



**Budowa obwodnicy łukowa
w ciągu dróg krajowych nr 63 i 76**



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 (STEŚ-R) wraz z materiałami do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz Dokumentów Przetargowych dla inwestycji pn.: "Budowa obwodnicy Łukowa w ciągu dróg krajowych nr 63 i 76".

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie lubelskim, powiecie łukowskim, gminie Łuków.

Podstawowe cele inwestycji to:

- udrożnienie dróg krajowych nr 63 i 76 i 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,
- zmniejszenie ilości pojazdów przejeżdżających przez miasto,
- zmniejszenie hałasu i zanieczyszczenia powietrza w mieście wywoływanego ruchem pojazdów,
- zwiększenie przepustowości skrzyżowań w mieście.

Zakres robót

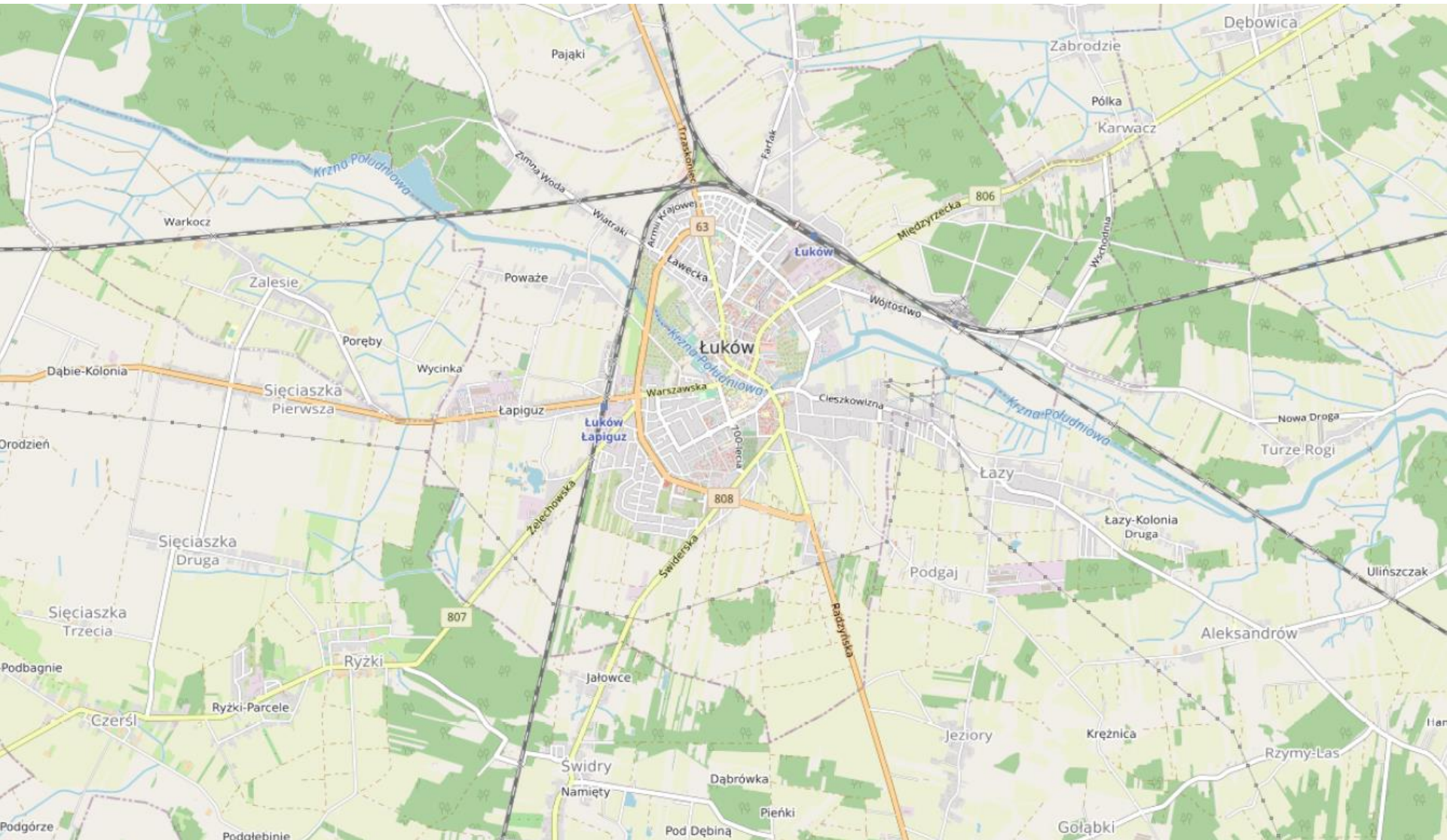
Zakres planowanej inwestycji obejmuje m. in.:

- budowę drogi krajowej nr 63 po nowym śladzie,
- Budowę skrzyżowań skanalizowanych/rond w miejscu dowiązania do istniejącej drogi krajowej nr 63 i 76
- Budowa obiektów inżynierskich w ciągu projektowanej obwodnicy
 - Most nad rzeką Krzna
 - Most nad rzeką Krzna Południowa
 - Wiadukt nad linią kolejową nr 12 (Skierniewice – Łuków)
 - Wiadukt nad linią kolejową nr 26 (Łuków – Radom)
- Przebudowę dróg innych kategorii na odcinkach włączeń do obwodnicy
- Budowę skrzyżowań z drogami niższych kategorii
- Budowę dróg dojazdowych obsługujących ruch lokalny, po obu stronach obwodnicy w zależności od potrzeb
- Budowę nowej infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego w miejscach skrzyżowań

Zakres robót

- Budowę oświetlenia w obrębie skrzyżowań oraz proj. chodników i ciągów pieszo-rowerowych
- Budowę kanału technologicznego
- Budowę systemu odwodnienia w postaci kanalizacji deszczowej/rowów drogowych/zbiorników retencyjnych
- Wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego
- Budowę urządzeń ochrony środowiska
- Przebudowę kolidującej infrastruktury podziemnej i naziemnej z projektowanym układem drogowym
- Wycinka drzew zlokalizowanych na obszarze budowy kolidujących z planowanym zakresem robót
- Rozbiórki zabudowań kolidującym z projektowaną obwodnicą
- Wykonanie innych robót o charakterze przygotowawczym i porządkującym

Istniejąca sieć drogowa



Powiązania komunikacyjne z siecią dróg publicznych i linii kolejowych

Opracowywana inwestycja w zależności od wybranego wariantu będzie łączyć się i/lub przecinać z istniejącą siecią drogową:

- drogami krajowymi nr 63 i 76,
- droga wojewódzkimi nr 807 i 808,
- drogami powiatowymi nr: DP1310L, DP1312L,
- drogami gminnymi nr: DG 102462L, DG102484L, DG102527L, DG102764L,
- oraz drogami wewnętrznymi.
- Linia kolejowa nr 12 (Skierniewice – Łuków) – zelektryfikowana, prawie w całości dwutorowa. Jest to linia kolejowa o znaczeniu państwowym i międzynarodowym, należąca do międzynarodowej sieci linii transportu kombinowanego AGTC jako korytarz linii C-E 20. Wykorzystywana obecnie praktycznie wyłącznie do ruchu towarowego jako południowa obwodnica Warszawskiego Węzła Kolejowego. Linia stanowi kolej obwodową Warszawy przeznaczoną dla kolejowego transportu towarowego.
- Linia kolejowa nr 26 (Łuków – Radom) - zelektryfikowana, prawie w całości dwutorowa, jest to linia kolejowa o znaczeniu państwowym.

