

PROTOKÓŁ KOPI Nr 41/2021

Z posiedzenia **Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych** przy Generalnym Dyrektorze Dróg Krajowych i Autostrad, które odbyło się w dniu 09 listopada 2021 r. w formie wideokonferencji.

PRZEDMIOT POSIEDZENIA

Dokumentacja projektowa dla etapu I Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe z elementami Koncepcji Programowej (STES-R Etap I) dla przedsięwzięcia pod nazwą „**Korekta przebiegu drogi krajowej nr 74 przez m. Janów Lubelski**” opracowana przez Biuro Usług Projektowych DROGPROJEKT Spółka z o.o. z siedzibą w Lublinie (20-150) przy ul. Bursaki 19 na podstawie Umowy nr O.LU.D-3.2411.18.2018.ap z dnia 05.11.2018 r.

OBECNI

Według listy obecności załączonej do protokołu na podstawie aplikacji 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 - Szczebrzeszyn - 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.

Zakładany tryb realizacji inwestycji: buduj.

Posiedzenia ZOPI dla przedmiotowej dokumentacji w Oddziale w Lublinie odbyły się w dniu 30.03.2021 r. (protokół Nr 8/2021) oraz powtórne w dniu 07.09.2021 r. (protokół Nr 10/2021).

Przedmiotowe zadanie inwestycyjne ujęte jest w Programie budowy 100 obwodnic na lata 2020 - 2030 jako „Budowa obwodnica Janowa Lubelskiego w ciągu drogi krajowej nr 74”.

2. Stan istniejący

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.

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

Droga krajowa nr 74:

- | | |
|--|--|
| • klasa techniczna | GP |
| • prędkość projektowa | 80 km/h – poza terenem zabudowy
60 km/h – na terenie zabudowy |
| • prędkość miarodajna | 100 km/h – poza terenem zabudowy
80 km/h – na terenie zabudowy |
| • liczba pasów ruchu | 2 |
| • szerokość pasa ruchu | 3,50 m |
| • szerokość pasa awaryjnego | brak |
| • szerokość opaski wewnętrznej | brak |
| • szerokość pasa dzielącego | brak |
| • szer. pobocza utwardzonego | 1,0 m |
| • minimalna szer. pobocza gruntowego | 1,5 m |
| • pochylenie poprzeczne jezdni | 2,0 % |
| • wysokość skrajni drogowej | 5,00 m |
| • kategoria ruchu | KR4 |
| • maksymalne obciążenie osi | 115 kN |
| • rezerwa terenu na kolejny pas | brak |
| • liczba osi standard. 100 kN (n. podatna) | 3,56 mln – warianty W1, W1A, W1B, W2
2,54 mln – warianty W3, W4 |
| • Konstrukcja nawierzchni: | podatna |

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 m.in. przejść dla zwierząt i ekranów akustycznych,
 - 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).

Tabela 1. Bilans robót ziemnych w zależności od wariantu.

WYKAZ ROBÓT ZIEMNYCH DLA PROJEKTOWANYCH WARIANTÓW						
	W1	W1A	W1B	W2	W3	W4
Wykop [m ³]	156 500	160 000	156 000	136 500	95 800	104 600
Nasyp [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, stanowiącą jednocześnie przejście dla zwierząt, w km 4+812,17;
- skrzyżowanie czterowłotowe 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 czterowłotowe 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, stanowiącą jednocześnie przejście dla zwierząt, w km 4+790,17;
- 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, stanowiącą jednocześnie przejście dla zwierząt, w km 4+790,17;
- 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 nr 2 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, stanowiącą jednocześnie przejście dla zwierząt, w km 4+991,17;
- 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;
- most PZDd-1 o świetle 4,00 m nad rowem melioracyjnym R-R1, zintegrowane duże dolne przejście dla zwierząt, w km 0+448,00;
- kładkę pieszo-rowerową KD-2 nad drogą krajową nr 74 w km 1+344,23;
- most PZDd-3 o świetle 5,00 m nad rz. Dopływ spod Zofianki Górnej, zintegrowane duże dolne przejście dla zwierząt, w km 1+960,00;

- 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;
- most PZDd-1 o świetle 4,00 m nad rowem melioracyjnym R-R1, zintegrowane duże dolne przejście dla zwierząt, w km 0+448,00;
- kładkę pieszo-rowerową KD-2 nad drogą krajową nr 74 w km 1+344,23;
- most PZDd-3 o świetle 5,00 m nad rz. Dopływ spod Zofianki Górnej, zintegrowane duże dolne przejście dla zwierząt, w km 1+960,00;
- 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 techniczno-budowlanych

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

7. Projektowany 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:
 - 2808L kl. Z, odcinek długości ok. 251 m, wloty projektowanego ronda w km 5+106,96,
 - 2822L kl. Z, odcinek długości ok. 48 m, wlot do istniejącej drogi krajowej nr 74 docelowo drogi wojewódzkiej,
- drogi gminne i przeznaczone do przekazania gminie:
 - 113551L kl. L, odcinek o długości ok. 370 m, przejazd górą nad projektowaną DK 74
 - 108878L kl. D, odcinek o długości ok. 774 m, łączący istniejącą DG108878L z DG113551L,
 - DG nr 1 kl. D, odcinek o długości ok. 1061 m,
 - DG nr 2 kl. D, odcinek o długości ok. 1308 m,
 - DG nr 3 kl. D, odcinek o długości ok. 226 m,
 - DG nr 4 kl. D, odcinek o długości ok. 584 m,
 - DG nr 5 kl. D, odcinek o długości ok. 357 m,
 - DG nr 6 kl. D, odcinek o długości ok. 277 m,
 - DG nr 7 kl. D, odcinek o długości ok. 992 m,
 - DG nr 8 kl. D, odcinek o długości ok. 373 m,
 - DG nr 9 kl. D, odcinek o długości ok. 240 m,
 - DG nr 10 kl. D, odcinek o długości ok. 118 m, (ten fragment doszedł po ZOPI2),
 - DG nr 11 kl. D, odcinek o długości ok. 149 m, (ten fragment doszedł po ZOPI2),
 - DG nr 12 kl. D, odcinek o długości ok. 129 m, (to jest łącznik do ul. Kamiennej),

- 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:
 - 2808L kl. Z, odcinki długości ok. 155 m, wloty projektowanych rond w km 5+082,84 i w km 5+232,94,
 - 2822L kl. Z, odcinek długości ok. 48 m, wlot do istniejącej drogi krajowej nr 74 docelowo drogi wojewódzkiej,
- drogi gminne i przeznaczone do przekazania gminie:
 - 113551L kl. L, odcinek o długości ok. 370 m, przejazd górą nad projektowaną DK 74,
 - 108878L kl. D, odcinek o długości ok. 774 m, łączący istniejącą DG108878L z DG113551L,
 - 108885L kl. D, odcinek o długości ok. 314 m, łączący istniejącą DG108885L z DP2808L,
 - DG nr 1 kl. D, odcinek o długości ok. 1061 m,
 - DG nr 2 kl. D, odcinek o długości ok. 1308 m,
 - DG nr 3 kl. D, odcinek o długości ok. 226 m,
 - DG nr 5 kl. D, odcinek o długości ok. 357 m,
 - DG nr 6 kl. D, odcinek o długości ok. 277 m,
 - DG nr 7 kl. D, odcinek o długości ok. 992 m,
 - DG nr 8 kl. D, odcinek o długości ok. 375 m,
 - DG nr 9 kl. D, odcinek o długości ok. 240 m,
 - DG nr 10 kl. D, odcinek o długości ok. 118 m,
 - DG nr 11 kl. D, odcinek o długości ok. 149 m,
 - DG nr 12 kl. D, odcinek o długości ok. 129 m,
 - DG nr 13 kl. D, odcinek o długości ok. 104 m,
 - DG nr 14 kl. D, odcinek o długości ok. 116 m,
- dodatkowa jezdnia drogi głównej:
 - DD1 kl. D, odcinek o długości ok. 570 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:
 - 2808L kl. Z, odcinki długości ok. 155 m, wloty projektowanego ronda w km 5+082,84,
 - 2822L kl. Z, odcinek długości ok. 48 m, wlot do istniejącej drogi krajowej nr 74 docelowo drogi wojewódzkiej,
- drogi gminne i przeznaczone do przekazania gminie:
 - 113551L kl. L, odcinek o długości ok. 370 m, przejazd górą nad projektowaną DK 74,
 - 108878L kl. D, odcinek o długości ok. 774 m, łączący istniejącą DG108878L z DG113551L,
 - DG nr 1 kl. D, odcinek o długości ok. 1061 m,
 - DG nr 2 kl. D, odcinek o długości ok. 1308 m,
 - DG nr 3 kl. D, odcinek o długości ok. 226 m,
 - DG nr 4 kl. D, odcinek o długości ok. 422 m,
 - DG nr 5 kl. D, odcinek o długości ok. 357 m,
 - DG nr 6 kl. D, odcinek o długości ok. 277 m,
 - DG nr 7 kl. D, odcinek o długości ok. 992 m,
 - DG nr 8 kl. D, odcinek o długości ok. 375 m,
 - DG nr 9 kl. D, odcinek o długości ok. 240 m,
 - DG nr 10 kl. D, odcinek o długości ok. 118 m,
 - DG nr 11 kl. D, odcinek o długości ok. 149 m,
 - DG nr 12 kl. D, odcinek o długości ok. 156 m,
 - DG nr 13 kl. D, odcinek o długości ok. 105 m,

