

## PROJEKTOWANY UKŁAD KOMUNIKACYJNY

Powiązanie projektowanej drogi ekspresowej S19 z innymi drogami publicznymi planuje się za pośrednictwem następujących węzłów drogowych:

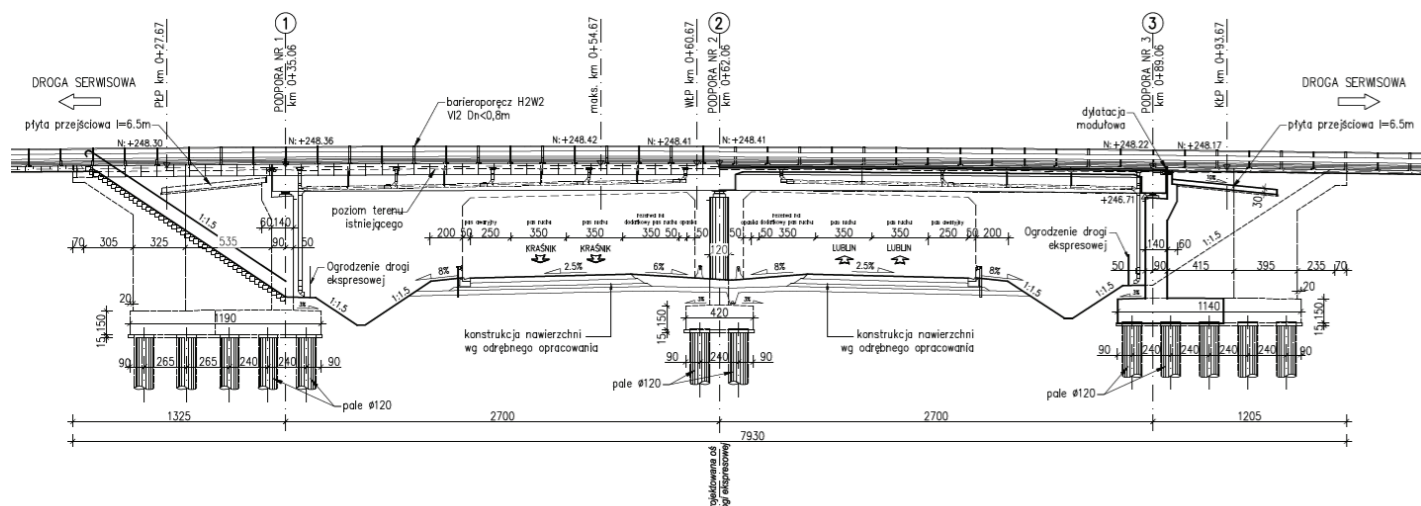
- „Strzeszkowice” („Strzeszkowice”) stanowiący połączenie układu komunikacyjnego m. Strzeszkowice (istniejąca DK nr 19 i DP nr 2259L relacji Bełżyce – Strzeszkowice Krężnica Jara – Lublin) z projektowaną drogą ekspresową S19,
- „Niedzwica Duża” („Niedzwica”) na przecięciu z istniejącą DW nr 834 relacji Bełżyce – Niedzwica Duża – Bychawa – Stara Wieś Trzecia,
- „Wilkołaz” („Wilkołaz”) na przecięciu z istniejącą DP nr 2726L relacji Wilkołaz - Zakrzówek,
- „Kraśnik Północ” („Kraśnik”) na przecięciu z istniejącą DK nr 19,
- „Kraśnik Południe” („Słodków”) na przecięciu z projektowanym odcinkiem łączącym obwodnicę m. Kraśnik w ciągu DK nr 74 z obwodnicą w ciągu S19 i dalej z istniejącą DK nr 19 i DK 74 o wspólnym przebiegu.

