

## PROTOKÓŁ Nr 9/2021

z posiedzenia **ZOPI** w Oddziale GDDKiA w Rzeszowie w dniu 22 grudnia 2021 r.

### PRZEDMIOT POSIEDZENIA

„Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (wraz z analizą i weryfikacją wariantów zarekomendowanych z etapu SK) dla inwestycji pn. „Budowa drogi ekspresowej S74 na odc. Opatów - Nisko” opracowane przez firmę:

**TRANSPROJEKT GDAŃSKI Sp. z o.o.** z siedzibą w Gdańsku przy ul. Zabytkowej 2, 80-253 Gdańsk w roku 2021 na podstawie Umowy nr 2413.26.2018 z dnia 20.05.2019 r.

### OBECNI

Według załączonej listy.

## I. OPIS SPRAWY

### 1. INFORMACJE OGÓLNE

#### 1.1. Lokalizacja drogi

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województw świętokrzyskiego oraz podkarpackiego na terenie powiatów:

- ❖ **opatowskim** – gminy: Opatów, Lipnik,
- ❖ **sandomierskim** – gminy: Obrazów, Samborzec i Sandomierz,
- ❖ **tarnobrzesckim** – gminy Gorzyce, Grębów i m. Tarnobrzeg,
- ❖ **stalowowolskim** – gminy Zaleszany, Radomyśl nad Sanem, Pysznicza i Stalowa Wola,
- ❖ **niżańskim** – gminy Nisko i m. Nisko.

Początek stanowi dowiązanie do obwodnicy Opatowa o przekroju dwujezdniowym z pasem dzielącym. Projektowany odcinek drogi kończy się na węźle Zapacz na skrzyżowaniu z drogą ekspresową S19. Długość projektowanego odcinka wynosi w zależności od wariantu: 69+360 – 77+821.

#### 1.2. Dotychczasowe opracowania i decyzje

- a) Studium Korytarzowe – „Materiały do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drogi ekspresowej S-74 na odcinku Opatów - Nisko” opracowane w roku 2010 przez Konsorcjum firm AYESA POLSKA Sp. z o. o. (Lider Konsorcjum) oraz AGUA Y ESTRUCTURAS S. A. (AYESA S. A.) (Partner Konsorcjum).
- b) Dokumentacja hydrogeologiczna określająca warunki hydrogeologiczne w związku z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięcia mogącego negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie dla Inwestycji pn. Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko, zatwierdzona przez Marszałka Województwa Podkarpackiego decyzją znak: OS-IV.7441.31.2021.WZ z dnia 01.12.2021r.

## 2. STAN ISTNIEJĄCY

### 2.1. Zagospodarowanie i ukształtowanie terenu

Istniejący ruch na odcinku Opatów – Nisko prowadzony jest poprzez DK9 na odcinku Opatów – Lipnik, a dalej od Lipnika poprzez Sandomierz i Stalową Wolę do Niska drogą DK77.

Istniejąca droga DK9 jest drogą klasy GP, dwupasową, dwukierunkową o jezdni szerokości 7,0 m i nawierzchni bitumicznej. Chodniki występują odcinkowo na terenach miejscowości, a w przebiegu szlakowym występują pobocza utwardzone. Na odcinku gmin Lipnik i Obrazów droga przechodzi przez tereny o charakterze rolniczo-sadowniczym.

Istotną rolę w istniejącym układzie drogowym odgrywa również droga DK-77, która biegnie od gminy Lipnik (od skrzyżowania z DK9) w kierunku Stalowej Woli i Niska. Droga krajowa nr 77 do miasta Sandomierz jest to droga klasy GP o przekroju jednojezdniowym, dwupasowym, dwukierunkowym z utwardzonymi poboczami i chodnikami występującymi na terenie miejscowości. Na terenie miasta Sandomierz przekrój drogi jest zwiększony do 2x2. Cały ruch

osobowy i tranzytowy przechodzi przez miasto i przekracza Wisłę istniejącym mostem. Na terenie miasta wzdłuż drogi prowadzone są ciągi piesze. W km 23+800 w okolicy przeprawy przez rzekę Trześniówkę przy drodze DK77 znajduje się ograniczenie prędkości z uwagi na występowanie na odległości ok. 100m, dwóch zakrętów o kącie zwrotu zbliżonym do 90 stopni. Za Sandomierzem istniejąca droga nr 77 o klasie G, przechodzi przez gminy Gorzyce i Zaleszany. Wzdłuż drogi zlokalizowane są bezpośrednio zjazdy do nieruchomości oraz zatoki i przystanki autobusowe. Dalszy przebieg drogi krajowej nr 77 odbywa się po obwodnicy Stalowej Woli i Niska aż do węzła Rudnik nad Sanem, który powstał w ramach budowanej równolegle drogi ekspresowej S19.

## 2.2. Istniejący układ komunikacyjny

W pasie wykonania i oddziaływania zadania inwestycyjnego znajdują się:

Kategoria drogi:	i numer drogi
Krajowe:	Droga ekspresowa nr S74 (obwodnica Opatowa), Droga ekspresowa nr S19, DK9, DK19, DK77
Wojewódzkie:	DW 723, DW 855
Powiatowe:	DP 0724T, DP 0720T, DP 0725T, DP 0737T, DP 0739T, DP 0738T, DP 0741T, DP 0782T, DP 0803T, DP 0797T, DP 0799T, DP 1096T, DP 1098T, DP 1095R, DP 1092R, 1090R, DP 1017R, DP 1016R, DP 1013R, DP 1013R, DP 1020R, DP 1021R, DP 1024R, DP 1094R, DP 1093R, DP 2505R, DP 1019R, DP 0800T, DP 1101R, DP 1102R, DP 1102R, DP 1019R, DP 2023R, DP 0742T
Gminne:	DG 358045T DG 358011T, DG 358105T, DG 337023T, DG 337035T, DG 337036T, DG 337038T, DG 002460T, DG 002493T, DG 002487T, DG 002491T, DG 002484T, DG 002487T, DG 002463T, DG 002481T, DG 002478T, DG 002466T, DG 002474T, DG 002475T, DG 373024T, DG 373075T, DG 373078T, DG 373081T, DG 373031T, DG 373032T, DG 100146R, DG 101525R, DG 101501R, DG 101205R, DG 102523R, DG 101233R, DG 337032T, DG 337031T, DG 337033T, DG 337034T, DG 337043T, DG 002500T, DG 002496T, DG 002455T, DG 373015T, DG 373014T, DG 373042T, DG 122043R, DG 101512R, DG 100901R, DG 100902R, DG 101229R, DG 101232R, DG 101234R, DG 337037T, DG 337038T, DG 337041T, DG 002492T, DG 002477T, DG 122001R, DG 122006R, DG 100146R, DG 100901R, DG 100902R, DG 102523R, DG 101233R, DG 373094T, DG 373042T,

- drogi gminne wewnętrzne.

Ponadto układ komunikacyjny uzupełniają drogi wewnętrzne niebędące drogami publicznymi.

## 2.3. Natężenie ruchu

W tabelach przedstawiono wyniki GPR w latach 2015 oraz 2020/21 na odcinkach dróg krajowych nr 9 i 77, w której korytarzu znajduje się analizowany odcinek S74.

Wg GPR 2015 natężenie ruchu na odcinkach dróg krajowych nr 9 i 77 w 2015 r. i 2020/21 r. wynosiło:

Numer drogi	Nazwa	SDRR poj. silnik. ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych					Autobusy
			Moto cykle	Sam. osob.	Lekkie samo. ciężarowe	Sam. ciężarowe		
						bez przyczepy	z przyczepą	
<b>2015</b>								
DK9	OPATÓW - LIPNIK	10 513	47	7 068	1 010	324	1 935	101
DK77	LIPNIK - SANDOMIERZ	6 654	37	4 949	551	377	637	60
DK77	SANDOMIERZ /PRZEJŚCIE A/	16 068	86	12 233	1 667	525	1 446	90
DK77	SANDOMIERZ /PRZEJŚCIE B/	21 154	110	16 274	2 371	549	1 620	208
DK77	SANDOMIERZ /PRZEJŚCIE C/	20 122	116	15 574	2 123	593	1 525	175
DK77	SANDOMIERZ - GORZYCE	8 299	41	6 128	891	269	913	49
DK77	GORZYCE - AGATÓWKA	9 479	64	7 541	764	247	754	100
DK77	AGATÓWKA - SKRZYŻ. Z DW855 /BRANDWICKA/	6 319	30	4 908	369	211	774	26

DK77	STAŁOWA WOLA 80/ 1:SKRZYŻ. Z DW855 – SKRZYŻ. Z DW871	9 518	66	7 496	593	294	867	195
DK77	STAŁOWA WOLA /PRZEJŚCIE 2/	10 930	80	8 482	603	338	1 238	182
DK77	STAŁOWA WOLA - NISKO	15 279	111	11 932	1 637	302	1 068	221
DK77	NISKO /PRZEJŚCIE/	13 809	118	12 259	1 124	136	42	123
DW723	TARNOBRZEG-DR.NR 77 /GR. WOJ./	9 564	96	7 975	775	201	440	67
DW855	OLBIECIN-TRZYDNIK	2 564	13	2 002	177	82	267	8
DW855	TRZYDNIK-GR. WOJ.	2 378	29	1976	169	64	90	14
DW855	GR.WOJ.-ZAKLIKÓW-DĄBROWA RZECZYCKA	4 365	48	3 754	323	92	109	26
DW855	DĄBROWA RZECZYCKA-BRANDWICA-STAŁOWA WOLA	5 165	57	4 679	145	98	119	52
<b>2020/21</b>								
DK9	OPATÓW /UL. 1 MAJA (DK74)/ - LIPNIK /DK77/	9 986	45	6 514	1 030	258	2 091	32
DK77	LIPNIK /DK9/ - SANDOMIERZ /UL. OŻAROWSKA (DK79)/	6 403	22	4 861	685	149	618	8
DK77	SANDOMIERZ /PRZEJŚCIE 1: UL. OŻAROWSKA (DK79) - UL. LUBELSKA (DW777)/	16 110	83	12 864	1 564	230	1 270	82
DK77	SANDOMIERZ /PRZEJŚCIE 2: UL. LUBELSKA (DW777) - AL. JANA PAWŁA II (DK79)/	25 097	142	20 298	2 605	308	1 589	140
DK77	SANDOMIERZ /PRZEJŚCIE 3: AL. JANA PAWŁA II (DK79) - UL. LWOWSKA (DW723)/	22 230	146	18 071	2 168	398	1 309	124
DK77	SANDOMIERZ /UL. LWOWSKA (DW723)/ - GORZYCE /UL. WRZAWSKA (DW854)/	8 976	45	7 001	901	383	626	11
DK77	GORZYCE /UL. WRZAWSKA (DW854)/ - AGATÓWKA	9 967	52	8 259	700	345	564	42
DK77	AGATÓWKA - STAŁOWA WOLA /UL. BRANDWICKA (DW855)/	6 975	26	5 627	501	280	531	7
DK77	NISKO /UL. LUBELSKA (DK19)/ - RUDNIK NAD SANEM	8 509	47	7 082	725	228	391	26

Na podstawie wyników prognozy ruchu sporządzonej dla wariantu bezinwestycyjnego, oszacowano Poziomy Swobody Ruchu dla DK 9 i DK 77 w wariantcie bezinwestycyjnym w kolejnych horyzontach.

Droga	Odcinek	Przekrój	2028	2033	2038	2043	2048
DK9	OPATÓW - LIPNIK	1/2	D	D	D	D	D
DK77	LIPNIK -SANDOMIERZ	1/2	C	C	C	C	C
DK77	SANDOMIERZ - GORZYCE	1/2	D	D	D	D	D
DK77	GORZYCE - AGATÓWKA	1/2	D	D	D	D	D
DK77	AGATÓWKA - SKRZYŻ. Z DW855 /BRANDWICKA/	1/2	D	D	D	D	D
DK77	STAŁOWA WOLA - NISKO	1/2	E	E	E	E	E

#### 2.4. Infrastruktura istniejąca

Na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym zidentyfikowano kolizje projektowanych wariantów trasy z następującymi urządzeniami infrastruktury technicznej, tj.:

#### 2.4.1. Sieci wodociągowe

Wzdłuż wszystkich wariantów planowanej trasy przebiegają liczne istniejące sieci wodociągowe.

#### 2.4.2. Urządzenia energetyczne

W obszarze inwestycji przebiegają linie energetyczne wysokich (110kV) i najwyższych (400kV i 220kV) napięć.

#### 2.4.3. Sieci gazowe

Każdy z wariantów trasy projektowanej drogi koliduje z sieciami gazowymi wysokiego, średniego i niskiego ciśnienia.

W miejscach kolizji gazociągów z projektowanym układem drogowym przewidziano ich przebudowy. W miejscach skrzyżowania z drogami zastosowano rury ochronne.

#### 2.4.4. Sieci kanalizacyjne

Projektowane warianty trasy kolidują z istniejącą siecią kanalizacji sanitarnej. W miejscu kolizji z projektowanym układem drogowym przewidziana została jej przebudowa.

#### 2.5. Tereny objęte ochroną przyrodniczą

W odległości do 5 km od projektowej inwestycji (od osi drogi) znajdują się następujące wielkoobszarowe formy ochrony przyrody:

- Obszary Natura 2000: Tarnobrzaska Dolina Wisły PLH180049, Dolina Dolnego Sanu PLH180020, Puszcza Sandomierska PLB180005, Enklawy Puszczy Sandomierskiej PLH180055, Ostoja Żyznów PLH260036, Uroczyska Lasów Janowskich PLH060031, Lasy Janowskie PLB060005, Dolina Dolnej Tanwi PLH060097, Góry Pleprzowe PLH260022,
- Rezerваты przyrody: Jastkowice, Góry Pleprzowe, Łęka, Imielty Ług,
- Parki Krajobrazowe: Park Krajobrazowy Lasy Janowskie wraz z otuliną,
- Pomniki przyrody: w buforze 500 m od planowanej inwestycji zlokalizowano 9 pomników przyrody.

Nie zinventaryzowano natomiast, pozostałych form ochrony przyrody, tj. parków narodowych, obszarów chronionego krajobrazu, użytków ekologicznych, stanowisk dokumentacyjnych czy zespołów przyrodniczo-krajobrazowych w analizowanym buforze 5 km.

#### 2.6. Zabytki nieruchome oraz zabytki archeologiczne

Na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym zidentyfikowano kolizje projektowanych wariantów trasy z zabytkami nieruchomymi oraz stanowiskami archeologicznymi, tj.:

Nr wariantu	Zabytki nieruchome	Stanowiska archeologiczne
W1 i W1_GK	2	37
W3 i W3_GP	2	33
W4 i W4_GK	0	31
WTGD i WTGD_GP	2	36
W1A i W1A_GK	2	37
W4M	2	45
W5 - społeczny	2	28

#### 2.7. Tereny zagrożone powodziowo

Projektowana droga ekspresowa S74 przebiega przez tereny zagrożenia powodziowego znajdujące się w rejonie wideł rzeki Wisły i Sanu. Dodatkowo w rejonie rzeki Wisły znajdują się tereny przeznaczone do funkcji polderów przeciwpowodziowych. Zagrożenie powodziowe wywołuje także kilka innych mniejszych rzek tego regionu, a mianowicie: Opatówka,

Koprzywnicka, Trześciówka, Łęg, Bukowa oraz Barcówka. Wzdłuż tych rzek rozciągają się tereny zalewów powodziowych, ograniczane przez licznie występujące wały przeciwpowodziowe.

**Wariant W1 i W1\_GK** – łączna długość przecięcia terenów zalewowych i narażonych na powódź wynosi 15,326 km,

**Wariant W3 i W3\_GP** – łączna długość przecięcia terenów zalewowych i narażonych na powódź wynosi 10,726 km,

**Wariant W4 i W4\_GK** – łączna długość przecięcia terenów zalewowych i narażonych na powódź wynosi 18,240 km,

**Wariant WTGD i WTGD\_GP** – łączna długość przecięcia terenów zalewowych i narażonych na powódź wynosi 10,396 km,

**Wariant W1A i W1A\_GK** – łączna długość przecięcia terenów zalewowych i narażonych na powódź wynosi 17,336 km,

**Wariant W4M** – łączna długość przecięcia terenów zalewowych i narażonych na powódź wynosi 12,576 km,

**Wariant W5 – Społeczny** – łączna długość przecięcia terenów zalewowych i narażonych na powódź wynosi 17,754 km,

## 2.8. Wody podziemne

W obszarze analiz stwierdzono występowanie kolizji wariantów ze zbiornikami wód podziemnych. Wszystkie warianty projektowanego odcinka drogi S74 znajdują się w granicach głównych zbiorników wód podziemnych GZWP nr 421 Zbiornik Włostów oraz GZWP nr 425 Dębica – Stalowa Wola – Rzeszów.

### GZWP 421 – Zbiornik Włostów

Nazwa wariantu	Nazwy zbiorników wód podziemnych	
	GZWP 421 – Zbiornik Włostów	GZWP 425 – Dębica – Stalowa Wola – Rzeszów
Wariant W1 i W1_GK	- km 0+000 – 1+930; - km 3+280 – 4+950;	- km 33+370 – 66+280;
W3 i W3_GP	- km 0+000 – 1+930; - km 3+ 080 – 7+150;	- km 33+090 – 63+130;
W4 i W4_GK	- km 0+000 – 1+930; - km 3+220 – 5+480;	- km 31+620 – 63+210;
WTGD i WTGD_GP	- km 0+000 – 1+930; - km 3+150 – 6+320;	- km 34+150 – 60+520
W1A i W1A_GK	- km 0+000 – 1+930; - km 3+280 – 4+950;	- km 35+370 – 68+280;
W4M	- km 0+000 – 1+930; - km 3+220 – 5+480;	- km 34+150 – 60+520
W5 - społeczny	- km 0+000 – 1+930; - km 3+150 – 6+320;	- km 34+000 – 67+000;

## 2.9. Strefy ochronne ujęć wód podziemnych i powierzchniowych

W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie ujęć wód podziemnych zlokalizowanych w obrębie obszaru inwestycji z wyznaczoną strefą ochronną obejmującą teren ochrony bezpośredniej

Nazwa ujęcia	Gmina/ miejscowość	Użytkownik	Nr decyzji ustanaw. strefę	Data wydania decyzji	Organ wydający decyzję	Lokalizacja w stosunku do Drogi S74
Ujęcie - wodociąg Kotowa Wola	Zaleszany/ Kotowa Wola	Urząd Gminy Zaleszany, ul. Zaleszany 66, 39-431 Zaleszany	R_20170911 – Kotowa Wola	11.09.201 7/brak danych	RZGW Kraków	Ujęcie zlokalizowane w obrębie obszaru badań w odległości około 2 km na SW od wariantu W3, W4 (rejon km 45+00 – dla

						W4). Najbliżej wariantu W3 zlokalizowana jest studnia nr 1a (nr CBDH: 8890439)
Wodociąg Grupowy Pysznicza	Pysznicza/Pysznicza	Zakład Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o. w Pyszniczy	RZ.ZUZ.4.41 1.63.2018.A T	28-12-2018	Zarząd Zlewni w Stalowej Woli	Ujęcie składa się z 4 studni. Najbliżej wariantu W3, w odległości około 200 m na SW zlokalizowana jest studnia nr 1a. Studnie ujęcia zlokalizowane są w rejonie km 61+000 – 61+200 wariantu W3
Ujęcie zakładowe-Solbet	Stalowa Wola/Stalowa Wola	SOLBET, Stalowa Wola, ul. Spacerowa 4	RZ.ZUZ.4.41 00.60.2019A T	05-02-2019	Zarząd Zlewni w Stalowej Woli	Ujęcie zlokalizowane w odległości około 2,1 km na SW
Ujęcie wodociągowe	Nisko/Zarzecze	Urząd Miasta i Gminy Nisko, ul. K.Świerczewskiego 14, 37-400	OLR.I.6320. 1.2017.B	05-06-2017	Starostwo Powiatowe w Nisku	Ujęcie składa się z 3 studni. Studnie nr S1 i S3 zlokalizowane są w odległości około 1,4 km na S od wszystkich wariantów S74.

