



**Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Lublinie**

Lublin, 13-10-2021 r.

O/LU.I-1.4111.16.26.2021.ZM.5



wg rozdzielnika

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”.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie w załączeniu przesyła Protokół Nr 10/2021 z 12.10.2021 r. z posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, które miało miejsce w dniu 7 września 2021 r. w przedmiocie rozpatrzenia dokumentacji dla Etapu I STEŚ-R dla przedsięwzięcia jw.

Dokument podpisany elektronicznie

Z poważaniem
Krzysztof Zwolan
Zastępca Dyrektora Oddziału ds.
Inwestycji (ZI-1)

Załączniki:

1. Protokół Nr 10/2021 z posiedzenia ZOPI

Otrzymują:

1. Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie
2. Urząd Miasta w Janowie Lubelskim
3. Starostwo Powiatowe w Janowie Lubelskim
4. Zarząd Dróg Powiatowych w Janowie Lubelskim
5. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie
6. Państwowe Gospodarstwo Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Stalowej Woli
7. PGE Dystrybucja S.A. Oddział Rzeszów
8. Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Lublinie
9. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie
10. Komenda Wojewódzka Policji w Lublinie
11. Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Lublinie
12. Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Lublinie
13. Wojewódzki Sztab Wojskowy w Lublinie
14. Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Lublinie
15. Polska Spółka Gazownictwa Oddział Gazowniczy w Lublinie

Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	79218.213687.188151
Nazwa dokumentu	protokół ZOPI do jedn. zewn.pdf
Tytuł dokumentu	protokół ZOPI do jedn. zewn
Sygnatura dokumentu	O/LU.I-1.4111.16.26.2021
Data dokumentu	13.10.2021 22:29:06
Skrót dokumentu	9999DD5E2275838742CC5D8294AA908CEFA D4428
Wersja dokumentu	1.5
Data podpisu	13.10.2021
Podpisane przez	Krzysztof Zwolan Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji (ZI-1)
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.104.37.37.33886
Data wydruku:	19.10.2021 12:48:38
Autor wydruku:	Markowska Zofia

PROTOKÓŁ Nr 10/2021

z posiedzenia **Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych** w Oddziale w Lublinie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 07.09.2021r., które odbyło się w formie wideokonferencji.

PRZEDMIOT POSIEDZENIA:

Etap I Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe z elementami Koncepcji Programowej dla przedsięwzięcia pn.: „Korekta przebiegu drogi krajowej nr 74 przez m. Janów Lubelski” na podstawie umowy nr O.LU.D-3.2411.18.2018.ap z dnia 05.11.2018 r.

OBECNI

Według załączonej listy – na podstawie programu MS Teams.

I. OPIS SPRAWY

1. Informacje ogólne

Dokumentacją archiwalną poprzedzającą obecny etap było Studium Techniczno – Ekonomiczne przebiegu drogi krajowej Nr 74 na odc. Janów Lubelski – Frampol–Szczepreszyn – Zamość – Hrubieszów – dokumentacja archiwalna opracowana w 2002 r. przez Biuro Usług Projektowych DROGPROJEKT, zatwierdzoną protokołem Nr 4/2003 z posiedzenia ZOPI w dniu 08.04.2003 r. oraz protokołem Nr 26/2004 z posiedzenia KOPI w dniu 22.07.2004 r.

Celem opracowania STES-R Etap I jest:

- wstępne określenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia oraz ustalenie jego efektywności,
- uściślenie przebiegu tras poszczególnych wariantów (na podstawie analizy wariantów i uzyskanych opinii) oraz ostateczne ustalenie typów oraz podstawowych parametrów technicznych obiektów budowlanych,
- dostarczenie informacji do podjęcia wstępnej decyzji inwestorskiej w sprawie celowości, zakresu i horyzontu czasowego realizacji zadania inwestycyjnego,
- umożliwienie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dla ww. przedsięwzięcia zaprojektowano sześć wariantów przebiegu drogi krajowej nr 74, wariant nr 1B został zaproponowany jako preferowany.

2. Stan istniejący

Istniejąca droga krajowa nr 74 przecinająca Janów Lubelski (siedziby Urzędu Miasta i Gminy) posiada przebieg stosunkowo regularny. Na długości ok. 1,1 km biegnie główną ulicą miasta (ul. Jana Zamoyskiego), przez ściśle jego centrum.

Istniejąca droga krajowa nr 74 na odcinku od m. Kraśnik do m. Janów Lubelski ma wspólny przebieg z drogą krajową Nr 19. Trasy obu dróg krajowych rozdzielają się na skrzyżowaniu ul. Jana Zamoyskiego z ul. Ulanowską w Janowie Lubelskim. Dla wspólnego przebiegu ustalono pikietaż wg drogi krajowej nr 19.

DK 74 przechodząc przez Janów Lubelski krzyżuje się z licznymi ulicami miejskimi, w tym również poprzez rondo na skrzyżowaniu z ulicami Wojska Polskiego i Bohaterów Portowego Wzgórza.

W obszarze inwestycji po północnej stronie zabudowy miasta Janów Lubelski, występuje m.in. strefa przemysłowa w m. Borowica oraz zabudowa zagrodowa wsi Biała Pierwsza

i Biała Druga, a na pozostałym odcinku są grunty użytkowane rolniczo. Oprócz zabudowy na omawianym terenie występują m.in.: rzeka Żytniówka, rzeka Biała, cmentarz parafialny, droga powiatowa nr 2808L kl. Z oraz drogi gminne. Ponadto przy granicy miejscowości Biała Druga i Janów Lubelski znajduje się zabytek objęty ochroną poprzez wpis do rejestru zabytków województwa lubelskiego pod numerem A/358. Stanowi go teren dawnego cmentarza przykościelnego, wraz z nagrobkami, relikiami kościoła i schodów oraz starodrzewem. W dniu 14.01.2021 r. Lubelski Wojewódzki Konserwator Zabytków dokonał włączenia do wojewódzkiej ewidencji zabytków (AZP 89-80/22-1) dawnego nieistniejącego zespołu kościelnego z XIV-XIX w. Zabytek ten znajduje się w sąsiedztwie wcześniej opisanego, po wschodniej stronie drogi powiatowej nr 2808L.