## RUCH PIESZY I ROWEROWY

Nie przewiduje się ruchu pieszego wzdłuż trasy głównej. Wyjątki stanowią rejon projektowanych przejazdów nad i pod trasą główną, gdzie obiekty inżynierskie związane z obsługą ruchu lokalnego wyposażono w chodniki umożliwiające obsługę ruchu pieszego i pieszo-rowerowego. Przewiduje się budowę kładek pieszo-rowerowych nad projektowaną drogą ekspresową S19. Chodniki zaprojektowano również wzdłuż dróg niższych kategorii, łączących tereny zabudowy. Projektowane rozwiązania drogowe polepszają warunki ruchu pieszo-rowerowego na terenie objętym opracowaniem.

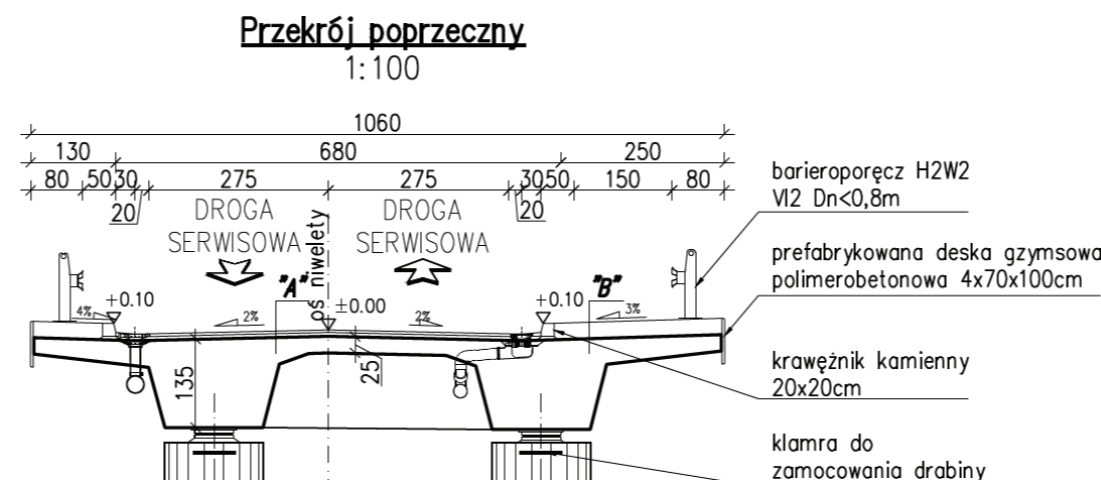
## OBSŁUGA TERENÓW SASIADUJĄCYCH Z DROGĄ EKSPRESOWĄ

Parametry techniczne projektowanej drogi S19 (droga ekspresowa, klasa „S”) ograniczają dostępność do przyległych terenów. Nowy układ komunikacyjny wzdłuż drogi ekspresowej w połączeniu z istniejącymi drogami publicznymi po realizacji inwestycji zapewni dojazd do wszystkich działek położonych w jej obszarze, które obecnie mają zapewniony dostęp do dróg publicznych. Połączenie układów drogowych po obu stronach drogi ekspresowej realizowane będzie za pomocą wiaduktów drogowych.



Widok z boku obiektu nad drogą ekspresową S19 (przykładowe rozwiązania)

Widok przekroju obiektu – przejazdy nad drogą ekspresową S19 (przykładowe rozwiązania)



## OCHRONA ŚRODOWISKA

W dokumentacji projektowej zostanie ujęta budowa niezbędnych urządzeń ochrony środowiska w zakresie wynikającym z wydanej Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z analiz wykonywanych na etapie przedmiotowej Koncepcji Programowej.

Przewidziano następujące działania minimalizujące oddziaływanie projektowanej drogi na środowisko:

- budowę 4 przejść dolnych dla zwierząt dużych, 2 przejść dolnych dla zwierząt średnich, 14 przejść dla zwierząt małych oraz przepusty dla płazów oraz małych ssaków.
- budowę ogrodzeń ochronnych dla ograniczenia śmiertelności zwierząt,
- budowę urządzeń podczyszczających wody opadowe odprowadzane do odbiorników,
- prowadzenie nasadzeń roślinnych o charakterze osłonowym i izolacyjnym,
- budowę ekranów akustycznych.

## UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W PROCESIE PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI

Kolejnym etapem w procesie przygotowania inwestycji będzie uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Organem administracji właściwym do jej wydania jest Wojewoda Lubelski, zaś organem właściwym do wydania postanowienia w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska (RDOŚ) w Lublinie.

Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z dnia 23.10.2013 r., poz. 1277 ze zmianami) w postępowaniu administracyjnym wymienionym powyżej wszyscy zainteresowani będą mieli możliwość zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz możliwość składania uwag i wniosków. Złożone uwagi i wnioski zostaną rozpatrzone przez RDOŚ w Lublinie przed uzgodnieniem warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

O terminie oraz miejscu składania uwag i wniosków zawiadomi Wojewoda w drodze obwieszczenia w Urzędzie Wojewódzkim, w urzędach gmin, na stronach internetowych urzędów oraz w prasie lokalnej.

## ODSZKODOWANIA ZA NIERUCHOMOŚCI ZAJĘTE POD PLANOWANĄ INWESTYCJĘ

Na mocy decyzji ZRID nieruchomości zajęte pod pas drogowy stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa. Dotychczasowym właścicielom przysługuje odszkodowanie za zajętą nieruchomość lub jej część. Postępowanie w sprawie wypłaty odszkodowania jest wszczynane przez Wojewodę z urzędu, a więc właściciele nieruchomości nie muszą czynić żadnych dodatkowych starań, aby odszkodowanie otrzymać. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania wydaje Wojewoda w oparciu o operat szacunkowy uprawnionego rzeczoznawcy majątkowego, powołanego przez Wojewodę. Rzeczoznawca majątkowy będąc na oględzinach nieruchomości nie ma obowiązku informowania o tym Właściciela.

Mając na uwadze, że Inwestor planuje uzyskać decyzję ZRID z rygorem natychmiastowej wykonalności, właściciel nieruchomości może uzyskać zwiększenie wysokości odszkodowania o 5%, jeżeli wyda ją w terminie do 30 dni od daty doręczenia zawiadomienia o wydaniu decyzji ZRID.

Wykonanie dokumentacji projektowej w stadium Koncepcji Programowej dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S19 Lublin - Rzeszów, na odcinku Lublin - granica województw lubelskiego i podkarpackiego, Część 1 o dł. ok. 42 km . Odc. Lublin( węzeł „Konopnica” - bez węzła) do obwodnicy m.Kraśnik (koniec obwodnicy)

## DZIAŁANIA INFORMACYJNO-KONSULTACYJNE



**Inwestor:**  
Generalna Dyrekcja  
Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Lublinie  
ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin  
[www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl)



**Biuro Projektowe:**  
AECOM Consulting Sp. z o.o.  
ul. Domaniewska 34 a, 02-672 Warszawa  
[www.aecom.com](http://www.aecom.com)



## PRZEDMIOT INWESTYCJI

Budowa drogi ekspresowej S19 Lublin - Rzeszów, na odcinku Lublin - granica województw lubelskiego i podkarpackiego - Część 1, odcinek Lublin (węzeł „Konopnica” – bez węzła) – obwodnica m. Kraśnik (węzeł „Kraśnik” – węzeł „Słodków”, z węzłami).



## LOKALIZACJA INWESTYCJI

Omawiany odcinek drogi S19, o długości około 42 km, zlokalizowany jest na terenie województwa lubelskiego, w powiatach:

- lubelskim - w gminach: Konopnica, Niedrzwica Duża i Strzyżewice,
- kraśnickim - w gminach: Wilkołaz i Kraśnik, w m. Kraśnik



Początek trasy zlokalizowany jest na terenie gminy Konopnica w miejscu włączenia obwodnicy Lublina do drogi krajowej nr 19. Koniec odcinka to koniec obwodnicy Kraśnika (wg opracowania BPRW SA Warszawa) zlokalizowany na terenie gminy Kraśnik.