W poniższej tabeli zestawiono ujęcia wód podziemnych zlokalizowanych w obrębie obszaru inwestycji z wyznaczoną strefą ochronną obejmującą teren ochrony pośredniej

Nazwa ujęcia	Gmina/miejscowość	Użytkownik	Nr decyzji ustanawiającej strefę	Data wydania dec./ data ważności	Organ wydający dec.	Lokalizacja w stosunku do Drogi S74
Ujęcie miejskie – Krzyżowe Drogi	Stalowa Wola / Stalowa Wola	Miejski Zakład Komunalny Sp. z o.o. w Stalowej Woli, ul. Komunalna 1, 37 – 450 Stalowa Wola	20/2012	20.12.2021/ brak danych	RZGW Kraków	Ujęcie zlokalizowane poza obszarem badań w odległości około 3 km a SW od wariantu W3 i W4.  Wyznaczony teren ochrony pośredniej dla ujęcia zlokalizowany jest częściowo w obrębie obszaru badań w odległości około 1 km na SW od wariantu W4
Ujęcie - wodociąg Kotowa Wola	Zaleszany/ Kotowa Wola	Urząd Gminy Zaleszany, ul. Zaleszany 66, 39-431 Zaleszany	R_20170911_ Kotowa Wola	11.09.2017/ brak danych	RZGW Kraków	Ujęcie zlokalizowane w obrębie obszaru badań w odległości około 2 km na SW od wariantu W3,W4 (rejon km 45+00 – dla W4).  Wyznaczony teren ochrony pośredniej dla ujęcia zlokalizowany jest częściowo w obrębie obszaru badań w odległości 1,9 km na SW od wariantu W3 i W4
Ujęcie Studzieniec I	Grębów/Stale	Tarnowskie Wodociągi Sp. z o.o. w Tarnowie, ul. Narutowicza 37, 33 – 100	8/2013	11.07.2013/ brak	RZGW Kraków	Ujęcie zlokalizowane poza obszarem badań w odległości około 7 km na S od wariantu W3 i WTGD (rejon km33+300). Wyznaczony teren ochrony pośredniej dla ujęcia

		Tarnów				zlokalizowany w odległości około 5,5 km od wariantu W3 i WTGD
--	--	--------	--	--	--	---

## 2.10. Tereny osuwiskowe i predysponowane osuwiskowo oraz zjawiska krasowe

Na trasie projektowanych wariantów drogi S74 ani w ich sąsiedztwie nie stwierdzono występowania osuwiska. Występują natomiast obszary predysponowane do występowania osuwisk. Obszary te występują licznie w stokach dolin, które przecina trasa inwestycji. Są to następujące odcinki trasy wariantów: **W1** w km 21+700 – 21+900, **W3** w km 13+500 – 13+800, **W4** w km 18+400 – 18+650, **WTGD** w km 17+600 – 17+700, 20+700 – 21+200, 21+700 – 21+950. Na obszarze badań nie stwierdzono powierzchniowych zjawisk krasowych.

## 3. PODSTAWOWE PARAMETRY TECHNICZNE

Klasa drogi:	S
Prędkość projektowa:	100 km/h
Prędkość miarodajna:	110 km/h
Szerokość i liczba pasów ruchu:	3,5 m; przekrój 2x2
Szerokość pasa dzielącego:	5 m (w tym szerokość opaski 0,5 m)
Szerokość pasa awaryjnego:	2,5 m
Szerokość pobocza gruntowego:	min. 0,75 m *
Skrajnia pionowa:	min. 5,0 m
Rodzaj i nośność nawierzchni:	podatna bitumiczna, 115 kN/oś
Skrajnia pionowa:	min. 5,0 m
Kategoria ruchu i liczba równoważnych osi standardowych w przekroju:	KR6
Rezerwa terenu na kolejny pas	brak

\* szerokość gruntowego pobocza może być większa, jeżeli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji, bezpieczeństwa ruchu i ochrony środowiska.

## 4. STAN PROJEKTOWANY

### 4.1. Rozpatrywane warianty planowanego przedsięwzięcia

W ramach projektu opracowano dwanaście wariantów przebiegu projektowanej drogi ekspresowej, przy czym sześć wariantów zostało opracowanych w 2019 roku, które nazywane są **podstawowymi**:

- **Wariant W1** – czerwony – z etapu Studium Korytarzowego z 2011 r. – długość km 72+292,
- **Wariant W3** – zielony – z etapu Studium Korytarzowego z 2011 r. – długość km 72+003,
- **Wariant W4** – różowy – z etapu Studium Korytarzowego z 2011 r. – długość km 69+393,
- **Wariant WTGD** – pomarańczowy – wariant autorski Transprojektu Gdańskiego – długość km 73+945,
- **Wariant W1A** – oliwkowy – wariant wprowadzony w wyniku konsultacji z Samorządami - długość km 74+270,
- **Wariant W4M** – błękitny – wariant wprowadzony w wyniku konsultacji z Samorządami - długość km 77+856,

W roku 2021 opracowano następne sześć wariantów, nazwanych **uzupełniającymi**. Pięć wariantów różni się od wariantów podstawowych lokalizacją węzłów, natomiast, wariant, W5 jest kombinacją wariantów uzupełniających:

- **Wariant W1\_GK** - różni się od wariantu W1 występowaniem węzła „Gorzyce” na przecięciu z DP1090R oraz brakiem węzła „Kłyżów” na przecięciu z DP1019R.
- **Wariant W1A\_GK** - różni się od wariantu W1A występowaniem węzła „Gorzyce” na przecięciu z DP1090R oraz brakiem węzła „Kłyżów” na przecięciu z DP1019R.
- **Wariant W3\_GP** - różni się od wariantu W3 występowaniem węzła „Gorzyce” na przecięciu z DP1090R oraz zmianą lokalizacji węzła Podborek.
- **Wariant W4\_GK** - różni się od wariantu W4 występowaniem węzła „Gorzyce” na przecięciu z DP1090R oraz brakiem węzła „Kłyżów” na przecięciu z DP1019R.
- **Wariant WTGD\_GP** - różni się od wariantu WTGD występowaniem węzła „Gorzyce” na przecięciu z DP1090R oraz zmianą lokalizacji węzła Podborek.
- **Wariant W5** - wariant wprowadzony w wyniku przeprowadzonej akcji informacyjnej.
- **Łącznik techniczny pomiędzy wariantem WTGD i W3** - łącznik długości ok. 2,3 km został wprowadzony po akcji informacyjnej jako połączenie wariantu TGD i 3 na terenie gminy Pysznica.

#### **4.2. Wariantowanie**

W Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym przedstawiono warianty rozwiązań technicznych w zakresie geometrii projektowanych węzłów drogowych – po 2 warianty. Dodatkowo w ramach opracowanej dokumentacji przedstawiono rozwiązania wariantowe w zakresie:

- MOP Zaleszany, tj.: wariant (podstawowy) przewidujący likwidację MOP oraz wariant przedstawiający rozwiązania projektowe z uwzględnieniem MOP.
- Węzła Gorzyce, tj.: wariant przewidujący zaprojektowanie węzła Gorzyce oraz wariant nieprzewidujący zaprojektowania węzła Gorzyce. Dotyczy wszystkich wariantów.
- Węzła Kłyżów, tj.: wariant przewidujący zaprojektowanie węzła Kłyżów oraz wariant nieprzewidujący zaprojektowania węzła Kłyżów. Dotyczy wariantów W1 i W1\_GK oraz wariantów W4 i W4\_GK.

#### **4.3. Przebieg sytuacyjny wariantów - całościowy**

##### **Wariant W1 i W1\_GK**

Wariant W1 jest jednym z trzech wariantów zarekomendowanych z etapu Studium Korytarzowego i skierowanym do dalszych prac studyjnych na etapie STEŚ. Jego modyfikacją jest wariant W1\_GK, który różni się od wariantu W1 występowaniem węzła „Gorzyce” na przecięciu z DP1090R oraz brakiem węzła „Kłyżów” na przecięciu z DP1019R.

Początek projektowanego odcinka (dotyczy wszystkich wariantów) rozpoczyna się w rejonie miejscowości Okalnia. Projektowana droga przebiega po południowo-zachodniej stronie istniejącej drogi DK nr 9 omijając po stronie płd. -zach. miejscowość Włostów. Dalej droga skręca w kierunku wschodnim i biegnie przez obszar gminy Lipnik. Zbliża się do istniejącej DK-9 na odległość ok. 600m. Następnie wariant przecina drogę nr 9 pomiędzy Lipnikiem, a Kurowem, gdzie zlokalizowano węzeł „Lipnik”. Ślad wariantu 1 i 1\_GK na terenie gminy Lipnik przebiega głównie po terenach rolniczych i sadowniczych. Od km ok. 11+500 wariant 1 przekracza granicę gminy Obrazów. Początek odcinka trasy ekspresowej na terenie gminy Samborzec znajduje się w km ok. 22+900. Trasa biegnie w kierunku południowym aż dochodzi do przecięcia z DK79. Na przecięciu dróg w miejscowości Andruszkowice zlokalizowano węzeł drogowy. Za węzłem trasa jeszcze raz skręca w kierunku południowym, a następnie w kierunku wschodnim omijając miejscowość Koćmierzów zmierza w kierunku prostopadłym do Wisły i dalej w kierunku woj. podkarpackiego. Dalej wariant przebiega pomiędzy miejscowościami Wielowieś, a Sielec. Na przecięciu z drogą wojewódzką nr 723 zlokalizowano węzeł „Tarnobrzeg”. Za węzłem trasa przekracza tory kolejowe relacji Tarnobrzeg – Sandomierz i Sandomierz – Stałowa Wola. Przecinając rzekę Trześniówka trasa biegnie przez teren gminy Gorzyce. Początek trasy na terenie gminy Gorzyce znajduje się w rejonie miejscowości Furmany. W wariantcie 1\_GK na przecięciu z drogą powiatową 1090R (ul. Sandomierska) zlokalizowano na wniosek gminy Gorzyce i Grębów węzeł „Gorzyce”. Od km 37+000 do granicy gminy trasa biegnie przez tereny



leśne. Początek trasy na terenie gminy Zaleszany zlokalizowany jest w km 41+500 - po przekroczeniu rzeki Łęg. Trasa zbliża się do linii kolejowej relacji Tarnobrzeg - Stalowa Wola i przebiega równoległe do niej. Korytarz trasy przebiega po południowej części miejscowości Ruska Wieś. W km 44+200 projektowana trasa przecina istniejącą DK77, na której zaprojektowano lokalizację węzła „Zaleszany”. W dalszym biegu droga przecina obszary Natura2000 Dolina Dolnego Sanu. W rejonie miejscowości Turbia, którą omija od północy przebiega wzdłuż lotniska w odległości ok. 500m spełniając wymagania odległości i wysokości przeszkód w rejonie oddziaływania lotniska. W pobliżu lotniska zaproponowano lokalizację węzła na przecięciu z drogą powiatową 1013R. W km ok. 52+300 wariant przecina linię kolejową relacji Stalowa Wola - Lublin i dalej biegnie w kierunku wschodnim do przekroczenia rzeki San. Po przekroczeniu rzeki San w km 53+400 Wariant trasy wchodzi w obszar gminy Radomyśl nad Sanem i skręca w kierunku południowo-wschodnim do granicy gminy Pysznica. Projektowana trasa krzyżuje się z drogą DW-855 relacji Oblęciny - Stalowa Wola. Na przecięciu dróg zaplanowano węzeł. W obszarze gminy Pysznica trasa biegnie w kierunku południowo - wschodnim pomiędzy miejscowościami Brandwica i Jastkowice. Korytarz tego wariantu jest zgodny z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i przebiega w wyznaczonym w dokumencie śladzie wzdłuż rzeki San. Następnie przecina rzekę Bukowa i zbliża się do Sanu na wysokości Stalowej Woli i rodzinnych ogródków działkowych. Na przecięciu projektowanej drogi z drogą powiatową 1024R w km. ok. 61+600 zaproponowano lokalizację węzła. W dalszym przebiegu wariant znajduje się równoległe do rzeki San na terenach niezabudowanych. W rejonie miejscowości Kłyżów po przekroczeniu granicy gminy Nisko, trasa prowadzona jest wzdłuż linii kolejowej relacji Stalowa Wola - Biłgoraj. W wariantcie 1 na przecięciu z drogą powiatową 1019R zlokalizowano węzeł „Kłyżów”. W wariantcie 1\_GK węzeł „Kłyżów” nie występuje, a lokalizacja MOP jest zmieniona i zamiast w km 65+700 znajduje się w km ok.68+700. Następnie trasa odgina się ku północy i po przecięciu istniejącej drogi krajowej nr 19 wariant drogi ekspresowej nr 74 krzyżuje się z drogą ekspresową nr 19 na węźle „Zapacz”.

### **Wariant W3 i W3\_GP**

Wariant W3 jest jednym z trzech wariantów zarekomendowanych z etapu Studium Korytarzowego i skierowanym do dalszych prac studyjnych na etapie STEŚ. Jego modyfikacją jest wariant 3\_GP, który różni się od 3 występowaniem węzła „Gorzyce” na przecięciu z DP1090R oraz zmianą lokalizacji węzła „Podborek”.

Początek projektowanego odcinka (dotyczy wszystkich wariantów) rozpoczyna się w rejonie miejscowości Okalina. Projektowana droga przebiega po południowo-zachodniej stronie istniejącej drogi DK9 omijając po stronie pół.-zach. miejscowość Włostów. Dalej droga skręca w kierunku wschodnim i biegnie przez obszar gminy Lipnik. Trasa omija od południa miejscowość Włostów, a następnie skręca w kierunku wschodnim, przecina DK9 gdzie zlokalizowano węzeł drogowy „Lipnik”. Początek projektowanego odcinka na terenie gminy Obrazów rozpoczyna się w km 12+900. Na granicy gmin zlokalizowany został MOP kategorii III. Dalej wariant skręca na południe i wchodzi na teren gminy Samborzec. Przed przeprawą nad rzeką Koprzywianka przecina DK79. Na przecięciu tych dróg zlokalizowano węzeł drogowy „Samborzec”. Za rzeką Koprzywianką ślad drogi skierowany został w kierunku miejscowości Zajeziórze i po przekroczeniu starorzecza Wisły, wału przeciwpowodziowego oraz rzeki Wisły wariant wkracza na teren województwa podkarpackiego, powiatu tarnobrzckiego. Na terenie Tarnobrzega droga ekspresowa przecina DW723 i biegnąc wzdłuż DP1095R dochodzi do linii kolejowej relacji Tarnobrzeg - Sandomierz i Sandomierz - Stalowa Wola. W sąsiedztwie tych linii kolejowych zaplanowano przebieg obwodnicy Tarnobrzega. Na skrzyżowaniu drogi ekspresowej i przyszłej obwodnicy miasta Tarnobrzeg zaplanowano węzeł drogowy „Tarnobrzeg”. Po przejściu nad liniami kolejowymi, nad rzeką Mokrzeszówka oraz rzeką Trześniówka przebieg trasy wkracza na teren gminy Grębów. Przekraczając w km. ok. 35+800 linię kolejową, a tym samym granicę gminy wariant wchodzi na teren gminy Gorzyce. Przebiega po południowej stronie miejscowości Furmany przecina DP1090R, na której zlokalizowano w wariantcie W3\_GP węzeł drogowy „Gorzyce”. Dalszy przebieg ukształtowany jest równoległe do linii kolejowej i granicy gminy, aż do węzła Zaleszany. Następnie wariant skręca w kierunku północno-wschodnim przechodząc przez obszar Natura 2000 Dolina Dolnego Sanu. Droga od północy omija lotnisko Turbia. Na przecięciu z DP1013R w bliskiej odległości od lotniska,

zlokalizowany jest węzeł drogowy „Turbia”. Za lotniskiem droga biegnie dalej na wschód i obchodzi miejscowość Pilchów od północy. Za Pilchowem droga skręca w kierunku południowym i przecina linię kolejową nr 68 relacji Stalowa Wola – Lublin. W km ok. 54+000 droga wkracza na teren gminy Stalowa Wola i skręcając w kierunku południowo-wschodnim kieruje się ku rzece San. W km ok. 56+550 droga ekspresowa przecina DW855. W tym miejscu wskazano na lokalizację węzła drogowego „Stalowa Wola”. Trasa tego wariantu wchodzi na teren gminy Pysznica w km 57+700 po przekroczeniu Sanu i biegnie w kierunku południowo-wschodnim przekraczając rzekę Bukowa dwukrotnie. Przecina miejscowość Pysznica powodując kolizję z istniejącą zabudową i dalej biegnąc po granicy obszarów leśnych krzyżuje się z DP2023R. Przewidziano węzeł drogowy „Podborek” na przecięciu z DP2023R. Następnie wariant drogi prowadzi wzdłuż DP2023R. W km ok. 71+100 znajduje się obiekt, którym poprowadzono istniejącą DK19 nad drogą ekspresową, a dalej zlokalizowano węzeł „Zapacz” gdzie planowana S74 krzyżuje się z budowaną drogą ekspresową S19.

#### **Wariant W4 i W4\_GK**

Wariant W4 jest jednym z trzech wariantów zarekomendowanych z etapu Studium Korytarzowego i skierowanym do dalszych prac studyjnych na etapie STEŚ. Jego modyfikacją jest wariant W4\_GK, który różni się od W4 występowaniem węzła „Gorzyce” na przecięciu z DP1090R oraz brakiem węzła „Kłyżów” na przecięciu z DP1019R.

Początek projektowanego odcinka (dotyczy wszystkich wariantów) rozpoczyna się w rejonie miejscowości Okalina. Projektowana droga przebiega po południowo-zachodniej stronie istniejącej drogi DK9 omijając po stronie pół.-zach. miejscowość Włostów. Dalej droga skręca w kierunku wschodnim i biegnie przez obszar gminy Lipnik. Na przecięciu projektowanej drogi ekspresowej z DK9 zaproponowano węzeł drogowy „Lipnik”. Za Kurowem trasa dalej biegnie w kierunku południowo-wschodnim. Początek projektowanego odcinka na terenie gminy Obrazów znajduje się w km ok. 12+100. Trasa skręca w kierunku południowo-wschodnim omijając od południa miejscowość Święcica. W km ok. 22+200 przekracza granicę z gminą Samborzec podobnie jak wariant W1 i W1\_GK przecina DK79 w miejscowości Andruszkowice. Na przecięciu dróg zlokalizowano węzeł drogowy „Samborzec”. Mijając DK79 i rzekę Koprzywianka skręca w kierunku południowo-wschodnim aż do rzeki Wisły. Następnie droga przebiega przez teren powiatu i gminy Tarnobrzeg po północnej stronie osiedla Wielowieś. Na przecięciu projektowanej drogi ekspresowej i istniejącej DW723 zlokalizowano węzeł drogowy „Tarnobrzeg” tuż przed torami kolejowymi relacji Tarnobrzeg – Sandomierz. Po przekroczeniu torów kolejowych trasa wchodzi w obszar gminy Gorzyce km ok. 31+200, gdzie na początkowym odcinku krzyżuje się z rzeką Trześniówka. Dalszy przebieg wariantu znajduje się po południowej stronie miejscowości Sokolniki, a na skrzyżowaniu z DP1090R, która jest główną drogą dojazdową do Sandomierza w wariantcie W4\_GK zlokalizowano węzeł drogowy „Gorzyce”. Dalszy przebieg drogi ekspresowej, aż do przecięcia z DK77 (węzeł „Zaleszany”) jest tożsamy z przebiegiem drogi w wariantcie W1 i W1\_GK. Na terenie gminy Gorzyce przebiega przez tereny leśne i skręca na północny wschód w kierunku rzeki Łęg. Dalej biegnie równolegle, w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej do DK77. Na początkowym odcinku w gminie Zaleszany wszystkie warianty mają wspólny przebieg. Po przekroczeniu istniejącej DK77 biegnie tak jak wariant W3 i W3\_GP, aż do rejonu lotniska Turbia. W okolicy lotniska, na skrzyżowaniu z DP1019R zlokalizowano węzeł drogowy „Turbia”. Za lotniskiem trasa wariantu skręca bardziej niż wariant W3 i W3\_GP w kierunku południowym. Na terenie gminy Stalowa Wola wariant tworzy węzeł drogowy „Stalowa Wola” na przecięciu z DW855, a następnie przekracza rzekę San i wchodzi na teren gminy Pysznica. Podobnie jak w wariantcie W3 i W3\_GP, droga przekracza rzekę Bukowa dwukrotnie przy miejscowości Chłopska Wola i skręca w kierunku południowym. W rejonie oczyszczalni ścieków w Pysznicy wariant W4, W4\_GK, W1 i W1\_GK rozpoczynają wspólny przebieg. Jest to ta sama lokalizacja jak w przypadku wariantu W1 i W1\_GK. W dalszym przebiegu wariant znajduje się na północ od osiedla Zasanie i Sudóły. Korytarz wariantu przebiega po terenach niezabudowanych pomiędzy rzeką San i DP1019R. W wariantcie W4 przed granicą gminy Nisko, zlokalizowano węzeł drogowy „Kłyżów” na przecięciu z DP1019R podobnie jak w wariantcie W1. Na ostatnim odcinku drogi ekspresowej, przebiega ona wzdłuż torów kolejowych włączając się w S19 na węźle „Zapacz”.

## **Wariant WTGD i WTGD\_GP**

Wariant WTGD jest wariantem autorskim, który powstał zgodnie z zapisami Opisu Przedmiotu Zamówienia. Jego modyfikacją jest wariant WTGD\_GP, który różni się od WTGD występowaniem węzła „Gorzyce” na przecięciu z DP1090R oraz zmianą lokalizacji węzła „Podborek”.

