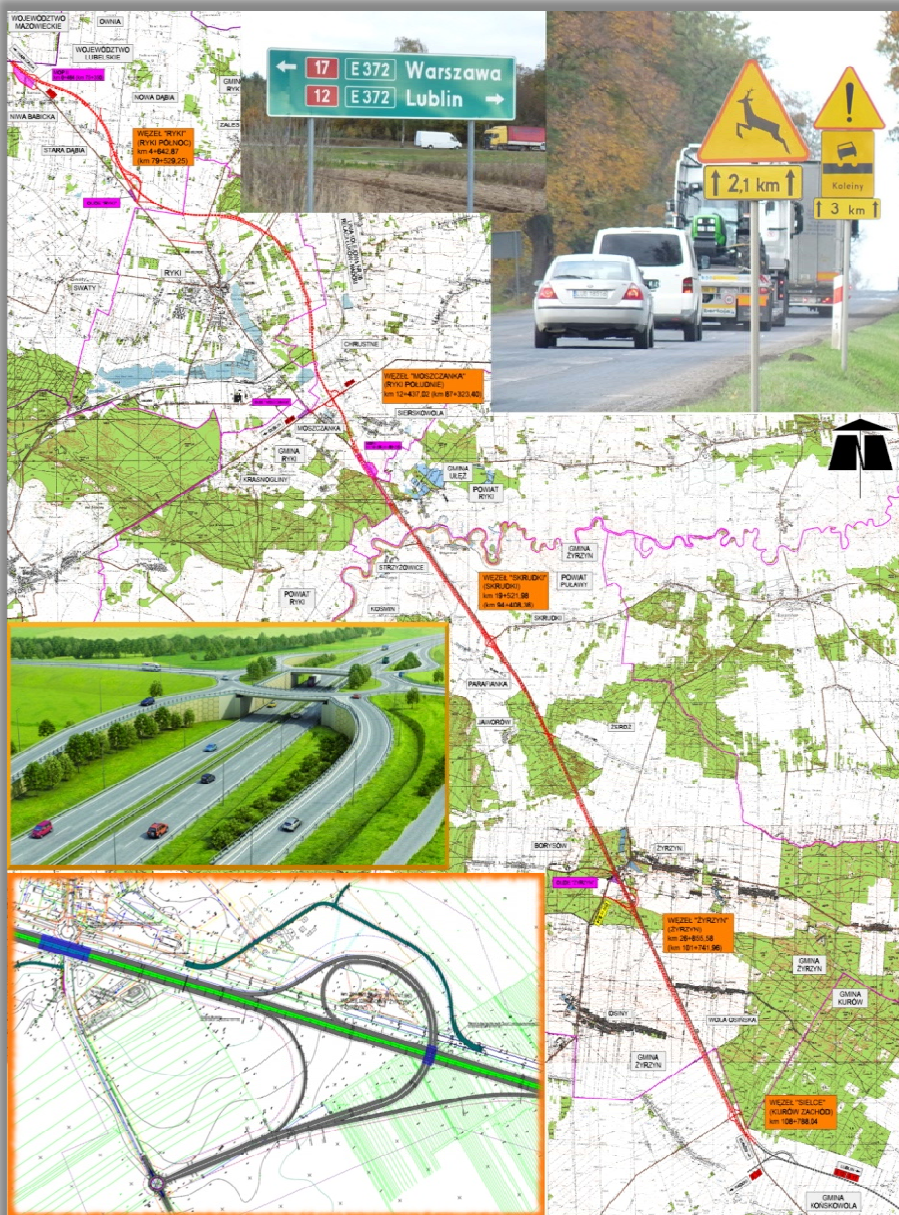


# Budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin-Kurów na odcinku: granica województwa mazowieckiego i lubelskiego - węzeł „Sielce” (bez węzła)

## Stadium prac przygotowawczych: **DOKUMENTACJA PROJEKTOWA W STADIUM KONCEPCJI PROGRAMOWEJ**



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

**Projektant:** WBP Zabrze Sp. z o. o.  
ul. Pawliczka 25, 41-800 Zabrze, [www.wbp.zabrze.pl/S17/](http://www.wbp.zabrze.pl/S17/), email: [sekretariat@wbp.zabrze.pl](mailto:sekretariat@wbp.zabrze.pl)