W związku z budową drogi ekspresowej S19 konieczna będzie przebudowa istniejących przewodów i urządzeń nie związanych z drogą ekspresową. Przebudowane urządzenia umieszczone zostaną w granicy i poza granicą docelowego pasa drogowego.

## STADIUM PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH

Dnia 17 grudnia 2013 r. została wydana Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw., określająca przebieg drogi ekspresowej dla wariantów rekomendowanych przez Inwestora

- odcinek realizacyjny 1 wg wariantu WWU ( dla odc. Lublin-Kraśnik),
- odcinek realizacyjny 2 wg wariantu 1 ( dla obwodnicy Kraśnika).

(pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, znak: WOŚ.4200.4.2011.LP).

W chwili obecnej trwa realizacja dokumentacji projektowej w stadium Koncepcji Programowej.

Opracowanie projektowe wykonuje AECOM CONSULTING Sp. z o.o. w Warszawie. Kolejnym etapem w procesie przygotowania inwestycji będzie opracowanie Projektu Budowlanego.

## CEL OPACOWANIA PROJEKTOWEGO

- uściślenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia, polegające na ustaleniu rozwiązań geometrycznych drogi, konstrukcji obiektów drogowych i inżynierskich, granic terenowych zadania inwestycyjnego oraz przedmiaru robót i kosztorysu,

- dostarczenie informacji do podjęcia ostatecznej decyzji inwestorskiej w sprawie wyboru rozwiązań wariantowych w zakresie węzłów, MOP-ów, zakresu i horyzontu czasowego realizacji zadania inwestycyjnego,
- określenie wytycznych dla projektu budowlanego,
- umożliwienie uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji.

W ramach opracowywanej dokumentacji projektowej zakłada się korektę istniejącego układu dróg poprzecznych, w tym lokalnej sieci dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Dla obsługi terenów przyległych do planowanej trasy S19, wzdłuż jej przebiegu, projektowane są drogi dojazdowe, które w powiązaniu z istniejącym układem drogowym oraz projektowanymi przejazdami drogowymi utworzą nowy układ komunikacyjny.

-Z chwilą oddania do użytkowania drogi ekspresowej S19, istniejąca droga krajowa nr 19 na przedmiotowym odcinku zostanie pozbawiona swojej kategorii (Ustawa o drogach publicznych - Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późniejszymi zmianami).

## SPODZIEWANE KORZYŚCI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PLANOWANEJ INWESTYCJI

- poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu drogi,
- poprawa przepustowości, komfortu jazdy, prędkości ruchu,
- skrócenie czasu przejazdu na odcinku Lublin –Rzeszów,
- poprawa warunków ekologicznych mieszkańców miejscowości położonych w sąsiedztwie istniejącego korytarza drogi krajowej nr 19,
- umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych m.in. w sąsiedztwie drogi oraz w województwie lubelskim.

## PLANOWANE LATA REALIZACJI INWESTYCJI

Omawiana inwestycja została umieszczona na „Liście zadań inwestycyjnych - Lista podstawowa” w Projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 - 2023.

## CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI

Początek trasy zlokalizowany jest na terenie gminy Konopnica w miejscu włączenia obwodnicy Lublina do drogi krajowej nr19. Koniec odcinka to koniec obwodnicy Kraśnika (wg opracowania BPRW SA Warszawa) zlokalizowany na terenie gminy Kraśnik.