Początek projektowanego odcinka (dotyczy wszystkich wariantów) rozpoczyna się w rejonie miejscowości Okalina. Projektowana droga przebiega po południowo-zachodniej stronie istniejącej drogi DK9 omijając po stronie pld.-zach. miejscowość Włostów. Dalej droga skręca w kierunku wschodnim i biegnie przez obszar gminy Lipnik. Następnie wariant przecina DK9 pomiędzy Lipnikiem, a Kurowem, gdzie zlokalizowano węzeł drogowy „Lipnik”. Ślad wariantu na terenie gminy Lipnik przebiega głównie po terenach rolniczych i sadowniczych. Od km ok. 11+800 wariant przekracza granicę gminy Obrazów. Wariant drogi ekspresowej przebiega dalej w kierunku południowo-wschodnim, aż do granicy z gminą Samborzec na wysokości miejscowości Śmiechowice. Na terenie gminy Samborzec, trasa biegnie ku południu pomiędzy miejscowościami Bystrojowłce oraz Żuków i przed przeprawą nad rzeką Koprzywianką, przecina DK79 za pośrednictwem której prowadzony jest ruch z Sandomierza do Krakowa. Na przecięciu dróg zlokalizowano węzeł drogowy „Samborzec”. Za rzeką Koprzywianką ślad drogi skierowany został w kierunku miejscowości Zajeziórze. Po przekroczeniu starorzecza Wisły, wału przeciwpowodziowego oraz rzeki Wisły wariant wkracza na teren województwa podkarpackiego, powiatu tarnobrzckiego. Na terenie Tarnobrzega droga ekspresowa przecina DW723 i biegnąc wzdłuż DP1095R dochodzi do linii kolejowej 25. W tej lokalizacji zaplanowano przebieg obwodnicy Tarnobrzega. Na skrzyżowaniu drogi ekspresowej nr 74 i przyszłej obwodnicy miasta zaplanowano węzeł drogowy „Tarnobrzeg”. Po przejściu nad liniami kolejowymi, nad rzeką Mokrzychówka oraz rzeką Trześniówką przebieg trasy skręca ku północy do przeprawy nad rzeką Żupawka i granicy z gminą Grębów. Wariant WTGD i WTGD\_GP wchodzi na teren gminy Grębów. Na odcinku od rzeki Wisły do Trześniówki warianty WTGD, WTGD\_GP, W3 i W3\_GP mają wspólny przebieg. W km 39+270 przecina DP1090R. W przypadku wariantu TGD\_GP na skrzyżowaniu dróg zlokalizowano węzeł drogowy „Gorzyce”. Dalszy przebieg ukształtowany jest równoległe do linii kolejowej i granicy gminy, aż do rzeki Łęg. Na terenie gminy Gorzyce wariant przebiega głównie po terenach leśnych. Początek trasy na terenie gminy Zaleszany zlokalizowany jest w km ok. 44+500 - po przekroczeniu rzeki Łęg. Trasa zbliża się do linii kolejowej relacji Tarnobrzeg - Stalowa Wola i przebiega równoległe do niej. Około km 45+800 zaplanowano obiekt kolejowy pod przyszłą linię kolejową tzw. Szprychę - prowadzącą do Centralnego Portu Komunikacyjnego. W km ok. 46+100 projektowana trasa przecina istniejącą DK77, na której zaprojektowano lokalizację węzła drogowego „Zaleszany”. Przebieg na początkowym odcinku na terenie gminy Zaleszany jest wspólny dla wszystkich wariantów. W dalszym biegu droga przecina obszary Natura2000 Dollna Dolnego Sanu. W rejonie miejscowości Turbia, którą omija od północy przebiega wzdłuż lotniska w odległości ok. 500 m spełniając wymagania odległości i wysokości przeszkód w rejonie oddziaływania lotniska. W pobliżu lotniska zaproponowano lokalizację węzła na przecięciu z DP1013R. W km ok. 54+260 wariant przecina linię kolejową relacji Stalowa Wola - Lublin i dalej biegnie w kierunku wschodnim do przekroczenia rzeki San. Przeprawa przez rzekę San zlokalizowana jest na wysokości miejscowości Rzeczyca Długa i po przekroczeniu rzeki trasa wchodzi w obszar gminy Radomyśl nad Sanem i skręca w kierunku południowo-wschodnim do granicy gminy Pysznica. Projektowana trasa krzyżuje się z drogą DW855 relacji Oblęciny - Stalowa Wola. Na przecięciu dróg zaplanowano węzeł drogowy „Radomyśl nad Sanem”. W obszarze gminy Pysznica trasa biegnie w kierunku wschodnim kierując się w stronę otuliny lasów Janowskich. Przebiega nad miejscowością Jastkowice po północnej stronie i skręcając ku południu przecina rzekę Bukowa na wysokości miejscowości Ruda Jastkowska. W km ok. 65+800 na przecięciu z DP2023R zlokalizowano węzeł drogowy „Podborek”, który znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie stadniny koni w Pysznicy. Dalszy przebieg drogi w gminie Pysznica w tym wariantcie ciągnie się po terenach niezabudowanych pomiędzy DP1019R i DP2023R. Po minięciu od północy miejscowości Kłyżów przebieg drogi skierowany jest na wschód. Po przejściu przez granicę gmin Pysznicy i Nisko w km ok. 71+550 i istniejącą DK19 droga ekspresowa łączy się z drogą ekspresową S19 za pośrednictwem węzła drogowego „Zapacz”.

### **Wariant W1A i W1A\_GK**

Wariant oznaczony jako W1A jest to zmodyfikowany wariant W1 na odcinku ok. 10 km w obrębie rzeki Wisła. Wariant powstał na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego jako propozycja Zamawiającego. Różni się od pozostałych wariantów tym, że jego przebieg znajduje się poza terenem polderów przeciwpowodziowych. Podobnie jak Wariant W1A jest modyfikacją Wariantu W1, tak wariant 1A\_GK jest modyfikacją W1\_GK. Różnica polega na występowaniu węzła drogowego „Gorzyce” na przecięciu z DP1090R oraz brakiem węzła drogowego „Kłyżów” na przecięciu z DP1019R.

Początek projektowanego odcinka (dotyczy wszystkich wariantów) rozpoczyna się w rejonie miejscowości Okalina. Odcinek drogi ekspresowej jest kontynuacją obwodnicy Opatowa. Na terenie gminy Lipnik, Obrazów i Samborzec do przecięcia z DK79 przebieg jest taki sam jak wariantu W1 i W1\_GK. Na skrzyżowaniu z DK79 zlokalizowano węzeł drogowy „Samborzec” w miejscowości Andruszkowice. Dalej wariant skręca na południe i przecina rzekę Koprzywianka. Następnie omija miejscowość Ostrołęka od południa i kierując się na wschód przecina prostopadle rzekę Wisła. Na teren województwa podkarpackiego, powiatu tarnobrzckiego droga wkracza pomiędzy miejscowością Sielec i osiedlem Zakrzów. Następnie przebiega w sąsiedztwie Tarnobrzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK WISŁOSAN. Na przecięciu z DW723 zlokalizowano węzeł drogowy „Tarnobrzeg”. Dalszy przebieg wariantu skręca na północny-wschód i omija od południa obszar leśny na którym stwierdzono siedlisko i występowanie bociana czarnego. Za obszarem leśnym Wariant skręca na wschód przekraczając linię kolejową nr 25 w km ok. 34+300, a 700 m dalej linię kolejową nr 78. Po przekroczeniu rzeki Trześniówka wraca na przebieg wariantu W1, W1\_GK i aż do włączenia w S19 na węźle „Zapacz” ma taki sam ślad.

### **Wariant W4M**

Wariant oznaczony jako W4M jest to połączenie wariantu W1 i wariantu WTGD za pomocą łącznika o długości ok. 7 km. Wariant powstał na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego jako propozycja Czwórmłasta tj.: Sandomierz, Tarnobrzeg, Stalowa Wola i Nisko.

Przebieg trasy wariantu 4M od początku projektowanego odcinka rozpoczyna się w rejonie miejscowości Okalina. Odcinek drogi ekspresowej jest kontynuacją obwodnicy Opatowa. Na terenie gminy Lipnik, Obrazów i Samborzec do przecięcia z DK79 przebieg jest taki sam jak wariantu W1. Na skrzyżowaniu z DK79 zlokalizowano węzeł drogowy „Samborzec” w miejscowości Andruszkowice. Dalej wariant skręca na południe i przecina rzekę Koprzywianka. Droga na terenie gminy Samborzec przebiega w pasie pomiędzy DK79 i rzeką Wisła, omijając od zachodu miejscowości Zawierzbie i Ostrołęka. Wariant przechodzi po wschodniej stronie miejscowości Zajeziórze i zbliżając się do północnej części miejscowości Bogoria Skotnicka skręca na wschód i włącza się przed rzeką Wisła w ciąg wariantu WTGD. Następnie przekracza Wisłę i wkracza na teren województwa podkarpackiego, powiatu tarnobrzckiego na wysokości osiedla Zakrzów. Dalszy przebieg wariantu jest wspólny z wariantem WTGD.

### **Wariant W5 – Społeczny**

Wariant powstał w wyniku przeprowadzonej akcji informacyjnej. Jest to połączenie odcinków różnych wariantów oraz łącznika na terenie gminy Samborzec.

Preferowany społecznie wariant od początku projektowanego odcinka rozpoczyna się w rejonie miejscowości Okalina. Odcinek drogi ekspresowej jest kontynuacją obwodnicy Opatowa. Na terenie gminy Lipnik, Obrazów i Samborzec do przecięcia z DK79 przebieg jest taki sam jak wariantu WTGD. Na przecięciu z DK79 w miejscowości Szewce zlokalizowano węzeł drogowy „Samborzec”. Dalej trasa kieruje się na południowy wschód, przekraczając rzekę Koprzywianka i skręcając ku górze przecina miejscowość Zajeziórze. Wariant przebiega w poprzek gminy Samborzec i włącza się przed rzeką Wisła w ślad wariantu W1A, W1A\_GK. Długość całego łącznika to ok. 5km. Przeprowadzenie przez Wisłę zlokalizowana jest na południe od miejscowości Ostrołęka, a na terenie województwa podkarpackiego pomiędzy miejscowością Sielec i osiedlem Zakrzów. Dalszy przebieg jest wspólny z wariantem W1A\_GK, a od rzeki Trześniówka z wariantem W1\_GK.

### Łącznik techniczny wariantu TGD i 3

Łącznik długości ok. 2,3 km został wprowadzony po akcji informacyjnej jako połączenie wariantu WTGD i W3 na terenie gminy Pysznica. Przebiega on od km ok. 64+000 wg kilometraża wariantu TGD przez tereny leśne i krzyżuje się z DP2023R w rejonie stajni koni w Pysznicy. Na skrzyżowaniu dróg zlokalizowano węzeł drogowy „Podborek”. Rozwiązania węzła są takie same jak dla węzła w wariantcie W3.

Nr wariantu	Minimalny promień łuku poziomego [m]	Maksymalny promień łuku poziomego [m]
W1 i W1_GK	1405	6000
W3 i W3_GP	1500	6000
W4 i W4_GK	1405	5000
WTGD i WTGD_GP	1405	5000
W1A i W1A_GK	1405	6000
W4M	1405	5000
W5 - społeczny	1405	5000
Łącznik techniczny wariantu WTGD i W3	1800	1800

#### 4.4. Przebieg wysokościowy

Niweleta drogi została dostosowana do ukształtowania terenu przy jednoczesnym uwzględnieniu następujących uwarunkowań:

- zachowaniu wymaganych światła mostów i przepustów,
- zachowaniu odpowiednich skrajni pionowych w miejscach dwupoziomowych skrzyżowań drogi ekspresowej z drogami niższych klas,
- zachowaniu właściwego pochylenia podłużnego jezdni w obrębie kształtowania rampy drogowej w miejscu gdzie następuje zmiana pochylenia poprzecznego m.in. pochylenie niwelety 1,0% jezdni,
- zachowaniu warunku wymaganej widoczności na zatrzymanie.

Zastosowane wartości parametrów niwelety są następujące:

Nr wariantu	Łuki pionowe wypukłe [m]		Łuki pionowe wklęsłe [m]	
	Minimalny	Maksymalny	Minimalny	Maksymalny
W1 i W1_GK	11 000	20 000	6 000	10 000
W3 i W3_GP	9 500	20 000	5 500	10 000
W4 i W4_GK	10 000	30 000	5 000	15 000
WTGD i WTGD_GP	10 000	20 000	5 000	10 000
W1A i W1A_GK	11 500	16 000	6 000	6 000
W4M	12 000	12 000	8 000	9 000
W5 - społeczny	11 500	15 000	6 000	6 500
Łącznik techniczny wariantu WTGD i W3	10 000	11 000	6 000	8 000

Nr wariantu	Pochylenie niwelety [%]	
	Minimalne	Maksymalne
W1 i W1_GK	0,35	2,65
W3 i W3_GP	0,35	3,00
W4 i W4_GK	0,30	3,90
WTGD i WTGD_GP	0,50	4,25

<b>W1A i W1A_GK</b>	0,50	2,55
<b>W4M</b>	0,50	2,55
<b>W5 - społeczny</b>	0,50	2,20
<b>Łącznik techniczny wariantu WTGD i W3</b>	0,55	1,55

#### 4.5. Infrastruktura niezwiązana z drogą.

Na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym zidentyfikowano kolizje projektowanych wariantów trasy z urządzeniami infrastruktury technicznej. Należą do nich:

Wariant	Urządzenia elektroenergetyczne		Sieci gazowe		Sieci wodociągowe i kanalizacyjne	Sieci teletechniczne	Sieci melioracyjne
	Wysokich napięć	Średnich i niskich napięć	Wysokiego ciśnienia	Średniego i niskiego ciśnienia			
<b>W1 i W1_GK</b>	12	63	5	44	76	41	73
<b>W3 i W3_GP</b>	17	75	14	49	90	34	65
<b>W4 i W4_GK</b>	15	73	8	64	115	46	69
<b>WTGD i WTGD_GP</b>	13	62	7	40	76	37	71
<b>W1A i W1A_GK</b>	12	67	7	49 (48 w zakresie wariantu W1A_GK)	79	43	79
<b>W4M</b>	13	72	5	40	73	40	68
<b>W5 - społeczny</b>	12	58	9	43	77	43	77

#### 4.6. Infrastruktura związana z drogą.

##### 4.6.1. Oświetlenie drogowe

Na obecnym etapie projektowania przewiduje się oświetlenie trasy w obszarze wszystkich projektowanych węzłów drogowych, MOP, OUD, przejść dla pieszych oraz pozostałych dróg wymagających oświetlenia.

##### 4.6.2. Odwodnienie drogi

Projektowana droga odwadniana będzie częściowo do otwartych rowów trawiastych, zlokalizowanych po obydwu stronach drogi, częściowo do ciągów kanalizacji deszczowej poprowadzonych w pasie rozdziału między jezdniami.

Na odcinkach drogi odwadnianych do kanalizacji deszczowej wody opadowe z powierzchni jezdni odbierane będą poprzez prowadzone po obu stronach drogi ścieki z prefabrykatów betonowych i wpusty deszczowe z osadnikami.

Kanalizację deszczową przewidziano:

- na odcinkach drogi prowadzonych na wysokich nasypach,
- na terenach zalewowych,
- na łukach poziomych drogi głównej, których parametry wymagają zmiany pochylenia poprzecznego jezdni w taki sposób, że wody opadowe z jezdni spływają w kierunku pasa rozdziału,
- w celu odwodnienia nawierzchni dróg i parkingów na terenie MOP-ów,
- w celu odwodnienia nawierzchni na węzłach i drogach serwisowych (miejscowo, jeśli zajdzie taka konieczność);

Dla zapewnienia czasowej retencji oraz dla ochrony odbiorników, których stan techniczny nie będzie pozwalał na przejście odpływów w czasie deszczy nawalnych zostaną zaprojektowane zbiorniki retencyjne dla każdego z wariantów. Z uwagi na przekroczenie dopuszczalnych stężeń zawiesin w spływach wód opadowych z nawierzchni drogi krajowej, wstępne podczyszczenie z zawiesin będzie następowało w zbiornikach retencyjnych.

- **Wariant W1 i W1\_GK** – 90 zbiorników retencyjnych,

- **Wariant W3 i W3\_GP** – 78 zbiorników retencyjnych,
- **Wariant W4 i W4\_GK** – 92 zbiorniki retencyjne,
- **Wariant WTGD i WTGD\_GP** – 88 zbiorników retencyjnych,
- **Wariant W1A i W1A\_GK** – 93 zbiorniki retencyjne,
- **Wariant W4M** – 97 zbiorników retencyjnych,
- **Wariant W5 – Społeczny** – 84 zbiorniki retencyjne,

Odbiornikami wód opadowych będą: Wisła, San, Trześniówka, Żurawka, Cechówka, Polanówka, Czarna, Gorzyczanka, Bukowa, Pyszynka, Chodźca, Osa, Barcówka, Łęg, Sanna, potoki: Orliisko, Strug, Miętus, cieki bez nazwy krzyżujące się z drogą lub znajdujące się w pobliżu. Dodatkowo w układzie odwodnienia przewidziano budowę zbiorników retencyjnych i zbiorników retencyjno – infiltrujących.

#### 4.6.3. Kanał technologiczny

Realizacja przedmiotowej inwestycji przewiduje budowę kanału technologicznego, który wykorzystywany będzie do wykonania sieci teletechnicznej służącej do komunikacji poszczególnych urządzeń i systemów w pasie drogowym.

#### 4.7. Bilans robót ziemnych

Ogólny bilans robót ziemnych w poszczególnych wariantach trasy głównej:

Wariant	Wykopy [m <sup>3</sup> ]	Nasypy [m <sup>3</sup> ]	Bilans robót ziemnych [m <sup>3</sup> ]
Wariant 1	1 322 221	10 528 933	- 9 206 712
Wariant 1_GK	1 320 636	10 529 004	- 9 208 368
Wariant 3	1 354 736	8 982 280	- 7 627 544
Wariant 3_GP	1 356 142	9 047 239	- 7 691 097
Wariant 4	2 221 049	7 526 859	- 5 305 810
Wariant 4_GK	2 308 354	7 519 922	- 5 211 568
Wariant TGD	1 571 432	8 474 382	- 6 902 951
Wariant TGD_GP	1 576 448	8 520 873	- 6 944 425
Wariant 1A	1 340 460	10 937 388	- 9 596 928
Wariant 1A_GK	1 338 875	10 937 460	- 9 598 584
Wariant 4M	1 580 116	9 732 871	- 8 152 754
Wariant 5 (Społeczny)	1 367 744	10 614 880	- 9 247 136

#### 4.8. Wyburzenia budynków

W ramach przedmiotowej inwestycji określono szacunkową ilość budynków koniecznych do wyburzenia:

Nr wariantu	Szacowana ilość budynków mieszkalnych do rozbiórki [szt.]	Szacowana ilość budynków gospodarczych do rozbiórki [szt.]	Razem
Wariant 1	122	148	270
Wariant 1_GK	120	147	267
Wariant 3	130	219	349
Wariant 3_GP	130	219	349
Wariant 4	166	219	385
Wariant 4_GK	168	220	388
Wariant TGD	74	108	182
Wariant TGD_GP	74	108	182
Wariant 1A	127	156	283
Wariant 1A_GK	125	155	280
Wariant 4M	119	156	275
Wariant 5 (Społeczny)	85	111	196

#### 4.9. Warunki wynikające z zagrożenia powodziowego

Obliczenia hydrologiczno-hydrauliczne wykazały, że planowana inwestycja w niewielkim stopniu wpływa na stan zagrożenia powodziowego na omawianym obszarze. Przeprowadzenie korpusu drogi przez tereny powodziowe powoduje relatywnie niewielkie wzrosty rzędnych zwierciadła wody oraz niewielkie powiększenie terenów zagrożonych powodzią. Celem zminimalizowania wpływu planowanej trasy na sytuację powodziową w trakcie wykonywania obliczeń na modelach hydraulicznych stwierdzono konieczność wprowadzenia dodatkowych obiektów, umożliwiających przepływ wód powodziowych lub powiększenia zaprojektowanych obiektów. W wariantcie W1 wystąpiła konieczność dodania największej ilości obiektów ze względu na kolizję trasy tego wariantu z polderem Koćmierzów. Wprowadzenie dodatkowych siedmiu obiektów o wymiarach 3x13.5m (2 sztuki) i 2x20m (5 sztuk) zdecydowanie redukuje negatywne oddziaływanie korpusu drogi na prace polderu. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że trasa Wariantu W4, również przebiegająca po terenie polderu Koćmierzów nie wpływa w negatywny sposób na pracę polderu i nie wystąpiła konieczność wprowadzenia w korpus drogi dodatkowych obiektów umożliwiających przepływ wód powodziowych. W wariantcie 3 oraz w wariantcie WTGD stwierdzono konieczność wprowadzenia obiektu o wymiarach 6x35m. Jest to w obu przypadkach obiekt zlokalizowany w tej samej lokalizacji- trasy obu wariantów na tym odcinku są zbieżne. Jest to starorzecze pomiędzy Wisłą a Koprzywianką. W wariantcie W1A konieczna była zamiana planowanego przepustu o średnicy 1m na obiekt mostowy o wymiarach 3x30m. Wprowadzony nowy obiekt umiejscowiony jest w km 28.6 trasy S74, czyli na odcinku między Wisłą a Koprzywianką.