- dodatkowa jezdnia drogi głównej:
 - 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:
 - 2808L kl. Z, odcinek długości ok. 107 m, wloty projektowanego ronda w km 5+205,97,
 - 2822L kl. Z, odcinek długości ok. 48 m, wlot do istniejącej drogi krajowej nr 74 docelowo drogi wojewódzkiej,
- drogi gminne i przeznaczone do przekazania gminie:
 - 113551L kl. L, odcinek o długości ok. 370 m, przejazd górą nad projektowaną DK 74,
 - 108878L kl. D, odcinek o długości ok. 774 m, łączący istniejącą DG108878L z DG113551L,
 - DG nr 1 kl. D, odcinek o długości ok. 1061 m,
 - DG nr 2 kl. D, odcinek o długości ok. 1308 m,
 - DG nr 3 kl. D, odcinek o długości ok. 226 m,
 - DG nr 4 kl. D, odcinek o długości ok. 336 m,
 - DG nr 5 kl. D, odcinek o długości ok. 150 m,
 - DG nr 6 kl. D, odcinek o długości ok. 277 m,
 - DG nr 7 kl. D, odcinek o długości ok. 992 m,
 - DG nr 8 kl. D, odcinek o długości ok. 375 m,
 - DG nr 9 kl. D, odcinek o długości ok. 240 m,
 - DG nr 10 kl. D, odcinek o długości ok. 118 m,
- dodatkowa jezdnia drogi głównej:
 - 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 i przeznaczone do przekazania gminie:
 - 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. 835 m,
 - DD5 kl. D, odcinek o długości ok. 163 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 i przeznaczone do przekazania gminie:
 - 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. 375 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,
 - DG nr 6 kl. D, odcinek o długości ok. 637 m,
 - DG nr 7 kl. D, odcinek o długości ok. 456 m,
- dodatkowe jezdnie drogi głównej:
 - DD1 kl. D, odcinek o długości ok. 6120 m,
 - DD2 kl. D, odcinek o długości ok. 1218 m.

W chwili oddania do użytkowania inwestycji dotychczasowy odcinek drogi krajowej nr 74 w mieście i gminie Janów Lubelski zostanie pozbawiony kategorii dróg krajowych i zaliczony do kategorii dróg wojewódzkich w trybie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 z późn. zm.).

8. Opracowania związane z geologią i geotechniką

8.1. Warunki gruntowo-wodne

Na etapie I STES-R wykonano następujące opracowania:

- Studium Geologiczno-Inżynierskie dla projektowanej korekty przebiegu drogi krajowej nr 74 przez m. Janów Lubelski,
- Opinię geotechniczną dla projektowanej korekty przebiegu drogi krajowej nr 74, przez m. Janów Lubelski,
- Dokumentację hydrogeologiczną określającą warunki hydrogeologiczne w podłożu projektowanej korekty przebiegu drogi krajowej nr 74 przez m. Janów Lubelski – zatwierdzoną przez Starostę Janowskiego decyzją znak: BOŚ-IV.6531.1.2021 z dnia 04.02.2021 r.
- Ocenę wariantu 1B w zakresie Studium Geologiczno-Inżynierskiego, Opinii geotechnicznej, Dokumentacji hydrogeologicznej dla projektowanej korekty przebiegu drogi krajowej nr 74 przez m. Janów Lubelski.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawienia obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012 poz. 463) projektowaną inwestycję zaliczono do drugiej kategorii geotechnicznej, która obejmuje obiekty budowlane posadawiane w prostych i złożonych warunkach gruntowych, wymagające ilościowej i jakościowej oceny danych geotechnicznych i ich analizy.

W celu określenia warunków gruntowo-wodnych przeprowadzono analizę materiałów archiwalnych oraz wykonano badania terenowe w następującym zakresie:

- 113 otworów zlokalizowanych w pasie drogowym o łącznym metrażu 342 mb dla rozpoznania podłoża projektowanej drogi;
- 9 otworów pod obiekty inżynierskie o łącznym metrażu 137 mb dla rozpoznania podłoża obiektów inżynierskich;
- 6 otworów badawczych wykonanych w ramach dokumentacji hydrogeologicznej, o łącznym metrażu 113 mb, które zostały rozmieszczone w trasie przebiegu projektowanych wariantów drogi.

W oparciu o przeprowadzone badania dokonano waloryzacji poszczególnych wariantów pod kątem stopnia skomplikowania warunków gruntowo-wodnych oraz podatności przypowierzchniowych warstw wodonośnych na zanieczyszczenia metodą DRASTIC.

Tabela 2. Stopień skomplikowania warunków gruntowych w zależności od wariantu.

Nr wariantu	Stopień skomplikowania warunków gruntowych		
	proste	złożone	skomplikowane
wariant 1	97%	3%	0%
wariant 1A	97%	3%	0%
wariant 1B	97%	3%	0%
wariant 2	93%	7%	0%
wariant 3	70%	30%	0%
wariant 4	72%	28%	0%

Niekorzystne warunki gruntowe (obecność gruntów słabonośnych) stwierdzono w następujących lokalizacjach:

Wariant I, IA, IB:

- o km ok. 4+780 ÷ 5+060, gdzie stwierdzono występowanie gruntów organicznych o miąższości 2.8 m.

Wariant II:

- o km ok. 4+960 ÷ 5+110, gdzie stwierdzono występowanie płytko zalegającego zwierciadła wody.

Wariant III:

- o km ok. 0+360 ÷ 0+480, gdzie stwierdzono występowanie gruntów organicznych o miąższości ok. 0.2 m.
- o km ok. 0+360 ÷ 0+730, 1+880 ÷ 2+150, 2+540 ÷ 2+950, 3+380 ÷ 3+620, 4+600 ÷ 4+960, 5+450 ÷ 5+690 stwierdzono występowanie płytko zalegającego zwierciadła wody.
- o km ok. 4+010 ÷ 4+230, występowanie gruntów organicznych o miąższości ok. 1.5 m.
- o km ok. 4+600 ÷ 4+960, występowanie gruntów organicznych o miąższości ok. 2.1 m.

Wariant IV:

- o km ok. 0+360 ÷ 0+480, gdzie stwierdzono występowanie gruntów organicznych o miąższości ok. 0.2 m.
- o km ok. 0+360 ÷ 0+730, 1+880 ÷ 2+150, 2+540 ÷ 2+950, 3+380 ÷ 3+620, 4+100 ÷ 4+620, 4+820 ÷ 5+440, 6+780 ÷ 6+880, stwierdzono występowanie płytko zalegającego zwierciadła wody.
- o km ok. 5+000 ÷ 5+200, występowanie gruntów organicznych o miąższości ok. 0.8 m.