W obszarze inwestycji po południowej stronie zabudowy miasta Janów Lubelski występują m.in. lasy, grunty użytkowane, rolniczo łąki i pastwiska. Ponadto po południowej stronie Janowa Lubelskiego znajdują się obiekty o charakterze wypoczynkowo-rekreacyjnym m.in. Park rekreacji „Zoom Natury” oraz ośrodki wypoczynkowe i hotelowe. Tereny leśne są częścią Parku Krajobrazowego „Lasy Janowskie” i stanowią jednocześnie obszar specjalnej ochrony ptaków w ramach sieci Natura 2000, kod obszaru: PLB060005. W obszarze Natura 2000 stwierdzono występowanie przynajmniej 30 gatunków ptaków z załącznika I Dyrektywy Ptasiej, wśród nich 9 znalazło się w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt. Obszar inwestycji po południowej stronie Janowa Lubelskiego przecina ciek Dopływ spod Zofianki Górnej oraz drogi powiatowe nr 2819L, 2821L (o nawierzchni gruntowej), 2822L oraz drogi gminne. Wzdłuż drogi powiatowej nr 2819L zlokalizowana jest zabudowa przemysłowo – usługowa, zaś wzdłuż drogi powiatowej nr 2822L zabudowa zagrodowa wsi Zofianka Górna.

3. Podstawowe parametry techniczne stanu projektowanego.

klasa drogi	GP (główna ruchu przyspieszonego)
prędkość projektowa	poza terenem zabudowy – 80 km/h na terenie zabudowy – 60 km/h
prędkość miarodajna	poza terenem zabudowy – 100 km/h na terenie zabudowy – 80 km/h
szerokość i liczba pasów ruchu	2 pasy po 3,50 m
szerokość środkowego pasa dzielącego	brak
szerokość pasa awaryjnego	brak
szerokość opaski bezpieczeństwa	1,00 m
szerokość poboczy gruntowych umocnionych	1,5 m
skrajnia pionowa	5,00 m
rodzaj i nośność nawierzchni	bitumiczna, 115 kN/oś
kategoria ruchu	KR 4
rezerva terenu na kolejny pas	brak

4. Stan projektowany

Zakres inwestycji polega na korekcie przebiegu drogi krajowej nr 74 (DK 74) przez miejscowość Janów lubelski, z uwzględnieniem wymaganej klasy drogi (GP – główna ruchu przyspieszonego) i dopuszczalnych obciążeń (115 kN/oś). W ramach realizacji zadania planuje się między innymi:

- a. budowę drogi krajowej nr 74 po nowym śladzie,
- b. budowę skrzyżowań,

- c. przebudowę dróg innych kategorii na odcinkach włączeń do drogi krajowej Nr 74,
- d. budowę wiaduktów w ciągu drogi krajowej nr 74, na skrzyżowaniach z drogami niższych kategorii,
- e. „dowiązanie się” do ronda, ewentualnie budowę skrzyżowania skanalizowanego, na początku planowanej korekty przebiegu istniejącej drogi krajowej nr 74 (w zależności od sposobu trasowania wariantów korekty przebiegu drogi krajowej Nr 74, oraz budowę skrzyżowania skanalizowanego /skrzyżowania skanalizowanego typu rondo/ węzła w miejscu „włączenia” tego przebiegu do istniejącej drogi krajowej nr 74 (koniec planowanej inwestycji),
- f. budowę dróg dojazdowych, obsługujących ruch lokalny, po obu stronach nowego przebiegu drogi krajowej nr 74,
- g. budowę systemu odwodnienia drogi krajowej nr 74,
- h. budowę mostów na przekraczanych rzekach / ciekach,
- i. budowę kanału technologicznego,
- j. budowę nowej infrastruktury do ruchu pieszych lub przebudowę istniejącej,
- k. budowę oświetlenia drogi krajowej nr 74, w miejscach określonych w dokumentacji technicznej,
- l. przebudowę i zabezpieczenie kolidujących urządzeń uzbrojenia terenu,
- m. wykonanie oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- n. budowę urządzeń ochrony środowiska, w tym ekranów przeciwhałasowych,
- o. wycinkę drzew zlokalizowanych na obszarze budowy, kolidujących z planowanym zakresem robót oraz nasadzenie nowych drzew i krzewów,
- p. wykonanie innych robót o charakterze przygotowawczym i porządkującym.

Pikietaże początku i końca odcinka w zależności od wariantu:

- wariant nr 1 – od km 0+000,00 do km 9+537,88 (istn. km 213+106),
- wariant nr 1A – od km 0+000,00 do km 9+566,38 (istn. km 213+106),
- wariant nr 1B – od km 0+000,00 do km 9+554,02 (istn. km 213+106),
- wariant nr 2 – od km 0+000,00 do km 9+399,13 (istn. km 213+106),
- wariant nr 3 – od km 0+000,00 do km 8+390,55 (istn. km 213+106),
- wariant nr 4 – od km 0+000,00 do km 8+279,93 (istn. km 213+106).

Bilans robót ziemnych dla zaproponowanych wariantów:

WYKAZ ROBÓT ZIEMNYCH DLA PROJEKTOWANYCH WARIANTÓW						
	W1	W1A	W1B	W2	W3	W4
Całkowita obj. Wykopu [m ³]	156 500	160 000	156 000	136 500	95 800	104 600
Całkowita obj. Nasypu [m ³]	145 000	147 000	148 000	145 200	250 600	278 000
BILANS	+11 500	+13 000	+8 000	-8 700	-154 800	-173 400

5. Węzły/Skrzyżowania/Przejazdy

W ramach wariantu nr 1 zaprojektowano:

- włączenie do wspólnego przebiegu dróg krajowych nr 19 i 74 poprzez skrzyżowanie typu rondo (km roboczy 0+000,00) o średnicy zewnętrznej 57 m, gdzie w ramach inwestycji ujęty zostanie wyłącznie wlot ronda,
- wiadukt WD-1 w ciągu DG 113551L nad DK 74, w km 1+709,31,
- przejazd gospodarczy – wiadukt WD-2 pod DK 74 łączący DG nr 2 z DG nr 1 i DG nr 3, w km 3+400,00,
- estakadę ED-3 o długości ok. 326 m w ciągu drogi DK 74 nad DG 108949L i rz. Białą,
- skrzyżowanie czterewłotowe typu rondo o średnicy zewnętrznej 45 m, z drogą powiatową nr 2808L, w km 5+106,96,
- wiadukt WD-4 w ciągu drogi gminnej wewnętrznej nad DK 74 w km 6+516,00,

- skrzyżowanie czterowlotowe typu rondo o średnicy zewnętrznej 45 m, z istniejącą drogą krajową 74 i projektowaną drogą gminną nr 7, w km 8+689,51 (zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia dla skrzyżowania opracowano rozwiązania wariantowe w postaci skrzyżowania skanalizowanego i węzła drogowego).