#### 5. WĘZŁY/SKRZYŻOWANIA

W ramach przedmiotowej inwestycji występują następujące węzły:

##### 5.1.1. Wariant W1 i W1\_GK

Lp.	Przybliżony pikietaż	Nazwa węzła oraz jego typ	Orientacyjna odległość od poprzedniego węzła	Kategoria drogi poprzecznej	Numer drogi poprzecznej	Klasa drogi poprzecznej
1	8+363	„Lipnik” - WB	12642	krajowa	DK9	GP
2	25+035	„Samborzec” - WB	16672	krajowa	DK79	G
3	30+951	„Tarnobrzeg” - WB	5916	wojewódzka	DW723	G
4	36+801	„Gorzyce” - WB (dotyczy wariantu W1_GK)	5851	powiatowa	DP1090R	Z
5	44+207	„Zaleszany” - WB	13256	krajowa	DK77	G
6	49+298	„Turbia” - WB	5085	powiatowa	DP1013R	Z
7	55+019	„Radomyśl nad Sanem” - WB	5727	wojewódzka	DW855	G
8	61+592	„Pysznica” - WB	6573	powiatowa	DP1024R	G
9	68+065	„Kłyżów” - WB	6552	powiatowa	DP1019R	Z
10	71+943	„Zapacz” - WA	3878	ekspresowa	S19	S

##### 5.1.2. Wariant W3 i W3\_GP

Lp.	Przybliżony pikietaż	Nazwa węzła oraz jego typ	Orientacyjna odległość od poprzedniego węzła	Kategoria drogi poprzecznej	Numer drogi poprzecznej	Klasa drogi poprzecznej
1	8+775	„Lipnik” - WB	13054	krajowa	DK9	GP
2	22+657	„Samborzec” - WB	13883	krajowa	DK79	G
3	31+284	„Tarnobrzeg” - WB	8627	powiatowa	DP1093R i planowana obwodnica Tarnobrzega	DP kl.L Obwodnica kl.G
4	38+558	„Gorzyce” - WB (dotyczy wariantu W3_GP)	7274	powiatowa	DP1090R	Z
5	45+348	„Zaleszany” - WB	6790	krajowa	DK77	G
6	50+353	„Turbia” - WB	5005	powiatowa	1013R	Z
7	56+369	„Stalowa Wola” - WB	6016	wojewódzka	DW855	G



Lp.	Przybliżony pikietaż	Nazwa węzła oraz jego typ	Orientacyjna odległość od poprzedniego węzła	Kategoria drogi poprzecznej	Numer drogi poprzecznej	Klasa drogi poprzecznej
8	63+818	„Podborek” – WB	7449	powiatowa	DP2023R	Z
9	72+003	„Zapacz” - WA	8185	ekspresowa	S19	S

### 5.1.3. Wariant W4 i W4\_GK

Lp.	Przybliżony pikietaż	Nazwa węzła oraz jego typ	Orientacyjna odległość od poprzedniego węzła	Kategoria drogi poprzecznej	Numer drogi poprzecznej	Klasa drogi poprzecznej
1	8+479	„Lipnik” – WB	-	krajowa	DK9	GP
2	24+586	„Samborzec” – WB	16107	krajowa	DK79	G
3	29+773	„Tarnobrzeg” - WB	5187	wojewódzka	DW723	G
4	34+691	„Gorzyce” - WB (dotyczy wariantu W4_GK)	4918	powiatowa	DP1090R	Z
5	41+900	„Zaleszany” – WB	12126	krajowa	DK77	G
6	46+914	„Turbia” – WB	5014	powiatowa	1013R	Z
7	53+224	„Radomyśl nad Sanem” – WB	6310	wojewódzka	DW855	G
8	58+937	„Pysznicza” – WB	5713	powiatowa	1024R	G
9	65+428	„Kłyżów” – WB	6489	powiatowa	1019R	Z
10	69+360	„Zapacz” – WA	3934	ekspresowa	S19	S

### 5.1.4. Wariant WTGD i WTGD\_GP

Lp.	Przybliżony pikietaż	Nazwa węzła oraz jego typ	Orientacyjna odległość od poprzedniego węzła	Kategoria drogi poprzecznej	Numer drogi poprzecznej	Klasa drogi poprzecznej
1	8+719	„Lipnik” – WB	-	krajowa	DK9	GP
2	23+516	„Samborzec” – WB	14797	krajowa	DK79	G
3	32+211	„Tarnobrzeg” – WB	8695	powiatowa	DP1093R i planowana obwodnica Tarnobrzega	DP kl.L Obwodnica kl.G
4	39+272	„Gorzyce” – WB (dotyczy wariantu WTGD_GP)	6995	powiatowa	DP1090R	Z
5	46+143	„Zaleszany” – WB	13861	krajowa	DK77	G
6	51+217	„Turbia” – WB	5079	powiatowa	DP1013R	Z
7	56+951	„Stalowa Wola” – WB	5734	wojewódzka	DW855	G
8	66+189	„Podborek” – WB	9201	powiatowa	DP2023R	Z
9	73+862	„Zapacz” - WA	7673	ekspresowa	S19	S

### 5.1.5. Wariant W1A i W1A\_GK

Lp.	Przybliżony pikietaż	Nazwa węzła oraz jego typ	Orientacyjna odległość od poprzedniego węzła	Kategoria drogi poprzecznej	Numer drogi poprzecznej	Klasa drogi poprzecznej
1	8+363	„Lipnik” – WB	12642	krajowa	DK9	GP
2	25+041	„Samborzec” – WB	16678	krajowa	DK79	G
3	31+728	„Tarnobrzeg” - WB	6687	wojewódzka	DW723	G
4	38+796	„Gorzyce” - WB (dotyczy wariantu W1A_GK)	7068	powiatowa	DP1090R	Z
5	46+201	„Zaleszany” – WB	14473	krajowa	DK77	G
6	51+286	„Turbia” – WB	5085	powiatowa	DP1013R	Z
7	57+013	„Radomyśl nad Sanem” – WB	5727	wojewódzka	DW855	G
8	63+586	„Pysznicza” – WB	6573	powiatowa	DP1024R	G
9	70+058	„Kłyżów” – WB	6472	powiatowa	DP1019R	Z
10	73+936	„Zapacz” – WA	3878	ekspresowa	S19	S

### 5.1.6. Wariant W4M

Lp.	Przybliżony pikietaż	Nazwa węzła oraz jego typ	Orientacyjna odległość od poprzedniego węzła	Kategoria drogi poprzecznej	Numer drogi poprzecznej	Klasa drogi poprzecznej
1	8+363	„Lipnik” – WB	-	krajowa	DK9	GP
2	25+040	„Samborzec” – WB	16677	krajowa	DK79	G
3	36+236	„Tarnobrzeg” – WB	11196	powiatowa	DP1093R i planowana obwodnica Tarnobrzega	DP kl.L Obwodnica kl.G
4	43+231	„Gorzyce” – WB	6995	powiatowa	DP1090R	Z
5	50+097	„Zaleszany” – WB	6866	krajowa	DK77	G
6	55+176	„Turbia” – WB	5079	powiatowa	DP1013R	Z
7	60+910	„Stalowa Wola” – WB	5734	wojewódzka	DW855	G
8	70+148	„Podborek” – WB	9201	powiatowa	DP2023R	Z
9	77+821	„Zapacz” – WA	8072	ekspresowa	S19	S

### 5.1.7. Wariant W5 – Społeczny

Lp.	Przybliżony pikietaż	Nazwa węzła oraz jego typ	Orientacyjna odległość od poprzedniego węzła	Kategoria drogi poprzecznej	Numer drogi poprzecznej	Klasa drogi poprzecznej
1	8+719	„Lipnik” – WB	12998	krajowa	DK9	GP
2	23+520	„Samborzec” – WB	14801	krajowa	DK79	G
3	30+433	„Tarnobrzeg” – WB	6913	wojewódzka	DW723	G
4	37+501	„Gorzyce” – WB	7068	powiatowa	DP1090R	Z
5	44+906	„Zaleszany” – WB	7405	krajowa	DK77	G
6	49+996	„Turbia” – WB	5090	powiatowa	DP1013R	Z
7	55+718	„Radomyśl nad Sanem” – WB	5722	wojewódzka	DW855	G
8	62+291	„Pysznica” – WB	6573	powiatowa	DP1024R	Z
9	72+641	„Zapacz” – WA	10350	ekspresowa	S19	S

## 6. ODSTĘPSTWA OD PRZEPISÓW PRAWA

Na obecnym etapie prac projektowych stwierdza się niezgodność z obowiązującymi przepisami w zakresie *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie*, § 26. Kąt skrzyżowania osi drogi z osią toru linii kolejowej lub bocznic kolejowej stwierdzono konieczność uzyskania odstępstwa od przepisów techniczno – budowlanych.

Odstępstwa dotyczą kąta skrzyżowania projektowanej drogi S74 z liniami kolejowymi:

- skrzyżowanie z LK 78 (war. W1, W1A, W5),
- skrzyżowanie z LK 74 (war. 4M, TGD)

W zakresie wymagań *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 07.08.2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej a także sposobu urządzenia i utrzymania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz.U. 2020 poz. 1247)* konieczność uzyskania odstępstwa na prowadzenie robót ziemnych w odległości mniejszej niż 4 m od granicy obszaru kolejowego.

## 7. PROJEKTOWANY DOCELOWY UKŁAD DRÓG PUBLICZNYCH

Przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej S74 powiązany jest z istniejącą siecią dróg publicznych poprzez projektowane węzły przedstawione w pkt. 5 Protokołu.

Realizacja przedmiotowej inwestycji wymusi konieczność przebudowy istniejących ciągów komunikacyjnych krzyżujących się z przebiegiem drogi ekspresowej S74. Skrzyżowania te

realizowane będą w postaci dwupoziomowych bezkolizyjnych przejazdów nad lub pod drogą ekspresową, bez możliwości zjazdu na drogę ekspresową.

Obsługa terenu przyległego do drogi ekspresowej została zapewniona przez projektowane dodatkowe jezdnie biegnące równolegle do trasy głównej na całym jej przebiegu. Przedmiotowe drogi, zostały powiązane z istniejącymi i projektowanymi drogami poprzecznymi, tworząc tym samym niezależny, lokalny układ komunikacyjny.

#### **8. OPRACOWANIA ZWIĄZANE Z GEOLOGIĄ I GEOTECHNIKĄ**

W ramach Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego zostały opracowane następujące opracowania związane z geologią i geotechniką:

- Projekt Robót Geologicznych na wykonanie otworów badawczych w celu określenia warunków hydrogeologicznych w rejonie projektowanej inwestycji „Budowy drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko” zatwierdzony decyzją znak OS-IV.7440.05.2020.WZ z dnia 09.03.2020 r. wydaną przez Marszałka Województwa Podkarpackiego,
- Dodatek do Projektu Robót Geologicznych na wykonanie otworów badawczych w celu określenia warunków hydrogeologicznych w rejonie projektowanej inwestycji „Budowy drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko” zatwierdzony decyzją znak OS-IV.7440.27.2021.WZ. z dnia 29.04.2021 r. wydaną przez Marszałka Województwa Podkarpackiego,
- Dokumentacja Hydrogeologiczna, która została zatwierdzona przez Marszałka Województwa Podkarpackiego decyzją znak: OS-IV.7441.31.2021.WZ z dnia 01.12.2021r.,
- Studium Geologiczno-Inżynierskie, które uzyskało uzgodnienie i akceptację Zamawiającego,
- Opinia Geotechniczna, która uzyskała uzgodnienie i akceptację Zamawiającego.

## 9. OBIEKTY INŻYNIERSKIE

W zależności od wariantu planowana jest następująca liczba obiektów inżynierskich – mosty, wiadukty, przejścia dla zwierząt i przepusty:

Warianty	W1	W1_GK	W3	W3_GP	W4	W4_GK	WTGD	WTGD_GP	W1A	W1A_GK	W4M	W5
Wiadukty w ciągu S74 - WS	30	30	30	30	34	34	38	38	38	38	40	40
Wiadukty nad S74 - WD	25	25	27	27	24	24	19	19	25	25	22	21
Wiadukty w ciągu S74 nad liniami kolejowymi - WSK	6	6	7	7	6	6	7	7	7	7	8	7
Mosty w ciągu S74 - MS	16	16	18	18	12	12	16	16	14	14	12	14
Przejścia górne dla zwierząt dużych - PGZd	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Przejścia dolne dla zwierząt dużych - PDZd	6	6	8	8	2	2	10	10	6	6	8	6
Przejścia dolne dla zwierząt średnich - PDZŚ	32	32	14	14	24	24	20	20	34	34	20	36
Przejścia dolne dla zwierząt małych - PZM	56	56	40	40	45	45	49	49	56	56	51	54
Przejścia dla chomików - PZMch	45	45	59	59	53	53	50	50	50	50	51	50
Przepusty melioracyjne - P	27	27	21	21	26	26	19	19	29	29	18	30
Obiekty o funkcji przeciwpowodziowej na polderze Koźmierzów - MS/P	7	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Przejścia podziemne - PP	0	0	1	1	0	0	2	2	0	0	1	1
Wiadukty nad liniami kolejowymi - WDK	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Razem:</b>	<b>251</b>	<b>251</b>	<b>227</b>	<b>227</b>	<b>227</b>	<b>227</b>	<b>231</b>	<b>231</b>	<b>260</b>	<b>260</b>	<b>232</b>	<b>260</b>

## 10. MOP / PARKINGI / STACJE BENZYNOWE

W ramach przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej przewiduje się budowę MOP:

### Wariant W1:

L.P	Nazwa	Kategoria	km	Odległość od poprzedniego MOP
1	MOP Obrazów	III	14+400 (obustronne)	-
2	MOP Gorzyce	I	35+000 (obustronne)	20600
3	MOP Zaleszany	II	V1 - 47+700 (obustronne)	12700
		-	V2 - brak MOP	-
4	MOP Pysznica	I	V1 - 66+000 (obustronne)	18300
		II*	V2 - 66+000 (obustronne)	31000

\*W przypadku odstąpienia od budowy MOP Zaleszany (kat. II) kolejny MOP, tj. MOP Pysznica przyjmie kategorię II.

### Wariant W1\_GK:

L.P	Nazwa	Kategoria	km	Odległość od poprzedniego MOP
1	MOP Obrazów	III	14+400 (obustronne)	-
2	MOP Gorzyce	I	35+000 (obustronne)	20600
3	MOP Zaleszany	II	V1 - 47+700 (obustronne)	12700
		-	V2 - brak MOP	-
4	MOP Nisko	I/II*	69+000 (obustronne)	21300/34000

\*W przypadku odstąpienia od budowy MOP Zaleszany (kat.II) kolejny MOP, tj. MOP Nisko przyjmie kategorię II.

### Wariant W3 i W3\_GP:

L.P	Nazwa	Kategoria	km	Odległość od poprzedniego MOP
1	MOP Obrazów	III	13+400 (obustronne)	-
2	MOP Grębów	I	34+700 (obustronne)	20600
3	MOP Pysznica	II	66+400 (obustronne)	12700

### Wariant W4 i W4\_GK:

L.P	Nazwa	Kategoria	km	Odległość od poprzedniego MOP
1	MOP Obrazów	III	15+400 (obustronne)	-
2	MOP Gorzyce	I	33+300 (obustronne)	17900
3	MOP Pysznica	II	63+100 (obustronne)	29800

### Wariant WTGD i WTGD\_GP:

L.P	Nazwa	Kategoria	km	Odległość od poprzedniego MOP
1	MOP Obrazów	III	12+500 (str. P)	-
			13+600 (str. L)	-
2	MOP Gorzyce	I	36+500 (obustronne)	24000/22900
3	MOP Pysznica	II	69+000 (obustronne)	32500

**Wariant W1A:**

L.P	Nazwa	Kategoria	km	Odległość od poprzedniego MOP
1	MOP Obrazów	III	14+400 (obustronne)	-
2	MOP Gorzyce	I	37+000 (obustronne)	22600
3	MOP Zaleszany	II	V1 - 49+700 (obustronne)	12700
		-	V2 - brak MOP	-
4	MOP Pysznicza	I	V1 - 68+000 (obustronne)	18300
		II*	V2 - 68+000 (obustronne)	31000

\*W przypadku odstąpienia od budowy MOP Zaleszany (kat.II) kolejny MOP, tj. MOP Pysznicza przyjmie kategorię II.

**Wariant W1A\_GK:**

L.P	Nazwa	Kategoria	km	Odległość od poprzedniego MOP
1	MOP Obrazów	III	14+400 (obustronne)	-
2	MOP Gorzyce	I	37+000 (obustronne)	22600
3	MOP Zaleszany	II	V1 - 49+700 (obustronne)	12700
		-	V2 - brak MOP	-
4	MOP Nisko	I/II*	71+000 (obustronne)	21300/34000

\*W przypadku odstąpienia od budowy MOP Zaleszany (kat.II) kolejny MOP, tj. MOP Nisko przyjmie kategorię II.

**Wariant W4M:**

L.P	Nazwa	Kategoria	km	Odległość od poprzedniego MOP
1	MOP Obrazów	III	14+400 (obustronne)	-
2	MOP Gorzyce	I	40+400 (obustronne)	26000
3	MOP Pysznicza	II	72+800 (obustronne)	32400

**Wariant W5 – Społeczny:**

L.P	Nazwa	Kategoria	km	Odległość od poprzedniego MOP
1	MOP Obrazów	III	12+500 (str. P)	-
			13+600 (str. L)	-
2	MOP Gorzyce	I	35+700 (obustronne)	23200/22100
3	MOP Zaleszany	II	V1 - 48+400 (obustronne)	12700
		-	V2 - brak MOP	-
4	MOP Nisko	I/II*	69+700 (obustronne)	21300/34000

\*W przypadku odstąpienia od budowy MOP Zaleszany (kat.II) kolejny MOP, tj. MOP Nisko przyjmie kategorię II.

**11. OCHRONA ŚRODOWISKA**

Przedmiotowa inwestycja przecina obszary Natura 2000. Tereny cenne przyrodniczo takie jak: Rezerwaty przyrody, Parki krajobrazowe zlokalizowane są poza obszarem inwestycji. Nie zinwentaryzowano natomiast pozostałych form ochrony przyrody, tj. parków narodowych, obszarów chronionego krajobrazu, użytków ekologicznych, stanowisk dokumentacyjnych czy zespołów przyrodniczo-krajobrazowych w analizowanym buforze 5 km. Obszary Natura 2000 są przecinane przez osie wariantów.

Nazwa wariantu	Długość kolizji z obszarami Natura 2000 [km]
W1 i W1_GK	4,86
W3 i W3_GP	5,19
W4 i W4_GK	4,34
WTGD i WTGD_GP	7,28
W1A i W1A_GK	4,86
W4M	7,29
W5 - społeczny	4,86

#### a) Ekran akustyczny

Ekran akustyczny został zaprojektowany o wysokości od 3 do 5 m.

Wariant	Lokalizacja	Całkowita długość ekranów[m]
W1 i W1_GK	23	6 434
W3 i W3_GP	41	10 410
W4 i W4_GK	33	8 861
WTGD i WTGD_GP	23	5 706
W5-Społeczny	23	5 706
W1A i W1A_GK	31	7 985
W4M	27	6 660
W1_GK	23	6 434

#### b) Przejścia dla zwierząt

Typ	W1	W3	W4	WTGD	W1A	W4M	W1_GK	W3_GP	W4_GK	WTGD_GP	W1A_GK	W5 Społeczny
Przejście dolne dla średnich zwierząt PZDs	15	9	12	11	17	11	15	9	12	11	17	17
Przejście dolne dla dużych zwierząt PZDd	9	8	7	12	9	13	9	8	7	12	9	9
Przejście górne dla dużych zwierząt PZGd	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Przejście dolne dla małych zwierząt PZM	52	40	44	47	53	50	52	40	44	47	53	50
Przejście dolne małe dla chomika europejskiego - PZMch	45	59	53	50	49	51	49	59	53	50	45	50
<b>Razem:</b>	<b>122</b>	<b>117</b>	<b>117</b>	<b>121</b>	<b>129</b>	<b>126</b>	<b>126</b>	<b>117</b>	<b>117</b>	<b>121</b>	<b>125</b>	<b>127</b>

#### c) Zieleń

Zaproponowane warianty nie kolidują ze zwałymi, dużymi kompleksami leśnymi. Większy kompleks leśny występuje pomiędzy miejscowością Furmany a rzeką Łęg (typ siedliskowy lasu BMśw – bór mieszany świeży, w wieku ok. 20 - 90 lat, tworzony głównie przez sosnę).