**INFRASTRUKTURA  
I ŚRODOWISKO**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

  
Generalna Dyrekcja  
Dróg Krajowych i Autostrad

UNIA EUROPEJSKA  
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI





## Dlaczego, gdzie i kiedy zbudujemy kolejny odcinek S17

### Lokalizacja inwestycji

Projektowana inwestycja, obejmująca budowę drogi ekspresowej S17 Garwolin-Kurów na odcinku od węzła „Sielce” (obecna nazwa węzeł „Kurów Zachód”) do granicy województwa mazowieckiego i lubelskiego jest kolejnym etapem budowy drogi ekspresowej S17 na terenie województwa lubelskiego.

Planowane przedsięwzięcie jest w całości zlokalizowane:

- na terenie województwa lubelskiego,
- w powiatach: ryckim (gminy: Ryki, Ułęż, miasto Ryki) i puławskim (gminy: Żyrzyn i Końskowola).



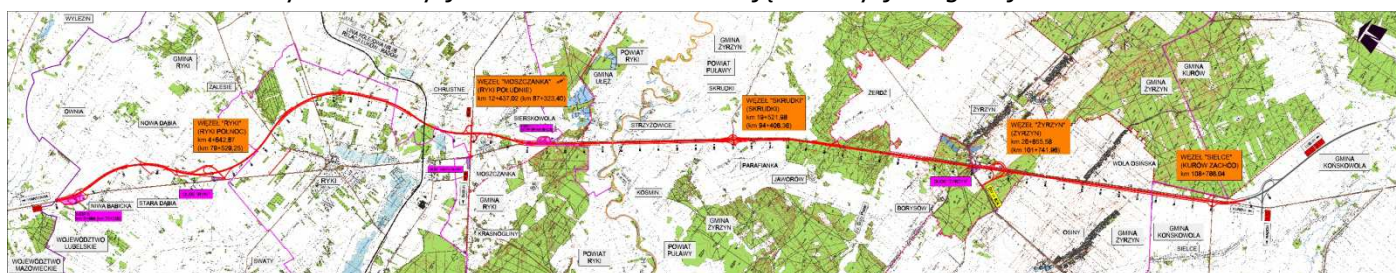
Lokalizacja inwestycji na tle kraju i powiatów

### Stadium prac przygotowawczych

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia została wydana z dniem 18.04.2011 r. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określająca przebieg drogi ekspresowej, wg wariantu D (pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, znak: WOOS.4200.1.1.2011.LP). Decyzja stała się ostateczna z dniem 20.05.2011 r.

Celem, wykonywanej obecnie przez WBP Zabrze sp. z o.o. Dokumentacji Projektowej w stadium Koncepcji Programowej, jest m.in.:

- uściślenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia,
- dostarczenie informacji do podjęcia ostatecznej decyzji inwestorskiej w sprawie wyboru rozwiązań wariantowych w zakresie węzłów, Miejsc Obsługi Podróżnych, Obwodów Utrzymania Drogi Ekspresowej, skrzyżowań,
- dostarczenie informacji do podjęcia ostatecznej decyzji inwestorskiej w sprawie zakresu i horyzontu czasowego realizacji zadania inwestycyjnego,
- określenie wytycznych dla projektu budowlanego,
- umożliwienie uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.



Lokalizacja inwestycji na tle mapy topograficznej

### Korzyści społeczne wynikające z realizacji przedmiotowego zadania

Istniejący przebieg drogi krajowej nr 17 na terenie woj. lubelskiego prowadzący w przeważającej części ruch relacji Lublin-Warszawa nie jest przystosowany do obsługi zwiększającej się z roku na rok liczby pojazdów i towarzyszącej temu zwiększonej emisji spalin, hałasu oraz wibracji w środowisku.

