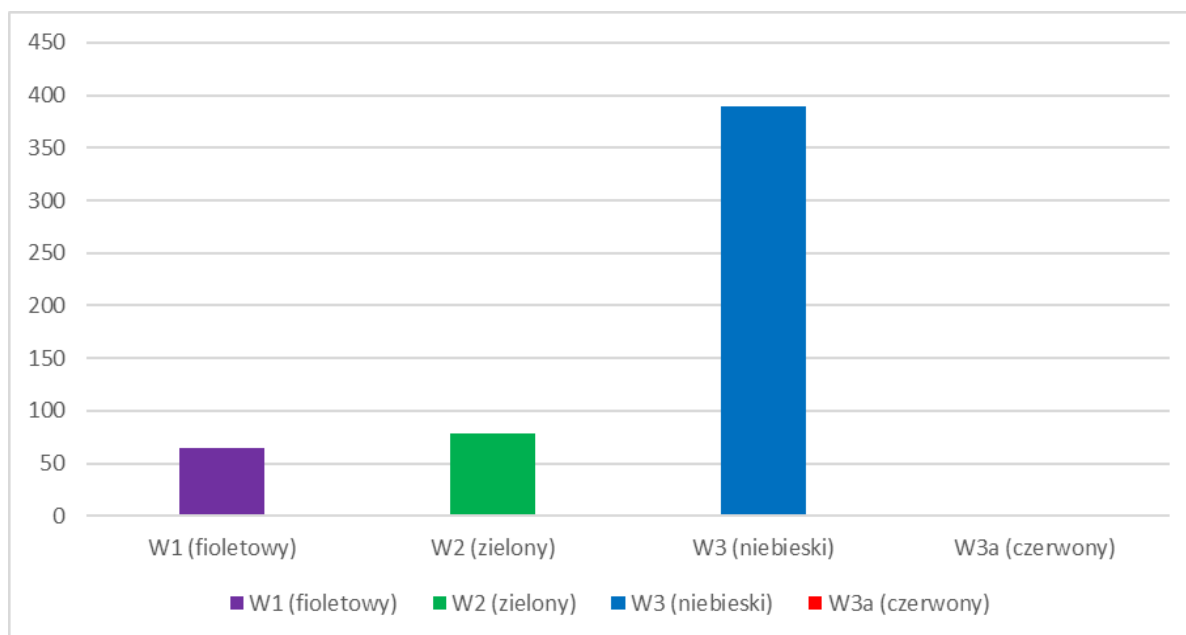
W terminie do dnia 15.05.2020 r. wpłynęło:

- 86 wnioski (w tym 3 zbiorowe) z gminy Krasnystaw,
- 4 wnioski (w tym 1 zbiorowy) z gminy Łopiennik Górny.

Wyniki zebranych głosów poparcia dla konkretnych wariantów:

Obszar	W1 (fioletowy)	W2 (zielony)	W3 (niebieski)	W3a (czerwony)
	Głosy ZA	Głosy ZA	Głosy ZA	Głosy ZA
Gmina Krasnystaw	65	78	309	0
Gmina Łopiennik Górny	0	0	80	0
RAZEM	65	78	389	0

Wykres przedstawiający sumaryczne poparcie wariantów:



3. ANALIZA WNIOSKÓW

3.1. Analiza ogólna głównych postulatów w gminie Krasnystaw

1) Zaprojektowanie przejazdu w ciągu drogi gminnej 109999

Odpowiedź:

Wniosek nie został uwzględniony.

W promieniu 1,0 km od drogi gminnej 109999 znajdują się dwa projektowane przejazdy pod S17. Pierwszy znajduje się w ciągu drogi gminnej 109746L w km 6+258 wariantu niebieskiego, natomiast drugi w ciągu drogi powiatowej 3120L w km 8+000 wariantu niebieskiego. Budowa kolejnego przejazdu pomiędzy tymi dwoma oddalonymi od siebie o 1,7 km jest niezasadna biorąc pod uwagę, że wszystkie te drogi będą połączone drogą dojazdową zlokalizowaną wzdłuż drogi ekspresowej S17 umożliwiającą łatwą i szybką komunikację.

