



**Zbigniew Szepietowski**  
**Z-ca Dyrektora Oddziału**



Lublin, dnia <sup>26</sup> 02.2020 r.

O.LU.I-1.4111.0091.0026.2018.asj

**Urząd Miejski**  
**w Janowie Lubelskim**  
**ul. Jana Zamoyskiego 59**  
**23-300 Janów Lubelski**

Dot.: Dokumentacji Projektowej w stadium Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego z Elementami Koncepcji Programowej dla przedsięwzięcia pn.: „Korekta przebiegu drogi krajowej nr 74 przez m. Janów Lubelski”.

W nawiązaniu do pisma tamt. Urzędu z dnia 10.01.2020 r. znak: OL.7226.2.2020.SD3, (którego kopię Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie otrzymała w dniu 29.01.2020 r. za pośrednictwem Wykonawcy, firmy DROGPROJEKT Sp. z o.o., opracowującej na zlecenie tut. Oddziału Dokumentację Projektową jw.), w którym zostały zgłoszone „wnioski i uwagi” do rozwiązań projektowych, dotyczących ww. korekty przebiegu drogi krajowej nr 74, po przeanalizowaniu poruszonych w tym piśmie zagadnień, w tym w kontekście otrzymanego do nich stanowiska Wykonawcy, informujemy jak niżej.

### **Dot. uwag do Wariantu 1**

#### **Ad. 1.1.**

Celem zapewnienia obsługi komunikacyjnej wskazanych w omawianym piśmie działek o nr ewid. od 2-8 do 2-16 zostanie zaprojektowana dodatkowa jezdnia w pasie drogi krajowej nr 74.

#### **Ad. 1.2.**

[dot. zaprojektowania dodatkowego skrzyżowania drogi krajowej nr 74 z ul. Zakładową (DG 113551L klasy technicznej L) lub ulicą Fabryczną (DG108878L klasy technicznej D)].

Odnosnie proponowanego zaprojektowania skrzyżowania drogi krajowej nr 74 klasy GP z drogą gminną DG108878L (ul. Fabryczną) klasy D, wyjaśniamy, że zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 124 ze zm.), nie jest dopuszczalne powiązanie drogi klasy GP z drogą klasy D.

Natomiast wnioskowane skrzyżowanie drogi krajowej nr 74 z drogą gminną DG 113551L (ul. Zakładową) klasy L, znajdowałoby się w odległości 1,7 km od najbliższego sąsiedniego skrzyżowania. Zgodnie z warunkami technicznymi jw. takie rozwiązanie jest

dopuszczalne wyjątkowo zarówno co do odległości pomiędzy skrzyżowaniami jak i powiązania drogi klasy GP z drogą klasy L.

Mając na uwadze powyższe oraz to, że:

- tereny przemysłowe, które miałyby być potencjalnie obsługiwane poprzez oczekiwane skrzyżowanie, będą posiadały dogodny dojazd z istniejącej drogi krajowej nr 19 od strony południowej,
- projektowany odcinek drogi krajowej będzie prowadził głównie ruch tranzytowy, a droga krajowa nr 74 zostanie dostosowana do przenoszenia obciążeń o nacisku 115 kN/oś,
- wprowadzenie omawianego skrzyżowania w dłuższej perspektywie znacznie pogorszyłoby stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na projektowanym odcinku drogi krajowej 74,

nie uwzględnia się wniosku w omawianym zakresie.

W sprawie podniesionego problemu dojazdu do kilku działek położonych przy drodze gminnej DG 113551L (3-2371, 3-2231/1, 3-2231/2), wyjaśniamy, że szczegółowe rozwiązania dotyczące projektowanych zjazdów będą przedmiotem analiz na dalszym etapie prac projektowych.