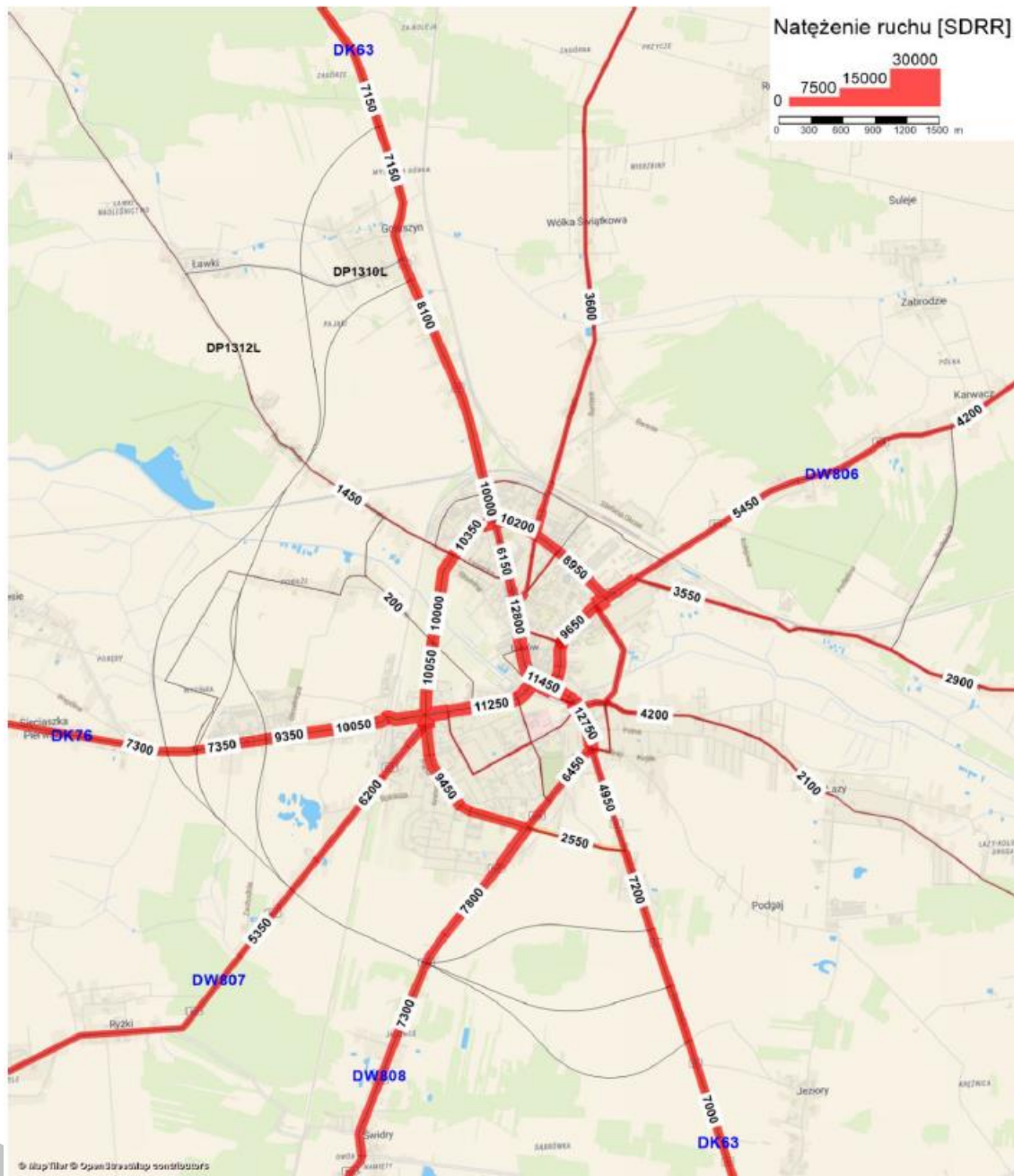
Nad ww. liniami kolejowymi zostaną zaprojektowane wiadukty

Charakterystyka istniejącej drogi krajowej nr 63

- Projektowana obwodnica miasta Łuków przebiega w ciągu drogi krajowej nr 63 (DK63). Droga krajowa nr 63 przebiega swoim zakresem przez cztery województwa: warmińsko-mazurskie, podlaskie, mazowieckie oraz lubelskie. Na terenie województwa lubelskiego przebiega południkowo. W Łukowie krzyżuje się z drogą krajową nr 76, a następnie dochodzi do Radzyna Podlaskiego, gdzie krzyżuje się z drogą krajową nr 19. Od tego momentu DK63 przebiega równoleżnikowo i prowadzi na wschód aż do granicy polsko-białoruskiej.
- DK63 jest drogą o znaczeniu regionalnym, uzupełniającą podstawową sieć drogową państwa. Łączy dwa przejścia graniczne z najważniejszymi korytarzami drogowymi Polski północno-wschodniej: DK16, DK61 (S61), DK8 (S8), DK2 i A2 oraz DK19 (S19). W województwie lubelskim jest kręgosłupem komunikacji w północnej i północno-wschodniej części regionu.
- Na odcinku objętym opracowaniem istniejąca droga krajowa nr 63 charakteryzuje się przekrojem 1x2 z szerokością pasa jezdni wynoszącym od 3,5m (poza terenem zabudowanym) do 4,5m (na terenie zabudowy). Na początkowym odcinku opracowania jezdnia charakteryzuje się przekrojem drogowym z obustronnymi rowami. Od miejscowości Gołaszyn do Łukowa po lewej stronie zlokalizowany jest odsunięty chodnik zapewniający komunikację pomiędzy miejscowościami. Natomiast na terenie Łukowa, o gęstej zabudowie po obu stronach jezdni usytuowane są chodniki, aż do km 305+200 gdzie kończy się zwarta zabudowa.

Charakterystyka istniejącej drogi krajowej nr 76

- Droga krajowa nr 76 (DK76) przebiega równoleżnikowo przez dwa województwa: mazowieckie oraz lubelskie. Swój początek ma w Wildze, gdzie następnie droga prowadzi na wschód w kierunku Łukowa na Lubelszczyźnie, kończąc swój bieg na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 63. DK76 jest drogą o znaczeniu regionalnym, uzupełniającą podstawową sieć drogową państwa. Łączy szereg miast i miejscowości z drogami prowadzącymi z północy na południe.
- Istniejąca droga krajowa nr 76 charakteryzuje się przekrojem 1x2 z szerokością pasa jezdni wynoszącym od 3,0m (poza terenem zabudowanym) do 4,5m (na terenie zabudowy) z chodnikami zlokalizowanymi po obu stronach do przejazdu z linią kolejową nr 26. Na odcinku za przejazdem kolejowym do km 75+000 jezdnia posiada po obu stronach opaski bitumiczne szerokości 1,0m.



Natężenie ruchu i znaczenie drogi powiatowej nr 1375L (ul. Przemysłowa, Wojska Polskiego, Kaczyńskich, Kaczorowskiego)

Na schemacie przedstawiono dobowe natężenie ruchu w 2021 roku.