W ramach wariantu nr 1A zaprojektowano:

- włączenie do wspólnego przebiegu dróg krajowych nr 19 i 74 poprzez skrzyżowanie typu rondo (km roboczy 0+000,00) o średnicy zewnętrznej 57 m, gdzie w ramach inwestycji ujęty zostanie wyłącznie wlot ronda,
- wiadukt WD-1 w ciągu DG 113551L nad DK 74, w km 1+709,31,
- przejazd gospodarczy – wiadukt WD-2 pod DK 74 łączący DG nr 2 z DG nr 1 i DG nr 3, w km 3+400,00,
- estakadę ED-3 o długości ok. 284 m w ciągu drogi DK 74 nad DG 108949L i rz. Białą,
- skrzyżowanie zespolone – dwa skrzyżowania typu rondo trójwlotowe o średnicy zewnętrznej 45 m, z drogą powiatową nr 2808L, w km 5+082,84 i w km 5+232,94,
- wiadukt WD-4 w ciągu drogi gminnej wewnętrznej nad DK 74 w km 6+544,49,
- skrzyżowanie czterowlotowe typu rondo o średnicy zewnętrznej 45 m, z istniejącą drogą krajową 74 i projektowaną drogą gminną nr 7, w km 8+718,01 (zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia dla skrzyżowania opracowano rozwiązania wariantowe w postaci skrzyżowania skanalizowanego i węzła drogowego).

W ramach wariantu nr 1B zaprojektowano:

- włączenie do wspólnego przebiegu dróg krajowych nr 19 i 74 poprzez skrzyżowanie typu rondo (km roboczy 0+000,00) o średnicy zewnętrznej 57 m, gdzie w ramach inwestycji ujęty zostanie wyłącznie wlot ronda,
- wiadukt WD-1 w ciągu DG 113551L nad DK 74, w km 1+709,31,
- przejazd gospodarczy – wiadukt WD-2 pod DK 74 łączący DG nr 2 z DG nr 1 i DG nr 3, w km 3+400,00
- estakadę ED-3 o długości ok. 284 m w ciągu drogi DK 74 nad DG 108949L i rz. Białą,
- skrzyżowanie czterowlotowe typu rondo o średnicy zewnętrznej 45 m, z drogą powiatową nr 2808L, w km 5+082,84,
- wiadukt WD-4 w ciągu drogi gminnej wewnętrznej nad DK 74 w km 6+532,13,
- skrzyżowanie czterowlotowe typu rondo o średnicy zewnętrznej 45 m, z istniejącą drogą krajową 74 i projektowaną drogą gminną nr 7, w km 8+705,65 (zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia dla skrzyżowania opracowano rozwiązania wariantowe w postaci skrzyżowania skanalizowanego i węzła drogowego).

W ramach wariantu nr 2 zaprojektowano:

- włączenie do wspólnego przebiegu dróg krajowych nr 19 i 74 poprzez skrzyżowanie czterowlotowe typu rondo (km roboczy 0+000,00) o średnicy zewnętrznej 57 m, gdzie w ramach inwestycji ujęty zostanie wyłącznie wlot ronda,
- wiadukt WD-1 w ciągu DG 113551L nad DK 74, w km 1+709,31,
- przejazd gospodarczy – wiadukt WD-2 pod DK 74 łączący DG nr2 z DG nr 1 i DG nr 3, w km 3+400,00,
- estakadę ED-3 o długości ok. 290 m w ciągu drogi DK 74 nad DG 108949L i rz. Białą,
- skrzyżowanie czterowlotowe typu rondo o średnicy zewnętrznej 45 m, z drogą powiatową nr 2808L, w km 5+205,97,
- wiadukt WD-4 w ciągu drogi gminnej wewnętrznej nad DK 74 w km 6+377,20,
- skrzyżowanie czterowlotowe typu rondo o średnicy zewnętrznej 45 m, z istniejącą drogą krajową 74 i projektowaną drogą gminną nr 7, w km 8+550,76 (zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia dla skrzyżowania opracowano rozwiązania wariantowe w postaci skrzyżowania skanalizowanego i węzła drogowego).

W ramach wariantu nr 3 zaprojektowano:

- włączenie do drogi krajowej nr 19 poprzez skrzyżowanie czterowlotowe typu rondo (km roboczy 0+000,00) o średnicy zewnętrznej 45 m, projektowane rondo zastąpi skrzyżowanie trójwlotowe wykonanie w ramach budowy drogi ekspresowej S19,

- skrzyżowanie czterowlotowe typu rondo o średnicy zewnętrznej 45 m, z drogą powiatową nr 2819L, w km 3+205,20,
- wiadukt WD-4 w ciągu drogi powiatowej nr 2821L nad drogą krajową nr 74 w km 4+965,61,
- wiadukt WD-5 w ciągu drogi gminnej nr 108900L (ul. Brzozowa) nad drogą krajową nr 74 w km 5+662,22,
- skrzyżowanie czterowlotowe typu rondo o średnicy zewnętrznej 45 m, z istniejącą drogą krajową 74, drogą powiatową nr 2822L w km 6+431,27 (zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia dla skrzyżowania opracowano rozwiązania wariantowe w postaci skrzyżowania skanalizowanego i węzła drogowego).