#### **Ad. 1.3**

[dot. zaprojektowania dwóch przejazdów „nad lub pod” drogą krajową nr 74]

W wyniku przeanalizowania wnioskowanego wprowadzenia dwóch przejazdów drogowych (po jednym na każdym z odcinków wskazanych przez tamt. Urząd) tut. Oddział przychyliła się do uwzględniania powyższego i informuje, że w opracowywanej Dokumentacji Projektowej zostaną ujęte przejazdy w poniższych lokalizacjach:

- w km ok. 3+400 – przejazd dołem pod korpusem drogi krajowej nr 74, wraz z zaprojektowaniem „ciągłego” odcinka drogi do obsługi terenu przyległego, pomiędzy DG 108878L, a istniejącą drogą wewnętrzną położoną na działce nr 2-895 po stronie południowej planowanej drogi krajowej nr 74,
- w km ok. 6+516 – przejazd górą nad korpusem drogi krajowej nr 74.

#### **Ad. 1.4**

[dot. „zoptymalizowania rozwiązania skrzyżowania DK74 z ul. Białską”]

Odnośnie propozycji „zaprojektowania skrzyżowania bezkolizyjnego np. węzła (...) z estakadą nad całą doliną rzeki Biała (...)", wyjaśniamy, że wydłużenie estakady i zaprojektowanie węzła typu WC na połączeniu drogi krajowej nr 74 z ul. Białką (DP 2808L) spowodowałoby m.in. znaczne wykroczenie poza krawędź doliny rzeki Białej i wydłużenie estakady o kolejne ok. 400m (łącznie ok. 770 m obiektu). Rozwiązanie takie, znacząco podniosłoby koszty planowanej inwestycji i nie wyeliminowałoby ingerencji w obszary wskazane przez tamt. Urząd, ponieważ wykonanie estakady również wymaga wydzielenia działek gruntu pod pas drogowy.

Z uwagi na powyższe oraz w związku z tym, że łącznice węzła jw. wymagałyby znacznego zajęcia terenu wokół planowanego przecięcia dróg wraz z dodatkowymi wyburzeniami, nie uwzględnia się zaproponowanego rozwiązania jw.

W przedmiocie wniosku o „zaprojektowanie podwójnego ronda” na drodze krajowej nr 74 w śladzie istniejącej DP 2808L i rozsuniecie wlotów tejże drogi, informujemy,

że co prawda taki układ wykorzystałby maksymalnie istniejący pas drogi powiatowej i zmniejszyłby ingerencję w rezerwę terenu pod cmentarz, jednak nie umożliwiłby uniknięcia kolizji z terenem objętym ochroną konserwatorską, ze względu na zbyt małą szerokość istniejącego pasa drogi powiatowej (ok 15 m) oraz spowodowałby potrzebę dodatkowych wyburzeń.

Dodatkowo przebieg trasy głównej straciłby swoją ciągłość, ponieważ na obu proponowanych rondach pojazdy poruszające się na kierunku Kraśnik – Frampol musiałyby zmieniać kierunek jazdy, co znacznie pogorszyłoby warunki przejazdu w ruchu tranzytowym na tym odcinku, pogarszając warunki środowiskowe (zwiększony hałas na dojazdach do skrzyżowań), wydłużając czas przejazdu i zmniejszając komfort podróżowania.

Należy przy tym zauważyć, że ze względu na przepisy techniczne dla dróg publicznych, takie rozwiązanie wymagałoby odstępstw od warunków technicznych co najmniej w zakresie odległości pomiędzy skrzyżowaniami, zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 3 wyżej przywołanego Rozporządzenia, wymagane w wyjątkowych wypadkach odległości pomiędzy skrzyżowaniami na drodze klasy GP w terenie zabudowanym to 600 m, a projektowana odległość pomiędzy rondami wynosiłaby 224 m. Podobnie odstępstwa wymagałoby powiązanie drogi klasy GP z drogą klasy D, do obu projektowanych rond zostały włączone drogi gminne klasy technicznej D.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz to, że celem planowanej inwestycji jest dostosowanie drogi krajowej nr 74 do wymogów klasy technicznej GP, w tym poprawa płynności ruchu, warunków środowiskowych, komfortu podróżowania, skrócenie czasu przejazdu – zaproponowane rozwiązanie nie może zostać uwzględnione.