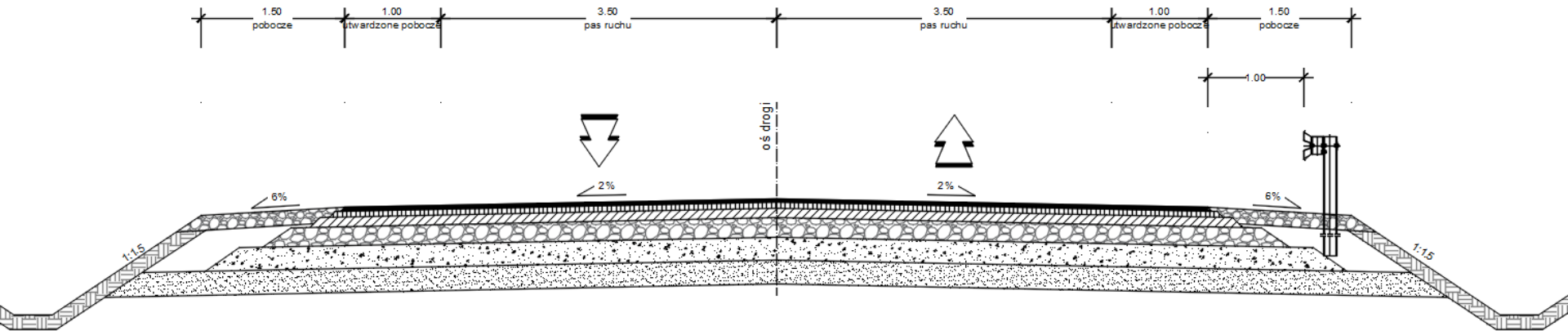
Należy zauważyć, że droga powiatowa nr 1375L pełni obecnie rolę „małej obwodnicy” łukowa, gdyż swoimi parametrami (2 jezdnie po 2 pasy ruchu) pozwala na częściowe odciążenie ruchu tranzytowego na terenie miasta.

Nie mniej jednak, ze względu na co raz to większą rozbudowę miasta, a także na brak włączenia do drogi krajowej nr 63, w znacznym stopniu nie spełnia ona zamierzonego celu.

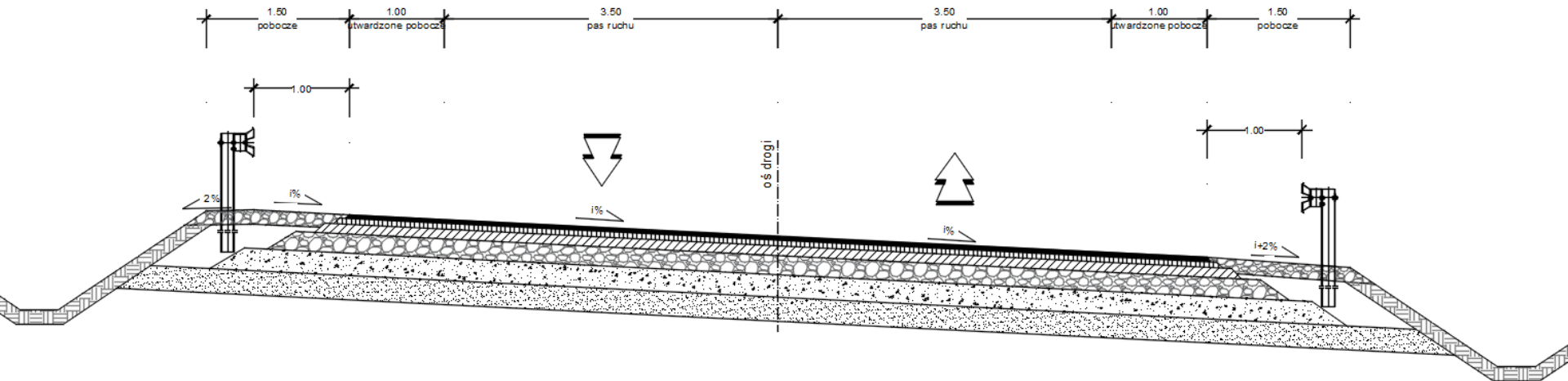
Podstawowe parametry techniczne projektowanej obwodnicy i przebudowywanych dróg krajowych 63 i 76

Parametr	Opis
Klasa drogi	„GP”
Obciążenie (nośność nawierzchni)	115 kN/oś
Prędkość projektowa Prędkość miarodajna Prędkości ze starego rozporządzenia	Vp=80 km/h poza terenem zabudowy Vp=60 km/h na terenie zabudowy, Vm=100 km/h poza terenem zabudowy, Vm=60 km/h na terenie zabudowy,
Prędkość do projektowania (wg. nowego rozporządzenia)	Dla dróg pozamiejskich przyjęto V=100km/h (zgodnie z pkt. 5.2 ppkt. (7) w przypadku dróg jednojezdniowych zaleca się prędkość do projektowania 100km/h/ wg WRD-22-1). Dla ulic przyjęto V=70km/h (z rozporządzenia) Brak wytycznych WRD w zakresie dróg pozamiejskich.
Głębokość przemarzania gruntu	hz = 1,00 m,
Kategoria Ruchu	min. KR 5
Przekrój drogi	– szlakowy jednojezdniowy poza terenem zabudowy – uliczny / półuliczny na terenie zabudowy
Jezdnia	– szerokość 7,00 m (pas ruchu 3,50 m) - na prostych i łukach niewymagających poszerzenia,
Utwardzone pobocze bitumiczne	– 2x1,00 m
Skarpy	– ukształtowane w spadku 1:1,5;
Odwodnienie	– powierzchniowe, rowy trapezowe przy przekroju szlakowym, – kanalizacja deszczowa przy przekroju ulicznym/półulicznym,
Zjazdy	– 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	– szerokości 1,50 m gruntowe umocnione,
Chodniki	– min. 2.00 m przy krawędzi jezdni, – min. 1,50 m odsunięty od krawędzi jezdni,
Skrajnia pionowa	– min. 5,00 m