Przybliżone powierzchnie lasów i zadrzewień przeznaczone do wycinki określono poniżej:

- Wariant 1 – ok. 85,86 ha
- Wariant 1\_GK – ok. 90,24 ha
- Wariant 1A – ok. 95,94 ha

- Wariant 1A\_GK – ok. 100,54 ha
- Wariant 3 – ok. 165,23 ha
- Wariant 3\_GP – ok. 177,30 ha
- Wariant 4 – ok. 89,04 ha
- Wariant 4\_GK – ok. 91,57 ha
- Wariant 4M – ok. 232,23 ha
- Wariant TGD – ok. 227,07 ha
- Wariant TGD\_GP – ok. 238,47 ha
- Wariant 5 – ok. 97,68 ha.

## 12. PROGNOZY RUCHU

W ramach Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego wykonano Analizę i Prognozę Ruchu, której wyniki zostały uzgodnione przez Centralę GDDKiA w Warszawie, Departament Studiów pismem znak: DSS.WSD.Z1.4084.1.2019.567.AN.RW z dnia 19.12.2019 r. Dodatkowo przedmiotowa Analiza i Prognoza Ruchu została zaktualizowana ze względu na wprowadzone zmiany do dokumentacji STEŚ tj.:

- w wariantach W1, W1A, W4 został wprowadzony dodatkowy węzeł Gorzyce oraz został usunięty węzeł Kłyżów, powstały podwarianty W1\_GK, W1A\_GK, W4\_GK,
- w wariantach W3, WTGD został wprowadzony dodatkowy węzeł Gorzyce, a węzeł Podborek zmienił lokalizację z obecnej na przecięciu z DP1019R na nową na przecięciu z DP2023R, powstały podwarianty W3\_GP, WTGD\_GP.

Wyniki zaktualizowanej Analizy i Prognozy Ruchu zostały zatwierdzone uzgodnione przez Centralę GDDKiA w Warszawie, Departament Studiów pismem znak: DSS.WSD-Z1-ZMR.4084.133.2020.567.AN.2 z dnia 15.04.2021 r. Prognozowane natężenie ruchu pojazdów SDR [poj./dobę] na analizowanym odcinku drogi w roku prognozy 2058 wynosi:

Odcinek	SDR	SO	SD	S.C.	SCP	A	PSR	
<b>Wariant W1</b>								
S74	w. Marcinkowice – w. Lipnik	24 540	16 670	1 920	710	5 140	100	A
S74	w. Lipnik – w. Samborzec	17 680	13 000	1 380	690	2 550	60	A
S74	w. Samborzec – w. Tarnobrzeg	21 310	17 110	1 230	520	2 350	100	A
S74	w. Tarnobrzeg – w. Zaleszany	21 540	16 170	1 300	440	3 530	100	A
S74	w. Zaleszany – w. Turbia	26 860	21 260	1 650	320	3 530	100	A
S74	w. Turbia – w. Radomyśl	27 200	21 620	1 630	320	3 530	100	A
S74	w. Radomyśl – w. Pysznica	16 940	13 190	1 380	360	1 790	220	A
S74	w. Pysznica – w. Kłyżów	26 960	21 270	1 730	380	3 360	220	A
S74	w. Kłyżów – w. Zapacz	19 820	15 200	1 400	230	2 770	220	A
<b>Wariant W3</b>								
S74	w. Marcinkowice – w. Lipnik	24 260	16 850	1 900	630	4 780	100	A
S74	w. Lipnik – w. Samborzec	17 630	12 720	1 160	590	3 100	60	A
S74	w. Samborzec – w. Tarnobrzeg	17 290	11 910	1 310	500	3 470	100	A
S74	w. Tarnobrzeg – w. Zaleszany	20 730	15 600	1 450	530	3 050	100	A
S74	w. Zaleszany – w. Turbia	30 410	24 110	1 820	660	3 720	100	A
S74	w. Turbia – w. Stalowa Wola	29 590	23 350	1 760	660	3 720	100	A
S74	w. Stalowa Wola – w. Podborek	15 990	11 560	1 190	270	2 750	220	A
S74	w. Podborek – w. Zapacz	19 050	14 310	1 500	270	2 750	220	A
<b>Wariant W4</b>								
S74	w. Marcinkowice – w. Lipnik	24 750	16 860	1 890	710	5 190	100	A
S74	w. Lipnik – w. Samborzec	17 960	13 460	1 100	720	2 620	60	A
S74	w. Samborzec – w. Tarnobrzeg	17 380	12 980	1 250	540	2 510	100	A
S74	w. Tarnobrzeg – w. Zaleszany	27 700	21 740	1 420	540	3 900	100	A
S74	w. Zaleszany – w. Turbia	28 770	22 710	1 520	540	3 900	100	A



S74	w. Turbia – w. Stalowa Wola	27 990	21 990	1 460	540	3 900	100	A
S74	w. Stalowa Wola – w. Pysznica	17 620	14 150	1 180	350	1 720	220	A
S74	w. Pysznica – w. Kłyżów	27 060	21 660	1 620	380	3 180	220	A
S74	w. Kłyżów – w. Zapacz	21 560	16 790	1 400	280	2 870	220	A
<b>Wariant WTGD</b>								
S74	w. Marcinkowice – w. Lipnik	23 610	16 370	1 860	600	4 680	100	A
S74	w. Lipnik – w. Samborzec	17 010	12 160	1 110	600	3 080	60	A
S74	w. Samborzec – w. Tarnobrzeg	16 950	11 590	1 250	520	3 490	100	A
S74	w. Tarnobrzeg – w. Zaleszany	18 400	13 300	1 390	540	3 070	100	A
S74	w. Zaleszany – w. Turbia	25 880	20 060	1 750	300	3 670	100	A
S74	w. Turbia – w. Radomyśl	26 410	20 580	1 760	300	3 670	100	A
S74	w. Radomyśl – w. Podborek	13 710	10 070	1 520	350	1 550	220	A
S74	w. Podborek – w. Zapacz	18 870	12 820	2 500	360	2 970	220	A
<b>Wariant W1A</b>								
S74	w. Marcinkowice – w. Lipnik	24 390	16 560	1 910	700	5 120	100	A
S74	w. Lipnik – w. Samborzec	18 340	12 690	1 360	670	3 560	60	A
S74	w. Samborzec – w. Tarnobrzeg	30 950	24 950	1 310	660	3 930	100	A
S74	w. Tarnobrzeg – w. Zaleszany	17 470	12 610	1 320	500	2 940	100	A
S74	w. Zaleszany – w. Turbia	26 140	20 700	1 660	300	3 380	100	A
S74	w. Turbia – w. Radomyśl	26 480	21 060	1 640	300	3 380	100	A
S74	w. Radomyśl – w. Pysznica	16 400	12 830	1 360	340	1 650	220	A
S74	w. Pysznica – w. Kłyżów	26 370	20 790	1 780	360	3 220	220	A
S74	w. Kłyżów – w. Zapacz	19 270	14 720	1 480	210	2 640	220	A
<b>Wariant W4M</b>								
S74	w. Marcinkowice – w. Lipnik	23 770	16 080	1 870	670	5 050	100	A
S74	w. Lipnik – w. Samborzec	16 480	12 010	1 340	640	2 430	60	A
S74	w. Samborzec – w. Tarnobrzeg	23 730	20 430	1 230	400	1 570	100	A
S74	w. Tarnobrzeg – w. Zaleszany	17 300	12 470	1 330	490	2 910	100	A
S74	w. Zaleszany – w. Turbia	25 210	19 650	1 690	260	3 510	100	A
S74	w. Turbia – w. Radomyśl	25 750	20 180	1 700	260	3 510	100	A
S74	w. Radomyśl – w. Podborek	13 170	9 580	1 520	310	1 540	220	A
S74	w. Podborek – w. Zapacz	18 430	12 360	2 490	320	3 040	220	A
<b>Wariant W1_GK</b>								
S74	w. Marcinkowice – w. Lipnik	24 550	16 700	1 930	700	5 120	100	A
S74	w. Lipnik – w. Samborzec	17 680	13 030	1 390	680	2 520	60	A
S74	w. Samborzec – w. Tarnobrzeg	19 520	15 320	1 260	510	2 330	100	A
S74	w. Tarnobrzeg – w. Gorzyce	18 950	13 570	1 350	430	3 500	100	A
S74	w. Gorzyce – w. Zaleszany	25 410	19 720	1 530	560	3 500	100	A
S74	w. Zaleszany – w. Turbia	25 900	20 360	1 630	310	3 500	100	A
S74	w. Turbia – w. Radomyśl	26 290	20 640	1 620	310	3 500	220	A
S74	w. Radomyśl – w. Pysznica	16 800	13 200	1 280	340	1 760	220	A
S74	w. Pysznica – w. Zapacz	19 380	14 630	1 340	260	2 930	220	A
<b>Wariant W3_GP</b>								
S74	w. Marcinkowice – w. Lipnik	24 320	16 900	1 910	630	4 780	10	A
S74	w. Lipnik – w. Samborzec	17 680	12 760	1 170	590	3 100	60	A
S74	w. Samborzec – w. Tarnobrzeg	17 720	12 300	1 350	500	3 470	100	A
S74	w. Tarnobrzeg – w. Gorzyce	21 590	16 370	1 540	530	3 050	100	A
S74	w. Gorzyce – w. Zaleszany	22 460	17 210	1 570	530	3 050	100	A
S74	w. Zaleszany – w. Turbia	29 350	23 040	1 830	660	3 720	100	A
S74	w. Turbia – w. Stalowa Wola	28 560	22 310	1 770	660	3 720	100	A
S74	w. Stalowa Wola – w. Podborek	20 580	15 760	1 490	360	2 750	220	A
S74	w. Podborek – w. Zapacz	19 480	14 730	1 510	270	2 750	220	A
<b>Wariant W4_GK</b>								
S74	w. Marcinkowice – w. Lipnik	24 760	16 880	1 910	700	5 170	100	A
S74	w. Lipnik – w. Samborzec	17 970	13 480	1 120	710	2 600	60	A
S74	w. Samborzec – w. Tarnobrzeg	17 220	12 860	1 250	530	2 480	100	A

S74	w. Tarnobrzeg – w. Gorzyce	28 040	21 940	1 520	560	3 920	100	A
S74	w. Gorzyce – w. Zaleszany	27 080	21 040	1 460	560	3 920	100	A
S74	w. Zaleszany – w. Turbia	28 080	21 930	1 570	560	3 920	100	A
S74	w. Turbia – w. Stalowa Wola	27 320	21 110	1 510	560	3 920	220	A
S74	w. Stalowa Wola – w. Pysznica	17 370	14 170	1 020	340	1 620	220	A
S74	w. Pysznica – w. Zapacz	21 200	16 350	1 330	280	3 020	220	A
<b>Wariant WTGD_GP</b>								
S74	w. Marcinkowice – w. Lipnik	23 740	16 490	1 870	600	4 680	100	A
S74	w. Lipnik – w. Samborzec	17 140	12 270	1 130	600	3 080	60	A
S74	w. Samborzec – w. Tarnobrzeg	17 290	11 870	1 300	520	3 500	100	A
S74	w. Tarnobrzeg – w. Gorzyce	19 200	13 990	1 490	540	3 080	100	A
S74	w. Gorzyce – w. Zaleszany	21 070	16 060	1 290	540	3 080	100	A
S74	w. Zaleszany – w. Turbia	25 690	20 060	1 520	330	3 680	100	A
S74	w. Turbia – w. Radomyśl	26 290	20 640	1 540	330	3 680	100	A
S74	w. Radomyśl – w. Podborek	16 020	12 320	1 540	390	1 550	220	A
S74	w. Podborek – w. Zapacz	16 620	12 810	1 700	310	1 580	220	A
<b>Wariant W1A_GK</b>								
S74	w. Marcinkowice – w. Lipnik	24 320	16 620	1 900	700	5 000	100	A
S74	w. Lipnik – w. Samborzec	18 070	12 580	1 330	670	3 430	60	A
S74	w. Samborzec – w. Tarnobrzeg	26 010	20 830	1 250	480	3 350	100	A
S74	w. Tarnobrzeg – w. Gorzyce	18 160	13 120	1 370	490	3 080	100	A
S74	w. Gorzyce – w. Zaleszany	24 700	19 390	1 540	590	3 080	100	A
S74	w. Zaleszany – w. Turbia	25 380	20 010	1 640	260	3 370	100	A
S74	w. Turbia – w. Radomyśl	25 770	20 290	1 630	260	3 370	220	A
S74	w. Radomyśl – w. Pysznica	16 300	12 890	1 270	280	1 640	220	A
S74	w. Pysznica – w. Zapacz	18 930	14 310	1 400	200	2 800	220	A
<b>Wariant W5 - społeczny</b>								
S74	w. Marcinkowice – w. Lipnik	23 770	16 530	1 860	600	4 680	100	A
S74	w. Lipnik – w. Samborzec	17 150	12 330	1 100	580	3 080	60	A
S74	w. Samborzec – w. Tarnobrzeg	17 650	12 210	1 300	530	3 510	100	A
S74	w. Tarnobrzeg – w. Gorzyce	18 970	13 840	1 430	520	3 080	100	A
S74	w. Gorzyce – w. Zaleszany	25 340	19 900	1 610	650	3 080	100	A
S74	w. Zaleszany – w. Turbia	26 270	20 530	1 710	310	3 620	100	A
S74	w. Turbia – w. Radomyśl	26 650	20 810	1 690	310	3 620	220	A
S74	w. Radomyśl – w. Pysznica	16 830	13 230	1 270	340	1 770	220	A
S74	w. Pysznica – w. Zapacz	19 320	14 590	1 410	270	2 830	220	A

W wyniku przeprowadzonej analizy zgodnie z Wytycznymi poszerzenia jezdni o dodatkowe pasy ruchu określono, iż na całym odcinku projektowanej drogi ekspresowej S74 zasadne jest zastosowanie przekroju dwujezdniowego po dwa pasy ruchu w obu kierunkach. Analiza wskazuje, że przyjęty typ przekroju drogi jest wystarczający dla przeniesienia prognozowanego ruchu w okresie objętym analizami. Na wszystkich odcinkach drogi przekrój docelowy będzie taki sam jak początkowy

### 13. KOSZTY

#### 13.1. Analiza kosztów i korzyści

W poniższej tabeli zestawiono wartości wynikowe przedstawionej Analizy kosztów i korzyści. Najwyższe wskaźniki osiągają warianty W4 i W4\_GK, których koszty realizacji są najniższe natomiast najniższy wskaźnik osiąga wariant W4M.

Wskaźnik	W1	W1A	W3	W4
	1	2	3	4
<b>ENPV</b>	856 973 181,20	423 145 516,58	509 250 863,10	2 468 310 244,32
<b>EIRR</b>	6,91%	5,71%	5,99%	13,45%
<b>BCR</b>	1,24	1,11	1,14	1,83
Wskaźnik	W4M	WTGD	W1_GK	W1A_GK
	5	6	7	8
<b>ENPV</b>	-712 126 809	954 049 802	1 454 781 306	1454781306
<b>EIRR</b>	2,23%	7,21%	7,95%	7,95%
<b>BCR</b>	0,77	1,29	1,43	1,43
Wskaźnik	W3_GP	W4_GK	WTGD_GP	W5
	9	10	11	12
<b>ENPV</b>	793 611 891	1 387 149 782	1 868 419 242	331 532 428
<b>EIRR</b>	6,75%	8,75%	9,37%	5,53%
<b>BCR</b>	1,23	1,45	1,59	1,09

Analizując dane zawarte w tabeli, inwestycja jest efektywna ekonomicznie we wszystkich wariantach za wyjątkiem wariantu W4M. Uzyskane wskaźniki ekonomiczne po przeprowadzonej analizie ekonomicznej wskazują, że najkorzystniejszymi wariantami z ekonomicznego punktu widzenia są: Wariant W4, Wariant WTGD\_GP oraz Wariant W4\_GK

### 13.2. Koszty inwestycji w poszczególnych wariantach:

Lp.	Wyszczególnienie elementów	Jednostka	Ilość jednostek	WARIANTY PODSTAWOWE (grudzień 2019)					
				W1	W1A	W3	W4	W4M	WTGD
				1	2	3	4	5	6
I	Prace przygotowawcze		485 192 277,64	449 357 818,29	427 515 152,56	428 577 448,93	440 647 687,43	385 387 339,39	
I.1	Koszty dokumentacji	komplet	81 536 051,84	81 573 118,29	79 074 349,96	71 525 012,73	80 899 865,83	76 526 481,39	
I.2	Koszty wykupu gruntów	komplet	353 656 225,80	367 784 700,00	348 440 802,60	357 052 436,20	359 747 821,60	308 860 858,00	
II	Koszty robót		3 261 442 073,55	3 262 924 731,50	3 162 973 998,52	2 861 000 509,06	3 235 994 633,38	3 061 059 255,79	
III.1	branża drogowa	komplet	1 619 568 661,39	1 674 759 876,31	1 629 493 868,13	1 459 265 860,72	1 632 147 952,67	1 511 086 326,51	
III.2	branża sanitarna	komplet	78 586 976,57	83 611 961,67	85 534 177,50	113 722 872,90	64 419 503,67	67 573 786,17	
III.3	branża elektryczna i teletechniczna	komplet	77 925 360,00	76 337 940,00	76 053 640,00	77 233 100,00	72 465 100,00	68 752 620,00	
III.4	branża hydrotechniczna	komplet	6 315 774,00	6 555 192,00	6 465 644,00	7 459 812,00	6 073 922,00	7 153 670,00	
III.5	branża mostowa	komplet	1 227 528 713,78	1 161 468 955,40	1 113 983 529,00	977 530 803,00	1 239 465 857,50	1 209 031 416,50	
III.6	branża geotechniczna	komplet	251 516 587,72	260 190 806,12	251 443 119,89	225 788 060,44	221 422 317,55	197 461 436,61	
III	Kwota maksymalnego zobowiązania	%	228 300 945,15	228 404 731,21	221 408 179,90	200 270 035,63	226 519 624,34	214 274 147,91	
IV	Badania archeologiczne	komplet	5 420 700,00	5 570 175,00	5 175 225,00	5 201 990,25	5 837 250,75	5 539 644,00	
V	Koszty nadzoru	%	97 843 262,21	97 887 741,95	94 889 219,96	85 830 015,27	97 079 839,00	91 831 777,67	
VI	Koszty okołokontraktowe	%	32 614 420,74	32 629 247,32	31 629 739,99	28 610 005,09	32 359 946,33	30 610 592,56	
VII	<b>ŁĄCZNIE NETTO</b>		4 060 813 679,28	4 076 774 445,25	3 943 591 515,92	3 609 490 004,24	4 038 438 981,24	3 788 702 757,33	
VIII	VAT		853 646 214,30	853 067 641,41	826 884 664,06	748 060 640,65	846 098 966,72	800 363 636,85	
IX	<b>ŁĄCZNIE BRUTTO</b>		4 913 459 893,58	4 929 842 086,66	4 770 476 179,99	4 357 550 644,89	4 884 537 947,96	4 589 066 394,17	
<b>UZUPLENNIENIE (kwiecień 2021)</b>									
Lp.	Wyszczególnienie elementów	Jednostka	Ilość jednostek	W1_GK	W1A_GK	W3_GP	W4_GK	WTGD_GP	W5
				7	8	9	10	11	12
I	Prace przygotowawcze		434 771 824,79	448 616 820,45	427 548 412,02	452 910 788,69	385 299 707,82	408 257 827,58	
I.1	Koszty dokumentacji	komplet	81 261 598,99	80 978 120,45	79 107 609,42	71 777 705,49	75 998 849,82	79 658 794,58	
I.2	Koszty wykupu gruntów	komplet	353 510 225,80	367 638 700,00	348 440 802,60	381 133 083,20	309 300 858,00	328 599 033,00	
II	Koszty robót		3 250 463 959,43	3 239 124 818,11	3 164 304 376,70	2 871 108 219,71	3 039 953 992,65	3 186 951 783,34	
III.1	branża drogowa	komplet	1 617 068 568,27	1 670 595 403,92	1 625 270 266,31	1 474 696 350,28	1 480 654 413,37	1 623 878 374,15	
III.2	branża sanitarna	komplet	78 327 415,67	83 575 780,67	85 534 177,50	113 661 804,00	67 573 786,17	87 601 133,00	
III.3	branża elektryczna i teletechniczna	komplet	78 293 360,00	76 448 840,00	76 341 140,00	77 233 100,00	67 315 120,00	76 733 800,00	
III.4	branża hydrotechniczna	komplet	6 315 774,00	6 555 192,00	6 465 644,00	7 459 812,00	7 153 670,00	7 681 563,00	
III.5	branża mostowa	komplet	1 215 154 253,78	1 149 094 495,40	1 113 983 529,00	965 156 343,00	1 209 031 416,50	1 132 408 387,00	
III.6	branża geotechniczna	komplet	255 304 587,72	252 855 106,12	256 709 619,89	232 900 810,44	208 225 586,61	258 053 526,19	
III	Kwota maks. wymalnego zobowiązania	%	227 532 477,16	226 738 737,27	221 501 306,37	200 977 575,38	212 796 779,49	223 044 624,83	
IV	Badania archeologiczne	komplet	5 420 700,00	5 570 175,00	5 175 225,00	5 201 990,25	5 539 644,00	5 473 052,25	
V	Koszty nadzoru	%	97 513 918,78	97 173 744,54	94 929 131,30	86 133 246,59	91 198 619,78	95 590 553,50	
VI	Koszty okołokontraktowe	%	32 504 639,59	32 391 248,18	31 643 043,77	28 711 082,20	30 399 539,93	31 863 517,83	
VII	<b>ŁĄCZNIE NETTO</b>		4 048 207 519,76	4 049 615 543,56	3 945 101 495,16	3 645 042 902,83	3 763 188 283,66	3 950 581 359,34	
VIII	VAT		849 790 377,61	846 854 674,02	827 231 959,29	750 699 258,51	794 854 107,90	833 055 955,06	
IX	<b>ŁĄCZNIE BRUTTO</b>		4 897 987 897,37	4 896 470 217,57	4 772 333 454,45	4 395 742 161,34	4 560 042 391,56	4 783 637 294,40	

## 14. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

### 14.1. Ocena BRD

Na etapie opracowania Studium Korytarzowego w 2010 r. powstało opracowanie „Ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego; Tom IV”. W ramach STEŚ Ocena BRD została zaktualizowana zgodnie z aktualnymi wymaganiami w sprawie procedury oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego i audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego z późniejszymi zmianami z uwzględnieniem wszystkich analizowanych w ramach STEŚ wariantami.