W ramach wariantu nr 4 zaprojektowano:

- włączenie do drogi krajowej nr 19 poprzez skrzyżowanie czterowlotowe typu rondo (km roboczy 0+000,00) o średnicy zewnętrznej 45 m, projektowane rondo zastąpi skrzyżowanie trójwlotowe wykonanie w ramach budowy drogi ekspresowej S19,
- skrzyżowanie czterowlotowe typu rondo o średnicy zewnętrznej 45 m, z drogą powiatową nr 2819L, w km 3+205,20,
- wiadukt WD-4 w ciągu drogi powiatowej nr 2821L nad drogą krajową nr 74 w km 5+189,58,
- skrzyżowanie czterowlotowe typu rondo o średnicy zewnętrznej 45 m, z istniejącą drogą krajową 74, drogą powiatową nr 2822L w km 7+554,08 (zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia dla skrzyżowania opracowano rozwiązania wariantowe w postaci skrzyżowania skanalizowanego i węzła drogowego).

6. Odstępstwa od przepisów prawa

Według Wykonawcy Dokumentacji Projektowej zaproponowane rozwiązania projektowe nie wymagają uzyskiwania odstępstwa od warunków technicznych.

Natomiast na posiedzeniu ZOPI w dniu 30.03.2021 r. została zgłoszona uwaga, że projektowane połączenie dróg dla wariantu 3-go w km 6+431,27 w ciągu projektowanej drogi wojewódzkiej klasy G będzie wymagać udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów rozporządzenia 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. z 2016 r. poz. 124, z późniejszymi zmianami), w zakresie: § 9 ust. 1 pkt 3 – „droga klasy G powinna mieć powiązania z drogami nie niższej klasy niż L (wyjątkowo klasy D), a odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 800 m oraz na terenie za-budowy nie mniejsze niż 500 m; dopuszcza się wyjątkowo odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie mniejsze niż 600 m, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 400 m, (...)”.

Odległość między projektowanym skrzyżowaniem typu rondo w km 6+431,27 a włączeniem drogi oznaczonej jako DG nr 4 wynosi około 67 m.

Zdaniem Wykonawcy Dokumentacji Projektowej jest to „dodatkowa jezdnia” w pasie drogi krajowej, co prawda planowana do przekazania w zarząd jednostki samorządu terytorialnego, ale do momentu przekazania stanowić będzie dodatkową jezdnię, która na podstawie § 9 ust. 3 pkt 1 ww. rozporządzenia może łączyć się z jezdnią główną przez skrzyżowanie lub węzeł z drogą niższej lub tej samej klasy, bez konieczności spełnienia wymagań w zakresie dopuszczalnych odstępów między węzłami lub skrzyżowaniami określonych w ust.1.

7. Projektowany docelowy układ dróg publicznych

W wariantcie nr 1 zaprojektowano:

- trasę główną od km 0+000,00 do km 9+537,88 (km istn. DK 74 213+106) o długości około 9,538 km,
- drogę wojewódzką kl. G (istniejący odcinek DK 74), odcinek o długości ok. 122 m, wlot ronda z drogą krajową nr 74 w km 8+689,51,
- drogi powiatowe:

- o 2808L kl. Z, odcinek długości ok. 251 m, wloty projektowanego ronda w km 5+106,96,
- o 2822L kl. Z, odcinek długości ok. 48 m, wlot do istniejącej drogi krajowej nr 74 docelowo drogi wojewódzkiej,
- drogi gminne:
 - o 113551L kl. L, odcinek o długości ok. 355 m, przejazd górą nad projektowaną DK 74,
 - o 108878L kl. D, odcinek o długości ok. 735 m, łączący istniejącą DG 108878L z DG 113551L,
 - o DG nr 1 kl. D, odcinek o długości ok. 970 m,
 - o DG nr 2 kl. D, odcinek o długości ok. 1306 m,
 - o DG nr 3 kl. D, odcinek o długości ok. 225 m,
 - o DG nr 4 kl. D, odcinek o długości ok. 584 m,
 - o DG nr 5 kl. D, odcinek o długości ok. 357 m,
 - o DG nr 6 kl. D, odcinek o długości ok. 277 m,
 - o DG nr 7 kl. D, odcinek o długości ok. 992 m,
 - o DG nr 8 kl. D, odcinek o długości ok. 373 m,
- dodatkowa jezdnia drogi głównej:
 - DD1 kl. D, odcinek o długość ok. 570 m.

W wariantcie nr 1A zaprojektowano:

- trasę główną od km 0+000,00 do km 9+566,38 (km istn. DK 74 213+106) o długości około 9,566 km,
- drogę wojewódzką kl. G (istniejący odcinek DK 74), odcinek o długości ok. 122 m, wlot ronda z drogą krajową nr 74 w km 8+718,01,
- drogi powiatowe:
 - o 2808L kl. Z, odcinki długości ok. 155 m, wloty projektowanych rond w km 5+082,84 i w km 5+232,94,
 - o 2822L kl. Z, odcinek długości ok. 48 m, wlot do istniejącej drogi krajowej nr 74 docelowo drogi wojewódzkiej,
- drogi gminne:
 - o 113551L kl. L, odcinek o długości ok. 355 m, przejazd górą nad projektowaną DK 74,
 - o 108878L kl. D, odcinek o długości ok. 735 m, łączący istniejącą DG 108878L z DG 113551L,
 - o DG nr 1 kl. D, odcinek o długości ok. 970 m,
 - o DG nr 2 kl. D, odcinek o długości ok. 1306 m,
 - o DG nr 3 kl. D, odcinek o długości ok. 225 m,
 - o DG nr 5 kl. D, odcinek o długości ok. 357 m,
 - o DG nr 6 kl. D, odcinek o długości ok. 277 m,
 - o DG nr 7 kl. D, odcinek o długości ok. 992 m,
 - o DG nr 8 kl. D, odcinek o długości ok. 373 m,
- dodatkowa jezdnia drogi głównej:
 - o DD1 kl. D, odcinek o długości ok. 570 m,
 - o DD2 kl. D, odcinek o długości ok. 314 m,

W wariantcie nr 1B zaprojektowano:

- trasę główną od km 0+000,00 do km 9+554,02 (km istn. DK 74 213+106) o długości około 9,554 km
- drogę wojewódzką kl. G (istniejący odcinek DK 74), odcinek o długości ok. 122 m, wlot ronda z drogą krajową nr 74 w km 8+705,65,
- drogi powiatowe:
 - o 2808L kl. Z, odcinki długości ok. 155 m, wloty projektowanego ronda w km 5+082,84,
 - o 2822L kl. Z, odcinek długości ok. 48 m, wlot do istniejącej drogi krajowej nr 74 docelowo drogi wojewódzkiej,
- drogi gminne:

- o 113551L kl. L, odcinek o długości ok. 355 m, przejazd górą nad projektowaną DK 74,
- o 108878L kl. D, odcinek o długości ok. 735 m, łączący istniejącą DG 108878L z DG 113551L,
- o DG nr 1 kl. D, odcinek o długości ok. 970 m,
- o DG nr 2 kl. D, odcinek o długości ok. 1306 m,
- o DG nr 3 kl. D, odcinek o długości ok. 225 m,
- o DG nr 4 kl. D, odcinek o długości ok. 420 m,
- o DG nr 5 kl. D, odcinek o długości ok. 357 m,
- o DG nr 6 kl. D, odcinek o długości ok. 277 m,
- o DG nr 7 kl. D, odcinek o długości ok. 992 m,
- o DG nr 8 kl. D, odcinek o długości ok. 373 m,
- dodatkowa jezdnia drogi głównej:
 - o DD1 kl. D, odcinek o długości ok. 570 m,

W wariantcie nr 2 zaprojektowano:

- trasę główną od km 0+000,00 do km 9+399,13 (km istn. DK 74 213+106), o długości ok. 9,399 km,
- drogę wojewódzką kl. G (istniejący odcinek DK 74), odcinek o długości ok. 122 m, wlot ronda z drogą krajową nr 74 w km 8+550,76,
- drogi powiatowe:
 - o 2808L kl. Z, odcinek długości ok. 107 m, wloty projektowanego ronda w km 5+205,97,
 - o 2822L kl. Z, odcinek długości ok. 48 m, wlot do istniejącej drogi krajowej nr 74 docelowo drogi wojewódzkiej,
- drogi gminne:
 - o 113551L kl. L, odcinek o długości ok. 355 m, przejazd górą nad projektowaną DK 74,
 - o 108878L kl. D, odcinek o długości ok. 735 m, łączący istniejącą DG 108878L z DG 113551L,
 - o DG nr 1 kl. D, odcinek o długości ok. 970 m,
 - o DG nr 2 kl. D, odcinek o długości ok. 2155 m,
 - o DG nr 3 kl. D, odcinek o długości ok. 225 m,
 - o DG nr 4 kl. D, odcinek o długości ok. 336 m,
 - o DG nr 5 kl. D, odcinek o długości ok. 152 m,
 - o DG nr 6 kl. D, odcinek o długości ok. 277 m,
 - o DG nr 7 kl. D, odcinek o długości ok. 992 m,
 - o DG nr 8 kl. D, odcinek o długości ok. 373 m,
- dodatkowa jezdnia drogi głównej:
 - o DD1 kl. D, odcinek o długość ok. 570 m.

W wariantcie nr 3 zaprojektowano:

- trasę główną od km 0+000,00 do km 8+390,55 (km istn. DK 74 213+106), o długości 8,390 km,
- drogi wojewódzkie:
 - droga wojewódzka kl. G (istniejący odcinek DK 19), odcinek długości ok. 97 m, wloty ronda z drogą krajową nr 19 w km 0+000,00,
 - droga wojewódzka kl. G (istniejący odcinek DK 74), odcinek długości ok. 175 m, wlot ronda z drogą krajową nr 74 w km 6+431,27,
- drogi powiatowe:
 - 2819L kl. Z, odcinek o długości ok. 161 m, wloty ronda w km 3+205,20,
 - 2821L kl. Z, odcinek o długości ok. 360 m,
 - 2822L kl. Z; odcinek o długości ok. 311 m, wlot ronda z drogą krajową nr 74 w km 6+431,27,
- drogi gminne:
 - 108900L kl. L, odcinek o długości ok. 360 m,
 - DG nr 1 kl. D, odcinek o długości ok. 170 m,
 - DG nr 2 kl. D odcinek o długości ok. 375 m,

- DG nr 3 kl. D odcinek o długości ok. 101 m,
- DG nr 4 kl. D odcinek o długości ok. 1948 m,
- DG nr 5 kl. D odcinek o długości ok. 692 m,
- dodatkowe jezdnie drogi głównej:
 - DD1 kl. D, odcinek o długości ok. 5795 m,
 - DD2 kl. D, odcinek o długości ok. 998 m,
 - DD3 kl. D, odcinek o długości ok. 1063 m,
 - DD4 kl. D, odcinek o długości ok. 656 m.

W wariantcie nr 4 zaprojektowano:

- trasę główną od km 0+000,00 do km 8+279,93 (km istn. DK 74 213+106), o długości 8,280 km,
- drogi wojewódzkie:
 - droga wojewódzka kl. G (istniejący odcinek DK 19), odcinek długości ok. 97 m, wloty ronda z drogą krajową nr 19 w km 0+000,00,
 - droga wojewódzka kl. G (istniejący odcinek DK 74), odcinek długości ok. 62 m, wlot ronda z drogą krajową nr 74 w km 7+554,08,
- drogi powiatowe:
 - 2819L kl. Z, odcinek o długości ok. 161 m, wloty ronda w km 3+205,20,
 - 2821L kl. Z, odcinek o długości ok. 360 m,
 - 2822L kl. Z; odcinek o długości ok. 409 m, wlot ronda z drogą krajową nr 74 w km 7+554,08,
- drogi gminne:
 - 108900L kl. L, odcinek o długości ok. 459 m,
 - DG nr 1 kl. D, odcinek o długości ok. 170 m,
 - DG nr 2 kl. D odcinek o długości ok. 372 m,
 - DG nr 3 kl. D odcinek o długości ok. 101 m,
 - DG nr 4 kl. D odcinek o długości ok. 795 m,
 - DG nr 5 kl. D odcinek o długości ok. 76 m,
- dodatkowe jezdnie drogi głównej:
 - DD1 kl. D, odcinek o długości ok. 6120 m,
 - DD2 kl. D, odcinek o długości ok. 1218 m,
 - DD3 kl. D, odcinek o długości ok. 456 m,
 - DD4 kl. D, odcinek o długości ok. 637 m.