Szczegółowe informacje o warunkach gruntowo-wodnych występujących w podłożu rozpatrywanych wariantów zawarto w Studium Geologiczno-Inżynierskim, Opinii geotechnicznej oraz w Ocenie wariantu 1B.

Kategorię zagrożenia dla wariantów 1, 1A, 1B 2 określono jako niską i średnią (lokalnie dużą), dla wariantów 3, 4 jako średnią i dużą.

Dla poszczególnych wariantów kategorii zagrożenia wynoszą:

- o Wariant 1 (1A) - niska 41,7%; średnia 41,7%; duża 16,6%;
- o Wariant 2 - niska 51,5%; średnia 36,3%; duża 12,2%,
- o Wariant 3 - niska 14,8%; duża 79,3%
- o Wariant 1 - niska 20,7%; średnia 41,7%; duża 16,6%

W ramach ww. Dokumentacji hydrogeologicznej każdy z rozpatrywanych wariantów projektowanej inwestycji został poddany szczegółowej analizie obejmującej warunki hydrogeologiczne, w tym:

- ustalenie stopienia zagrożenia (ryzyko zanieczyszczenia) wód podziemnych oraz powierzchniowych,
- ocenę zagrożenia dla istniejących ujęć wód podziemnych zlokalizowanych w odległości nie większej niż 500 m,
- ocenę zagrożenia dla wód powierzchniowych,
- uwarunkowania geologiczne (stopień skomplikowania warunków gruntowych),
- zagrożenie powodziowe oraz zagrożenie dla obszarów ochrony przyrody.

Poszczególnym kryteriom oceny zostały przyporządkowane wartości punktowe wg schematu 1pkt.
- wariant najkorzystniejszy, 4 pkt – wariant najmniej korzystny dla danego kryterium oceny.

Wyniki analizy wpływu planowanej inwestycji na warunki hydrogeologiczne wskazują, że budowa przedmiotowego odcinka drogi DK74, we wszystkich analizowanych w ramach niniejszej dokumentacji wariantach, będzie oddziaływała na środowisko, w tym na warunki hydrogeologiczne. Szczegółowe wyniki przeprowadzonych analiz zamieszczone zostały w Dokumentacji hydrogeologicznej.

Zgodnie z przyjętą metodą porównania analizowanych wariantów jako wariant o najmniejszym oddziaływaniu na środowisko wodne uznano wariant 3.

Stwierdzono, że przebieg wariantów 1 (1A, 1B) i 2 może stanowić zagrożenie dla istniejących, punktowych ujęć wody dla Janowa Lubelskiego (szczególnie w przypadkach poważnych awarii). W przypadku wariantów 3 i 4 przebiegają one w bezpośrednim sąsiedztwie ujęcia w Zofiance Górnej.

W ramach rozpoznania warunków gruntowo-wodnych wystąpiono do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w celu uzyskania informacji dotyczących:

- bezpośrednich zagrożeń szkodą w środowisku i szkód w środowisku;
- historycznych zanieczyszczeń powierzchni ziemi.

Zgodnie z uzyskanymi informacjami w prowadzonych przez GDOŚ rejestrach brak informacji o szkodach lub historycznych zanieczyszczeniach powierzchni ziemi na terenie objętym inwestycją.

Na obecnym etapie prac projektowych i w oparciu o przeprowadzone rozpoznanie warunków gruntowo-wodnych nie stwierdzono:

- obszarów, gdzie warunki geotechniczne uniemożliwiłyby realizację przedmiotowej inwestycji.
- występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych, zwłaszcza zjawisk i form krasowych, glaciektonicznych i gruntów zapadowych.

8.2. Przydatność gruntów z wykopów do wbudowania w nasyp

Grunty występujące w trasie inwestycji podzielono na poszczególne grupy ze względu na ich przydatność do wbudowania w nasypy:

- Grunty grupy a - nie nadające się do wbudowania w nasypy:
 - ility o granicy płynności > 65%,
 - grunty niezagęszczalne, których maksymalne zagęszczenie < 1.6 g/cm³,
 - grunty organiczne.

Grunty te nie powinny być w ogóle używane i należy je przeznaczyć na odkład, jeżeli nie zostaną zabezpieczone przed kontaktem z wodą lub ulepszone dodatkami wapna lub innymi stabilizatorami.

- Grunty grupy b - mało przydatne grunty spoiste o wilgotności naturalnej o tyle wyższej od wopt, że bez osuszenia nie zapewniają możliwości uzyskania wymaganego wskaźnika zagęszczenia Is. Mogą być wbudowane w niższą partię nasypów pod warunkiem, że zostaną

przewarstwione bardziej przepuszczalnymi gruntami, co zapewni ich konsolidację we właściwym okresie przed rozpoczęciem eksploatacji budowli.

- o Grunty grupy c - dobre, wszystkie grunty spoiste o wilgotności naturalnej bliskiej wopt (0.9 wopt \leq wn \leq 1.1 wopt), które bez dodatkowych zabiegów można wbudować w nasyp, uzyskując wymagany wskaźnik zagęszczenia Is. Mogą być wbudowane na dowolnym poziomie nasypu, lecz zaleca się użyć ich poniżej głębokości przemarzania.
- o Grunty grupy d - bardzo dobre, piaski, pospółki i żwiry; dają się łatwo zagęszczać i są mało wrażliwe na zawilgocenie. Do głębokości przemarzania nasypu powinno się wbudowywać grunty sypkie niewysadzinowe

9. Obiekty inżynierskie

Tabela 3. Wykaz projektowanych obiektów mostowych w zależności od wariantu.

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

Nie dotyczy.

11. Ochrona środowiska

Po przeprowadzonych analizach oddziaływania akustycznego zaprojektowano ekrany akustyczne chroniące przed hałasem w zależności od proponowanego wariantu trasy wg poniższych zestawień.

Tabela 4. Zabezpieczenia akustyczne dla wariantu W1.

Lp.	początek zabezpieczenia	koniec zabezpieczenia	Strona drogi	długość zabezpieczenia [m]	wysokość zabezpieczenia [m]	Typ zabezpieczenia
1	4+655	4+815	Lewa	160	2.0	Odbijający
2	4+655	4+815	Prawa	160	2.0	Odbijający
3	5+450	5+503	Prawa	53	2.0	Pochłaniający
Łączna długość zabezpieczeń [m]:				373	-	

Tabela 5. Zabezpieczenia akustyczne dla wariantu W1A.

Lp.	początek zabezpieczenia	koniec zabezpieczenia	Strona drogi	długość zabezpieczenia [m]	wysokość zabezpieczenia [m]	Typ zabezpieczenia
1	4+648	4+808	Lewa	160	2.0	Odbijający
2	4+648	4+808	Prawa	160	2.0	Odbijający
3	5+478	5+531	Prawa	53	2.0	Pochłaniający
Łączna długość zabezpieczeń [m]:				373	-	

Tabela 6. Zabezpieczenia akustyczne dla wariantu W1B.

Lp.	początek zabezpieczenia	koniec zabezpieczenia	Strona drogi	długość zabezpieczenia [m]	wysokość zabezpieczenia [m]	Typ zabezpieczenia
1	4+648	4+808	Lewa	160	2.0	Odbijający
2	4+648	4+808	Prawa	160	2.0	Odbijający
3	5+366	5+492	Prawa	126	2.5	Pochłaniający

łączna długość zabezpieczeń [m]:	446	-	
----------------------------------	-----	---	--

Tabela 7. Zabezpieczenia akustyczne dla wariantu W2.

