



**Budowa obwodnicy Szczepieszyna
w ciągu drogi krajowej nr 74**



Inwestor:

Skarb Państwa

Reprezentowany przez:

Generalnego Dyrektora

Dróg Krajowych i Autostrad

ul. Wronia 53

00-874 Warszawa

Wykonawca:

SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce

Al. Jerozolimskie 134

02-305 Warszawa



W imieniu którego działa:

Generalna Dyrekcja

Dróg Krajowych i Autostrad

Oddział w Lublinie

ul. Ogrodowa 21

20-075 Lublin



Cel i zakres inwestycji

Przedmiotem opracowania jest wykonanie dokumentacji projektowej w stadium Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego z elementami Koncepcji Programowej (STES-R) wraz z materiałami do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz Dokumentów Przetargowych dla inwestycji pn.: "Budowa obwodnicy Szczebrzeszyna w ciągu drogi krajowej nr 74".

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie lubelskim, powiecie zamojskim, gminach Szczebrzeszyn i Sułów.

Podstawowe cele inwestycji to:

- udrożnienie drogi krajowej nr 74 (prowadzącej do przejścia drogowego w Zosinie na granicy polsko-ukraińskiej) oraz poprawa płynności ruchu drogowego,
- poprawa komfortu podróżowania oraz skrócenie czasu przejazdu w ruchu towarowym i pasażerskim,
- poprawa warunków środowiskowych, w tym poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego i zmniejszenie liczby wypadków drogowych,
- zwiększenie przepustowości skrzyżowań w mieście
- Przyspieszenie rozwoju przyległych terenów.

Zakres robót

Zakres planowanej inwestycji obejmuje m. in.:

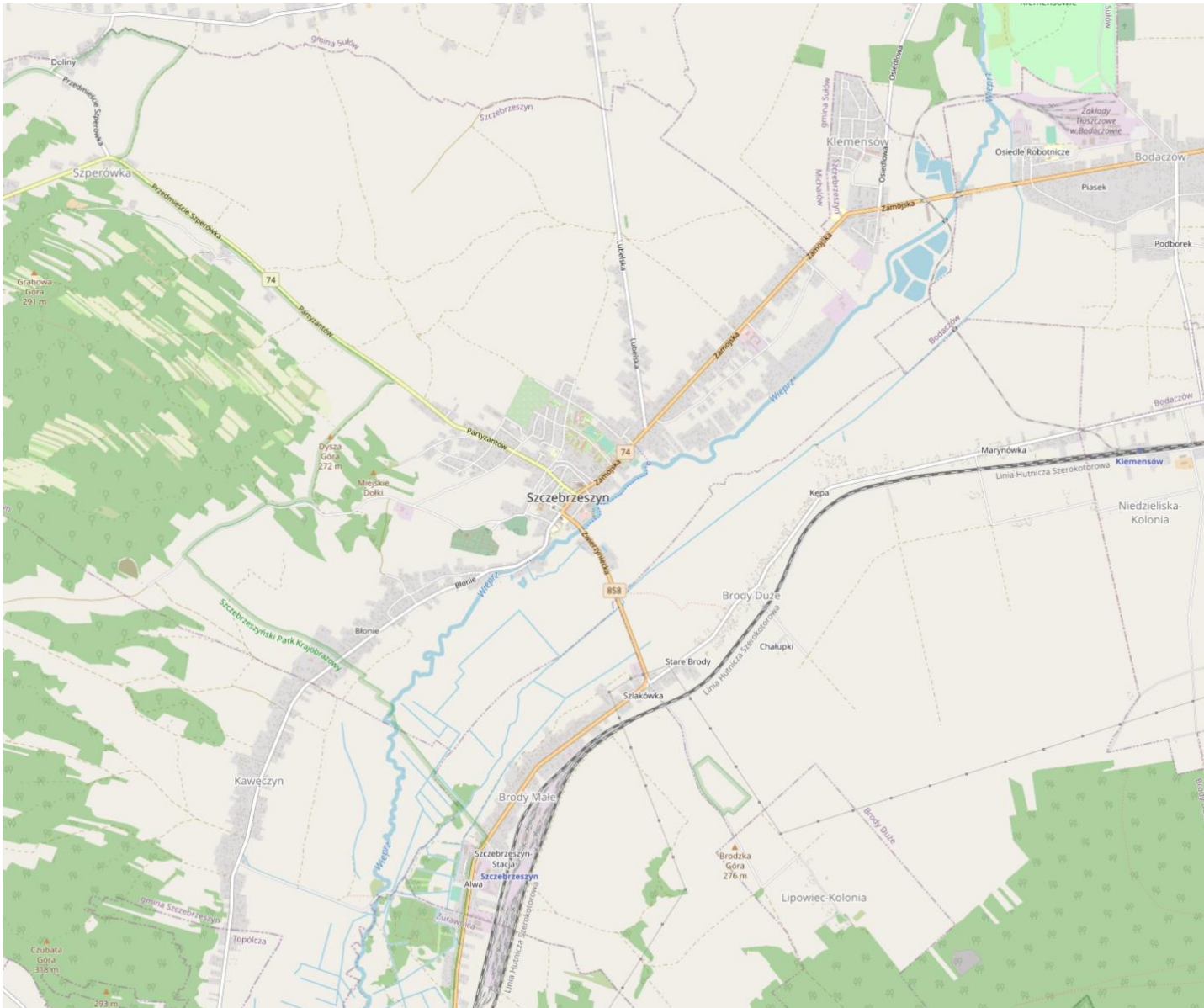
- Budowę drogi krajowej nr 74 po nowym śladzie
- Budowę skrzyżowań w miejscu wyłączenia/włączenia nowego przebiegu DK74 do przebiegu istniejącego oraz budowę skrzyżowania z istniejącymi drogami krzyżującymi się z inwestycją
- Przebudowę dróg innych kategorii na odcinkach włączeń do DK74
- Budowę wiaduktów, obiektów inżynierskich i mostów
- Budowę niezbędnych dróg dojazdowych obsługujących ruch lokalny, wzdłuż nowego przebiegu drogi DK74
- Budowę systemu odwodnienia obwodnicy Szczepieszyna
- Budowę kanału technologicznego
- Budowę zatok autobusowych i nowej infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego w przypadku stwierdzenia takiej konieczności.