Miejsce w rankingu	Wariant planowanej drogi	Punkty zintegrowane PZ
I	WTGD	100
II	WTGD-W3	99,9
III	W3	98,4
IV	WTGD_1A	98,4
V	W1	98,2
VI	W4M	97,8
VII	W4	97,4
VIII	W1A	96,1

Przeprowadzona analiza BRD wykazała, że:

- Wszystkie zaproponowane warianty inwestycyjne spełniają wymagany poziom dopuszczalności funkcjonowania drogi ekspresowej,
- Wszystkie warianty inwestycyjne zapewniają redukcję analizowanych miar BRD w stosunku do istniejącego układu drogowego – wariant W0 i są dopuszczalne względem bezpieczeństwa ruchu,
- Najbardziej korzystny wariant WTGD, który zajął najwyższe miejsce w punktacji przebiega w stosunkowo największej odległości od dużych miejscowości i miast,
- Niewielka korekta przebiegu w odniesieniu do wariantu WTGD-W3 stawia ten wariant praktycznie na równi z wariantem WTGD, można uznać różnicę w obliczeniach za nieistotną,
- Dodatkowym kryterium, niemierzalnym w zakresie oceny BRD, które jednak potencjalnie może wpłynąć na niepożądane zachowania uczestników ruchu drogowego i lotniczego jest bliskość lotniska w Turbii, zagadnienie zostało uwzględnione w opisie planowanych przebiegów i dotyczy wariantów W3 i W4,
- Potencjalne zagrożenia dla niechronionych użytkowników drogi, brak w wyposażeniu w urządzenie parkingowe i obsługi transportu zbiorowego będzie można wyeliminować na etapie projektowania szczegółowego.

### 14.2. Widoczność

W projekcie zapewniono wymaganą odległość widoczności na zatrzymanie dla prędkości  $V_m=110$  km/h. Wykonano sprawdzenie widoczności dla przyjętej prędkości miarodajnej  $V_m = 110$  km/h w planie sytuacyjnym oraz na przekroju podłużnym.

### 14.3. Audyt BRD

Dla projektowanego odcinka drogi S74 został wykonany Audyt Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 07.10.2021 r., w którym Audytorzy sformułowali zalecenia dot. sposobu wyeliminowania lub zmniejszenia negatywnych skutków rodzajów zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zamawiający w Sprawozdaniu z realizacji zaleceń WYNIKU AUDYTU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO odniósł się do sformułowań i zaleceń przedstawionych w ww. Audycie, które zostaną zrealizowane na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym.

Zamawiający w UZASADNIENIU ZARZĄDCY DROGI NIEUWZGLĘDNIENIA ZALECEŃ ZAWARTYCH W WYNIKU AUDYTU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO, odniósł się do sformułowań

i zaleceń przedstawionych w w/w Audycie, które nie zostaną zrealizowane lub zostaną zrealizowane na kolejnych etapach.

## 15. ANALIZA WIELOKRYTERIALNA

Ocena wielokryterialna polegała na zbiorczym zestawieniu wcześniej przeprowadzonych ocen i przypisaniu im odpowiednich wag, co pozwoliło na wskazanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu projektowanej trasy uwzględniający wszystkie założone kryteria oceny.

Modele preferencji	WARIANTY CAŁOŚCIOWE OD OPATOWA DO NISKA					
	WARIANTY PODSTAWOWE (grudzień 2019)					
	W1	W1A	W3	W4	W4M	WTGD
	1	2	3	4	5	6
techniczny	7,427	7,214	7,466	8,168	7,685	8,358
środowiskowy	6,870	6,629	6,789	8,209	6,588	7,754
funkcjonalno-ruchowy	8,259	8,108	7,945	8,680	7,822	8,444
ekonomiczny	6,943	6,451	6,494	9,066	5,559	7,385
społeczny	7,156	7,134	6,038	6,540	6,049	7,740
<b>SUMA</b>	<b>36,655</b>	<b>35,536</b>	<b>34,732</b>	<b>40,663</b>	<b>33,703</b>	<b>39,681</b>

Modele preferencji	WARIANTY CAŁOŚCIOWE OD OPATOWA DO NISKA					
	WARIANTY UZUPEŁNIAJĄCE (kwiecień 2021)					
	W1_GK	W1A_GK	W3_GP	W4_GK	WTGD_GP	W5
	7	8	9	10	11	12
techniczny	7,468	7,376	7,530	7,947	8,524	7,601
środowiskowy	6,887	6,773	6,812	7,936	7,908	7,317
funkcjonalno-ruchowy	8,283	8,253	8,137	8,436	8,732	8,817
ekonomiczny	7,183	7,416	6,795	7,744	8,295	6,779
społeczny	7,230	7,320	6,102	6,304	7,909	8,563
<b>SUMA</b>	<b>37,051</b>	<b>37,138</b>	<b>35,376</b>	<b>38,367</b>	<b>41,368</b>	<b>39,077</b>

Zgodnie z przeprowadzoną analizą wielokryterialną w ujęciu całości, najkorzystniejszym wariantem, który uzyskał najwyższą ocenę 41,371, jest **wariant TGD GP**. Najniżej oceniony został **wariant 4M** z oceną 33,868.

Najwyższe oceny w danym kryterium uzyskały warianty:

- W modelu technicznym – **TGD GP** i **4**,
- W modelu środowiskowym – **4** i **4 GK**,
- W modelu funkcjonalno – ruchowym – **5 Społeczny** i **TGD GP**,
- W modelu ekonomicznym – **4** i **TGD GP**,
- W modelu społecznym – **5 Społeczny** i **TGD GP**,

## 16. AKCJA INFORMACYJNA I KONFLIKTY SPOŁECZNE

W ramach Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego przeprowadzono w okresie od 06.07.2021 r. do 16.07.2021 r. akcję informacyjną, podczas której lokalna społeczność oraz zainteresowane strony miały możliwość zapoznania się z opisem inwestycji z proponowanymi wariantami przebiegu drogi ekspresowej S74 na terenach Gminy Opatów, Lipnik, Obrazów, Samborzec, Sandomierz, Tarnobrzeg, Gorzyce, Grębów, Zaleszany, Stalowa Wola, Radomyśl nad Sanem, Pysznica i Nisko. Materiały informacyjne zostały udostępnione w urzędach miast,

i gmin, na terenie, których przebiega droga ekspresowa S74, oraz na stronie internetowej GDDKiA. Odbyło się 13 spotkań z zainteresowaną społecznością, zebrano pisemne uwagi, wnioski i zastrzeżenia, które zostały przeanalizowane i w przypadkach uzasadnionych tj. możliwych do zastosowania, ze względów technicznych, prawnych i finansowych, uwzględnione. Szczegółowy przebieg spotkań informacyjnych, w ramach akcji informacyjnej, w gminach oraz wykaz złożonych uwag i wniosków został zawarty w oddzielnym raporcie.

Należy zaznaczyć, że pomimo iż najkorzystniejszym wariantem w analizie wielokryterialnej jest wariant WTGD to wariant ten został mocno oprotestowany w Tarnobrzegu (osiedle Zakrzów i Borów) oraz w Gminie Pysznica.

Po analizie wszystkich wniosków i preferencji poszczególnych gmin powstał wariant społeczny oznaczony w dokumentacji jako wariant W5.

## **17. OBWÓD UTRZYMANIA DROGI**

W rejonie węzła „Lipnik” we wszystkich wariantach przebiegu drogi ekspresowej zlokalizowano Obwód Utrzymania Drogi (OUD).

## **18. PRZEBIEG ZOPI**

### **18.1. Otwarcie ZOPI**

Posiedzenie ZOPI otworzył Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji - Pan Wiesław Sowa witając wszystkich obecnych. Następnie zwrócił się do Wykonawcy Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego o przedstawienie rozwiązań (wraz z wariantami rozwiązań) oraz wskazanie wariantów rekomendowanych przez Projektanta do dalszych prac przygotowawczych przedmiotowego odcinka S74.

### **18.2. Prezentacja rozwiązań projektowych**

Wykonawca przedstawił w formie prezentacji multimedialnej rozwiązania projektowe ujęte w Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym z omówieniem następujących kwestii tj.: część ogólna, część środowiskowa, prognoza ruchu wraz z analizą poszerzenia o dodatkowy pas ruchu, część geologiczna, zagrożenie powodziowe, Akcja Informacyjna, część ekonomiczna i analiza wielokryterialna.

Przedstawił również rekomendację wariantów do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej zgodnie z wynikami analizy wielokryterialnej:

1. Wariant preferowany do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej – **wariant WTGD\_GP**.

Wariant ten uzyskał najwyższą ocenę w modelu technicznym, a w pozostałych będąc w czołówce najlepiej ocenianych.

2. Wariant racjonalny alternatywny – **wariant W5 – Społeczny**.

Wariant ten jest najbardziej korzystny przy uwzględnieniu kryteriów społecznych i funkcjonalno-ruchowych. Jest to wariant, którego przebieg powstał z połączenia odcinków poszczególnych wariantów po etapie spotkań informacyjnych

3. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska – **wariant W4**.

Wariant ten jest najbardziej korzystny przy uwzględnieniu kryteriów środowiskowych, ekonomicznych.

W dalszej kolejności Wykonawca przedstawił na planie sytuacyjnym rozwiązania projektowe w zakresie wariantów WTGD\_GP, W5 – społeczny oraz W4.

### **18.3. Problemy i zagadnienia poruszane w czasie dyskusji.**

#### **18.3.1. Urząd Gminy Samborzec**

1. Przedstawiciel Gminy Samborzec zwrócił się do Wykonawcy z prośbą o wyjaśnienie w jaki sposób zaprojektowane zostały kolizje drogi ekspresowej S74 z drogami powiatowymi i gminnymi na terenie Gminy Samborzec.

#### **Wyjaśnienia Projektanta:**

W odpowiedzi Pan Krzysztof Łubianka Główny Projektant Drogowy poinformował, że w ramach przedmiotowego zadania zaprojektowano przełożenie dróg powiatowych tak by zapewnić ich

ciągłość i są to głównie obiekty inżynierskie nad drogą ekspresową. W następnej kolejności przedstawił te rozwiązania projektowe na planie sytuacyjnym w wariantcie W5 – społecznym oraz w wariantcie WTGD\_GP.

2. Przedstawiciel Gminy Samborzec zwrócił się do Wykonawcy z zapytaniem dlaczego w omawianym opracowaniu nie zostały omówione petycje Wójta Gminy Samborzec i Komitetów sołeckich z gminy Samborzec.

#### **Wyjaśnienia Projektanta:**

W odpowiedzi Pan Krzysztof Łubianka Główny Projektant Drogowy poinformował, że w trakcie opracowywania przedmiotowej dokumentacji Projektant przeprowadził spotkania informacyjne ze społeczeństwem w ramach tzw. Akcji Informacyjnej w każdej gminie, w tym również w gminie Samborzec. Wszystkie wnioski jakie wpłynęły w ramach tych spotkań, dotyczyły to również petycji Wójta Gminy Samborzec i Komitetów sołeckich z gminy Samborzec, jak również sposób ich wprowadzenia do dokumentacji został uwzględniony w Raporcie z akcji informacyjnej. W przypadku braku możliwości ich uwzględnienia – odpowiednie uzasadnienie. Dodatkowo poinformował, że wnioski możliwe do wprowadzenia ze względów technicznych, prawnych, środowiskowych i uzasadnione ekonomicznie, zostały uwzględnione w Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym dla S74. Na koniec poinformował, że Raporty z akcji informacyjnej zostały opublikowane na stronie internetowej Zamawiającego jak również przekazane do poszczególnych gmin na terenie, których przebiega inwestycja.

#### **18.3.2. Urząd Gminy Pysznica**

1. Pan Łukasz Bajgierowicz – Wójt Gminy Pysznica poinformował, że w ramach akcji informacyjnej gmina Pysznica przedstawiła uwagi do wariantu W1, z których część została uwzględniona w dokumentacji. Dodatkowo poinformował, że we wrześniu br. przekazał opinię do rozwiązań projektowych, w której odniósł się do braku uwzględnienia w dokumentacji wniosku Gminy Pysznica dotyczącego przesunięcia drogi ekspresowej S74 w kilometrze 59+500 – 63+000 w kierunku południowo-zachodnim (w kierunku miasta Stalowa Wola), tak aby projektowana droga ekspresowa przecinała się z drogą powiatową DP 1024R około 200 m na południowy zachód od obecnego przebiegu i przebiegała w równej odległości od zabudowań pomiędzy sołectwem Pysznica a sołectwem Sudół. W jego opinii na przedmiotowym odcinku jest możliwe takie ukształtowanie drogi ekspresowej w zaproponowanej wersji. Następnie zwrócił się do Wykonawcy o wyjaśnienie dlaczego przedmiotowy wniosek nie został uwzględniony oraz dlaczego nie otrzymał odpowiedzi na pismo z września br.

#### **Wyjaśnienia Projektanta:**

W odpowiedzi Pan Krzysztof Łubianka Główny Projektant Drogowy zwrócił uwagę, że przebieg drogi klasy S nie może być kształtowany dowolnie i musi spełniać szereg wymagań zawartych w warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Korekta drogi o tak wysokich parametrach w jednym miejscu powoduje szereg skutków i zmian na kilkaset metrów w jedną i drugą stronę. Następnie poinformował, że w przypadku korekty drogi S74 na południowy zachód zgodnie z wnioskiem droga znajdzie się w kolizji z ogródkami działkowymi w km 61+100 (wariant W1) oraz km 62+000 (wariant W5 – społeczny), zbliży się do zakola rzeki San, co spowoduje zwiększenie zagrożenia powodziowego na danym obszarze oraz może ewentualnie spowodować dodatkowe wyburzenia w rejonie MOP-u Pysznica (km 66+000). Dodatkowo poinformował, że we wskazanym miejscu swój ślad mają warianty W1 i W4, które oddalone są od siebie o ok. 70 m. Wariant W1 przebiega bliżej zabudowań Ziaren, a wariant W4 w równej odległości pomiędzy osiedlami Ziarna i Sudół. W związku z czym przedmiotowy wniosek nie został uwzględniony. Na koniec poinformował, że Projektant nie zakładał indywidualnych odpowiedzi w tym zakresie, ponieważ zgodnie z założeniami akcji informacyjnej odpowiedzi w zakresie każdego z wariantów zawarta jest w Raportach z Akcji informacyjnej.



2. Pan Łukasz Bajgierowicz – Wójt Gminy Pysznica zwrócił uwagę, że kolizja wariantu drogi ekspresowej S74 z ogródkami działkowymi, które pełnią głównie funkcję rekreacyjną, nie niesie za sobą aż tak negatywnych skutków społecznych jak kolizja z istniejącą i planowaną zabudową mieszkaniową jednorodziną. Dodatkowo dodał, że samorządy Gminy Pysznica i Gminy Stalowa Wola zgodnie stoją na stanowisku, że priorytetem jest zmniejszenie uciążliwości planowanej drogi ekspresowej S74 dla mieszkańców zamieszkujących sołectwa Pysznica i Sudóły w Pysznicy nawet kosztem likwidacji ogródków działkowych. Następnie zwrócił uwagę, że biorąc pod uwagę całość prezentowanej drogi ekspresowej od Opatowa do Niska to są przypadki, że przebiegi wariantów przechodzą przez środek terenów zagrożenia powodziowego. W jego opinii wprowadzenie korekty na przedmiotowym odcinku może zapewnić zmniejszenie konfliktów społecznych. Następnie zwrócił się z zapytaniem do Zamawiającego czy gmina Pysznica może wnioskować o przeanalizowanie przez Wykonawcę możliwości przesunięcia drogi ekspresowej S74 w kilometrze 59+500 – 63+000 w kierunku południowo-zachodnim (w kierunku miasta Stalowa Wola).

#### **Stanowisko Zamawiającego:**

Zamawiający odnosząc się do przedmiotowej kwestii zwrócił uwagę, że na wskazanym odcinku droga ekspresowa przebiega po terenach zagrożenia powodziowego oraz znajdujemy się w bliskiej odległości zakola rzeki San i każde zbliżenie do rzeki San spowoduje, że zwiększy się długość drogi ekspresowej po terenach zagrożenia powodziowego. Dodatkowo poinformował, że były rozważane różne rozwiązania tak by maksymalnie odsunąć przebieg drogi ekspresowej od tej zabudowy m. In. nastąpiły korekty rozwiązań projektowych węzła „Pysznica” tak by ograniczyć zajętość terenu. W przypadku gdy nie mamy innej możliwości zaprojektowania przebiegów drogi ekspresowej nie przebiegających przez tereny zagrożenia powodziowego to prowadzimy rozmowy z Zarządcami rzek i staramy się realizować inwestycję w taki sposób aby korpus drogi czy obiekty były zabezpieczone przed działaniem wody. Na koniec poinformował, że w chwili obecnej nie jest możliwe przesunięcie drogi ekspresowej bliżej rzeki San gdyż każde zbliżenie do rzeki San powoduje, że zwiększy się długość drogi ekspresowej po terenach zagrożenia powodziowego.

4. Pan Łukasz Bajgierowicz – Wójt Gminy Pysznica poinformował, że na etapie Akcji informacyjnej Gmina Pysznica postulowała o rezygnację z realizacji węzła drogowego w Kłyżowie (obie wersje) oraz zachowanie ciągłości komunikacyjnej istniejącej drogi powiatowej 1019R i z uzyskanych informacji wynika, że rezygnacja z węzła „Kłyżów” i zaprojektowanie przejazdu w ciągu drogi DP1019R jest technicznie możliwe, natomiast brak węzła spowoduje zmniejszenie dostępności do drogi ekspresowej z tego terenu. W związku z tym wniosek uwzględniono i zaproponowano rozwiązanie wariantowe w tym zakresie. Ostateczną decyzję w zakresie likwidacji węzła „Kłyżów” zapadnie na posiedzeniu ZOPI/KOPI. Następnie zwrócił się do Wykonawcy z zapytaniem czy wariant W5 – społeczny uwzględni węzeł drogowy „Kłyżów”. Dodatkowo zwrócił się z zapytaniem czy został już wybrany wariant węzła „Pysznica” zlokalizowany na przecięciu z DP1024R oraz czy do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej zostaną wskazane warianty w kolejności przedstawionej na obecnym posiedzeniu.

#### **Wylaśnienia Projektanta:**

W odpowiedzi Pan Krzysztof Łubianka Główny Projektant Drogowy poinformował, że w chwili obecnej w wariantcie W5 – społecznym nie uwzględniono węzła drogowego „Kłyżów” i zaprojektowano przejazd pod drogą ekspresową S74 w ciągu drogi DP1019R.

#### **Stanowisko Zamawiającego:**

Zamawiający odnosząc się do kwestii przedmiotowego węzła „Kłyżów” poinformował, że przedmiotowy węzeł uzasadnia się ruchowo a brak węzła spowoduje zmniejszenie dostępności do drogi ekspresowej z tego terenu. W związku z czym widzimy zasadność wprowadzenia tego węzła jednakże ostateczna decyzja w tym zakresie zostanie podjęta na posiedzeniu KOPI przy Generalnym Dyrektorze Dróg Krajowych i Autostrad. Dodatkowo poinformował, że na obecnym

etapie prac projektowych w materiałach do DŚU przewidywany jest teren, na którym powinny się zmieścić co najmniej dwa warianty rozwiązań projektowych węzła. Na koniec poinformował, że ostateczne rozstrzygnięcie w zakresie kolejności wariantów do wniosku o DŚU zapadanie na posiedzeniu KOPI przy Generalnym Dyrektorze Dróg Krajowych i Autostrad.