Lp.	początek zabezpieczenia	koniec zabezpieczenia	Strona drogi	długość zabezpieczenia [m]	wysokość zabezpieczenia [m]	Typ zabezpieczenia
1	5+230	5+240	Lewa	18	3.0	Pochłaniający
2	5+200	5+240	Prawa	48	3.5	Pochłaniający
łączna długość zabezpieczeń [m]:				66	-	

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

Dla każdego wariantu trasy zaplanowano przejścia dla zwierząt zintegrowane z przekroczeniem cieków. Wykazy planowanych przejść dla zwierząt w zależności od wariantu trasy przedstawiono w poniższych zestawieniach.

Tabela 8. Przejścia dla zwierząt dla wariantu W1.

Ozn. obiekt	Obiekt przystosowany do przechodzenia zwierząt:	Kilometraż	Przeszkoda	Światło [m]	Długość ok. [m]
P-3	małych	ok. 2+403	Rów mel. R-R45	3,0 x 2,0	14
P-3a	małych	ok. 2+403	Rów mel. R-R45	3,0 x 2,0	11
P-4	małych	ok. 3+351	rz. Żytnówka	2 x 3,0 x 2,0	28
P-4a	małych	ok. 3+351	rz. Żytnówka	2 x 3,0 x 2,0	9
P-4b	małych	ok. 3+351	rz. Żytnówka	2 x 3,0 x 2,0	9
PDZd - estakada	dużych	ok. 4+812	rz. Biała	4-8 m	326
P-7	małych	ok. 9+276	Rów mel. R-R4	3,0 x 2,0	14
P-7a	małych	ok. 9+276	Rów mel. R-R4	3,0 x 2,0	9
P-7b	małych	ok. 9+276	Rów mel. R-R4	3,0 x 2,0	8

Tabela 9. Przejścia dla zwierząt dla wariantu W1A.

Ozn. obiekt	Obiekt przystosowany do przechodzenia zwierząt:	Kilometraż	Przeszkoda	Światło [m]	Długość ok. [m]
P-3	małych	ok. 2+403	Rów mel. R-R45	3,0 x 2,0	14
P-3a	małych	ok. 2+403	Rów mel. R-R45	3,0 x 2,0	11
P-4	małych	ok. 3+351	rz. Żytnówka	2 x 3,0 x 2,0	28
P-4a	małych	ok. 3+351	rz. Żytnówka	2 x 3,0 x 2,0	9
P-4b	małych	ok. 3+351	rz. Żytnówka	2 x 3,0 x 2,0	9
PDZd - estakada	dużych	ok. 4+790	rz. Biała	4-8 m	284
P-7	małych	ok. 9+304	Rów mel. R-R4	3,0 x 2,0	14
P-7a	małych	ok. 9+304	Rów mel. R-R4	3,0 x 2,0	9
P-7b	małych	ok. 9+304	Rów mel. R-R4	3,0 x 2,0	8

Tabela 10. Przejścia dla zwierząt dla wariantu W1B.

Ozn. obiekt	Obiekt przystosowany do przechodzenia zwierząt:	Kilometraż	Przeszkoda	Światło [m]	Długość ok. [m]
P-3	małych	ok. 2+403	Rów mel. R-R45	3,0 x 2,0	14
P-3a	małych	ok. 2+403	Rów mel. R-R45	3,0 x 2,0	11
P-4	małych	ok. 3+351	rz. Żytnówka	2 x 3,0 x 2,0	28
P-4a	małych	ok. 3+351	rz. Żytnówka	2 x 3,0 x 2,0	9
P-4b	małych	ok. 3+351	rz. Żytnówka	2 x 3,0 x 2,0	9
PDZd - estakada	dużych	ok. 4+790	rz. Biała	4-8 m	284

Ozn. obiekt	Obiekt przystosowany do przechodzenia zwierząt:	Kilometraż	Przeszkoda	Światło [m]	Długość ok. [m]
P-7	małych	ok. 9+292	Rów mel. R-R4	3,0 x 2,0	14
P-7a	małych	ok. 9+292	Rów mel. R-R4	3,0 x 2,0	9
P-7b	małych	ok. 9+292	Rów mel. R-R4	3,0 x 2,0	8

Tabela 11. Przejścia dla zwierząt dla wariantu W2.

Ozn. obiekt	Obiekt przystosowany do przechodzenia zwierząt:	Kilometraż	Przeszkoda	Światło [m]	Długość ok. [m]
P-3	małych	ok. 2+403	Rów mel. R-R45	3,0 x 2,0	14
P-3a	małych	ok. 2+403	Rów mel. R-R45	3,0 x 2,0	11
P-4	małych	ok. 3+351	rz. Żytnówka	2 x 3,0 x 2,0	28
P-4a	małych	ok. 3+351	rz. Żytnówka	2 x 3,0 x 2,0	9
P-4b	małych	ok. 3+351	rz. Żytnówka	2 x 3,0 x 2,0	9
PDZd - estakada	dużych	ok. 4+991	rz. Biała	4-8 m	290
P-7	małych	ok. 9+137	Rów mel. R-R4	3,0 x 2,0	14
P-7a	małych	ok. 9+137	Rów mel. R-R4	3,0 x 2,0	9
P-7b	małych	ok. 9+137	Rów mel. R-R4	3,0 x 2,0	8

Tabela 12. Przejścia dla zwierząt dla wariantu W3.

Ozn. obiekt	Obiekt przystosowany do przechodzenia zwierząt:	Kilometraż	Przeszkoda	Światło [m]	Długość ok. [m]
PDZd1, 1a-most	dużych	ok. 0+448	Rów mel. R-R1	ok. 3,5 x 13,0	15
PDZd3, 3a-most	dużych	ok. 1+960	Rów mel. R-48	ok. 5,0 x 15,0	18
P-3	małych	ok. 5+476	rz. Dopływ spod Zofianki Górnej	3,0 x 2,0	15
P-3a	małych	ok. 5+476	rz. Dopływ spod Zofianki Górnej	3,0 x 2,0	9
P-5	małych	ok. 8+126	Rów mel. R-4	3,0 x 2,0	14
P-5a	małych	ok. 8+126	Rów mel. R-4	3,0 x 2,0	9
P-5b	małych	ok. 8+126	Rów mel. R-4	3,0 x 2,0	8

Tabela 13. Przejścia dla zwierząt dla wariantu W4.

Ozn. obiekt	Obiekt przystosowany do przechodzenia zwierząt:	Kilometraż	Przeszkoda	Światło [m]	Długość ok. [m]
PDZd1, 1a-most	dużych	ok. 0+448	Rów mel. R-R1	3,5 x 13,0	15
PDZd3, 3a-most	dużych	ok. 1+960	Rów mel. R-48	5,0 x 15,0	18
P-3	małych	ok. 6+070	rz. Dopływ spod Zofianki Górnej	2,0 x 1,5	15
P-3a	małych	ok. 6+070	rz. Dopływ spod Zofianki Górnej	2,0 x 1,5	9
P-5	małych	ok. 6+760	rz. Dopływ spod Zofianki Górnej	3,0 x 2,0	15
P-5a	małych	ok. 6+760	rz. Dopływ spod Zofianki Górnej	3,0 x 2,0	9
P-7	małych	ok. 8+016	Rów mel. R-4	3,0 x 2,0	14
P-7a	małych	ok. 8+016	Rów mel. R-4	3,0 x 2,0	9
P-7b	małych	ok. 8+016	Rów mel. R-4	3,0 x 2,0	8

Proponowane warianty przebiegają w sąsiedztwie oraz częściowo kolidują z formami ochrony przyrody podlegającymi ochronie na podstawie Ustawy o ochronie przyrody, zgodnie z niżej zamieszczonym zestawieniem.

Tabela 14. Kolizje z formami ochrony przyrody w zależności od wariantu.