Zakres robót

- Budowę oświetlenia DK74 w miejscach określonych w dokumentacji technicznej
- Przebudowę i zabezpieczenie kolidujących urządzeń uzbrojenia terenu
- Wykonanie oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego
- Budowę urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe
- Budowę niezbędnych urządzeń ochrony środowiska, w tym zabezpieczeń akustycznych
- Wycinkę drzew zlokalizowanych na linii budowy, kolidujących z planowanym zakresem robót oraz nasadzenie nowych drzew i krzewów
- Budowa miejsc do ważenia pojazdów, o ile wyniknie potrzeba usytuowania takiego miejsca wzdłuż planowanej obwodnicy
- Wykonanie innych robót o charakterze przygotowawczym i porządkującym



Istniejąca sieć drogowa



Powiązania komunikacyjne z siecią dróg publicznych

W stanie istniejącym podstawowy układ drogowy w obszarze analiz (miasto Szczepieszyn) składa się z przebiegów:

- drogi krajowej nr 74 Wieluń-Zosin,
- drogi wojewódzkiej nr 858 Zarzecze-Szczepieszyn,
- drogi powiatowej w ciągu ul. Lubelskiej (droga wojewódzka nr 848 Szczepieszyn-Turobin/Olszanka).

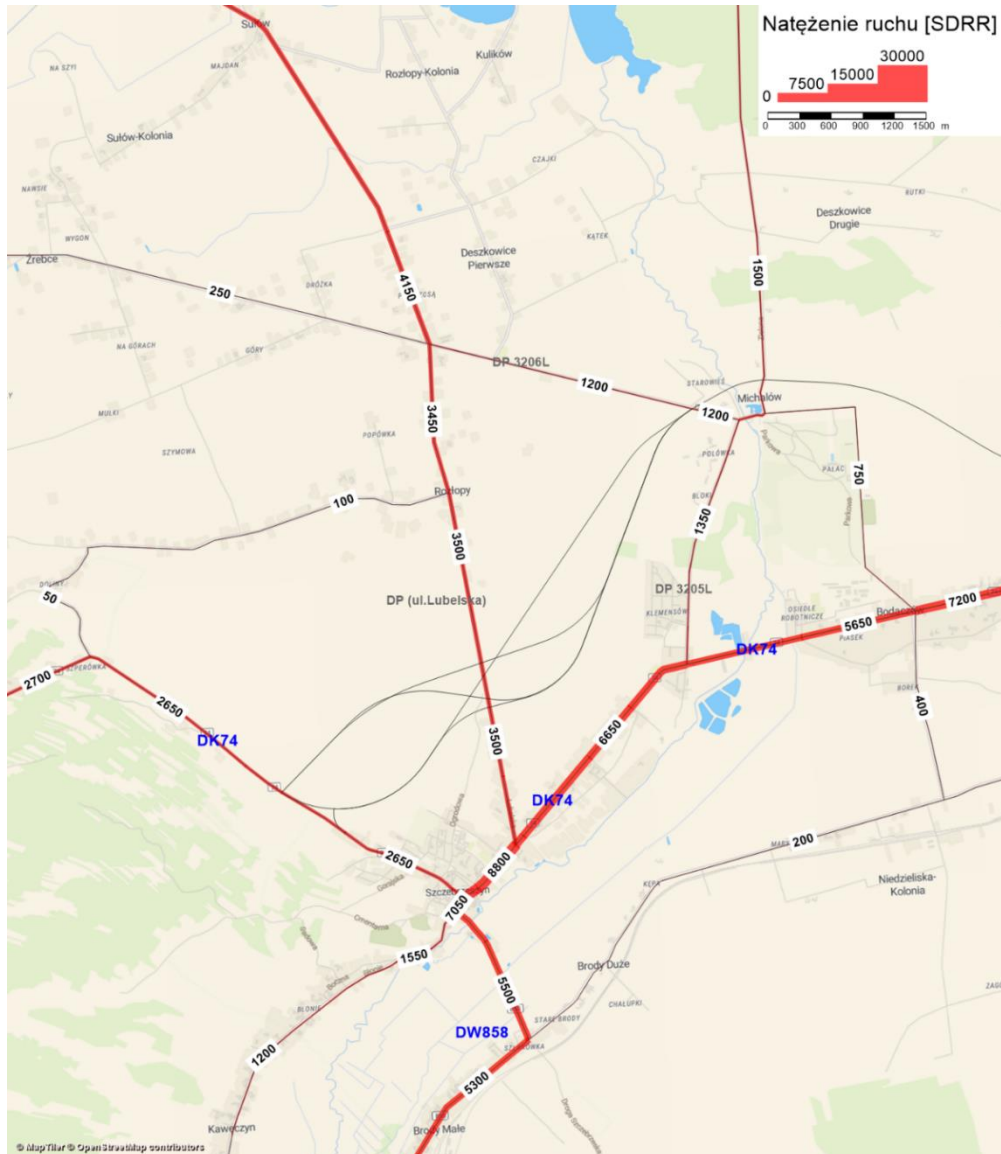
Najistotniejszymi drogami z punktu widzenia funkcjonowania miasta jest DK74 oraz DW858. Stanowią one układ krzyżowy wschód-południe-zachód. Należy jednak zaznaczyć, że DW848 również stanowi dość istotny wlot/wylot z miasta w kierunku północnym i przenosi istotny ruch tranzytowy na relacji północ-południe.

Podstawowy układ drogowy Szczepieszyna można określić jako promienisty.