8. Opracowania związane z geologią i geotechniką

Na etapie I STES-R wykonano następujące opracowania:

- Studium Geologiczno – Inżynierskie,
- Opinię geotechniczną,
- Dokumentację hydrogeologiczną – zatwierdzona przez Starostę Janowskiego decyzją znak: BOŚ-IV.6531.1.2021 z dnia 04.02.2021 r.
- Ocena wariantu 1B w zakresie SGI, OG, DH

Na podstawie wykonanych opracowań geologicznych można stwierdzić:

- dla projektowanej inwestycji przyjęto drugą kategorię geotechniczną, która obejmuje obiekty budowlane posadawiane w prostych i złożonych warunkach gruntowych, wymagające ilościowej i jakościowej oceny danych geotechnicznych i ich analizy,
- na projektowanych wariantach przebiegu drogi nr 74 wyznaczono odcinki o prostych i złożonych warunkach gruntowych. Nie stwierdzono występowania skomplikowanych warunków gruntowych. Na podstawie dostępnych danych określono, że proste warunki gruntowe występują na około 97% (wariant 1), 97% (wariant 1A), 97% (wariant 1B), 93% (wariant 2), 70% (wariant 3) oraz 72% (wariant 4) projektowanej korekty przebiegu drogi krajowej nr 74 przez m. Janów Lubelski. Warunki złożone występują na około 3% (wariant 1), 3% (wariant 1A), 3%

(wariant 1B), 7% (wariant 2), 30% (wariant 3 - zielony) oraz 28% (wariant 4) projektowanego odcinka drogi.

- na terenie projektowanej inwestycji nie stwierdzono występowania obszarów, gdzie warunki geotechniczne uniemożliwiłyby realizację przedmiotowej inwestycji. Tym samym stwierdzono, że grunty występujące w podłożu nadają się do posadowienia projektowanego obiektu. Nie stwierdzono występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych, zwłaszcza zjawisk i form krasowych, glacictektonicznych i gruntów zapadowych. Trasy analizowanych wariantów obwodnicy przebiegają na obszarach o zbliżonych warunkach geomorfologicznych (rzeźba terenu), hydrogeologicznych (położenie i występowanie wód gruntowych) oraz potencjalnych zagrożeń geologicznych (brak przejawów czynnych procesów geodynamicznych, punktowa antropopresja).
- na projektowanych wariantach przebiegu drogi nr 74 przeważają korzystne warunki geologiczno - inżynierskie.

9. Obiekty inżynierskie

Wykaz ilości obiektów inżynierskich oraz ich kosztów w zależności od wariantów:

Wariant	Obiekty mostowe (ilość)	Koszty netto dla obiektów mostowych [zł]	Przepusty (ilość)
1	4	32 492 077,05	13
1A	4	26 462 265,95	13
1B	4	26 462 265,95	13
2	4	25 722 569,32	13
3	7	7 712 261,88	13
4	6	5 894 379,36	17

10. Miejsca obsługi podróżnych/Parkingi/Stacje benzynowe

Nie dotyczy.

11. Ochrona Środowiska

Po przeprowadzonych analizach oddziaływania akustycznego zaprojektowano ekrany akustyczne chroniące przed hałasem:

W wariantcie nr 1:

- od km 4+655 do km 4+815, obustronnie, ekran o wysokości 2,00 m,
- od km 5+450 do km 5+503, strona prawa, ekran o wysokości 2,00 m.

W wariantcie nr 1A:

- od km 4+655 do km 4+815, obustronnie, ekran o wysokości 2,00 m,
- od km 5+478 do km 5+531, strona prawa, ekran o wysokości 2,00 m.

W wariantcie nr 1B:

- od km 4+655 do km 4+815, obustronnie, ekran o wysokości 2,00 m,
- od km 5+366 do km 5+492, strona prawa, ekran o wysokości 2,50 m.

W wariantcie nr 2:

- od km 5+200 do km 5+240, strona prawa, ekran o wysokości 3,50 m,
- od km 5+229 do km 5+245, strona lewa, ekran o wysokości 3,00 m.

W przypadku wariantów o przebiegu południowym (W3 i W4), nie wskazuje się potrzeby realizacji zabezpieczeń akustycznych.

Zestawienie ilości przejść dla zwierząt w zależności od wariantu:

Wariant:	1	1A	1B	2	3	4
ilość przejść dla dużych zwierząt	1	1	1	1	2	2
ilość przejść dla małych zwierząt	3	3	3	3	2	3

12. Prognoza ruchu

A. Warianty północne

Wyniki prognozy ruchu dla planowanej obwodnicy Janowa Lub. w ciągu drogi krajowej 74 wskazują na jej niewielkie obciążenie ruchem. W pierwszym roku po przebudowie natężenie ruchu jest na poziomie poniżej 4 tys. poj./dobę. Udział ruchu ciężarowego jest na poziomie 19-20%. W kolejnym horyzoncie ruch wzrasta do ponad 4 tys. poj./dobę. W następnym roku 2035 ruchu spada ponownie do poziomu z roku 2025. Jest to prawdopodobnie spowodowane uruchomieniem drogi ekspresowej S74 pomiędzy rokiem 2030 i 2035. W roku 2045 ruch osiąga poziom 4,5 tys. poj./dobę z udziałem ruchu ciężarowego na poziomie 14%.

Warunki ruchu w okresie prognozy na planowanej obwodnicy będą bardzo dobre. PSR do roku 2045 nie przekroczy poziom B. Zaniechanie budowy obwodnicy spowoduje dalsze pogorszenie warunków ruchu na odcinkach DK74 przez Janów Lub.

B. Warianty południowe

Wyniki prognozy ruchu dla planowanej obwodnicy Janowa Lub. w wariantcie południowym, w ciągu drogi krajowej 74, wskazują na jej niewielkie obciążenie ruchem. W pierwszym roku po oddaniu obwodnicy do ruchu natężenie ruchu jest na poziomie poniżej 3,5 - 4 tys. poj./dobę. Udział ruchu ciężarowego jest na poziomie 8-9% z przewagą ruchu samochodów ciężarowych z przyczepami/naczepami. W roku 2045 ruch osiąga poziom ponad 5 tys. poj./dobę z udziałem ruchu ciężarowego na poziomie 10%. Udział ruchu samochodów dostawczych w potoku pojazdów waha się od 8 do 10%, w zależności od odcinka i roku prognozy.