### **18.3.3. Urząd Gminy Stalowa Wola**

Przedstawiciel Gminy Stalowa Wola Pan Sylwester Plechota zwrócił uwagę, że przy przedstawianiu na planach sytuacyjnych rozwiązań projektowych w zakresie wariantu W4 nie pokazano przebiegu projektowanej zmiany przebiegu drogi wojewódzkiej 855 i związaną z tym budową mostu na rzece San w rejonie galerii Vivo w Stalowej Woli. Następnie poinformował, że przebieg wariantu W4 koliduje z projektowanym osiedlem mieszkaniowym na osiedlu Charzewice, które będzie realizowane w ciągu najbliższych 2-4 lat na 1200 mieszkań w sąsiedztwie drogi gminnej 100901R), a prace projektowe są bardzo zaawansowane. Ponadto poinformował, że Projektantem osiedla jest spółka mieszkaniowa, która działa poza strukturą urzędu miasta Stalowej Woli. Na koniec poinformował, że skontaktuje się z prezesem spółki by skontaktowała się z GDDKiA.

#### **Wyjaśnienia Projektanta:**

W odpowiedzi Pan Krzysztof Łubianka Główny Projektant Drogowy poinformował, że nowy przebieg projektowanej drogi wojewódzkiej 855 został zaznaczony na planie orientacyjnym. W przypadku braku na planie sytuacyjnym zostanie uzupełniony. Dodatkowo poinformował, że rozwiązania projektowe w zakresie S74 oraz w zakresie planowanego nowego przebiegu drogi wojewódzkiej są ze sobą wzajemnie skoordynowane tak by w przyszłości nie spowodować kolizji obu inwestycji.

#### **Stanowisko Zamawiającego:**

Zamawiający zwrócił uwagę, że nie posiadał informacji w tym zakresie, a prace projektowe w zakresie S74 są dość znacznie zaawansowane i w chwili obecnej w przypadku wyboru wariantu W4 może nie być możliwa zmiana tego przebiegu.

### **18.3.4. Urząd Gminy Gorzyce**

Przedstawiciel Gminy Gorzyce poprosił o przedstawienie kolizji drogi gminnej 100146R z wariantami W5 (km 36+500) oraz W4 (km 36+500) i zwrócił się z zapytaniem do Wykonawcy czy możliwe jest podłączenie tej drogi po stronie północnej do DP1092R w wariantcie W5 (km 36+300), gdyż jest to bardzo istotna droga na terenie Gminy Gorzyce, która łączy miejscowości Furmany i Sokolniki.

#### **Wyjaśnienia Projektanta:**

W odpowiedzi Pan Krzysztof Łubianka Główny Projektant Drogowy w pierwszej kolejności przedstawił na planie sytuacyjnym rozwiązania projektowe jakie zostały zastosowane w związku z kolizją z DG100146R w wariantcie W4 informując, że od północy zastosowano przełożenie DG100146R i podłączenie jej do DP1092R, która następnie przebiega nad drogą ekspresową. Natomiast od południa zaprojektowano wzdłuż drogi ekspresowej dodatkową jezdnię od DP1092R do DP1090R, na której zlokalizowano węzeł drogowy „Gorzyce” do której została podłączona DG100146R. W dalszej kolejności przedstawił na planie sytuacyjnym rozwiązania projektowe jakie zostały zastosowane w związku z kolizją z DG100146R w wariantcie W5 – społecznym informując, że DG100146R jest zakończona placem do zawracania, natomiast od południa zaprojektowano dodatkową jezdnię zapewniającą dostępność do drogi publicznej, które są przecinane w ramach inwestycji. Następnie poinformował, że istnieje możliwość połączenia DG100146R po stronie północnej poprzez jej przełożenie i podłączenie do DP1090R.

#### **Stanowisko Zamawiającego:**

Zamawiający zwrócił uwagę, że wszystkie drogi publiczne, które są w kolizji z drogą ekspresową S74 powinny mieć zapewnioną ciągłość. Ponadto podkreślił, że zmiany przebiegu dróg publicznych lub zakładanego przerywania ich ciągu, w jego opinii są możliwe do wprowadzenia

w porozumieniu z Zarządcami danej drogi. Dodatkowo polecił by Wykonawcy zaprojektował w wariantcie W5 – społecznym po stronie północnej połączenie DG100146R z DP1090R.

### **18.3.5. Zespół ds. Nieruchomości (ZN) GDDKiA w Warszawie i Wydział Nieruchomości GDDKiA w Rzeszowie**

Pan Marek Szklarski Główny Specjalista Zespołu ds. Nieruchomości GDDKiA w Warszawie zawnioskował o wpisanie w protokole z posiedzenia ZOPI obowiązku wykonania przez Projektanta Szacunkowego kosztu nabycia nieruchomości (SKNN) dla wszystkich wariantów projektowanej inwestycji oraz ich uzgodnienie z ZN GDDKiA w Warszawie zgodnie z obowiązującymi wytycznymi w tym zakresie przed posiedzeniem KOPI.

#### **Wyjaśnienia Projektanta:**

W odpowiedzi Pan Krzysztof Łubianka Główny Projektant Drogowy potwierdził, że SKNN zostaną opracowane i przekazane do uzgodnienia do Zamawiającego.

### **18.3.6. Wydział Monitorowania Inwestycji GDDKiA Oddział w Rzeszowie**

Pan Dariusz Kobosz Naczelnik Wydziału Monitorowania Inwestycji poinformował, że w dokumentacji wskazano, że ceny zostały przyjęte i oszacowane m. in.: na podstawie Biuletynu Sekocenbud I zwrócił się do Wykonawcy z zapytaniem z jakiego okresu przyjęto ceny.

#### **Wyjaśnienia Projektanta:**

W odpowiedzi Pan Krzysztof Łubianka Główny Projektant Drogowy poinformował, że ceny zostały przyjęte i oszacowane na podstawie Biuletynu Sekocenbud z IV kwartału 2020 r.

#### **Stanowisko Zamawiającego:**

Zamawiający zwrócił się do Wykonawcy o ponowne przeliczenie kosztów inwestycji w oparciu o najnowszy Biuletyn Sekocenbud. Dodatkowo Zamawiający poinformował, że do dokumentacji należy również dołączyć przedmiary robót oraz jednoznacznie określić na jakiej bazie ustalone są koszty dla poszczególnych elementów czy jest to wycena własna czy z Sekocenbudu, itp. Ponadto zwrócił uwagę, że wszystkie ceny, które zostały przyjęte i oszacowane muszą być najbardziej aktualne.

### **18.3.7. Wydział Dokumentacji GDDKiA Oddział w Rzeszowie**

Wydział Dokumentacji poinformował, że w wyniku weryfikacji dokumentacji przed ZOPI stwierdził brak wprowadzenia części uwag przekazanych Wykonawcy podczas wcześniejszej weryfikacji dokumentacji. W związku z powyższym dokumentację należy uzupełnić w przedmiotowym zakresie i doprowadzić do zgodności z OPZ. Zwraca się uwagę na konieczność doprowadzenia dokumentacji do spójności między wszystkimi elementami STEŚ. W dalszej kolejności Pani Joanna Sowa – Naczelnik Wydziału Dokumentacji oraz Pan Mateusz Sycz – Kierownik Projektu zgłosili i poddali dyskusji następujące uwagi:

1. Brak uwzględnienia w dokumentacji STEŚ zaleceń wynikających z przekazanego do Wykonawcy sprawozdania z realizacji zaleceń wyniku audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego m. in. w zakresie przeanalizowania możliwości prowadzenia łącznicy w większej odległości od obiektu – dotyczy węzła Lipnik, brak rysunków przedstawiających sprawdzenie przejezdności poszczególnych węzłów dla pojazdu nienormatywnego, brak sprawdzenia czy istnieje możliwość przesunięcia MOP Obrazów w kierunku Niska oraz przedstawienia informacji w zakresie uwarunkowań środowiskowych, itp.

**Wyjaśnienia Projektanta:** Wykonawca poinformował, że w dokumentacji przedstawił jedynie rysunki przedstawiające sprawdzenie przejezdności dla pojazdu nienormatywnego dla przykładowych rond. W opinii Wykonawcy zamówienie nie przewiduje sprawdzenia przejezdności dla każdego takiego elementu na etapie STEŚ.

**Stanowisko Zamawiającego:** Zamawiający podkreślił, że wyniki audytu BRD należy uwzględnić w dokumentacji. Ponadto zwrócił uwagę, że zgodnie z zapisami Zarządzenia nr 13 Generalnego Dyrektora z dnia 27.03.2019 r. w sprawie przeprowadzania oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego i audytu bezpieczeństwa

ruchu drogowego pkt. 4.9. „do zadań Projektanta należy w szczególności dokonanie na żądanie zarządcy drogi zmian w dokumentacji projektowej, wynikających z uwzględnienia Wyniku Audytu BRD”. Ponadto zgodnie z przedmiotowym Zarządzeniem pkt. 5.5 „Elementem uzasadnienia zarządcy drogi może być również zlecenie dodatkowych analiz niezbędnych dla uzasadnienia i wyboru właściwych zmian projektowych wynikających z wyniku Audytu BRD”.

2. Brak uwzględnienia w dokumentacji STEŚ zgodnie z zapisami SIWZ Dokument 2 C II. CZĘŚĆ TECHNICZNA DROGOWA RYSUNKOWA d) wyników badań gruntów podłoża drogi w odstępach ustalonych oddzielnymi przepisami. Wyniki badań zostały wprowadzone tylko w zakresie wariantu W1.

Wyjaśnienia Projektanta: Wykonawca poinformował, że zostanie to uzupełnione dla wszystkich wariantów.

3. W zakresie profilu podłużnego dla wariantu W5 odwołania typu „Wariant TGD” oraz „Wariant W1A\_GK” jest nie czytelne i występują rozbieżności w zakresie kilometraża. W związku z czym należy przedstawić przekroje podłużne wariantów przebiegu trasy dla każdego z wariantów przebiegu trasy osobno.

Wyjaśnienia Projektanta: Wykonawca poinformował, że przedstawi przekroje podłużne wariantów przebiegu trasy dla każdego z wariantów przebiegu trasy osobno.

4. Z czego wynika niekorzystny bilans robót ziemnych. Ponadto poprosił o przedstawienie informacji czy Wykonawca przeprowadził analizę odnośnie możliwości zbilansowania robót ziemnych? Dodatkowo zwrócił uwagę, że w dokumentacji STEŚ należy przedstawić uzasadnienie w zakresie stosowania nasypów/wykopów o wysokości/głębokości powyżej 10 m oraz przedstawić powody niekorzystnego bilansu robót ziemnych. Następnie zwrócił uwagę, że ta kwestia na pewno będzie poruszana na posiedzeniu KOPI.

Wyjaśnienia Projektanta: Wykonawca poinformował, że niekorzystny bilans robót ziemnych wynika z prowadzenia drogi w większości w nasypie ze względu na tereny zagrożenia powodziowego a także ze względu na dużą ilość przejść dla chomika europejskiego. Dodatkowo poinformował, że na fragmentach trasy konieczna jest wymiana gruntów. Następnie dodał, że przeprowadził analizę odnośnie możliwości zbilansowania robót ziemnych, czego efektem jest przedmiotowe zestawienie.

5. Proszę o przedstawienie uzasadnienia funkcjonalno-ruchowego dla realizacji węzłów Gorzyce, Turbia oraz Kłyżów.

Wyjaśnienia Projektanta: Wykonawca poinformował, że likwidacja węzła Kłyżów zmniejsza dostępność do S74 w okolicach Niska, przez co pogarsza funkcjonalność sieci w tym obszarze. Wprowadzenie węzła Gorzyce uzasadnia się w podwariantach W1\_GK i W1A\_GK, w których przejmuje funkcję połączenia z Sandomierzem i ruch z węzła Zaleszany. W podwariantach W4\_GK przebieg S74 powoduje, że węzeł Gorzyce jest praktycznie niewykorzystywany. W przypadku podwariantów W3\_GP i WTGD\_GP S74 przebiega w większym oddaleniu od Sandomierza niż w podwariantach W1\_GK, W1A\_GK w związku z tym węzeł Gorzyce jest wykorzystywany w mniejszym stopniu. W dalszej kolejności przedstawił natężenia ruchu na węzle Turbia informując, że natężenia na tym węzle są bardzo małe i węzeł ten nie uzasadnia się ruchowo.

6. Proszę o wyjaśnienie dlaczego MOP Zaleszany został usunięty z wariantu WTGD a pozostał w wariantach W5. Dodatkowo zwrócił uwagę, że MOP Zaleszany zlokalizowany jest na terenie Natura 2000 oraz niszczy siedlisko motyla modraszka. Następnie poinformował, że w ROŚ Wykonawca wskazuje, że jako najkorzystniejsze działanie minimalizujące usunięcie MOP, co praktycznie eliminuje negatywne oddziaływanie.

Wyjaśnienia Projektanta: Wykonawca poinformował, że po szczegółowej analizie, MOP Zaleszany został zlikwidowany w wariantach WTGD, gdyż znajdował się na obszarze NATURA 2000. Odnośnie pozostawienia go w wariantach W5 poinformował, że wynika to z faktu, że wariant ten jest tożsamy z wariantem W1, na którym zostały na etapie SK zaproponowane 4 MOP-y.

Stanowisko Zamawiającego: Zamawiający poinformował, że należy pozostawić MOP Zaleszany w wariantcie TGD a usunąć go z warlantu W5 – społeczny, co Wykonawca potwierdził wprowadzić.

7. Proszę o przedstawienie wyników analizy opisanych w Wytycznych poszerzenia jezdni o dodatkowe pasy ruchu w zależności od przewidywanego natężenia ruchu drogowego.

Wyjaśnienia Projektanta: Wykonawca poinformował, że w wyniku przeprowadzonej analizy określono, iż na całym odcinku projektowanej drogi ekspresowej S74 zasadne jest zastosowanie przekroju dwujezdniowego po dwa pasy ruchu w obu kierunkach. Analiza wykazała, że przyjęty typ przekroju drogi jest wystarczający dla przeniesienia prognozowanego ruchu w okresie objętym analizami. Na koniec poinformował, że rekomenduje się budowę drogi bez rezerwy na poszerzenie jezdni.

8. Zgodnie z zapisami SIWZ Dokument 2 TOM C.II Część techniczna drogowa rysunkowa pkt. c) plan sytuacyjny powinien wskazywać linie z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie. Pod pojęciem przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie rozumie się w przebiegu szlaku rezerwę terenową wynikającą z przyjętych rozwiązań technicznych powiększoną o 10 m z każdej strony przeznaczoną na ewentualną przebudowę lub budowę infrastruktury technicznej. Teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie powinien obejmować m. in. zakres robót drogowych, przebudowy istniejących dróg, wykonanie zbiorników retencyjnych, przebudowy sieci kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury technicznej, przebudowy cieków, itp. Na koniec poinformował, że należy zwrócić szczególną uwagę przy określaniu tej linii na możliwe utrudnienia na kolejnych etapach związane z brakiem zakresu DŚU dla uszczegółowionych rozwiązań projektowych.

Wyjaśnienia Projektanta: Wykonawca poinformował, że przeanalizuje ponownie plany sytuacyjne w tym zakresie i wprowadzi stosowne korekty.

9. Na planach sytuacyjnych brak oznaczenia odprowadzenia wody ze zbiorników retencyjnych. Dodatkowo jak Wykonawca zakłada odprowadzenie wód ze zbiorników zlokalizowanych przy wałach przeciwpowodziowych, np. wariant ,W5 km 28+400.

Wyjaśnienia Projektanta: Wykonawca poinformował, że przeanalizuje ponownie plany sytuacyjne w tym zakresie i wprowadzi stosowne oznaczenia odprowadzenia wody ze zbiorników retencyjnych oraz poszerzy linie zakresu inwestycji w obszarze zbiorników retencyjnych.

10. Na planie sytuacyjnym oznaczono przełożenie drogi gminnej a opisano ją jako dodatkowa jezdni. Należy skorygować przedmiotowe opisy. Dodatkowo występują przypadki braku ciągłości dróg gminnych.

Wyjaśnienia Projektanta: Projektant poinformował, że przeanalizuje dokumentację pod kątem poprawności opisów oraz zapewnienia ciągłości dróg i doprowadzenia do pełnej zgodności.

Stanowisko Zamawiającego: Zamawiający poinformował, że zgodnie z dotychczasowymi praktykami zbiorniki zlokalizowane przy rzekach powinny mieć nieregularne kształty i wokół tych zbiorników należy przewidzieć nasadzenia. W związku z czym należy przeanalizować zakres inwestycji w obszarze zbiorników retencyjnych i w przypadkach potrzeby uwzględnić nieregularny kształt zbiornika.

11. Proszę o wyjaśnienie zaproponowanej przebudowy sieci gazowej przez obszar linii kolejowej w wariantcie W5 – społecznym w km 44+500 (węzeł Zaleszany) i czy zostało to uzgodnione z Zarządcami kolei.

Wyjaśnienia Projektanta: Wykonawca poinformował, że przebudowa sieci gazowej nie zmieści się pomiędzy projektowaną drogą ekspresową, a istniejącą linią kolejową gdyż jest tam zbyt wąsko i tak weszlibyśmy w teren kolejowy i jest to jedyne możliwe rozwiązanie.

Dodatkowo zgłoszono uwagi, które nie zostały omówione podczas posiedzenia ZOPI i wymagają szczegółowej analizy i wprowadzenia uzupełnień przez Wykonawcę:

1. Wariant W5 – km 21 + 922 – należy przeanalizować możliwość skorygowania DP 0800T, tak by nie kolidować z zabudową.

2. Należy rozpoznać i przeanalizować ujęcia wód podziemnych wraz z ich strefami ochrony pośredniej i bezpośredniej. Dodatkowo należy uzyskać decyzje ustanawiające strefę i przeanalizować ograniczenia związane z tą decyzją.
3. Należy oznaczyć na planach sytuacyjnym rozwiązania projektowe w zakresie urządzeń dla pieszych i rowerzystów w rejonie lokalizacji węzłów drogowych oraz obiektów nad lub pod drogą ekspresową.
4. Należy wprowadzić czytelne oznaczenie ekranów akustycznych, w szczególności na obszarach zagrożenia powodziowego gdyż jest ono nie czytelne.
5. Należy przedstawić wykaz istniejących dróg poprzecznych, przebudowywanych w ramach przedmiotowej inwestycji z podaniem: Nr drogi, km przecięcia z S74, długość [m], funkcja klasa, prędkość projektowa [km/h], kategoria ruchu, szerokość jezdni [m], rodzaj nawierzchni.
6. Należy przedstawić zestawienie wszystkich projektowanych jezdni dodatkowych i dróg wewnętrznych z podaniem: nazwy, funkcji, długości jezdni dodatkowej [m], klasy, prędkości projektowej [km/h], szerokości jezdni [m], kategorii ruchu, rodzaju nawierzchni.

Na koniec Zamawiający poinformował, że zgłoszone podczas posiedzenia ZOPI jak również pozostałe uwagi zostaną przekazane Wykonawcy.

### **18.3.8. Wydział Środowiska GDDKiA Oddział w Rzeszowie**

Pan Przemysław Baran – Naczelnik Wydziału Środowiska GDDKiA Oddział w Rzeszowie poinformował, że w wyniku weryfikacji dokumentacji przed ZOPI stwierdzono jeszcze braki w ROŚ. Dodatkowo poinformował, że uwagi zostaną przekazane do Kierownika Projektu. Następnie Przedstawiciel Wydziału Środowiska zgłosił i poddał dyskusji następujące uwagi:

1. Czy przebiegi wariantów były analizowane pod względem kolizji z cmentarzami wyznaniowymi (zwłaszcza żydowskimi), zblorowymi mogiłami wojennymi oraz obiektami kultu religijnego. Czy podczas inwentaryzacji nie stwierdzono lokalizacji tych cmentarzy.

Wyjaśnienia Projektanta: Wykonawca poinformował, że jeśli nie były one wskazywane jako elementy zabytkowe przez gminy to nie zostały one uwzględnione w dokumentacji. Dodatkowo Wykonawca poinformował, że nie prowadził inwentaryzacji cmentarzy żydowskich. Następnie poinformował, że zostało zrobione rozpoznanie wszystkich obiektów kulturowych i zabytkowych, a w otrzymanych informacjach od Wojewódzkich Urzędów Ochrony Zabytków oraz z gmin nie było takiej informacji.

2. Należy doprowadzić do spójności zestawienie obiektów w ROŚ w stosunku do Tomu D – obiekty inżynierskie. Zestawienie obejmuje obiekty dla wariantu WTGD, brak dla wariantu WTGD-GP

Wyjaśnienia Projektanta: Wykonawca poinformował, że zostanie to uzupełnione.

3. Należy przedstawić zestawienie budynków przeznaczonych do wyburzenia wraz z danymi umożliwiającymi ich lokalizację tj. z numerem działki lub adresem.