Charakterystyka istniejącej drogi krajowej nr 74

- Istniejąca DK74 na odcinku objętym przedmiotem zamówienia w całości przebiega w województwie lubelskim, na terenie powiatu zamojskiego, po terenie gmin Szczepieszyn. Droga w istniejącym biegu krzyżuje się z byłą drogą wojewódzką nr 848 relacji Tarnawa Mała – Turobin – Sułów – Szczepieszyn i drogami powiatowymi nr 3290L oraz 3205L.
- W obszarze miejscowości Szczepieszyn (siedziby Urzędu Miasta i Gminy) istniejąca droga biegnie obecnie ulicami Partyzantów i Zamojską przez najstarszą, zabytkową część miasta.
- Szerokość ww. dróg jest zróżnicowana, jak również ich nawierzchnia. Występują liczne zjazdy indywidualne i publiczne. Droga odcinkowo jest oświetlona. Miejscami wzdłuż drogi zlokalizowane są drzewa.
- Choć geograficznie teren na północny-zachód od m. Szczepieszyn zalicza się do Roztocza Zachodniego, o krajobrazie typowo lessowym, rozciętym przez przełomowe doliny rzeczne i bardzo liczne dolinki denudacyjne i wąwozy, to teren, po którym przebiega planowana trasa ma charakter równinny.
- Na terenie gminy Szczepieszyn znajduje się otulina Roztoczańskiego Parku Narodowego i Szczepieszynski Park Krajobrazowy (planowane warianty obwodnicy zlokalizowano poza ww. obszarami). Wschodnia część miejscowości Szczepieszyn to obszar szczególnego zagrożenia powodzią oraz obszar zagrożony podtopieniem. Także, we wschodniej części miasta Szczepieszyn przebiega trasa rowerowa Green Velo.

Natężenie ruchu i znaczenie drogi krajowej 74



Na schemacie przedstawiono dobowe natężenie ruchu w 2021 roku.

W stanie istniejącym największym problemem z punktu widzenia funkcjonowania podstawowego układu drogowo-ulicznego w Szczeczeszynie jest bardzo duży udział ruchu tranzytowego w ruchu ogółem. Według pomiaru na głównych wlotach drogowych do miasta (na jego granicy) udział ruchu tranzytowego ogółem stanowi:

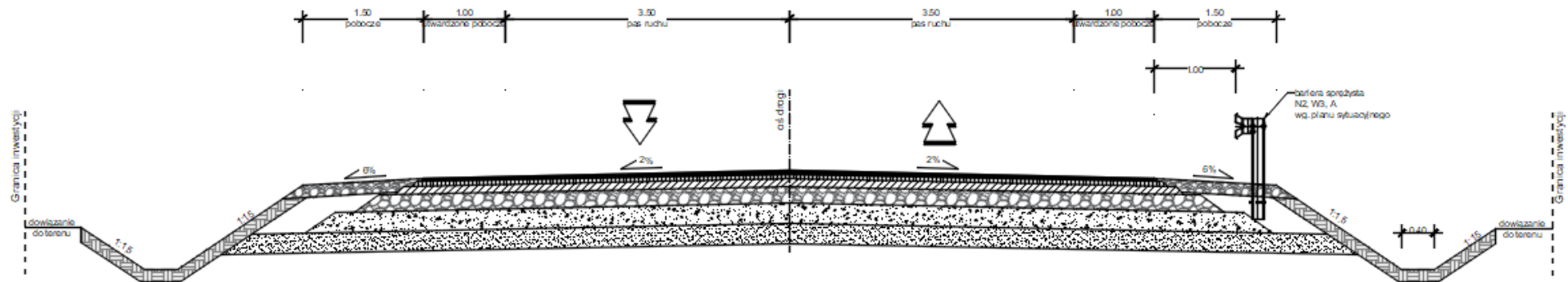
- **54%** na DW848 (ul. Lubelska, północny wlot do miasta),
- **53%** na DK74 (wschodni wlot do miasta),
- **67%** na DW858 (południowy wlot do miasta),
- **77%** na DK74 (zachodni wlot do miasta).