Warunki ruchu w okresie prognozy na planowanej obwodnicy będą bardzo dobre. PSR do roku 2045 nie przekroczy poziom B. Zaniechanie budowy obwodnicy spowoduje dalsze pogorszenie warunków ruchu na odcinkach DK74 przez Janów Lub.

13. Koszty

Tabela 2 Zbiorcze zestawienie kosztów budowy dla poszczególnych wariantów

Lp.	Wyszczególnienie wariantów	Jednostka	Ilość jednostek	Szacowana wartość netto PLN	Szacowana wartość ogólna brutto PLN
1.	Wariant nr 1	km	9.54	117 111 778.17	143 236 566.95
2.	Wariant nr 1A	km	9.57	112 150 630.10	136 936 196.02
3.	Wariant 1B	km	9.55	112 077 935.04	136 456 779.30
4.	Wariant nr 2	km	9.40	110 241 852.76	133 245 363.20
5.	Wariant nr 3	km	8.40	109 927 513.18	134 218 147.42
6.	Wariant nr 4	km	8.30	115 234 816.00	139 511 637.08

Tabela 3 Wskaźniki efektywności ekonomicznej dla poszczególnych wariantów

Lp.	Wyszczególnienie wariantów	EIRR (2045)	ENPV dla 5 % (2045)	B/C
1.	Wariant nr 1	23,93 %	257 942 119 PLN	3,96
2.	Wariant nr 1A	24,36 %	260 173 676 PLN	4,12
3.	Wariant nr 1B	24,36 %	260 083 101 PLN	4,12
4.	Wariant nr 2	25,43 %	270 278 677 PLN	4,30
5.	Wariant nr 3	14,70 %	104 718 610 PLN	2,30
6.	Wariant nr 4	14,06 %	105 771 081 PLN	2,24

EIRR – ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu.

ENPV – ekonomiczne wartości bieżące netto.

14. BRD

Dla przedmiotowego zadania sporządzono ocenę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zaopiniowaną pozytywnie i uzgodnioną przez Oddział GDDKiA w Lublinie za pismem z dnia 06.03.2020 r. znak: O.LU.Z2.4400.1.2020.zt.

Uzupełnienie do niniejszej oceny stanowi Ocena BRD dla wariantu nr 1A zostało zaopiniowane pozytywnie i uzgodnione za pismem z dnia 23.12.2020 r. znak: O.LU.Z2.4400.5.2020.mb.

Sprawozdanie z realizacji zaleceń Wyniku Audytu BRD nr LU/DK74/85/2020 i Uzasadnienie zarządcy drogi nieuwzględnienia zaleceń Wyniku Audytu BRD zostało przyjęte przez Dyrektora Oddziału w dniu 05.10.2020 r.

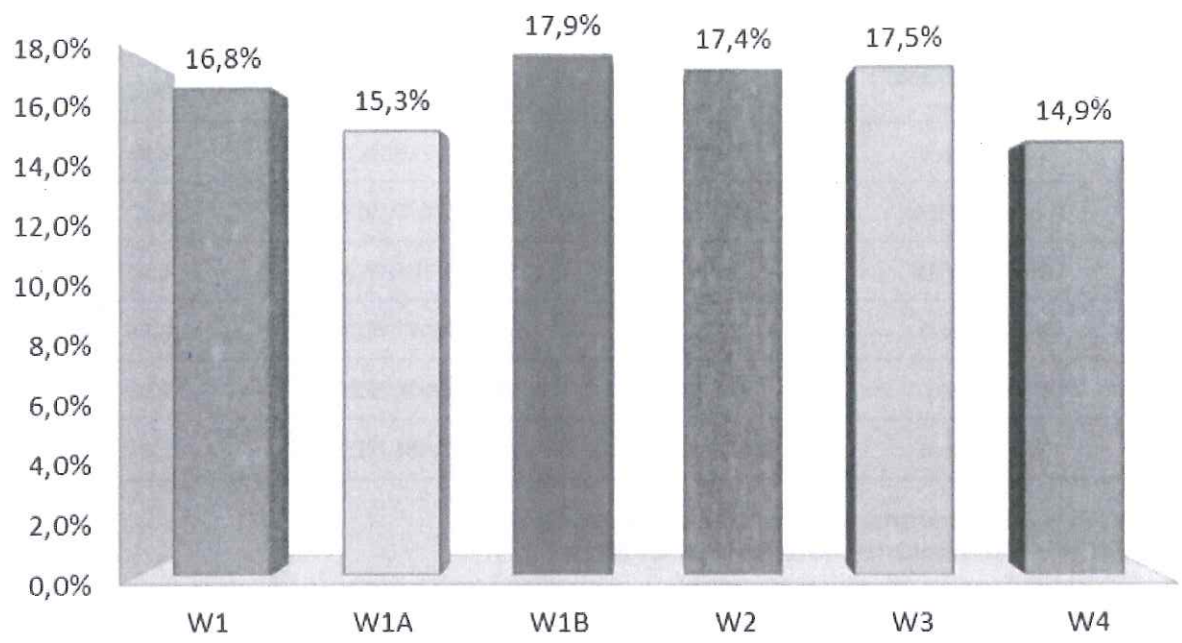
15. Analiza wielokryterialna

Wg Raportu oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia, w analizie wielokryterialnej, jako wariant najlepszy pod względem środowiska określony został wariant nr 1B i jest to wariant wskazany jako preferowany do realizacji.

Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazuje jako najkorzystniejszy wariant nr 2, na drugim miejscu pod względem BRD znajduje się wariant nr 1B. Różnica w kosztach strat materialnych i ofiar wypadków jest jednak minimalna – wynosi jedynie 0,3%, oba warianty bieżą po północnej stronie Janowa Lubelskiego. Natomiast w przeprowadzonej analizie ekonomicznej, stwierdzono, że spośród proponowanych wariantów planowanej drogi najkorzystniej prezentuje się wariant nr 2, na drugim miejscu pod względem efektywności ekonomicznej znalazły się warianty nr 1A i 1B. Wskazuje się zatem jako racjonalny alternatywny wariant przebiegu drogi – wariant nr 2.