Wyjaśnienia Projektanta: Wykonawca poinformował, że zostanie to uzupełnione.

4. Wariant W5 – społeczny zbiornik nr 9 – zgodnie z prezentowanymi planami sytuacyjnymi ciek, który przepływa pod drogą przepływa również przez zbiornik retencyjny. Dlatego też należy wyjaśnić czy przedmiotowy zbiornik jest przepływowy i w sytuacji gdyby ten ciek nie był przepływowy należy go przelożyć. Spowoduje to, że linie wyznaczone dla zakresu decyzji środowiskowej mogą być w tym miejscu niewystarczające, a prace nad przebudową cieku wyjdą poza zakładany obszar. Taka sytuacja występuje w wielu miejscach i należy to zweryfikować.

Wyjaśnienia Projektanta: Wykonawca poinformował, że zostanie to przeanalizowane i skorygowane. Dodatkowo poinformował, że zbiornik nr 9 nie jest zbiornikiem przepływowym.

5. Zwrócono uwagę, że oddziaływania akustyczne zostały policzone tylko na zabudowę, która zlokalizowana jest bezpośrednio przy projektowanej drodze S74, natomiast w niektórych

miejscach należałoby wykonać obliczenia dla zabudowy, która jest usytuowana przy drogach poprzecznych gdyż w opinii Zamawiającego zasięg ten posiada zbyt mały zakres.

Wyjaśnienia Projektanta: Wykonawca poinformował, że jeśli chodzi o oddziaływania dla zabudowy, która jest zlokalizowana przy wszystkich istotnych drogach poprzecznych dla których Wykonawca posiadał prognozę ruchu zostały w obliczeniach uwzględnione. Wykonawca wyjaśnił że nie wykonywał obliczeń dla dróg gminnych o niskim natężeniu ruchu nieporównywalnym z trasą główną, dla których nie posiadał danych o natężeniach ruchu.

#### **18.3.9. Wydział ds. Zarządzania Kryzysowego i Bezp.**

Pan Andrzej Sura – Kierownik Zespół ds. Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa poinformował, że otrzymał odpowiedź Wykonawcy na uwagi Wydziału ds. Zarządzania Kryzysowego i Bezp. i są one nie do przyjęcia. Podkreślił, że uwagi, które zgłosił powołują się na Zarządzenie Nr 58 Generalnego Dyrektora GDDKiA z 23.11.2015 r. w sprawie dokumentacji do realizacji inwestycji oraz załącznika numer dwa do zarządzenia w sprawie szczegółowych wymagań do dokumentacji na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe pkt 3.3 Tom C – Część Techniczna drogowa w dziale II – punkt E – Bezpieczeństwo pożarowe, a nie na Zarządzenie nr 44 Generalnego Dyrektora zmieniające zarządzenie w sprawie opracowania PDR dla autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, które ma się to nijak do zgłoszonych uwag, a na które powołuje się Wykonawca. Dodatkowo zwrócił uwagę, że przedmiotowe zarządzenia nie mają nic wspólnego, a uzgodnienia dla dokumentacji STEŚ mają inny wymiar niż uzgodnienia dla PDR na poszczególnych etapach projektowania. Na koniec zwrócił się do Wykonawcy o uzupełnienie dokumentacji zgodnie z zgłoszonymi uwagami.

#### **18.3.10. Departament Przygotowania i Realizacji Inwestycji (DPR) GDDKiA w Warszawie**

Przedstawiciel DPR GDDKiA zgłosił i poddał dyskusji następujące uwagi:

1. Zwrócił się do Wykonawcy z zapytaniem czy przewidywana jest rezerwa terenowa w obszarze węzłów umożliwiającą na etapie koncepcji programowej zaprojektowanie efektywnego rozwiązania węzła.

Wyjaśnienia Projektanta: Wykonawca poinformował, że uwzględnił w swoich rozwiązaniach możliwość wariantowania typów węzłów na kolejnych etapach.

2. Zwrócił się do Wykonawcy z zapytaniem czy w ramach zadania występują odcinki projektowanego układu drogowego wyposażone w szczelny system odwodnienia np.: ze względu na konieczność uszczelnienia rowów ze względu na wyznaczoną strefę ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej, na wyznaczoną strefę ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej, ze względu na izolację zbiorników retencyjnych narażonych na zalewanie itp.

Wyjaśnienia Projektanta: Wykonawca poinformował, że nie jest w stanie podać informacji w tym zakresie.

Stanowisko Zamawiającego: Zamawiający poinformował, że w dokumentacji należy wskazać odcinki projektowanego układu drogowego wyposażone w szczelny system odwodnienia.

Dodatkowo zgłoszono uwagi, które nie zostały omówione podczas posiedzenia ZOPI i wymagają szczegółowej analizy i wprowadzenia uzupełnień przez Wykonawcę:

1. Prośba aby dokumentacja została uzupełniona o rysunki, na których zostanie przedstawiony sposób wykonania oznakowania poziomego na zaprojektowanej nawierzchni poszczególnych kategorii dróg (najlepiej jakby schematyczny sposób oznakowania został przedstawiony na sporządzonych już przekrojach normalnych). Jest to niezbędne dla potwierdzenia czy zaprojektowane szerokości nawierzchni zapewnią wykonanie i oznakowanie (liniami segregacyjnymi i krawężdowymi) pasów ruch

o wymaganej przepisami techniczno-budowlanymi szerokości (§ 15 WT jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie). Ma to zasadniczy wpływ na właściwe ustalenie granic pasa drogowego (linii granicznych), aby w późniejszym okresie projektowania nie zachodziła konieczność występowania o odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych dot. szer. pasów ruchu. Szczególnie ważne jest, aby nie następowало żadne zawężanie zasadniczych (zewnętrznych) pasów ruchu, po których przeważnie poruszają się pojazdy o największych gabarytach.

### 18.3.11. GDDKiA Oddział w Kielcach

Przedstawiciel GDDKiA Oddział w Kielcach zgłosił uwagi po posiedzeniu ZOPI. Nie zostały one omówione podczas posiedzenia ZOPI i wymagają szczegółowej odpowiedzi Wykonawcy na piśmie:

1. Jakie rodzaje zbiorników zaprojektowano na terenach zalewowych (pod kątem odprowadzenia wody)?
2. Czy na terenie woj. świętokrzyskiego występują kolizje z kolejką wąskotorową?
3. Czy na terenie woj. świętokrzyskiego warianty przebiegają przez strefy ochronne ujęć wody (pośrednie lub bezpośrednie)? Czy zinwentaryzowano składowiska odpadów?

## II. USTALENIA ZOPI

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

1. Wstępnie do dalszych prac przygotowawczych, tj.: wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przebiegu S74, przyjąć warianty:
    - a) Wariant preferowany do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej – **wariant W5 – społeczny** z uwzględnieniem: węzła „Kłyżów”, likwidacji MOP „Zaleszany” oraz MOP Nisko kat. II
    - b) Wariant racjonalny alternatywny – **wariant WTGD\_GP** z uwzględnieniem MOP Zaleszany kat II oraz MOP Pysznica kat. I.
    - c) Wariant najkorzystniejszy dla środowiska – **wariant W4**.
- Ostateczna decyzja odnośnie rekomendacji wariantów do wniosku o DŚU, zostanie zawarta w Protokole z posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad.
2. Przyjąć następujące, podstawowe parametry drogi ekspresowej S74 dla wszystkich wariantów:

Klasa drogi:	S
Prędkość projektowa:	100 km/h
Prędkość miarodajna:	110 km/h
Szerokość i liczba pasów ruchu:	3,5 m; przekrój 2x2
Szerokość pasa dzielącego:	5 m (w tym szerokość opaski 0,5 m)
Szerokość pasa awaryjnego:	2,5 m
Szerokość pobocza gruntowego:	min. 0,75 m *
Skrajnia pionowa:	min. 5,0 m
Rodzaj i nośność nawierzchni:	podatna bitumiczna, 115 kN/oś
Kategoria ruchu i liczba równoważnych osi standardowych w przekroju:	KR6

\* szerokość gruntowego pobocza może być większa, jeżeli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji, bezpieczeństwa ruchu i ochrony środowiska.



3. Przyjąć sposoby powiązania z istniejącym układem komunikacyjnym:

**Wariant W5 - społeczny:**

Lp.	Przybliżony pikietaż	Nazwa	Kategoria drogi poprzecznej	Numer drogi poprzecznej	Klasa drogi poprzecznej
1	8+719	„Lipnik” - WB	krajowa	DK9	GP
2	23+520	„Samborzec” - WB	krajowa	DK79	G
3	30+433	„Tarnobrzeg” - WB	wojewódzka	DW723	G
4	37+501	„Gorzyce” - WB	powiatowa	DP1090R	Z
5	44+906	„Zaleszany” - WB	krajowa	DK77	G
6	49+996	„Turbia” - WB	powiatowa	DP1013R	Z
7	55+718	„Radomyśl nad Sanem” - WB	wojewódzka	DW855	G
8	62+291	„Pysznicza” - WB	powiatowa	DP1024R	Z
9	68+750	„Kłyżów” - WB	powiatowa	1019R	Z
10	72+641	„Zapacz” - WA	ekspresowa	S19	S

**Wariant WTGD\_GP:**

Lp.	Przybliżony pikietaż	Nazwa węzła oraz jego typ	Kategoria drogi poprzecznej	Numer drogi poprzecznej	Klasa drogi poprzecznej
1	8+719	„Lipnik” - WB	krajowa	DK9	GP
2	23+516	„Samborzec” - WB	krajowa	DK79	G
3	32+211	„Tarnobrzeg” - WB	powiatowa	DP1093R i planowana obwodnica Tarnobrzega	DP kl. L Obwodnica kl. G
4	39+272	„Gorzyce” - WB	powiatowa	DP1090R	Z
5	46+143	„Zaleszany” - WB	krajowa	DK77	G
6	51+217	„Turbia” - WB	powiatowa	DP1013R	Z
7	56+951	„Stalowa Wola” - WB	wojewódzka	DW855	G
8	66+189	„Podborek” - WB	powiatowa	DP2023R	Z
9	73+862	„Zapacz” - WA	ekspresowa	S19	S

**Wariant W4:**

Lp.	Przybliżony pikietaż	Nazwa węzła oraz jego typ	Kategoria drogi poprzecznej	Numer drogi poprzecznej	Klasa drogi poprzecznej
1	8+479	„Lipnik” - WB	krajowa	DK9	GP
2	24+586	„Samborzec” - WB	krajowa	DK79	G
3	29+773	„Tarnobrzeg” - WB	wojewódzka	DW723	G
4	34+691	„Gorzyce” - WB	powiatowa	DP1090R	Z
5	41+900	„Zaleszany” - WB	krajowa	DK77	G
6	46+914	„Turbia” - WB	powiatowa	1013R	Z
7	53+224	„Radomyśl nad Sanem” - WB	wojewódzka	DW855	G
8	58+937	„Pysznicza” - WB	powiatowa	1024R	G
9	65+428	„Kłyżów” - WB	powiatowa	1019R	Z
10	69+360	„Zapacz” - WA	ekspresowa	S19	S

4. Przyjąć lokalizację MOP:

**Wariant W5 - społeczny:**

L.P	Nazwa	Kategoria	km
1	MOP Obrazów	III	12+500 (str. P)
			13+600 (str. L)

2	MOP Gorzyce	I	35+700 (obustronne)
3	MOP Nisko	II	69+700 (obustronne)

**Wariant WTGD\_GP:**

L.P	Nazwa	Kategoria	km
1	MOP Obrazów	III	12+500 (str. P)
			13+600 (str. L)
2	MOP Gorzyce	I	36+500 (obustronne)
3	MOP Zaleszany	II	49+700 (obustronne)
4	MOP Pysznica	I	69+000 (obustronne)

**Wariant W4:**

L.P	Nazwa	Kategoria	km
1	MOP Obrazów	III	15+400 (obustronne)
2	MOP Gorzyce	I	33+300 (obustronne)
3	MOP Pysznica	II	63+100 (obustronne)

5. Przyjąć lokalizację obwodu utrzymania drogi (OUD) w rejonie węzła drogowego „Lipnik”, strona lewa.
6. Wykonawca jest zobowiązany do:
  - a) wprowadzenia do STES, w tym do ROŚ poprawek i uzupełnień wynikających z ustaleń niniejszego Protokołu ZOPI zawartych w pkt. II, pkt. 1, wraz z przedstawieniem pisemnego stanowiska odnośnie sposobu ich wprowadzenia
  - b) wprowadzenia do STES, w tym do ROŚ poprawek i uzupełnień wynikających z uwag przekazanych przez Zamawiającego za pismem znak: O/RZ.I-1.4111.215.66.2021.MS z dnia 31.12.2021 r., wraz z przedstawieniem pisemnego stanowiska odnośnie sposobu ich wprowadzenia, w którym zawarto uwagi omawiane na posiedzeniu ZOPI m.in. w zakresie:
    - uwzględnienia w dokumentacji STES zaleceń wynikających z przekazanego do Wykonawcy Sprawozdania z realizacji zaleceń wyniku audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym w zakresie przeanalizowania możliwości prowadzenia łącznicy w większej odległości od obiektu - dotyczy węzła Lipnik, braku rysunków przedstawiających sprawdzenie przejezdności poszczególnych węzłów dla pojazdu nienormatywnego, braku sprawdzenia czy istnieje możliwość przesunięcia MOP Obrazów w kierunku Niska oraz przedstawienia informacji w zakresie uwarunkowań środowiskowych,
    - uwzględnienia w dokumentacji STES, zgodnie z zapisami SIWZ Dokument 2 C II. CZĘŚĆ TECHNICZNA DROGOWA RYSUNKOWA ppkt. d), wyników badań gruntów podłoża drogi w odstępach ustalonych oddzielnymi przepisami. Wyniki badań zostały wprowadzone tylko w zakresie wariantu W1,
    - przedstawienia w dokumentacji STES przekrojów podłużnych wariantów przebiegu trasy dla każdego z wariantów przebiegu trasy osobno w dostosowaniu do kilometrażu danego wariantu,
    - przedstawienia w dokumentacji STES uzasadnienia w zakresie stosowania nasypów/wykopów o wysokości/głębokości powyżej 10 m oraz przedstawienia powodów niekorzystnego bilansu robót ziemnych,
    - przeanalizowania planów sytuacyjnych w zakresie zaprojektowanej linii z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie i doprowadzenia jej do zgodności z zapisami SIWZ Dokument 2 TOM C.II Część techniczna drogowa rysunkowa pkt. c) w tym zakresie,

- wprowadzenia na planach sytuacyjnych oznaczenia miejsca odprowadzenia wody ze zbiorników retencyjnych oraz wyjaśnienia przez Projektanta kwestii odprowadzenia wód opadowych ze zbiorników zlokalizowanych przy wałach przeciwpowodziowych,
  - skorygowania opisów dodatkowych jezdni dotyczących przełożeń dróg oraz tak by jednoznacznie wynikało, kiedy mamy do czynienia z przełożeniem drogi gminnej a kiedy zaprojektowaną dodatkową jezdnią,
  - przeanalizowania zakresu inwestycji w obszarze zbiorników retencyjnych i w przypadkach potrzeby uwzględnienia nieregularnego kształtu zbiorników,
  - wyjaśnienia zaproponowanej przebudowy sieci gazowej przez tereny kolejowe w wariantcie W5 – społecznym w km 44+500 (węzeł Zaleszany) i czy takie rozwiązanie zostało uzgodnione z Zarządcami kolei,
  - zaprojektowania w wariantcie W5 – społecznym po stronie północnej połączenie DG100146R z DP1090R na terenie gminy Gorzyce,
  - opracowania Szacunkowych kosztów nabycia nieruchomości (SKNN) dla wszystkich wariantów projektowanej inwestycji oraz uzyskania ich uzgodnienia z ZN GDDKiA w Warszawie zgodnie z obowiązującymi wytycznymi w tym zakresie przed posiedzeniem KOPI,
- c) przeanalizowania oraz przedstawienia na piśmie informację czy w ramach zadania występują odcinki gdzie konieczne jest zaprojektowanie szczelnego systemu odwodnienia, np.: w związku z koniecznością uszczelnienia rowów drogowych ze względu na wyznaczoną strefę ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej, ze względu na izolację zbiorników retencyjnych narażonych na zalewanie itp. W przypadku występowania takich miejsc przedstawi to w dokumentacji STEŚ określi takie odcinki zarówno w części opisowej wskazując lokalizację tych rowów jak i części graficznej na planach sytuacyjnych i profilach podłużnych,
- d) uzupełnienia przekroi normalnych o oznaczenie sposobu wykonania oznakowania poziomego na zaprojektowanej nawierzchni poszczególnych kategorii dróg. Jest to niezbędne dla potwierdzenia czy zaprojektowane szerokości nawierzchni zapewnią wykonanie i oznakowanie (liniami segregacyjnymi i krawężlowymi) pasów ruchu o wymaganej przepisami techniczno-budowlanymi szerokości (§ 15 WT jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie). Ma to zasadniczy wpływ na właściwe ustalenie granic pasa drogowego (linii granicznych), aby w późniejszym okresie projektowania nie zachodziła konieczność występowania o odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych dot. szer. pasów ruchu. Szczególnie ważne jest aby nie następowało żadne zawężanie zasadniczych (zewnętrznych) pasów ruchu, po których przeważnie poruszają się pojazdy o największych gabarytach,
- e) uzyskania decyzji ustanawiające lokalizację i warunki dla ujęć wody, w tym wielkość strefy ochrony pośredniej oraz zakres ograniczeń w możliwości zagospodarowania oraz szczegółowo przeanalizuje i przedstawi pisemne stanowisko odnośnie wpływu wyznaczonych stref na lokalizację i rozwiązania projektowe poszczególnych wariantów S74,
- f) przeanalizowania i przedstawienia na piśmie wyników analizy przesunięcia drogi ekspresowej S74 w kilometażu 59+500 – 63+000 w kierunku południowo-zachodnim (w kierunku miasta Stalowa Wola), zgodnie z propozycją gminy Pysznica,
- g) w związku z wprowadzeniem do wariantu 5 węzła Kłyżów, rozważenia możliwości wykorzystania na potrzeby STEŚ, w tym ROŚ, na odcinku od węzła Radomyśla do węzła Zapacz dla wariantu 5, prognozy ruchu jak dla wariantu W1.
7. Przedstawienia na piśmie odpowiedzi na pytania GDDKiA Oddział w Kielcach zgłoszone po posiedzeniu ZOPI – pkt. 18.3.11.

### III. UCHWAŁA ZOPI

1. Przyjmuje się „Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe dla inwestycji pn. „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”, pod warunkiem uwzględnienia na obecnym etapie projektowym uwag zawartych w części II Ustalenia ZOPI pkt. 6.
2. Protokół ZOPI wraz z „Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym dla inwestycji pn. dla inwestycji pn. „Budowa drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko”, przesłać do Centrali GDDKiA, celem zatwierdzenia na posiedzeniu KOPI i ustaleniu wariantów drogi ekspresowej S74, dla których tut. Oddział będzie wnioskował o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Sekretarz:

#### KIEROWNIK PROJEKTU

*inż. M. Sycz*  
.....  
*inż. Mateusz Sycz*

Członkowie Zespołu ZOPI:

1. *Joanna Sowa* ..... - N-k Wydziału Dokumentacji: Joanna Sowa
2. *Marek Sowa* ..... - N-k Wydziału Mostów: Marek Sowa
3. *Andrzej Smyrski* ..... - N-k Wydziału Dróg i Sieci Drogowej: Andrzej Smyrski
4. *Przemysław Baran* ..... - N-k Wydziału Środowiska: Przemysław Baran
5. *Sylwester Chanowski* ..... - N-k Wydziału BRD i Zarządzania Ruchem: Sylwester Chanowski
6. *Grzegorz Kłoc* ..... - N-k Wydziału Planowania: Grzegorz Kłoc
7. *Mariusz Moskwa* ..... - N-k Wydziału Nieruchomości: Mariusz Moskwa
8. *Damian Puchała* ..... - N-k Wydziału Techn. i Jakości Budowy Dróg: Damian Puchała
9. *Grzegorz Kaczor* ..... - N-k Wydziału Uzgodnień i ZP: Grzegorz Kaczor
10. *Andrzej Sura* ..... - Zespół ds. Zarządzania Kryzysowego i Bezp.: Andrzej Sura
11. *Dariusz Kobosz* ..... - N-k Wydziału Monitorowania Inwestycji: Dariusz Kobosz

Zastępca Przewodniczącego ZOPI

Z-ca DYREKTORA ODDZIAŁU

*mgr inż. Mariusz Błyskał*  
.....

Przewodniczący ZOPI

Z-ca DYREKTORA ODDZIAŁU

*inż. Wiesław Sowa*  
.....

Akceptuję/Zatwierdzam uchwałę ZOPI

DYREKTOR ODDZIAŁU

*mgr inż. Bogdan Tarnawski*  
.....

*13. 01. 2022 r.*