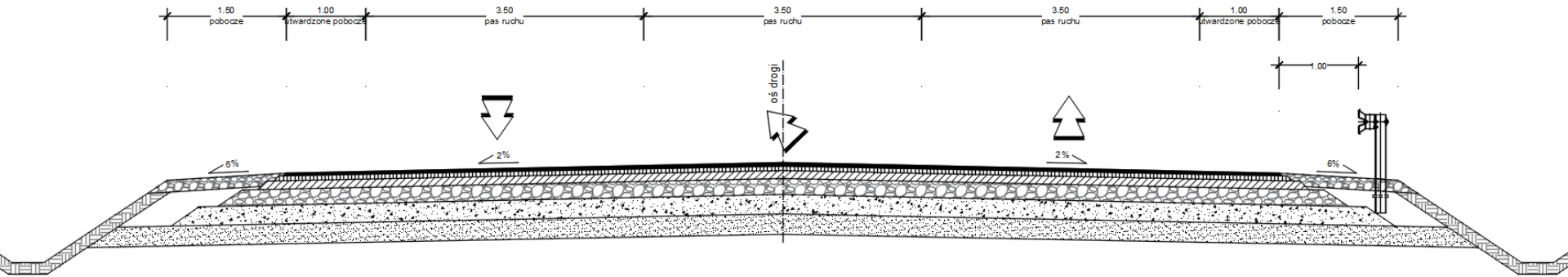
Przekrój normalny na odcinku prostym



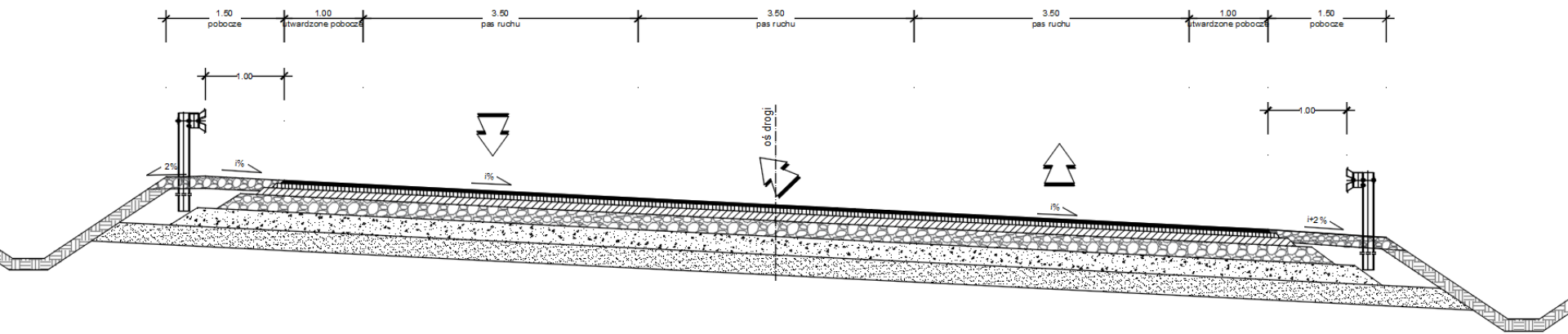
Przekrój normalny na łuku



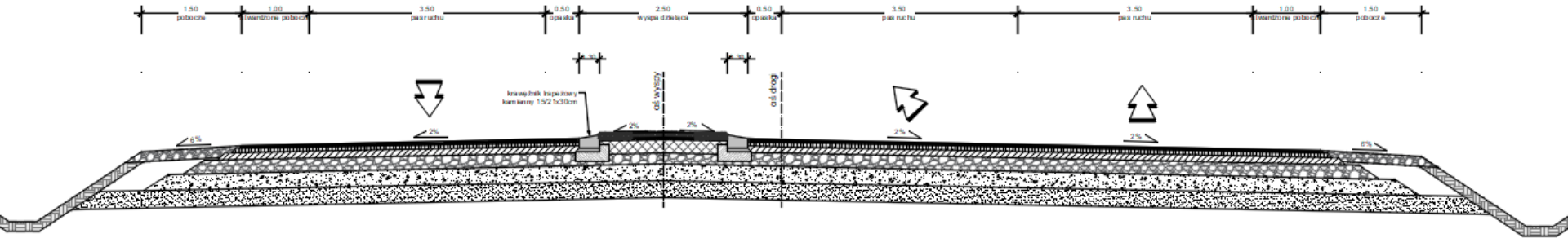
Przekrój normalny na odcinku prostym z lewoskrętem



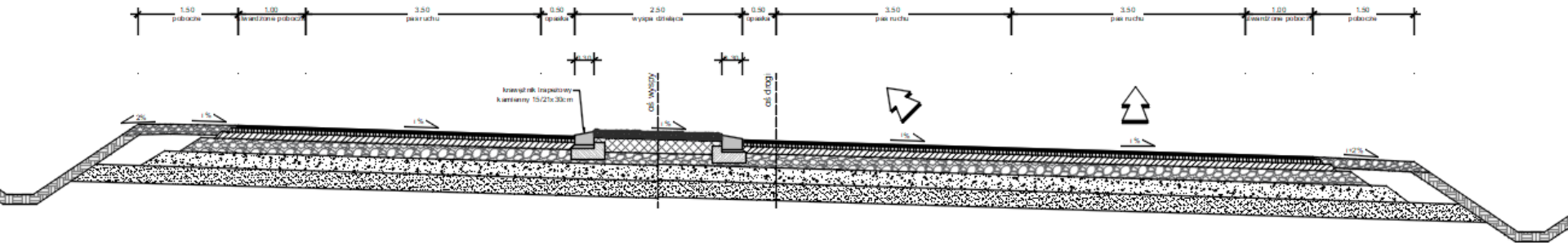
Przekrój normalny na łuku z lewoskrętem



Przekrój normalny na odcinku prostym, z lewoskrętem i wyspą dzielącą



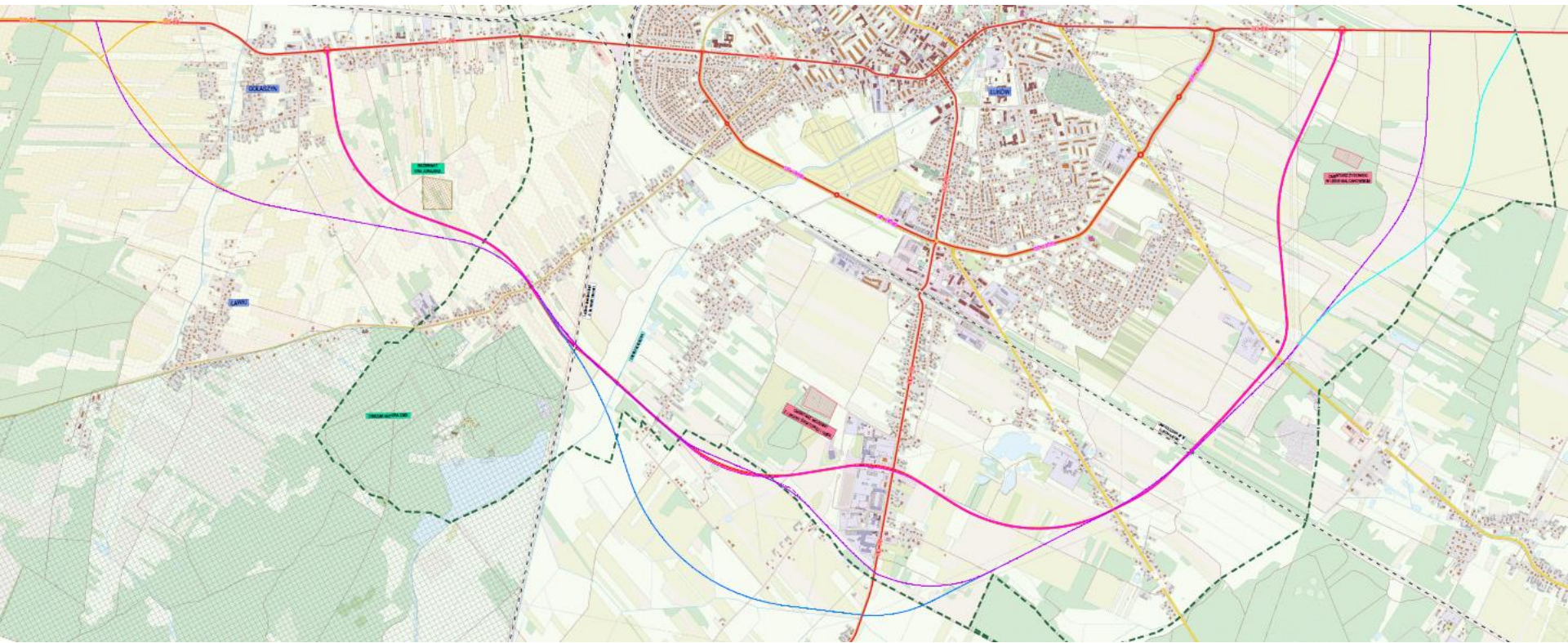
Przekrój normalny na łuku, z lewoskrętem i wyspą dzielącą