Nazwa obszaru	Odległość obszaru od terenu planowanej inwestycji [km]			
	W1, W1A i W1B	W2	W3	W4
<i>Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000</i>				
Uroczyska Lasów Janowskich PLH 060031	1,2 km	1,2 km	0,8 km	0,6 km
<i>Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000</i>				
Lasy Janowskie PLB 060005	0,6 km	0,6 km	W obszarze	W obszarze
<i>Obszary Chronionego Krajobrazu</i>				
Roztoczański Obszar Chronionego Krajobrazu	4,2 km	4,2 km	> 5 km	> 5 km
<i>Parki Krajobrazowe</i>				
Park Krajobrazowy Lasów Janowskich	1,5 km	1,5 km	0,2 km	0,2 km
Park Krajobrazowy Lasów Janowskich - Otulina	W obszarze	W obszarze	W obszarze	W obszarze
<i>Rezerваты przyrody</i>				
Szklarnia	4,2 km	4,2 km	1,8 km	1,8 km
Lasy Janowskie	> 5 km	> 5 km	4,2 km	4,2 km
<i>Użytki ekologiczne</i>				
Kępa drzew i krzewów w gminie Modliborzyce	4,9 km	4,9 km	> 5 km	> 5 km
Bagno w gminie Modliborzyce	4,6 km	4,6 km	> 5 km	> 5 km
Zabagnione łąki w gminie Dzwola	> 5 km	> 5 km	2,3 km	2,3 km
Bagno w gminie Modliborzyce	> 5 km	> 5 km	4,6 km	4,6 km
<i>Korytarz ekologiczny</i>				
Roztocze	W obszarze	W obszarze	W obszarze	W obszarze
<i>Pomniki przyrody</i>				
pomnik (1)	-	-	50m	50m
pomnik (2)	450m	800m	-	-
pomnik (3)	ok. 5 km	ok. 5 km	-	-
pomnik (4)	ok.2,5 km	ok.2,5 km	ok.2,5 km	ok.2,5 km

Proponowane warianty przebiegają w sąsiedztwie oraz częściowo kolidują z obiektami podlegającymi ochronie na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, zgodnie z niżej zamieszczonym zestawieniem.

Tabela 15. Kolizje z obiektami zabytkowymi podlegającymi ochronie w zależności od wariantu.

Rodzaj ingerencji	Ilość obiektów chronionych					
	W1	W1A	W1B	W2	W3	W4
w kolizji	2 obiekty	1 obiekt	1 obiekt *	0	0	0
w sąsiedztwie	2 obiekty	2 obiekty	2 obiekty	1 obiekt	0	0

* - przebieg przez teren podlegający ochronie archeologicznej, brak kolizji z miejscem najcenniejszym w danym obszarze chronionym t.j. Reliktami XVII wiecznego zespołu kościelnego w Białej Duchownej

Dla rozwiązań wariantowych przebiegu trasy przewidziano system odwodnienia inwestycji którego podstawę będą stanowić rowy otwarte trawiaste uzupełnione przepustami pod koroną dróg oraz odcinkowo kanalizacją deszczową i zbiornikami retencyjnymi (zbiorniki tylko w wariantach 1, 1A, 1B i 2). Odbiorniki wód opadowych i roztopowych w zależności od wariantu trasy, będą stanowiły istniejące cieki i rowy melioracyjne oraz grunt podłoża wg poniższych zestawień.

Tabela 16. odbiorniki wód dla wariantu 1, 1A, 1B.

Odcinki [km ok. od - do]	Odbiornik	Strona (prawa/lewa)
0+000 – 1+484	Istn. rów drogowy przy istn. DK19/74	P / L
1+484 – 1+550	istn. rów melioracyjny R-48	P / L
1+550 – 2+500	istn. rów melioracyjny R-45	P / L
2+500 – 4+034	rz. Żytnówka	P / L
4+034 – 6+767	rz. Biała	P / L
6+767 – 7+736	wylot do zbiornika NR 1	P / L
7+736 – 8+000	wylot do zbiornika NR 2	P / L
8+000 – 9+538	istn. rów melioracyjny R-4	P / L

Tabela 17. odbiorniki wód dla wariantu 2.

Odcinki [km ok. od - do]	Odbiornik	Strona (prawa/lewa)
0+000 – 1+484	istn. rów drogowy przy istn. DK19/74	P / L
1+484 – 1+550	istn. rów melioracyjny R-48	P / L
1+550 – 2+500	istn. rów melioracyjny R-45	P / L
2+500 – 4+007	rz. Żytnówka	P / L
4+007 – 6+650	rz. Biała	P / L
6+650 – 7+598	wylot do zbiornika NR 1	P / L
7+598 – 7+900	wylot do zbiornika NR 2	P / L
7+900 – 9+458	istn. rów melioracyjny R-4	P / L

Tabela 18. odbiorniki wód dla wariantu 3.

Odcinki [km ok. od - do]	Odbiornik	Strona (prawa/lewa)
0+000 – 0+350	rów melioracyjny R-3	P / L
0+350 – 1+600	rów melioracyjny R-R1	P / L
1+600 – 3+200	rz. Dopływ spod Zofianki Dolnej	P / L
3+200 – 5+000	rz. Trzebiesz	P / L
5+000 – 7+017	rz. Dopływ spod Zofianki Dolnej	P / L
7+017 – 8+413	istn. rów melioracyjny R-4	P / L

Tabela 19. odbiorniki wód dla wariantu 4.

Odcinki [km ok. od - do]	Odbiornik	Strona (prawa/lewa)
0+000 – 0+350	rów melioracyjny R-3	P / L
0+350 – 1+600	rów melioracyjny R-R1	P / L
1+600 – 3+200	rz. Dopływ spod Zofianki Dolnej	P / L
3+200 – 5+800	rz. Trzebiesz	P / L
5+800 – 7+250	rz. Dopływ spod Zofianki Dolnej	P / L
7+250 – 8+280	istn. rów melioracyjny R-4	P / L

12. Prognozy ruchu

W ramach opracowania wykonano Prognozę i analizę ruchu. Opracowanie uzyskało uzgodnienie pismem DSS.WSD.Z1.4084.1.2019.289.RW.IK z dnia 8 lipca 2019 r. Wyniki prognozy przedstawiono poniżej.

Tabela 20. Natężenie ruchu na drogach w korytarzu projektowanej drogi krajowej nr 74 w 2015r.

Numer drogi	Opis odcinka	Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
			Motocykle	Sam osob. mikrobusy	Lekkie sam ciężarowe (dostawcze)	Sam ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
						bez przycz.	z przycz.		
74	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	12 060	89	10 492	840	203	348	83	5
74	JANÓW LUB.-FRAMPOL	4 601	31	3 667	455	146	241	37	24
74	FRAMPOL	2 326	13	1 756	263	82	199	12	1
19	MODLIBORZYCE-JANÓW LUB.	9 208	56	6 912	865	281	1 027	57	10
19	JANÓW LUB./PRZEJŚCIE/	13 106	79	10 627	1 017	322	980	60	21
19	JANÓW LUB.-DOMOSTAWA	7 670	43	5 783	625	226	910	59	24

Tabela 21. Prognoza ruchu dla wariantów W1, W1A, W1B i W2 - natężenie SDRR.

odcinek		SDR	SO	SD	SC	SCP	A
2025							
DK74	S19 w. Janów Lub. Płn - DP2808	3 830	2 820	290	130	510	80
DK74	DP2808 - DK74	3 680	2 740	220	130	510	80
2030							
DK74	S19 w. Janów Lub. Płn - DP2808	4 170	3 090	300	140	560	80
DK74	DP2808 - DK74	4 020	3 010	230	140	560	80
2035							
DK74	S19 w. Janów Lub. Płn - DP2808	3 830	3 050	220	110	370	80
DK74	DP2808 - DK74	3 700	2 990	150	110	370	80
2040							
DK74	S19 w. Janów Lub. Płn - DP2808	4 210	3 380	230	110	410	80
DK74	DP2808 - DK74	4 070	3 320	150	110	410	80
2045							
DK74	S19 w. Janów Lub. Płn - DP2808	4 580	3 690	250	120	440	80
DK74	DP2808 - DK74	4 420	3 600	180	120	440	80