Wychodząc natomiast naprzeciw oczekiwaniom tamt. Urzędu, dotyczącym zapewnienia od strony północnej dojazdu do terenu przewidzianego jako rezerwa pod cmentarz, informujemy, że w opracowywanej obecnie Dokumentacji Projektowej zostanie wprowadzone rozwiązanie zakładające wykonanie dojazdu od istniejącej drogi gminnej DG 108915L do działki o nr ewid. 1-22/2.

## **Dot. uwag do skrzyżowania w Zofiance Górnej dla Wariantu 1 i 2**

### **Ad. 1.5**

*[dot. zaprojektowania dodatkowej ścieżki rowerowej poza projektowaną drogą klasy D od działki nr 13-227 do działki nr 13-272 oraz poszerzenia projektowanych w rejonie skrzyżowania lub węzła, dróg gminnych do 5,5m]*

Ruch rowerowy na wskazanym przez tamt. Urząd odcinku może być realizowany na zasadach ogólnych po planowanej w tym rejonie drodze klasy D, która będzie biegła równoległe do planowanej drogi krajowej nr 74. Z uwagi, iż nie ma uzasadnienia dla wnioskowanego rozwiązania, nie zostanie ono uwzględnione.

Podobnie nie uwzględnia się wniosku o poszerzenie „projektowanych w rejonie skrzyżowania lub węzła, dróg gminnych do 5,5 m”, ze względu na brak uzasadnienia dla powyższego.

**Ad. 1.6 i Ad. 1.7** – stanowisko analogiczne jak w Ad. 1.5.

## **Dot. uwag do Wariantu 2**

### **Ad. 2.1 oraz Ad. 2.2**

*[dot. rozszerzenia zajęcia terenu pod planowaną inwestycję o działki nr 2-1135, 2-1537/2, 2-1540, 1-20, 1-15, 1-284]*

*[zmiany usytuowania drogi klasy D, projektowanej dotychczas na działce 2-1117 i przeniesienie jej w bezpośrednie sąsiedztwo drogi krajowej nr 74].*

Odnosząc się do następującej treści omawianego pisma tamt. Urzędu: „*należy koniecznie przewidzieć szerszy wykup działek zabudowanych w m. Biała Pierwsza i Biała Druga*” wyjaśniamy, że liniami rozgraniczającymi zostanie objęty tylko teren niezbędny pod planowaną inwestycję.

W kwestii zmiany usytuowania projektowanej drogi klasy D (celem skrócenia dojazdu do działek położonych po południowej stronie planowanej drogi krajowej 74), która ma łączyć istniejącą drogę gminną DG 108949L z drogą wewnętrzną (działka nr 2-1117) w taki sposób, by przebiegała ona w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej, informujemy, że wniosek w tym zakresie zostanie uwzględniony w opracowywanej Dokumentacji Projektowej. Ponadto zostaną poddane optymalizacji rozwiązania w sąsiedztwie projektowanego ronda (skrzyżowanie drogi krajowej nr 74 z drogą powiatową DP 2808L).

**Ad. 2.3** – stanowisko analogiczne jak w Ad. 1.3.

## **Dot. uwag do Wariantu 3**

### **Ad. 3.1**

*[dot. przeprojektowania przebiegu DK 74 na włączeniu do węzła Janów Lubelski Południe w sposób umożliwiający uniknięcie wyburzeń przy ul. Ulanowskiej w miejscowości Ruda]*

Początek korekty przebiegu drogi krajowej nr 74 został ustalony w Opisie Przedmiotu Zamówienia na opracowania Dokumentacji Projektowej jw. i ma być zlokalizowany w węzłach: Janów Lubelski Północ lub Janów Lubelski Południe w zależności od przyjętego wariantu. Zatem wniosek o zmianę, polegającą na włączeniu projektowanego wariantu trasy, w innym miejscu, celem uniknięcia kolizji z istniejącą zabudową, nie jest możliwy do uwzględnienia.