Podstawowe parametry techniczne drogi krajowej 74

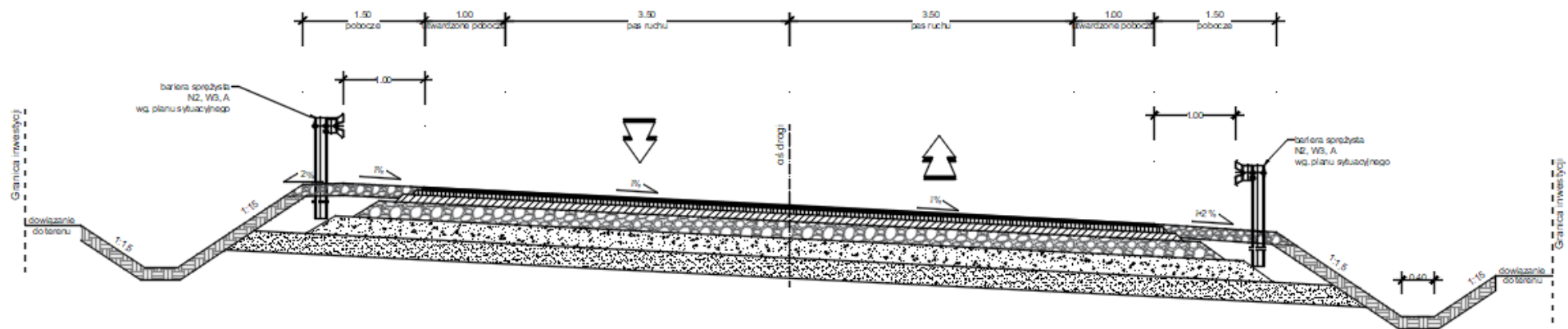
| Parametr | Opis |
|--|---|
| Klasa drogi | „GP” |
| Obciążenie (nośność nawierzchni) | 115 kN/oś |
| Prędkość do projektowania (wg. nowego rozporządzenia) | Dla dróg pozamiejskich przyjęto V=100 km/h (zgodnie z pkt. 5.2 ppkt. (7) w przypadku dróg jednojezdniowych zaleca się prędkość do projektowania 100 km/h wg WRD-22-1) |
| Głębokość przemarzania gruntu | hz = 1,00 m |
| Kategoria Ruchu | min. KR 4 |
| Przekrój drogi | <ul style="list-style-type: none"> - szlakowy jednojezdniowy poza terenem zabudowy - uliczny / półuliczny na terenie zabudowy |
| Jezdnia | <ul style="list-style-type: none"> - szerokość 7,00 m (pas ruchu 3,50 m) - na prostych i łukach niewymagających poszerzenia |
| Utwardzone pobocze bitumiczne | <ul style="list-style-type: none"> - 2x1,00 m |
| Skarpy | <ul style="list-style-type: none"> - ukształtowane w spadku 1:1,5 |
| Odwodnienie | <ul style="list-style-type: none"> - powierzchniowe, rowy trapezowe przy przekroju szlakowym |
| Zjazdy | <ul style="list-style-type: none"> - indywidualne: bitumiczne/z kostki o szerokości min. 4,50 m i wyłukowane łukiem o promieniu min. R=3,00m - publiczne: bitumiczne/z kostki o szerokości min. 5,00 m i wyłukowane łukiem o promieniu min. R=5,00m |
| Pobocza nieutwardzone | <ul style="list-style-type: none"> - szerokości 1,50 m gruntowe umocnione |
| Skrajnia pionowa | <ul style="list-style-type: none"> - min. 5,00 m |