Zakres inwestycji obejmuje m.in.:

- realizację drogi ekspresowej S19 jako drogi dwujezdniowej z pasem dzielącym oraz pasami awaryjnymi,
- budowę węzłów drogowych,
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu planowanej drogi ekspresowej i w ciągu dróg krzyżujących się z nią (wraz z wykonaniem, w niezbędnym zakresie, korekty przebiegu tych dróg na odcinkach dojazdów do obiektów),
- budowę elementów odwodnienia drogi i obiektów towarzyszących, w tym m.in.: rowów drogowych, kanalizacji deszczowej, osadników, zbiorników retencyjnych, infiltracyjnych i retencyjno- infiltracyjnych w zależności od warunków gruntowych,
- budowę dróg dojazdowych dla obsługi ruchu lokalnego (zapewnienie obsługi komunikacyjnej wszystkich działek przylegających do projektowanej inwestycji) oraz do działek pozostałych - tych, które w wyniku inwestycji mogłyby utracić połączenie komunikacyjne,

2

3

- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu (oznakowanie poziome, oznakowanie pionowe, bariery ochronne),
- realizację rozwiązań wynikających z oceny oddziaływania na środowisko, w tym m.in.: ekrany akustyczne, urządzenia oczyszczające, przejścia dla zwierząt dziko żyjących, nasadzenia zieleni, ogrodzenia ochronne,
- usunięcie kolizji z istniejącymi obiektami budowlanymi (rozbiórka, wyburzenia) i infrastrukturą techniczną (przebudowa),
- budowę infrastruktury technicznej stanowiącej wyposażenie techniczne drogi, obejmującej również potrzeby telematyki,
- budowę Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) wraz z infrastrukturą techniczną zaopatrującą obiekty w media.

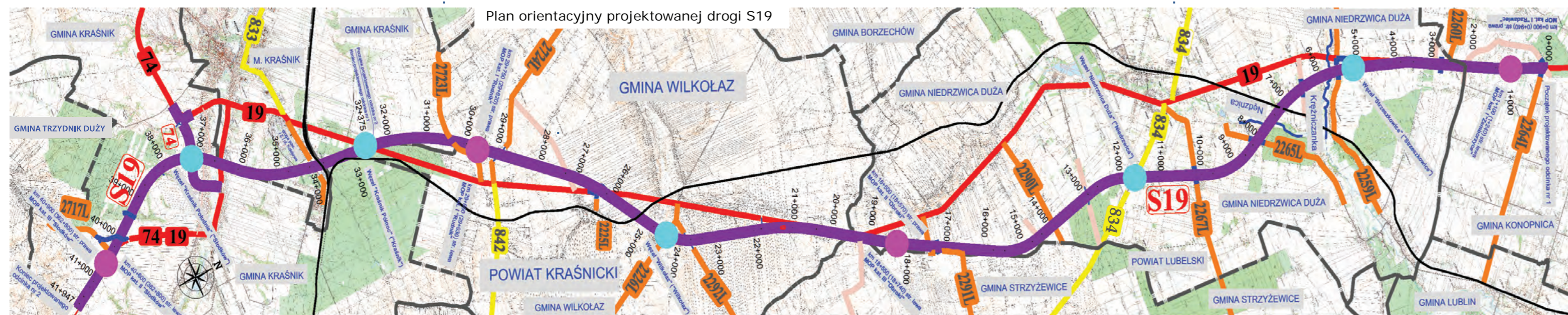
## PARAMETRY TECHNICZNE DROGI EKSPRESOWEJ S19

Klasa techniczna drogi	S (droga ekspresowa)
Prędkość projektowa	100 km/h
Prędkość miarodajna	110 km/h
Liczba jezdni	2
Liczba pasów ruchu	2 x 2 (rozwiązanie etapowe) 2 x 3 (rozwiązanie docelowe –przewiduje realizację dodatkowych pasów ruchu poprzez zmniejszenie pasa dzielącego
Jezdnie drogi ekspresowej	
Szerokość pojedynczego pasa ruchu	3,5 m
Szerokość pasa dzielącego jezdnie	12,00 m (rozwiązanie etapowe) 5,00 m (rozwiązanie docelowe)
Szerokość opaski (w ramach pasa dzielącego)	0,50 m
Minimalna szerokość pobocza gruntowego	0,75 m
Skrajnia pionowa	min. 5,00 m
Szerokość trasy w liniach rozgraniczających	ok. 100 m