- 2) *Ile wynosi szerokość korpusu drogi ekspresowej S17, czy jest możliwość przesunięcia MOP oraz kwestie związane z wykupami nieruchomości.*

Odpowiedź:

Szerokość korpusu drogowego drogi ekspresowej S17 będzie wynosić około 50m. Drogi serwisowe będą wykonane z zakresie koniecznym do zapewnienia dojazdu do działek przeciętych przez drogę ekspresową S17 o parametrach zapewniających możliwość poruszania się pojazdom rolniczym. Węzeł Krasnystaw jest poza zakresem konsultacji społecznych. Zrezygnowano z budowy MOP na odcinku realizacyjnym nr 2. Obecny etap konsultacji społecznych ma na celu przedstawienie wariantów przebiegu drogi S17 oraz określenie wariantu preferowanego. Kwestie wykupu nieruchomości poruszana zostanie na kolejnych etapach przygotowywania inwestycji drogowej.

- 3) *Czy na etapie budowy drogi S17 możliwe będzie wykonanie remontu drogi krajowej nr 17. Jaki będzie kształt węzła Krasnystaw? Czy Inwestor może wykupić tzw. resztówkę działki.*

Odpowiedź:

Węzeł Krasnystaw nie jest objęty zakresem konsultacji społecznych. O wykup pozostałej części działki należy złożyć wniosek, natomiast dopiero po etapie uzyskania pozwolenia na budowę drogi. Na odcinku od lasu do węzła Krasnystaw nie przewiduje się wyburzeń budynków kubaturowych. Obecna droga krajowa nr 17, po wybudowaniu drogi ekspresowej S17 przestanie posiadać status drogi krajowej i zostanie przekazana innemu zarządcy.

3.2. Analiza ogólna głównych postulatów w gminie Łopiennik Górny

1) *Petycja popierająca budowę drogi ekspresowej S17 w wariancie niebieskim, jako najmniej konfliktowym.*

Odpowiedź:

Wniosek zostanie rozpatrzony.

4. PODSUMOWANIE

Zdecydowana większość wniosków mieszkańców dotyczyła wskazania preferowanego wariantu przebiegu drogi ekspresowej S17. Najwięcej głosów poparcia uzyskał wariant nr 3 (niebieski), który swoim przebiegiem jest najbardziej zbliżony do śladu obecnej drogi krajowej nr 17. Kilka wniosków dotyczyło także budowy przejazdu drogowego pod drogą ekspresową S17 w ciągu drogi gminnej 109999. Natomiast w promieniu 1,0 km od drogi gminnej 109999 znajdują się dwa projektowane przejazdy pod S17. Budowa kolejnego przejazdu pomiędzy tymi dwoma oddalonymi od siebie o 1,7 km jest niezasadna biorąc pod uwagę, że wszystkie te drogi będą połączone drogą dojazdową zlokalizowaną wzdłuż drogi ekspresowej S17 umożliwiającą łatwą i szybką komunikację.

Przedstawione na spotkaniach informacyjnych plany sytuacyjne zawierające dane rozwiązania projektowe na chwilę obecną mają charakter poglądowy. Bardziej wiążący charakter rozwiązań projektowych będzie miał przebieg drogi uwidoczniiony na planie zagospodarowania terenu po zatwierdzeniu rozwiązań na posiedzeniach: Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) i Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI).

Po zatwierdzeniu dokumentacji projektowej przez Zamawiającego na etapie I Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES-R) zostanie złożony wniosek o wydanie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach (DŚU) w wyniku której zostanie wybrany jeden konkretny wariant trasy projektowanej drogi ekspresowej nr 17.

W dalszym ciągu nie będą to jednak rozwiązania o charakterze ostatecznym na podstawie których wykonany zostanie podział nieruchomości stanowiący podstawę do pozyskania nieruchomości pod inwestycję.

Dopiero kolejny etap prac przygotowawczych polegający na zleceniu realizacji inwestycji w trybie "Projektuj i Buduj" i opracowaniu projektu budowlanego w którym

opracowanie zostaną ostateczne rozwiązania projektowe i przebiegi linii rozgraniczających teren oraz zatwierdzeniu przedmiotowego projektu decyzją ZRID ostatecznie określi kształt inwestycji. Linie rozgraniczające zatwierdzone decyzją ZRID są liniami podziału nieruchomości i określają te części nieruchomości które zostaną przejęte na rzecz inwestycji i dla których przeprowadzona zostanie procedura wykupu nieruchomości.