Analiza prognozowanych natężeń ruchu i ukształtowania sieci drogowej wskazuje na wybór ronda jednopasowego jako najwłaściwszego włączenia projektowanej drogi krajowej nr 74 do jej istniejącego przebiegu po stronie wschodniej miasta Janowa.

WYNIKI WIELOKRYTERIALNEJ OCENY ŚRODOWISKOWEJ



II. USTALENIA

W wyniku przeanalizowania zaprezentowanych rozwiązań oraz dyskusji na posiedzeniu ZOPI przyjęto następujące ustalenia:

1. Przyjęto rozwiązania projektowane w stadium STEŚ-R (Etap I) dla przedsięwzięcia pn. „Korekta przebiegu drogi krajowej nr 74 przez m. Janów Lubelski” z rekomendowaniem wariantu trasy obwodnicy oznaczonego jako 1B do dalszych prac projektowych, w tym wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. Potwierdzenie wariantu preferowanego, zostanie dokonane na posiedzeniu KOPI.
2. Przyjęcie podstawowych parametrów technicznych:

klasa drogi	GP (główna ruchu przyspieszonego)
prędkość projektowa	poza terenem zabudowy – 80 km/h na terenie zabudowy – 60 km/h
prędkość miarodajna	poza terenem zabudowy – 100 km/h na terenie zabudowy – 80 km/h
szerokość i liczba pasów ruchu	2 pasy po 3,50 m
szerokość środkowego pasa dzielącego	brak
szerokość pasa awaryjnego	brak
szerokość opaski bezpieczeństwa	1,00 m
szerokość poboczy gruntowych umocnionych	1,5 m
skrajnia pionowa	5,00 m
rodzaj i nośność nawierzchni	bitumiczna, 115 kN/oś
kategoria ruchu	KR 4
rezerwa terenu na kolejny pas	brak

3. Porównać obecnie proponowane rozwiązanie wykonania przejazdu nad planowaną dk nr 74 w ciągu drogi gminnej nr 113551L (obiekt WD-1 w wariantcie 1 i wariantcie 2) z rozwiązaniem zakładającym budowę skrzyżowania jednopoziomowego typu rondo - porównanie pod względem kosztów realizacji.
4. Zweryfikować zakres ewentualnej kolizji trasy obwodnicy z realizacją planowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi powiatowej nr 2808L (ul. Bialska).
5. Przeanalizować i zoptymalizować rozwiązania projektowe w zakresie komunikacji pieszych i rowerzystów w rejonie skrzyżowania typu rondo w wariantcie 1B w km 5+082 oraz skrzyżowania typu rondo w wariantcie 2 w km 5+205.
6. W wariantcie 1B przeanalizować możliwość realizacji ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż projektowanej dk nr 74 na odcinku od drogi gminnej nr 108885L do ronda z ul. Bialską.

7. W kolejnym etapie STEŚ-R należy zrezygnować z projektowania placów do zawracania na drogach gminnych wewnętrznych oraz przejazdu w ciągu drogi wewnętrznej nad drogą krajową (obiekt WD-4 w wariantcie 1 i wariantcie 2), dla których jednostka samorządu terytorialnego nie podejmie procedury nadania im statusu dróg publicznych.
8. Zweryfikować przedstawiony w dokumentacji zakres i status obszaru chronionego archeologicznie w m. Biała Pierwsza obiekt AZP 89-80/22-1.
9. Zweryfikować zawartość mapy z aktualnym zagospodarowaniem terenu – budynek na działce nr 60/2 przy ul. Kamiennej.
10. Część graficzną należy uzupełnić o opis parametrów technicznych, w tym m.in.: promienie łuków, szerokości jezdni, kilometraż dróg na dodatkowych jezdniach i innych drogach poza jezdnią główną, kierunki spływu wody, opis rodzaju nawierzchni legendzie (np. nawierzchnia z kruszywa), nanieść przekroje geologiczne na przekroje podłużne.
11. W wariantcie 1 i wariantcie 2 trasy obwodnicy wrysować dojazd dla obsługi zbiorników ZB-1 i ZB-2.
12. W wariantcie 1 oraz wariantcie 2 w rejonie rzeki Żytniówki km ok. 3+400 przeanalizować możliwość (uwzględniając już posiadane dane dot. geologii) obniżenia niwelety drogi krajowej, w taki sposób by przejazd gospodarczy zaprojektować w śladzie ist. drogi wewnętrznej (przejazd gospodarczy nad droga krajową, tak by uniknąć wysokiego nasypu pod korpus drogi krajowej).
13. Przedstawić analizę z wstępnego rozpoznania możliwości wystąpienia zjawisk krasowych na terenach, przez które projektuje się przebiegi wariantów, na podstawie dokumentacji z zakresu geologii dla inwestycji pn.: *„Projekt i budowa drogi ekspresowej S19 Lublin- Rzeszów, odc. koniec obw. Kraśnika - węzeł "Sokołów Map. Północ”*.
14. Przeanalizować dokumentację projektową w zakresie skomunikowania nieruchomości i wnieść ew. korekty w tym zakresie.
15. Skorygować szacunek kosztów nabycia nieruchomości (SKNN) w zakresie cen jednostkowych wartości gruntów dla poszczególnych przeznaczeń.
16. Opracowania finansowe należy zaktualizować przy uwzględnieniu zmian wynikających z ww. ustaleń.

III. UCHWAŁA ZOPI

Przyjąć Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe z elementami Koncepcji Programowej (Etap I) dla niniejszego przedsięwzięcia pn. „Korekta przebiegu drogi krajowej nr 74 przez m. Janów Lubelski” pod warunkiem wprowadzenia w ocenianej dokumentacji uwag zawartych w części II pkt. 3÷16 przed posiedzeniem KOPI.

Zastępca Przewodniczącego ZOPI

ZASTĘPCA DYREKTORA
ODDZIAŁU
mgr inż. Edyta Krawczyk

Przewodniczący ZOPI

Z-ca Dyrektora Oddziału
ZI - I

mgr inż. Krzysztof Zwolan

Akceptuję/Zatwierdzam uchwałę ZOPI
(Podpis i pieczęć Dyrektora Oddziału GDDKiA)

DYREKTOR ODDZIAŁU

Lublin, dnia 12.10.2021 r. *Mirosław Czech*