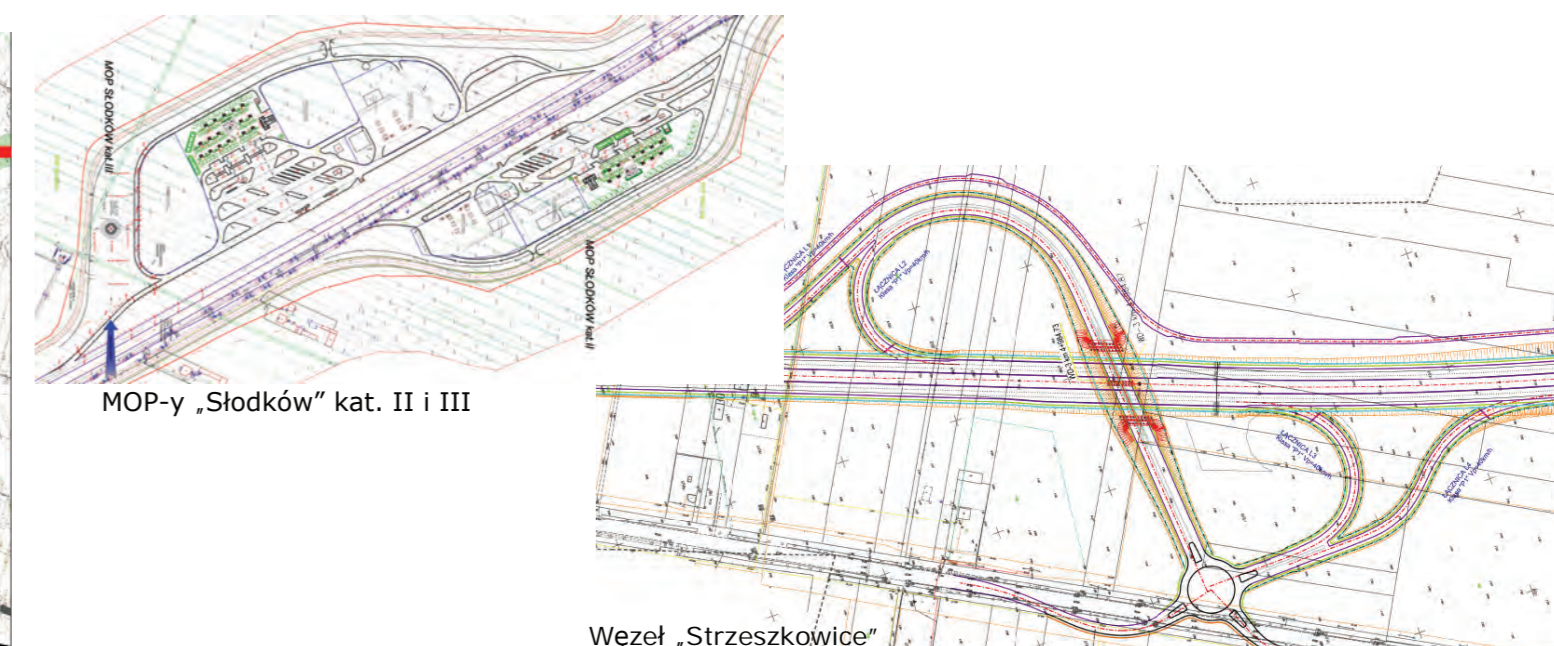


Przekrój normalny drogi S19

4



Plan orientacyjny projektowanej drogi S19



MOP-y „Słodków” kat. II i III

Węzeł „Strzeszkowice”