Przekroje normalne na odcinku prostym i na łuku

PRZEKRÓJ TYPOWY DROGI KRAJOWEJ NR 63
NA ODCINKU PROSTYM

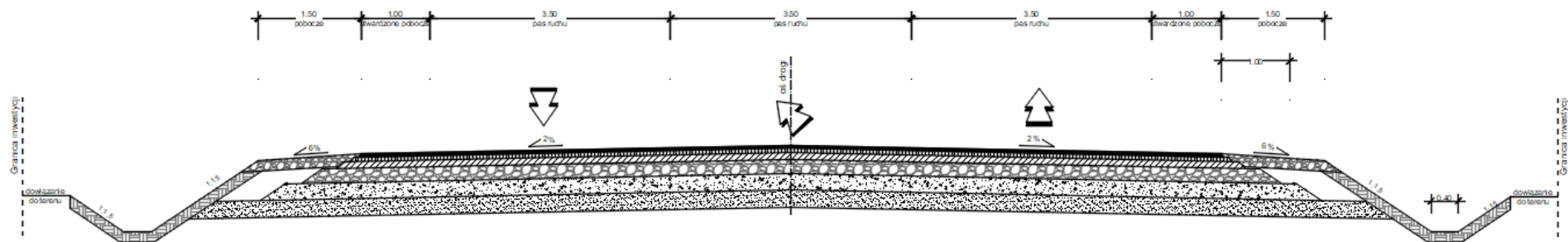


PRZEKRÓJ TYPOWY DROGI KRAJOWEJ NR 63
NA ŁUKU

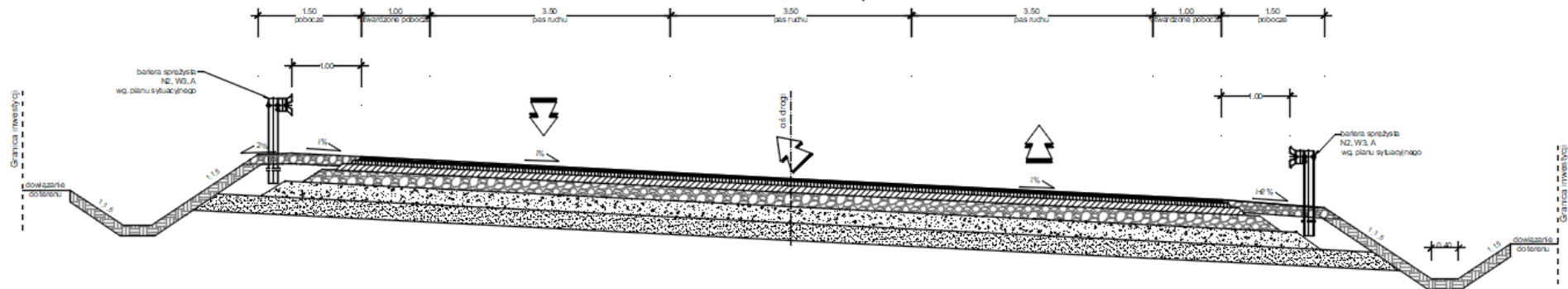


Przekroje normalne na odcinku prostym i na łuku, z lewoskrętem

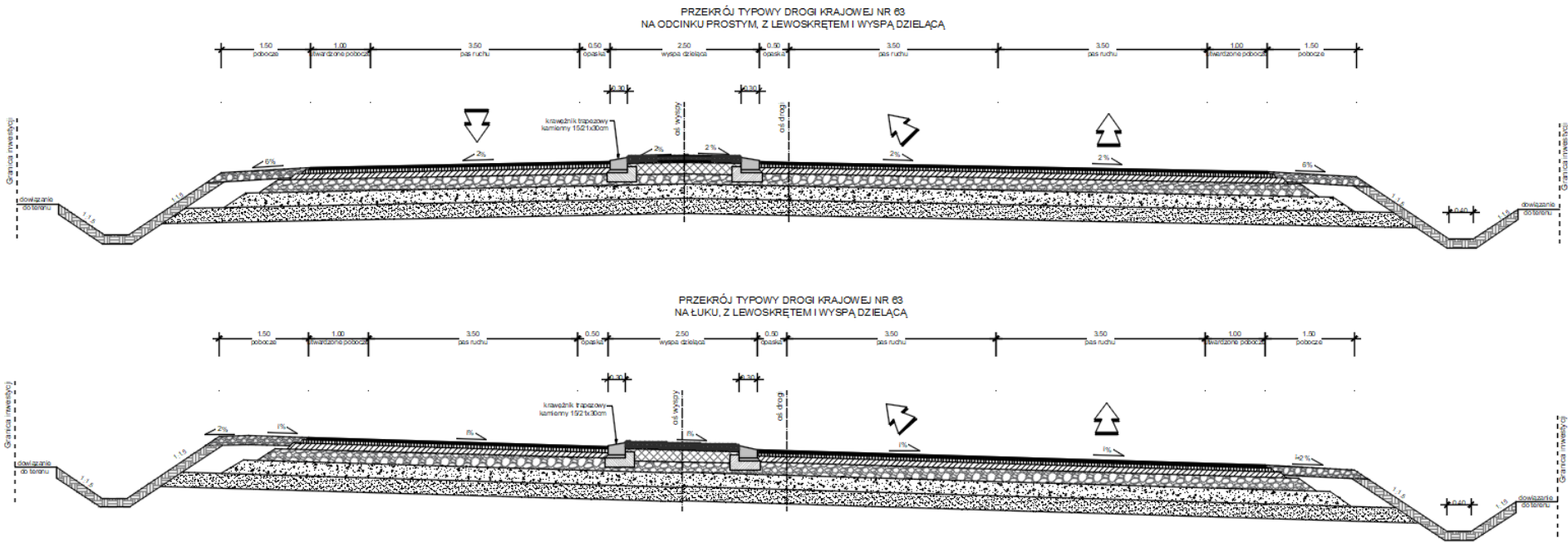
PRZEKRÓJ TYPOWY DROGI KRAJOWEJ NR 63
NA ODCINKU PROSTYM, Z LEWOSKRĘTEM



PRZEKRÓJ TYPOWY DROGI KRAJOWEJ NR 74
NA ŁUKU, Z LEWOSKRĘTEM



Przekroje normalne na odcinku prostym i na łuku, z lewoskrętem i wyspą dzielącą

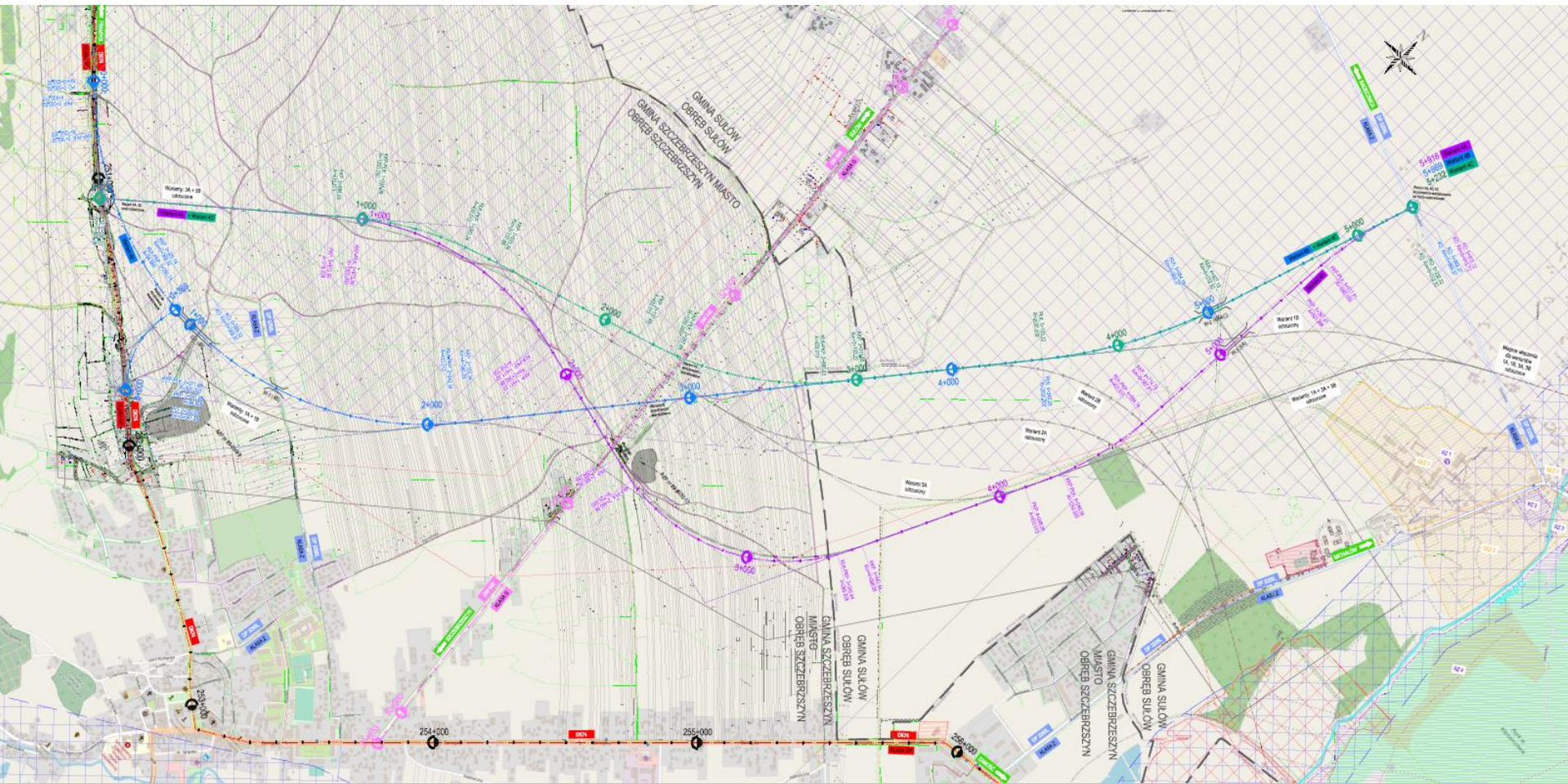


Opis wariantów obwodnicy

- Zaprojektowano 3 warianty w dowiązaniu do wariantu społecznego obwodnicy Zamościa. Długość poszczególnych tras waha się od ok. 5,232 km do ok. 5,916 km.
- Zakres planowanej obwodnicy Szczepieszyna obejmie trasę od około 251+000 kilometra drogi krajowej nr 74 (różnica ok. 0,5 km początku trasy dla poszczególnych wariantów) do drogi powiatowej nr 3206L.

Plan orientacyjny – wersja aktualna

Warianty społeczne dostosowane do wariantu społecznego obwodnicy Zamościa



Wariant 4A przebiegu obwodnicy (fioletowy)