Tabela 22. Prognoza ruchu dla wariantów W3 i W4 - natężenie SDRR.

odcinek		SDR	SO	SD	SC	SCP	A
2025							
DK74	S19 w. Janów Lub. Płd - DP2819	3 930	3 230	360	70	190	80
DK74	DP2819 - DK74	3 560	2 910	350	60	160	80
2030							
DK74	S19 w. Janów Lub. Płd - DP2819	4 290	3 510	390	80	230	80
DK74	DP2819 - DK74	3 880	3 160	380	70	190	80
2035							
DK74	S19 w. Janów Lub. Płd - DP2819	4 940	3 950	430	90	390	80
DK74	DP2819 - DK74	4 630	3 720	410	80	340	80
2040							
DK74	S19 w. Janów Lub. Płd - DP2819	5 270	4 280	440	90	380	80
DK74	DP2819 - DK74	4 920	4 010	420	80	330	80
2045							
DK74	S19 w. Janów Lub. Płd - DP2819	5 510	4 500	420	100	410	80
DK74	DP2819 - DK74	5 090	4 170	400	80	360	80

13. Koszty

W ramach STEŚ-R etap I opracowano Analizę efektywności ekonomicznej zadania inwestycyjnego i wyznaczono wstępne koszty inwestycji, w tym koszty robót budowlanych oraz koszty wykupów gruntu pod przyszły pas drogowy. Zbiorcze zestawienie kosztów przedstawiono w poniższych tabelach.

Tabela 23. 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

Tabela 24. Zbiornicze zestawienie kosztów dla poszczególnych wariantów.

Lp.	Wyszczególnienie elementu rozliczeniowego	Wartość [NETTO] Wariant 1	Wartość [NETTO] Wariant 1A	Wartość [NETTO] Wariant 1B	Wartość [NETTO] Wariant 2	Wartość [NETTO] Wariant 3	Wartość [NETTO] Wariant 4
A1	1 KOSZT DOKUMENTACJI (STEŚ-R)	1 386 509,00	1 386 509,00	1 386 509,00	1 386 509,00	1 386 509,00	1 386 509,00
	1.1 KOSZT DOKUMENTACJI (PB) (4% kosztów robót budowlanych)	3 985 840,62	3 824 708,65	3 769 204,07	3 553 121,21	3 765 701,66	3 725 510,73
	2 KOSZTY NABYCIA NIERUCHOMOŚCI	6 533 280,00	7 539 960,00	9 271 450,00	13 326 020,00	7 591 210,00	13 735 180,00
	3 KOSZTY RATOWNICZYCH PRAC ARCHEOLOGICZNYCH	2 095 240,00	790 240,00	500 240,00	349 890,00	312 440,00	308 160,00
	4 INNE KOSZTY (rozpoznanie inżynierjno-saperskie)	4 567,62	4 611,27	4 553,92	4 254,32	4 297,12	4 151,60
	RAZEM KOSZTY PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH NETTO	14 005 437,24	13 546 028,92	14 931 956,99	18 619 794,53	13 060 157,78	19 159 511,33
A2	podatek VAT 23% (z wyłączeniem kosztów nabycia nieruchomości)	1 718 596,16	1 381 395,85	1 301 916,61	1 217 568,14	1 257 857,99	1 247 596,21
ΣA	RAZEM KOSZTY PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH BRUTTO	15 724 033,40	14 927 424,77	16 233 873,60	19 837 362,67	14 318 015,77	20 407 107,54
B1	1 ROBOTY PRZYGOTOWAWCZE	1 278 237,99	1 314 174,97	1 300 413,27	1 280 515,87	1 890 837,84	1 800 645,24
	2 ROBOTY ZIEMNE	16 226 270,00	16 514 440,00	16 382 640,00	15 278 694,00	31 378 588,00	34 882 493,75
	3 ODWODNIENIE	4 750 548,49	4 750 548,49	4 774 547,48	4 761 778,89	4 055 093,21	4 560 092,69
	4 PODBUDOWY	17 321 900,66	17 586 146,40	17 343 039,51	17 042 746,74	18 988 645,53	18 073 817,88
	5 NAWIERZCHNIE	13 108 217,99	13 247 159,61	13 022 761,33	12 794 019,16	13 670 844,18	13 055 414,13
	6 ROBOTY WYKOŃCZENIOWE	3 417 916,93	3 486 554,69	3 450 677,25	3 351 790,80	3 766 501,70	3 442 846,40
	7 OZNAKOWANIE DRÓG I URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	2 829 173,04	2 790 913,32	2 878 117,32	2 249 166,58	2 623 935,43	1 765 794,46
	8 Elementy ulic	556 258,41	878 015,42	720 280,41	671 104,17	733 592,39	508 597,45
	9 BUDOWA OBIEKTÓW MOSTOWYCH	32 492 077,05	26 462 265,95	26 462 265,95	25 722 569,32	7 712 261,88	5 894 379,36
	10 INFRASTRUKTURA TOWARZYSZĄCA	7 364 994,83	8 179 217,34	7 313 179,13	4 768 304,70	8 759 101,26	7 961 346,85
	11 WYBURZENIA	130 880,00	238 740,00	412 640,00	737 800,00	393 600,00	1 022 800,00
	12 ZIELEŃ DROGOWA	169 540,00	169 540,00	169 540,00	169 540,00	169 540,00	169 540,00
	RAZEM KOSZTY ROBÓT BUDOWLANYCH NETTO	99 646 015,39	95 617 716,19	94 230 101,64	88 828 030,22	94 142 541,40	93 137 768,21
B2 [IB1*7%]	KOSZTY NIEPRZEWDZIANE ROBÓT NETTO (7% kosztów robót budowlanych)	6 975 221,08	6 693 240,14	6 596 107,12	6 217 962,12	6 589 977,90	6 519 643,78
ΣB [IB1+B2]	RAZEM KOSZTY ROBÓT [MKZ 107%] NETTO	106 621 236,47	102 310 956,33	100 826 208,76	95 045 992,34	100 732 519,30	99 657 411,99

Lp.	Wyszczególnienie elementu rozliczeniowego	Wartość [NETTO] Wariant 1	Wartość [NETTO] Wariant 1A	Wartość [NETTO] Wariant 1B	Wartość [NETTO] Wariant 2	Wartość [NETTO] Wariant 3	Wartość [NETTO] Wariant 4
C1 [XB1*3%]	KOSZTY NADZORU INWESTORSKIEGO NETTO (3% kosztów robót)	2 989 380,47	2 868 531,49	2 826 903,05	2 664 840,91	2 824 276,25	2 794 133,05
C2 [C1*50%]	KOSZTY NIEPRZEWIDZIANE NADZORU NETTO (50% kosztów nadzoru inwestorskiego)	1 494 690,24	1 434 265,75	1 413 451,53	1 332 420,46	1 412 138,13	1 397 066,53
IC [C1+C2]	RAZEM KOSZTY NADZORU [MKZ 150%] NETTO	4 484 070,71	4 302 797,24	4 240 354,58	3 997 261,37	4 236 414,38	4 191 199,58
D [XB1*1%]	KOSZTY OKOŁOKONTRAKTOWE (1% kosztów robót budowlanych)	996 460,16	956 177,17	942 301,02	888 280,31	941 425,42	931 377,69
E [XB+IC+D]	ŁĄCZNY KOSZT ROBÓT I NADZORU NETTO	112 101 767,34	107 569 930,74	106 008 864,36	99 931 534,02	105 910 359,10	104 779 989,26
F	podatek VAT (23%)	25 783 406,49	24 741 084,07	24 382 038,80	22 984 252,82	24 359 382,59	24 099 397,53
G [E+F]	ŁĄCZNY KOSZT ROBÓT I NADZORU BRUTTO	137 885 173,83	132 311 014,81	130 390 903,16	122 915 786,84	130 269 741,69	128 879 386,79
H	KOSZT DOKUMENTACJI (Wydatki poniesione do 2013 r.) BRUTTO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
I [IA+G+H]	OGÓŁEM KOSZT INWESTYCJI BRUTTO	153 609 207,22	147 238 439,58	146 624 776,76	142 753 149,51	144 587 757,46	149 286 494,33
	RAZEM KOSZTY PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH + ŁĄCZNY KOSZT ROBÓT I NADZORU						
	Długość wariantu [km]	9,54	9,57	9,55	9,40	8,39	8,28
	Koszt inwestycji brutto na 1 km	16 101 594	15 385 417	15 353 380	15 186 505	17 233 344	18 029 770

* MKZ - Maksymalna Kwota Zobowiązania

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 zaopiniowana pozytywnie i uzgodniona za pismem z dnia 23.12.2020 r. znak: O.LU.Z2.4400.5.2020.mb oraz Ocena BRD dla wariantu nr 1B zaopiniowana pozytywnie i uzgodniona za pismem z dnia 21.10.2021 r. znak: O/LU.I-1.4111.16.31.2021.ZM.