Natomiast próba „odgięcia” wlotu do ronda projektowanego odcinka w taki sposób, aby uniknąć kolizji z zabudową, wymagałaby ustalenia niekorzystnego kąta przecięcia osi trasy z osią istniejącej drogi krajowej nr 19 na skrzyżowaniu t.j. ok. 70°, to z kolei spowodowałyby, że dwa z czterech wlotów skrzyżowania znajdowałyby się bardzo blisko siebie, co mogłoby w przyszłości generować częste kolizje na skrzyżowaniu. W związku z powyższym również takiego rozwiązania się nie uwzględnia.

### **Ad. 3.2**

*[dot. zaprojektowania placu nawrotowego na zamkniętej drodze gruntowej na działce 9-5236]*

Wniosek zostanie uwzględniony w opracowywanej Dokumentacji Projektowej.

### **Ad. 3.3**

*[dot. zaprojektowania przejazdu drogowego w ciągu drogi na działce 613/1 w km 1+220]*

Wymieniona we wniosku tamt. Urzędu droga jest wykazana w uzyskanym wypisie z MPZP miasta i gminy Janów Lubelski jako ciąg pieszo - rowerowy. Zamknięte odcinki ciągu pieszo - rowerowego zostaną skomunikowane za pomocą dodatkowej jezdni drogi krajowej (po str. prawej) oraz projektowanej do przekazania w zarząd gminy drogi klasy D (po stronie lewej). Najbliższa możliwość przejazdu będzie w odległości ok. 1,2 km (rondo na skrzyżowaniu z istn. Drogą krajową nr 19) oraz ok. 2,0 km (rondo na skrzyżowaniu z drogą powiatową DP 2819). Z uwagi na brak uzasadnienia dla zaprojektowania dodatkowego przejazdu w miejscu wskazanym przez tamt. Urząd, nie uwzględnia się wniosku.

#### **Ad. 3.4**

*[dot. zaprojektowania dodatkowych przejazdów oraz przejść przez projektowaną drogę krajową nr 74 na odcinku od początku trasy do wiaduktu w ciągu ul. Wojska Polskiego]*

W podanym we wniosku zakresie, projektowaną trasę przecina jedna droga publiczna t.j. droga powiatowa DP2819L klasy Z, dla której zaprojektowano powiązanie w postaci skrzyżowania typu rondo. Pozostałe drogi krzyżujące się z planowanym przebiegiem drogi krajowej nr 74 zgodnie z wrysem z MPZP miasta i gminy Janów Lubelski to ciągi pieszo - rowerowe oraz ścieżki, przebiegające przez tereny oznaczone jako leśne (ZL). Zamknięte odcinki ciągów pieszo - rowerowych oraz ścieżek leśnych zostaną skomunikowane za pomocą projektowanych dodatkowych jezdni drogi krajowej lub projektowanej do przekazania w zarząd miasta / gminy drogi klasy D. Z uwagi na brak uzasadnienia nie uwzględnia się powyższego wniosku.

#### **Ad. 3.5**

*[dot. przesunięcia projektowanego skrzyżowania drogi krajowej nr 74 z drogą powiatową DP 2819L (ul. Bohaterów Porytowego Wzgórza) w kierunku południowym, celem uniknięcia kolizji z terenami przeznaczonymi w MPZP gminy Janów pod zabudowę usługową]*

Z uwagi, iż powyższe wymagałoby zwiększenia ingerencji w tereny leśne stanowiące - obszar Natura 2000, pozostawia się dotychczasowe rozwiązania projektowe w tym zakresie bez zmian.

#### **Ad. 3.6**

*[dot. zaprojektowania przejazdu drogowego w km 5+660 na drodze gminnej DG 108900L (ul. Brzozowa)]*

Z uwagi, iż:

- najbliższa możliwość przejazdu znajduje się w odległości ok. 0,69 km oraz ok. 0,77 km,
- zamknięte odcinki drogi gminnej zostaną skomunikowane za pomocą dodatkowej jezdni drogi krajowej (po str. lewej) oraz projektowanej do przekazania w zarząd gminy drogi klasy D (po stronie prawej),

nie uwzględnia się wniosku i pozostawia się dotychczasowe rozwiązania w omawianym zakresie.