Projektowany wariant 4A przebiegu obwodnicy zaczyna się w km 251+070 drogi krajowej nr 74. Długość projektowanego wariantu wynosi około 5,916 km. W km 2+319 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z drogą wojewódzką nr 848. W km 5+081 zaprojektowano most w celu przejścia trasy obwodnicy nad ciekim wodnym. Projektowana obwodnica przecina się z drogami publicznymi. W tym wariantcie brak jest wyburzeń.

Do obsługi ruchu lokalnego zaprojektowane zostaną drogi dojazdowe. Zapewnią one dostęp do działek, do których dostęp będzie utrudniony po wybudowaniu obwodnicy.

Wariant 4B przebiegu obwodnicy (niebieski)

Projektowany wariant 4B przebiegu obwodnicy zaczyna się w ok. km 250+638 drogi krajowej nr 74. Długość projektowanego wariantu wynosi około 5,869 km. W km 0+917 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z łącznikiem obwodnicy z istniejącym przebiegiem drogi krajowej. Długość łącznika wynosi około 369m. Od ok. km 0+935 do ok. km 1+115, ze względu na znaczne różnice wysokości niwelety projektowanej obwodnicy i terenu istniejącego zaprojektowano estakadę. W km 1+396 zaprojektowano wiadukt w ciągu obwodnicy nad drogą powiatową 3290L. W km 2+835 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z drogą wojewódzka nr 848. W km 5+025 zaprojektowano most w celu przejścia trasy obwodnicy