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

Zgodnie Kartą Informacyjną Przedsięwzięcia uzgodnioną przez ZŚ, jako wariant najkorzystniejszy pod względem środowiska określony został wariant 1B.

Wielokryterialna analiza porównawcza wariantów oparta została o poniższe grupy kryteriów, podkryteriów oraz ich wag:

- Ekonomiczne:
 - koszty budowy i przebudowy infrastruktury brutto (waga 35%),
 - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu – EIRR (waga 40%),
 - koszty remontów i bieżącego utrzymania (waga 25%).
- Techniczne:
 - warunki gruntowo wodne (waga 10%),
 - bilans robót ziemnych (waga 30%),
 - bezpieczeństwo ruchu drogowego (waga 35%),
 - obiekty mostowe (waga 20%),
 - kolizje z infrastrukturą techniczną nie związaną z drogą (waga 5%).
- Środowiskowe i społeczne:
 - wyniki analizy AHP zamieszczonych w ROŚ (waga 50%),
 - konsultacje społeczne (waga 50%).

Tabela 25. Zestawienie punktacji wariantów.

Kryterium	Punktacja wariantów trasy						
	W-1	W-1A	W-1B	W-2	W-3	W-4	
Ekonomiczne	0,88	0,90	0,90	0,94	0,83	0,81	
Techniczne	0,75	0,75	0,78	0,82	0,54	0,61	
Środowiskowe i społeczne	0,55	0,51	0,58	0,52	0,50	0,39	
Suma:	2,18	2,16	2,26	2,28	1,87	1,81	

W celu końcowego uszeregowania analizowanych wariantów przyjęto 4-wątkową strategię oceny, z punktu widzenia Inżyniera, Ekonomisty, Ekologa oraz Samorządu. Poszczególne strategie kładą nacisk na inne aspekty ocenianych wariantów.

Tabela 26. Przyjęte wagi dla poszczególnych strategii oceny wariantów.

Kryterium	Wagi przypisane do strategii [%]			
	Inżynier	Ekonomista	Ekolog	Samorząd
Ekonomiczne	20	60	10	20
Techniczne	60	20	30	10
Środowiskowe i społeczne	20	20	60	60

Tabela 27. Zestawienie analizy wielokryterialnej.

Strategia	Punkcja wariantów trasy wg strategii						
	W-1	W-1A	W-1B	W-2	W-3	W-4	
Inżynier	0,74	0,73	0,76	0,78	0,59	0,61	
Ekonomista	0,79	0,79	0,81	0,83	0,70	0,68	
Ekolog	0,64	0,62	0,67	0,65	0,54	0,50	
Samorząd	0,58	0,56	0,61	0,58	0,52	0,46	
	Suma:	2,75	2,70	2,85	2,84	2,36	2,25
Ranking wg punktacji strategii:		III	IV	I	II	V	VI

Wielokryterialna analiza proponowanych wariantów wskazuje, że najkorzystniejszy jest wariant oznaczony jako W-1B, na drugim miejscu w rankingu znalazł się wariant oznaczony jako W-2.

II. USTALENIA KOPI

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

1. Przyjąć do dalszych prac projektowych i rekomendować we wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach korektę przebiegu drogi krajowej nr 74 przez m. Janów Lubelski według wariantu 1B.
2. Przyjąć podstawowe parametry techniczne zgodne z punktem I.3.
3. Przyjąć sposób powiązania z istn. układem komunikacyjnym zgodnie z punktem I.5.
4. Przyjąć projektowany układ dróg publicznych zgodnie z punktem I.7.
5. Przed złożeniem wniosku o wydanie DŚU:
 - a. uwzględnić przebieg linii inwestycji w taki sposób, aby na kolejnym etapie nie ograniczały zmiany rozwiązań projektowych. Linie zakresu inwestycji w obrębie skrzyżowań i dróg poprzecznych prowadzić w sposób foremny nie powodujących powstawania tzw. „wcinek”, nie objętych zakresem inwestycji. Linie zakresu inwestycji w rejonach odbiorników wód deszczowych poprowadzić w sposób umożliwiający na doprojektowanie na kolejnym etapie przygotowania inwestycji niezbędnych elementów odwodnienia w postaci urządzeń retencjonujących i podczyszczających wraz z dojazdami dla służb utrzymaniowych;
 - b. zapewnić powiązanie drogi DG108885L z drogą DP2808L;
 - c. w materiałach do wniosku:
 - skrócić obiekt ED-3 o około 80 m przysuwając przyczółek do drogi DG108949L, objąć zakresem inwestycji działkę nr ewid. 2-1114 wraz z rozbiórką budynków;
 - objąć zakresem inwestycji całą działkę nr. ewid. 1-24/4 wraz z rozbiórką budynku;
 - d. dla wariantu rekomendowanego wystąpić z wnioskami do właściwych jednostek samorządu terytorialnego (JST) o:
 - wydanie uchwał intencyjnych w przedmiocie zaliczenia dróg wewnętrznych kolidujących z inwestycją do kategorii dróg publicznych,
 - zawarcie porozumień kompetencyjnych regulujące status dodatkowych jezdni/dróg wewnętrznych (obejmujące zaliczenie ich do dróg gminnych publicznych na mocy uchwał Rad Gmin oraz przejęcia własności dodatkowych jezdni przez właściwe JST po ich wybudowaniu przez GDDKiA), celem dookreślenia docelowych parametrów technicznych tych dróg i ich przyszłej kategorii;
 - e. przeanalizować dostęp nieruchomości do dróg publicznych, w przypadku gdy nieruchomości mają taki dostęp poprzez drogi wewnętrzne nie projektować dodatkowych jezdni;
 - f. uzupełnić część techniczną drogową o wskazanie zakresu obecnie projektowanych wzmocnień podłoża gruntowego oraz technologii jego wykonania;
 - g. uwzględnić w materiałach do wniosku o DŚU zmiany projektowe wynikające z zapisów niniejszego protokołu;
 - h. skorygowane rozwiązania uzgodnić w Centrali.
6. Na kolejnym etapie przygotowania inwestycji do czasu posiedzenia ZOPI:

- a. zawrzeć z zainteresowanymi właściwymi JST porozumienia kompetencyjnie regulujące status dodatkowych jezdni/dróg wewnętrznych (obejmujące zaliczenie ich do dróg gminnych publicznych na mocy uchwał Rad Gmin oraz przejęcia własności dodatkowych jezdni przez właściwe JST po ich wybudowaniu przez GDDKiA), a w przypadku braku wyrażenia woli przejęcia dróg przez JST zaprojektować dodatkowe jezdnie o szerokości 3,5 m z mijankami o nawierzchni z kruszywa;
 - b. przeanalizować rozwiązania techniczne w zakresie odwodnienia pod kątem poprawienia warunków jego utrzymania, ograniczenia kosztów na etapie eksploatacji drogi, ograniczenia zajętości terenu pod zbiorniki oraz dopasowania kształtu zbiorników do działek;
 - c. dokonać rozpoznania podłoża oraz oceny ryzyk związanych z możliwością występowania zjawisk krasowych;
 - d. zastosować układ warstw konstrukcji nawierzchni oraz ich grubości zgodne z Katalogiem Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych;
 - e. wystąpić do Zarządu Dróg Wojewódzkich i ew. kolejnych JST celem uzgodnienia docelowej kategorii istniejących dróg krajowych, które po wybudowaniu drogi ekspresowej utracą swoją kategorię (ujednolicić podejście do ew. przekazania kaskadowego w Zarządzie Dróg Wojewódzkich / Urzędzie Marszałkowskim Województwa Lubelskiego).
7. Po uzyskaniu DŚU Dyrektor Oddziału zobowiązany jest podjąć działania w kierunku jak najwcześniejszego wykonania rozpoznawczych badań archeologicznych. W przypadku uzyskania decyzji zakresowej WKZ zobowiązującej do wykonania badań sondażowych i/lub wykopaliskowych Oddział powinien podjąć starania w celu pozyskania dostępu do terenu badań (przed ZRID) od właścicieli terenu, umożliwiających wykonani sondaży i badań wykopaliskowych.
 8. Na etapie PB zmienić nazwę dokumentacji projektowej na "Budowa obwodnicy Janowa Lubelskiego w ciągu drogi krajowej nr 74" - zgodnie z Programem Budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 oraz nazwą zadania zamieszczoną w CZD.
 9. Na kolejnym etapie opracowania dokumentacji ustalić potrzeby retencjonowania wód oraz podjąć rozmowy z jst, Lasami Państwowymi lub innymi instytucjami zarządzającymi gruntami Skarbu Państwa, w celu zlokalizowania tam zbiorników.
 10. Ostateczne koszty zadania oraz aktualny zakres rzeczowy wynikające z opracowanej dokumentacji uwzględnić w cyklicznie opracowywanej karcie projektu bez konieczności opracowania Aneksu do Programu Inwestycji na obecnym etapie prac projektowych.
 11. Zobowiązuję Dyrektora Oddziału do współpracy z organem ochrony środowiska przy wskazywaniu w DŚU wymagań (parametrów technicznych) dla urządzeń ochrony środowiska i obiektów inżynierskich, w tym przejść dla zwierząt i ekranów akustycznych. W przypadku stwierdzenia przez właściwy organ obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i wykonania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, złożenie opracowania możliwe będzie po uzgodnieniu przez Zespół ds. Środowiska. Zapisy w DŚU nie powinny ograniczać możliwości stosowania zamiennych rozwiązań technicznych.
 12. Zobowiązuje się Dyrektora Oddziału do poszukiwania na kolejnym etapie przygotowania inwestycji najlepszych rozwiązań technicznych i ekonomicznych w celu realizacji planowanych wydatków w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasady uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów oraz optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów.



III. UCHWAŁA KOPI

Przyjąć dokumentację projektową w stadium Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe etap I dla przedsięwzięcia pod nazwą „**Korekta przebiegu drogi krajowej nr 74 przez m. Janów Lubelski**”, pod warunkiem wprowadzenia w ocenianej dokumentacji uwag zawartych w części II.

Zastępca Przewodniczącego KOPI

Departament
Przygotowania i Realizacji Inwestycji


Tomasz Smoleń
Dyrektor
17/12/2021

Przewodniczący KOPI

Radca Generalnego Dyrektora
Dróg Krajowych i Autostrad

...
Tomasz Kwieciński


14/12/2021

Zatwierdzam uchwałę KOPI
(podpis i pieczęć Generalnego Dyrektora DKiA)

p.o. GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD


Tomasz Żuchowski

Warszawa, dnia 21 / 12 / 2021 r.

Departament Przygotowania
i Realizacji Inwestycji


Tomasz Stańczak
Zastępca Dyrektora
17.12.21

Lista obecności

na posiedzeniu KOPI z dnia 8 listopada 2021 r. w formie wideokonferencji sporządzona na podstawie listy uczestników spotkania w aplikacji MS Teams

Przedmiot obrad:

Dokumentacja projektowa dla etapu I Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe z elementami koncepcji Programowej (STeS-R Etap I) dla przedsięwzięcia pod nazwą „Korekta przebiegu drogi krajowej nr 74 przez m. Janów Lubelski”

	Imię i nazwisko	Instytucja / Stanowisko
1.	Bartnik Piotr	GDDKiA DSS
2.	Bohatkiewicz Janusz	EKKOM Sp. z o.o.
3.	Brenda Elżbieta	GDDKiA DZS
4.	Czech Mirosław	GDDKiA O/Lublin
5.	Falkiewicz Elżbieta	GDDKiA DTB
6.	Firsiuk Agnieszka	GDDKiA O/Lublin
7.	Gawda Monika	GDDKiA O/Lublin
8.	Gąsecki Tomasz	Drogprojekt Sp. z o.o.
9.	Gołębiowska Anna	GDDKiA DPR
10.	Górecki Sławomir	GDDKiA O/Lublin
11.	Hałucha Maciej	EKKOM Sp. z o.o.
12.	Iwaniuk Arkadiusz	RDOŚ w Lublinie
13.	Jaktorska Ewa	GDDKiA DTB
14.	Kacała Łukasz	GDDKiA ZŚ
15.	Kamiński Szymon	PSG Oddział Gazowniczy w Lublinie
16.	Kołyś Krzysztof	Burmistrz Janowa Lubelskiego
17.	Kosiarski Bartłomiej	Nadleśnictwo Janów Lubelski
18.	Kowalczyk Marcin	GDDKiA DZS
19.	Kowalczyk Zbigniew	GDDKiA O/Lublin
20.	Kowska Marta	GDDKiA O/Lublin
21.	Kudrelik Robert	Nadzór Wodny w Janowie Lubelskim
22.	Kunikowski Jacek	GDDKiA DZS
23.	Kuszpa Waldemar	RDLP w Lublinie
24.	Kwieciński Tomasz	GDDKiA Centrala
25.	Łakomy Andrzej	Drogprojekt Sp. z o.o.
26.	Małowski Andrzej	GDDKiA O/Lublin
27.	Marcinkowska Małgorzata	EKKOM Sp. z o.o.
28.	Markowska Zofia	GDDKiA O/Lublin
29.	Minkiewicz Łukasz	GDDKiA O/Lublin
30.	Misztal Emilia	GDDKiA O/Lublin
31.	Nierobis-Kurpiel Urszula	GDDKiA DBP
32.	Pasierbiewicz Emil	GDDKiA O/Lublin
33.	Perczyński Przemysław	GDDKiA DZS
34.	Pietrzak Grzegorz	GDDKiA O/Lublin
35.	Pizoń Artur	Starosta Janowski
36.	Pomarańska Katarzyna	GDDKiA O/Lublin
37.	Sieńkowski Bartłomiej	GDDKiA DPR
38.	Skowera Tomasz	GDDKiA DTB
39.	Stańczak Tomasz	GDDKiA DPR
40.	Szafrański Andrzej	GDDKiA O/Lublin
41.	Szarlip-Myśliwiec Anna	GDDKiA O/Lublin
42.	Tajer Krzysztof	Urząd Marszałkowski w Lublinie
43.	Tworek Zdzisław	GDDKiA BRD
44.	Wasiura Dariusz	GDDKiA DZB

45.	Wąsik Tomasz	RDOŚ w Lublinie
46.	Wierzchowski Andrzej	GDDKiA O/Lublin
47.	Wilczopolski Leszek	GDDKiA O/Lublin
48.	Wilczyński Przemysław	GDDKiA DTB
49.	Woźniak Michał	GDDKiA ZN
50.	Zalewski Artur	Geoteko
51.	Zalewski Andrzej	GDDKiA DPR
52.	Zdanowicz Ewa	GDDKiA O/Lublin
53.	Zwolan Krzysztof	GDDKiA O/Lublin
54.	(gość)	KP PSP w Janowie Lubelskim