Opis wariantów podstawowych przebiegu projektowanej obwodnicy

- Zakres planowanej obwodnicy łukowa, w najdłuższych wariantach, obejmie trasę od km ok. 295+000 do km około 305+100 – skrzyżowanie z drogą w kierunku miejscowości Jezioro. Długość zaproponowanych wariantów projektowanej drogi waha się od ok. 10 km do 13,5 km.
- Na etapie opracowywania STEŚ przyjęto do analizy trzy główne warianty z podwariantami na początku i końcu projektowanego przebiegu drogi.
- Dla wszystkich proponowanych wariantów przebieg trasy zlokalizowany jest po zachodniej stronie miasta Łuków, znacznie oddalając ruch, w szczególności tranzytowy, od centrum miasta. Korytarz projektowanej obwodnicy głównie przebiega przez tereny pól uprawnych, łąk oraz lasów. Jednakże rozwiązanie z poprowadzeniem nowego przebiegu po zachodniej stronie wiąże z kilkukrotnym przekroczeniem terenów, na których występuje zabudowa.
- Ponadto zakładane przebiegi obwodnicy związane są z dwukrotnym przekroczeniem linii kolejowych oraz rzek (Krzna oraz Krzna Południowa), wiąże się to z koniecznością budowy czterech obiektów inżynierskich typu most/wiadukt.

Warianty podstawowe



ODCINEK	Odcinek 1	Odcinek 2	Odcinek 3	Odcinek 4	Odcinek 5
KOLOR	różowy	fioletowy	ciemnoniebieski	pomarańczowy	błękitny

Odcinek 1 - różowy

Wariant pierwszy o długości około 10,060 km został poprowadzony zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania terenu. Początek odcinka na terenie miejscowości Gołaszyn, włączając się prostopadle do istniejącego przebiegu DK63. Włączenie projektowanej obwodnicy w tym miejscu, związane będzie ewentualnie z wyburzeniem dwóch gospodarstw domowych. Na dalszym fragmencie przebiega on za pomocą łuków poziomych, po terenach pól uprawnych i zalesionych, omijając *Rezerwat Kra Jurajska*. Następnie projektowana obwodnica przecina drogę powiatową nr 1312L, gdzie wymagana będzie rozbiórka około trzech gospodarstw domowych. Ze względu na przecięcie na dalszym odcinku linii kolejowej nr 12 (kąt 60°), wymagane będzie podniesienie, na tym fragmencie, niwelety drogi w celu budowy wiaduktu. Następnie trasa przechodzi przez rzekę Krzna Południowa, na której zaprojektowany zostanie obiekt mostowy. W odcinku prostym projektowana oś przecina drogę gminną 102462L oraz omija domostwa po lewej i prawej stronie. Za pomocą dwóch łuków kieruje się ona zgodnie z MPZP przez terenu silnie zurbanizowane (zabudowa przemysłowa), przy drodze krajowej nr 76. Wymagane będą znaczne wyburzenia, na tym terenie znajdują się fabryki. Zakłada się budowę w miejscu skrzyżowania z DK76 jednopoziomowego skrzyżowania. Za skrzyżowaniem trasa skręca w prawo w kierunku drogi wojewódzkiej nr 807.



Odcinek - 1 różowy cd.

Ze względu na przecięcie linii kolejowej nr 26 wymagane będzie podniesienie niwelety drogi w celu wybudowania wiaduktu. Dalej trasa biegnie na odcinku prostym do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 808, gdzie analogicznie jak dla drogi wojewódzkiej nr 807, zaprojektowane zostanie skrzyżowanie w jednym poziomie. Ze względu na odgięcie toru jazdy, w celu zachowania przebiegu zgodnie z MPZP, wymagane będzie wyburzenie zabudowań (stacja kontroli pojazdów) w pobliżu skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 807.

Za skrzyżowaniem, obwodnica za pomocą sekwencji trzech łuków, została poprowadzona przez teren pól, omijając teren lasu, w którym znajduje się cmentarz żydowski. Na końcu projektowana droga włącza się pod kątem zbliżonym do prostego w istniejącą drogę krajową nr 63, gdzie zaprojektowane zostanie skrzyżowanie typu rondo. W miejscu dowiązania wymagana będzie likwidacja komisu samochodowego.

Przedstawiony powyżej odcinek został zaprojektowany zgodnie z wyznaczonym przebiegiem w MPZP. Obarczony on jest największą ingerencją w istniejącą zabudowę.

Odcinek 2 - fioletowy

W odróżnieniu od odcinka zgodnego z MPZP początek projektowanej obwodnicy został usytuowany przed miejscowością Gołaszyn w km około 295+900. W miejscu włączenia (kąt zbliżony do prostego - 73°). Z uwagi na zaprojektowanie skrzyżowania o ruchu okrężnym typu rondo i podgięcie wlotów starodroża odejście od kąta prostego będzie mniej zauważalne. Następnie trasa skręca w lewo i omija istniejącą zabudowania miejscowości Gołaszyn. W miejscu przejścia nad rzeką Krzna projektuje się obiekt mostowy. Na dalszym przebiegu odcinek fioletowy przebiega analogicznie do odcinka pierwszego. Z uwagi na konieczność zachowania odległości między skrzyżowaniami planuje się zamknięcie drogi niższej kategorii (droga gminna nr 102462L), która de facto na swoim końcowym odcinku jest droga ślepa, pełniącą funkcję obsługi pobliskich pól. Tereny odcięte zostaną obsłużone poprzez zaprojektowanie dodatkowych jezdni wzdłuż projektowanej obwodnicy. Pozostawione zostanie natomiast skrzyżowanie skanalizowane z drogą powiatową 1310L. Zarówno jak w wariantcie 1 konieczne jest wykonanie wiaduktu na linię kolejową nr 12 (Skierniewice-Łuków). W dalszym przebiegu odcinek 2 różni się znacząco od pierwszego w celu ominięcia obszaru, na którym występują liczne fabryki. Oś projektowanej drogi za pomocą dwóch łuków (pierwszy prawo) odsuwa się w lewo, dzięki czemu omija się silnie zurbanizowane tereny, pozwalając na uniknięcie wyburzeń w pobliżu skrzyżowania z drogą krajową nr 76. Za drogą krajową nr 76 planowana obwodnica przecina dwie drogi gminne o nr 102484L oraz 102527L.

Odcinek 2 - fioletowy cd.

Jak poprzednie z uwagi na brak odległości pomiędzy skrzyżowaniami (z DK76 oraz DW 807) planuje się zamknięcie tych dróg i wykonanie dojazdów do nich poprzez zastosowanie dodatkowych jezdni. Pomiedzy drogą wojewódzką 807 oraz 808 konieczne jest wykonanie wiaduktu na linię kolejową nr 26 (Łuków-Radom). Następnie oś projektowanego odcinka przebiega w przybliżony sposób do odcinka różowego. Za skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 808, oś projektowanej obwodnicy przebiega w odcinku prostym, a następnie za pomocą łuków omija teren zalesiony. Na końcowym odcinku dowiązuje się do istniejącej drogi krajowej nr 63 (pod kątem zbliżonym do prostego- 90°). W miejscu tym zakłada się skrzyżowanie o ruchu okrężnym typu rondo.