nad ciekim wodnym. W tym wariantcie brak jest wyburzeń. Do obsługi ruchu lokalnego zaprojektowane zostaną drogi dojazdowe. Zapewnić będą dostęp do działek, do których dostęp będzie utrudniony po wybudowaniu obwodnicy.



Wariant 4C przebiegu obwodnicy (zielony)

Projektowany wariant 4C przebiegu obwodnicy zaczyna się w km 251+070 drogi krajowej. Długość projektowanego wariantu wynosi około 5,232 km. W km 2+324 zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z drogą wojewódzką nr 848. W km 4+384 zaprojektowano most w celu przejścia trasy obwodnicy nad ciekim wodnym. W tym wariantcie brak jest wyburzeń. Projektowana obwodnica przecina się z drogami publicznymi. Do obsługi ruchu lokalnego zaprojektowane zostaną drogi dojazdowe. Zapewnią one dostęp do działek, do których dostęp będzie utrudniony po wybudowaniu obwodnicy.

Harmonogram inwestycji

- Planowany termin uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – IV kwartał 2024 r.
- Planowany termin ogłoszenia przetargu na wykonanie Projektu Budowlanego i robót budowlanych – IV kwartał 2025 r.
- Planowany termin uzyskania decyzji ZRID (Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej) – IV kwartał 2027 r.
- Lata realizacji inwestycji: 2028 ÷ 2030.