## **Dot. Uwag do Wariantu 4**

### **Ad. 4.1**

*[dot. przesunięcia końcowego odcinka przebiegu planowanej drogi krajowej nr 74 w wariantcie nr 4 części wariantu 4-go poza zakres zabudowy miejscowości Zofianka Górna, celem uniknięcia kolizji z istniejącą zabudową]*

Zmiana przebiegu trasy planowanej drogi krajowej nr 74 na południowy wschód, celem ominięcia istniejącej zabudowy miejscowości Zofianka Górna, wymagałaby przesunięcia korytarza drogi w tym kierunku o ok. 600 m, co w efekcie przeniosłoby włączenie w istniejący przebieg drogi krajowej nr 74 w rejon końca zakresu opracowania t.j. styku z odrębnym opracowaniem rozbudowy drogi krajowej na 74 na odcinku Janów Lubelski-Frampol. Ponieważ włączenie nowego przebiegu omawianej drogi w jej istniejący ślad będzie wymagało zaprojektowania skrzyżowania lub węzła to pojawiłby się problem zachowania wymaganej warunkami technicznymi odległości do sąsiedniego skrzyżowania w m. Zofianka Dolna.

W związku z powyższym pozostawia się dotychczasowe rozwiązania w omawianym zakresie.

### **Ad. 4.2**

*[dot. zaprojektowania dodatkowego przejazdu drogowego w ciągu istniejącej drogi gminnej DG 108900L (ul. Brzozowa)]*

Stanowisko tut. Oddziału analogiczne jak w Ad. 3.6.

### **Ad. 4.3**

*[dot. zaprojektowania dodatkowych przejazdów oraz przejść przez projektowaną drogę krajową nr 74 na odcinku od początku trasy do wiaduktu w ciągu ul. Wojska Polskiego]*

Stanowisko tut. Oddziału analogiczne jak w Ad. 3.4.

**Dot. wniosku o „wskazanie wszystkich projektowanych wzdłuż DK 74 dróg dojazdowych jako dodatkowe jezdnie w pasie drogi krajowej”**

Wyjaśniamy, że drogi przewidziane do przekazania w zarząd gminy po wybudowaniu omawianego odcinka drogi krajowej nr 74 stanowią korektę przebiegu istniejących ciągów dróg gminnych publicznych lub wewnętrznych, których ciągłość zostałyby przerwane w wyniku omawianej inwestycji. W związku z powyższym pozostawia się dotychczasowe rozwiązania bez zmian w tym zakresie.

**Dot. wniosku o „zaprojektowanie ekranów akustycznych w celu ochrony przed ponadnormatywnym hałasem”**

Informujemy, że aspekty dotyczące zabezpieczeń akustycznych są analizowane i stanowią merytoryczny zakres opracowań środowiskowych, w wyniku czego zostanie wskazany zakres oraz rodzaj zabezpieczeń przeciwhałasowych, które, o ile zostaną

usankcjonowane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdą swoje odzwierciedlenie w dokumentacji technicznej.

Do wiadomości:

- 1) Biuro Usług Projektowych  
„DROGPROJEKT” Sp. z o.o.  
ul. Bursaki 19  
20-150 Lublin

(w odpowiedzi na pismo z dnia 07.02.2020 r. znak: 81/15/25/18 oraz w nawiązaniu do spotkania w siedzibie tut. Oddziału z dnia 20.02.2020 r.)

- 2) aa.

Z-ca Dyrektora Oddziału  
  
mgr inż. Zbigniew Szepletowski

Sprawę prowadzi:

Agnieszka Siudym-Janus  
tel. 81 749 00 18  
e-mail: asiudym@gddkia.gov.pl