Długość wynosi około 11,860 km. Trasa obwodnicy została wydłużona względem odcinka 1 jednakże w znacznie mniejszy sposób ingeruje w istniejącą zabudowę oraz poprzez zastosowanie łagodniejszych łuków poziomych zasadniczo wpływa na lepszy komfort jazdy.



Odcinek 3 - ciemnoniebieski

Odcinek ciemnoniebieski ukazuje możliwość poprowadzenia odmiennie trasy za drogą powiatową nr 1312L aż do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 807 względem wariantu 2 (fioletowego). Trasa ciemnoniebieska zakłada, że za DP1312L biegnie ona w odcinku prostym, przecinając linię kolejową nr 12 (pod kątem 45°), a następnie omijając tereny zabudowane wzdłuż drogi gminnej nr 102462L. W stosunku do odcinka 1 i 2, odsuwa się on znacznie w kierunku zachodnim.

Poprowadzenie obwodnicy fragmentarycznie po odcinku wariantu 3 przyczyni się przede wszystkim do odsunięcia się od istniejących zabudowań w obrębie drogi gminnej 102462L oraz DK76.

Odcinek 4 - pomarańczowy

po ocenie BRD nieuwzględniany w dalszej analizie

Propozycja odcinka w kolorze pomarańczowym miała na celu ukazanie możliwości płynnej zmiany kierunku jazdy po nowej obwodnicy. Rozwiązanie wymagało zaprojektowania na początku obwodnicy skrzyżowania skanalizowanego ze starodrożem DK63 poprzez wykonanie łącznika. W związku z zastosowaniem na początku ww. odcinka promienia R-800 wraz z krzywymi przejściowymi, konieczna byłaby korekta łuku istniejącej DK63 w km 295+100, który de facto posiada nienormatywne parametry łuku poziomego. Rozwiązanie odcinka 4 ukazuje możliwość szybszego przejazdu, ze względu na wykonanie skrzyżowania skanalizowanego z łącznikiem do starodroża względem skrzyżowania typu rondo. Powyższe rozwiązanie powoduje wydłużenie odcinka obwodnicy o około 1,265 km, na który składa się wydłużenie obwodnicy o 0,750 km oraz wykonanie łącznika długości 0,515 km. Odcinek 4 został odrzucony w wyniku przeprowadzenia oceny BRD.

Odcinek 5 - błękitny

Odcinek błękitny ma na celu włączenie się projektowanej obwodnicy w istniejącą drogę krajową oraz gminną w kierunku miejscowości Jeziory, tworząc rondo 4-wlotowe, względem przesuniętych skrzyżowań o około 0,560 km. Ponadto niweluje wejście w strefę ekonomiczną Miasta.

Warianty podstawowe

Zaprojektowane odcinki tworzą poniższe warianty podstawowe przebiegu planowanej obwodnicy łukowa:

WARIANT	ODCINKI
Wariant A	odcinek 1
Wariant B	odcinki 2-5
Wariant C	odcinki 2-3-2-5
Wariant D	odcinek 2
Wariant E	odcinki 2-3-2

Działania informacyjne I

Konsultacje społeczne odbyły się 26 września 2022 roku.

Najważniejszym celem przeprowadzonych konsultacji społecznych była możliwość zapoznania społeczeństwa z proponowanymi wariantami przebiegu projektowanej obwodnicy łukowa w ciągu dróg krajowych nr 63 i 76.

- Zarówno dla Inwestora, jak i dla Projektanta, bardzo ważne było uzyskanie opinii: właścicieli działek, przez które będzie przebiegać projektowana droga, a także mieszkańców, organizacji, jednostek samorządowych oraz wszystkich zainteresowanych stron, dotyczących przedmiotowej inwestycji.
- Następnie osoby zainteresowane planowaną inwestycją mogły zgłaszać swoje uwagi, wnioski, zastrzeżenia do projektu obwodnicy, drogą pocztową oraz mailową na adresy Inwestora i Projektanta do dnia 15.10.2022 r.

Działania informacyjne I - zapytania

Głównie pojawiały się pytania i prośby dotyczące możliwości zmiany proponowanego wariantu oraz przede wszystkim zastrzeżenia i wątpliwości poruszające aspekty środowiskowe. Najbardziej spornym miejscem planowanej obwodnicy Łukowa jest ul. Zimna Woda. Mieszkańcy tej okolicy zarzucają planowanej inwestycji:

- brak wariantów obwodnicy w rejonie ul. Zimna Woda (droga 1312L). Wszystkie 5 wariantów podstawowych planowanej obwodnicy przecina drogę 1312L w jednym miejscu, powodując brak możliwości wyboru dla mieszkańców ul. Zimna Woda,
- przebieg obwodnicy wytyczony zbyt blisko pozostawionych domów,
- wysiedlenie rodzin z gospodarstw, na co mieszkańcy się nie zgadzają,
- bliska odległość planowanej obwodnicy od centrum miasta Łukowa,
- bliska odległość planowanej obwodnicy od istniejącej „małej obwodnicy Łukowa” ok. 1,6 km, która po obecnym wybudowaniu ronda na ul. Radzyńskiej (rondo w chwili obecnej jest budowane), przejmuje ruch z Radzyna w kierunku Siedlec, Garwolina, Żelechowa i w kierunku powrotnym,
- projektowana obwodnica nie udrażnia ruchu w centrum miasta, z najbardziej zatłoczonej ul. Międzyrzeckiej,
- potrzeba budowy obwodnicy po wschodniej części miasta, w której nie ma rezerwatów przyrody, stref chronionego krajobrazu i obszarów Natura 2000,
- utrata wartości nieruchomości znajdujących się w bezpośrednim oddziaływaniu obwodnicy,
- brak poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego – wręcz pogorszenie i przyczynienie się do większej wypadkowości na skrzyżowaniu skanalizowanym, w rejonie ul. Zimna Woda, zarówno dla pieszych, jak i osób zmotoryzowanych, narażając mieszkańców na niebezpieczeństwo poruszających się drogą 1312L, jak i chodnikiem,
- degradacja budynków w postaci pękających ścian i fundamentów budowli zlokalizowanych w bezpośrednim oddziaływaniu obwodnicy.



Działania informacyjne I - propozycja wariantu społecznego

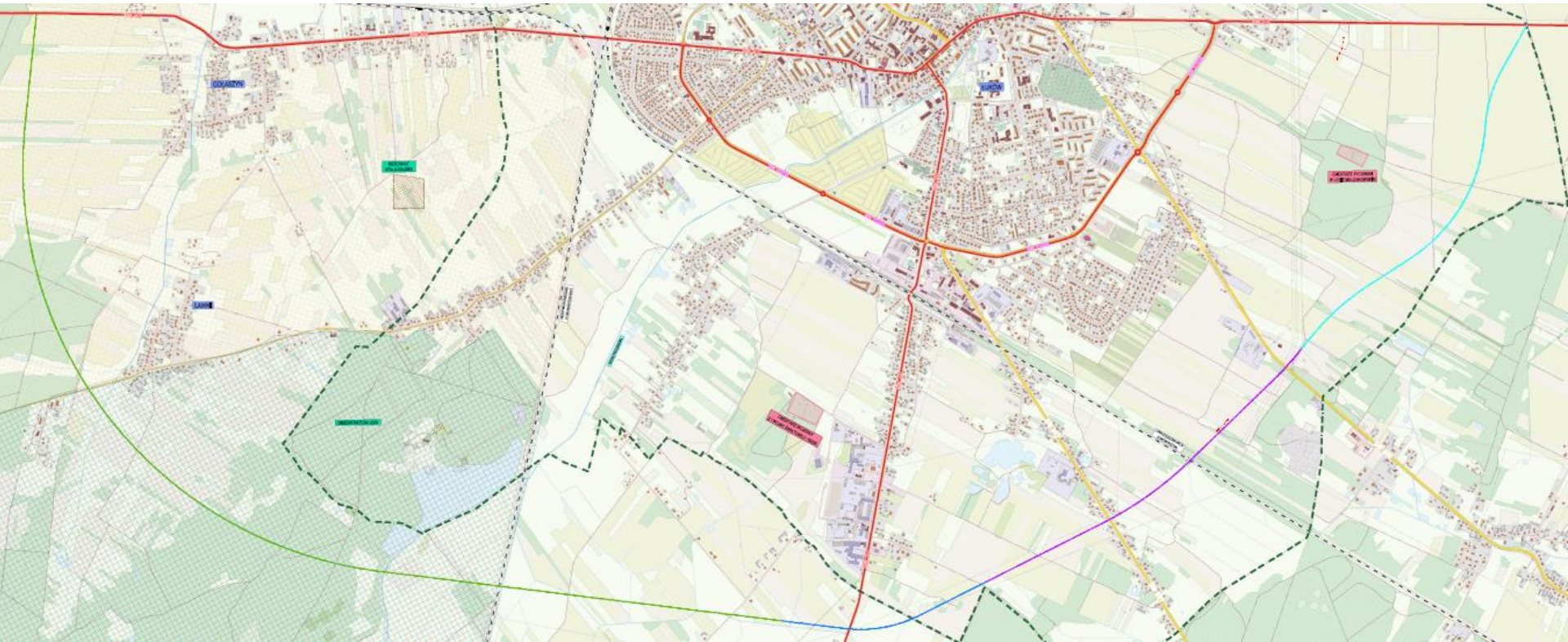
W wyniku protestów wniesionych przez mieszkańców, powstał szkic wariantu społecznego, którego zaletami są:

- korytarz (łączy się z odcinkiem niebieskim) biegnący z dala od zabudowań,
- obwodzi miasto Łuków,
- biegnie po polach i łąkach, a nie prywatnych posesjach,
- poprawia bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego i zmniejsza liczbę wypadków drogowych,
- zmniejsza liczbę pojazdów przejeżdżających przez miasto,
- długość obwodnicy wariantu społecznego wg. mieszkańców znacząco nie ulegnie zmianie,
- brak bliskiej zabudowy i wysiedleń mieszkańców.

Na adresy Inwestora oraz Projektanta przesłanych zostało 29 wniosków z uwagami i zastrzeżeniami.

Wariant społeczny

Wynikiem konsultacji ze społeczeństwem było zalecenie zaprojektowania „wariantu społecznego” z przebiegiem zgodnym z propozycjami mieszkańców.



ODCINEK

Odcinek 6 „społeczny”

KOLOR

zielony



Odcinek 6 - zielony

Przebieg w trasie poprzez zaprojektowanie jednego łuku poziomego R-2500. Odcinek najbardziej odsunięty od zabudowań – najbliższe zabudowania znajdują się w odległości 180m. Zaproponowana trasa nie dzieli żadnej miejscowości. W początkowym przebiegu ingeruje w tereny leśne.

Wariant społeczny przechodzi przez obszar Natura 2000 (od DP1312L Zimna Woda do linii kolejowej nr 12).

Odcinek społeczny na dalszym przebiegu trasy łączy się z odcinkami wariantów podstawowych: 3 - ciemnoniebieskim, następnie 2 - fioletowym, kończąc bieg odcinkiem 5 - błękitnym.

WARIANT	ODCINKI
Wariant społeczny	odcinki 6-3-2-5



Podsumowanie długości wariantów

Orientacyjna długość odcinka projektowanej obwodnicy według założeń Opisu Przedmiotu Zamówienia to 9,5 km.

Warianty podstawowe

WARIANT	ODCINKI	DŁUGOŚĆ [km]
Wariant A	odcinek 1	10,06
Wariant B	odcinki 2-5	12,12
Wariant C	odcinki 2-3-2-5	12,56
Wariant D	odcinek 2	11,86
Wariant E	odcinki 2-3-2	12,30

Wariant społeczny

WARIANT	ODCINKI	DŁUGOŚĆ [km]
Wariant społeczny	odcinki 6-3-2-5	13,33

Opinie i warunki techniczne

Warianty podstawowe

Proces opiniowania wariantów podstawowych i pozyskiwania warunków technicznych rozpoczął się we wrześniu 2021 roku i trwał do stycznia 2022 roku.

Dotyczył 33 instytucji wskazanych w Opisie Przedmiotu Zamówienia m. in.: zarządcy dróg, wód, urządzeń infrastruktury technicznej, zarządu województwa, powiatu, konserwatora itp.

Wynik opiniowania:

- preferowanym został wariant D – odcinek 2 (kolor fioletowy)
- najmniej optymalnym wariant A zgodny z MPZP (początkowo oznaczany kolorem czerwonym, aktualnie różowym)

Opinie i warunki techniczne

Warianty podstawowe

Zarządcy dróg:

ZDW Lublin	zgłoszona uwaga: skrzyżowania z DW807 i DW808 zaprojektować jako rondo
ZDP Łuków	pozytywnie zaopiniowany wariant fioletowy + ciemnoniebieski, bo najmniejsza ingerencja w zabudowę. Konieczne uwzględnienie uwag ze spotkania z 22.12.2021 r.: ominięcie działek miejskich na południu + dojazd do strefy ekonomicznej Gminy Łuków w m. Łazy

Gestorzy:

Przedsiębiorstw o Usług i Inżynierii Komunalnej	potwierdzenie kolizji z wodociągiem i kanalizacją, w szczególności ul. Zimna Woda, Powąże, Łapiguz czy Żelechowska. Wydanie wstępnych WT
PEC	potwierdzenie braku sieci
PSG	informacja o kolizji z gazociągiem sc, wc oraz stacją gazową wc
PGE	brak wydania wstępnych WT, należy zwrócić się o inwentaryzację
PGE EC	brak sieci
Orange	informacja o płatnych WT
UPC	brak odpowiedzi
Netia	opinia pozytywna – brak sieci
T-Mobile	kable światłowodowe, WT

Inni:

PKP PLK	brak odpowiedzi
Okręgowy Urząd Górniczy	odesłanie do strony internetowej
Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków	wszystkie warianty dopuszczalne z punktu widzenia konserwatorskiego, Inwestor zobowiązany do przeprowadzenia badań archeologicznych
PGW WP Nadzór wodny w Łukowie	potwierdzenie kolizji z ciekami, rowami, drenacją systemową (zadanie „Łuków Południe”)
PGW WP Nadzór wodny w Radzynie Podlaskim	odesłanie do Dyrektora Zarządu Zlewni
Zespół Lubelskich Parków Krajobrazowych	opinia pozytywna z uwagami
Lasy Państwowe	przekazywanie, finalnie brak odpowiedzi
ITD	informacja o zlokalizowaniu punktu kontrolnego między DW808 a DK63, WT z parametrami
Straż pożarna	brak uwag na tym etapie
Policja	ocenia organizację. Brak organizacji – odsyłają bez opinii
Wojsko	brak kolizji z trenami zamkniętymi – brak uwag do lokalizacji. WT dotyczące parametrów.
Władze lokalne:	
Gmina	notatka ze spotkania: południe - wariant fioletowy z modyfikacją miejsca włączenia; środek - czerwony, dopuszczalny fioletowy; północ - czerwony zdecydowanie negatywny
Miasto	preferowany fioletowy + obsługa działek inwestycyjnych
Powiat	Preferowany fioletowy + ciemnoniebieski, najmniej akceptowalny – czerwony
Wojewoda	brak odpowiedzi

Opinie i warunki techniczne

Wariant społeczny

Na prośbę Zamawiającego wystąpiono o opinię dotyczącą przebiegu wariantu społecznego:

- do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, która poinformowała, że na obecnym etapie nie jest uprawniona do zajęcia stanowiska,
- do Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków, który poinformował, że dopuszcza wszystkie proponowane modele przebiegu obwodnicy.

Dodatkowo wystąpiono o wydanie informacji na temat siedlisk chronionych do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska oraz do Nadleśnictwa Łuków.

RDOŚ w Lublinie poinformował o istnieniu siedlisk dwóch gatunków ptaków:







1. lelek (*Caprimulgus europaeus*)
2. orlik krzykliwy (*Clanga pomarina*)

Nadleśnictwo Łuków poinformowało, iż planowana trasa przebiega przez strefę ochrony okresowej wokół gniazd orlika krzykliwego, ponadto występuje tam płat rośliny chronionej – pióropusznik strusi.

Siedliska chronione - lelek



Objaśnienia

-  planowany wariant społeczny przebiegu obwodnicy
-  Lasy Łukowskie - Obszar Specjalnej Ochrony Natura 2000
-  stwierdzenia - Lelek zwyczajny (*Caprimulgus europaeus*)
-  siedlisko
-  siedlisko potencjalne
-  działania ochronne





Wariant wynikowy z wariantów podstawowych oraz wariant społeczny

WARIANT	ODCINKI [numery]	ODCINKI [kolory]	DŁUGOŚĆ [km]
Wariant C	odcinki 2-3-2-5	fioletowy – ciemnoniebieski – fioletowy – błękitny poniżej cała trasa oznaczona kolorem czarnym	12,56
Wariant społeczny	odcinki 6-3-2-5	zielony – ciemnoniebieski – fioletowy -błękitny	13,33




ulica Zimna Woda

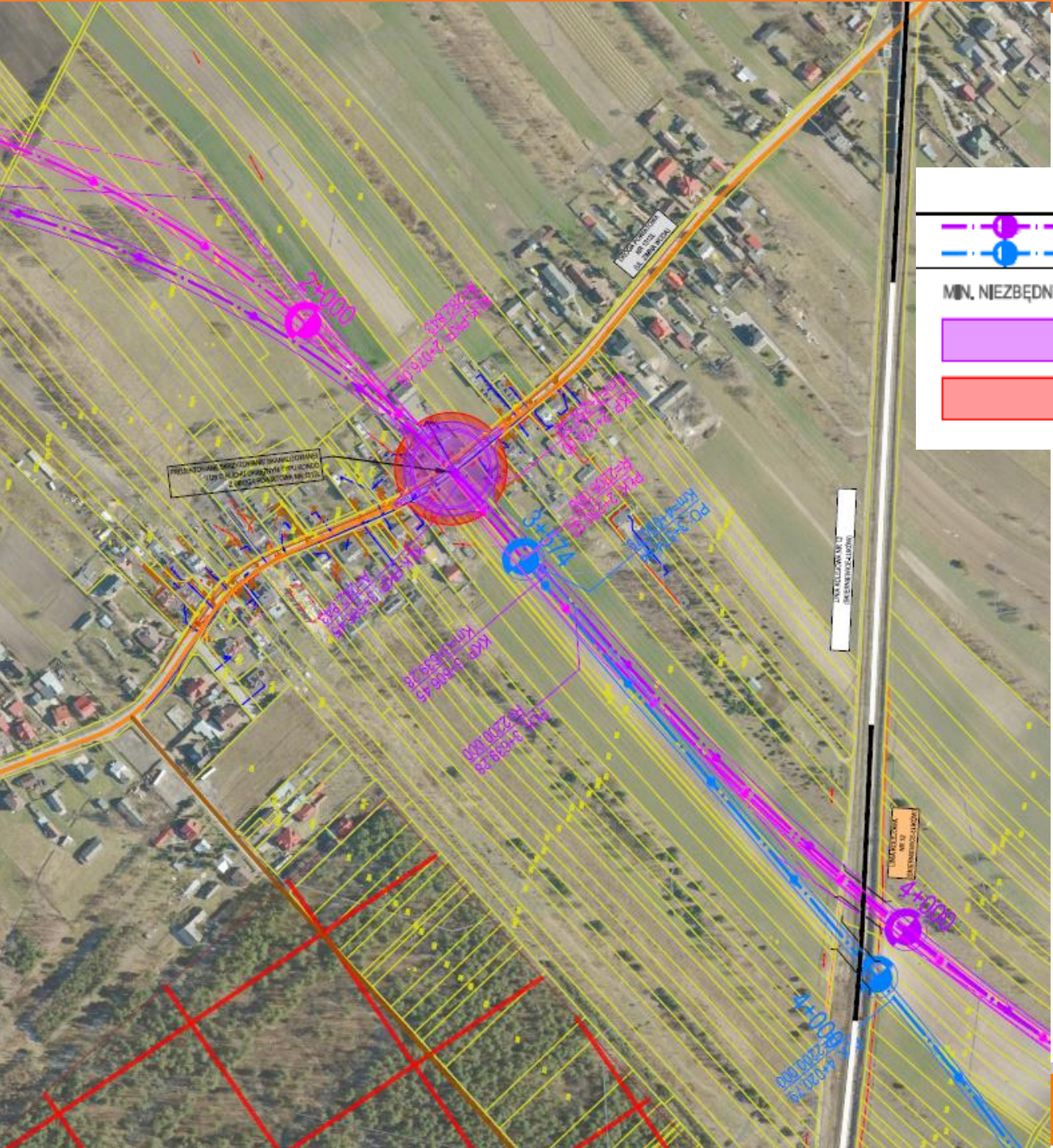
OZNACZENIA:

-  projektowany wariant nr 2 przebiegu obwodnicy
-  projektowany wariant nr 3 przebiegu obwodnicy

MIN. NIEZBĘDNY TEREN POD RONDO NA UL. ZIMNA WODA: OK. 5 500m²

 teren przeznaczony pod rondo

 min. teren przeznaczony pod elementy drogowe m.in.:
opaskę, chodnik (lub ścieżkę rowerową z dopuszczonym ruchem pieszych), oświetlenie,
dowiązanie wysokościowe do istniejącego terenu



ulica Zimna Woda