Projektowana droga będzie drogą nowoczesną, zbudowaną wg najnowszych technologii i standardów uwzględniających ochronę środowiska, poprawiającą komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu użytkowników. Zdecydowanie skróci czas przejazdu na odcinku Lublin-Warszawa oraz pozwoli na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z położonych na trasie miejscowości (m. in. Dąbia Stara, Ryki).

Istniejąca droga krajowa nr 17 na przedmiotowym odcinku z chwilą oddania do użytkowania drogi ekspresowej S17, zostanie pozbawiona swojej kategorii i będzie zaliczona do kategorii dróg gminnych (Ustawa o drogach publicznych – Dz. U. z 2007 r. nr 19, poz. 115 ze zmianami, art. 10 ust. 5).

Dla obsługi terenów przyległych do planowanej trasy S17 projektowane są, po obu stronach drogi ekspresowej wzdłuż jej przebiegu drogi dojazdowe, które – w powiązaniu z istniejącym układem drogowym oraz projektowanymi przejazdami drogowymi na skrzyżowaniach projektowanej trasy S17 z drogami lokalnymi (istniejącymi) i dojazdowymi (projektowanymi) – utworzą nowy układ komunikacyjny. Nowy, sprawny układ drogowy będzie stymulował rozwój regionu przyciągając potencjalnych inwestorów czy turystów.

### Planowane lata realizacji inwestycji

Realizacja drogi ekspresowej S17 na odcinku od granicy województwa mazowieckiego i lubelskiego do węzła „Sielce” planowana jest w latach 2015÷2017. Należy nadmienić, że równoległe do wykonywanej koncepcji programowej dla budowy drogi ekspresowej S17 na odcinku j.w. prowadzone są prace projektowe w stadium koncepcji programowej dla budowy drogi ekspresowej S17 na dalszym odcinku - od granicy województwa mazowieckiego i lubelskiego do Warszawy (węzeł „Lubelska”), którego realizacja planowana jest w tym samym terminie.

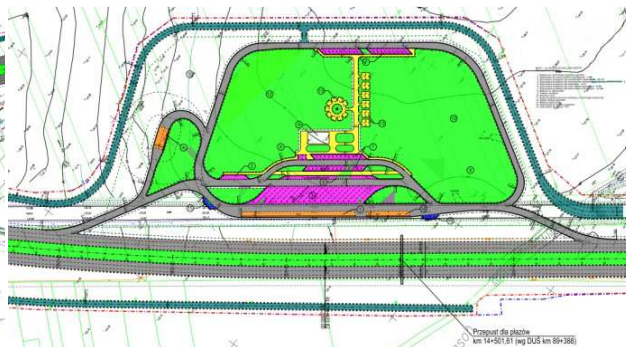
Powyższe oznacza, że w 2017 roku będzie możliwy przejazd drogą szybkiego ruchu w sposób kompleksowy na całym odcinku Warszawa-Lublin-Piaski.

### Krótką charakterystyką inwestycji

Początek projektowanego odcinka trasy S17 znajduje się w miejscowości Niwa Babicka na granicy województw mazowieckiego i lubelskiego, koniec projektowanego odcinka znajduje się w miejscowości Sielce/Chrzążówek na terenie gminy Końskowola, tuż przed węzłem drogowym „Sielce”, w którym przewidziane jest połączenie dróg ekspresowych S17 i S12.



MOP II w miejscowości Niwa Babicka (wariant I)



MOP II w miejscowości Sielce/Chrzążówek (wariant I)



Przykładowa wizualizacja strefy wypoczynku w Miejscu Obsługi Podróżnych

Zakres planowanej inwestycji obejmuje m.in.:

- realizację drogi ekspresowej S17 długości około 33,40 km jako drogi dwujezdniowej z pasem dzielącym ziemnym oraz pasami awaryjnymi,
- budowę 4 węzłów drogowych,
- budowę przejazdów drogowych na skrzyżowaniach z drogami powiatowymi i gminnymi wraz z korektą (w niezbędnym zakresie) przebiegu tych dróg na odcinkach dojazdów do przejazdów,
- budowę obiektów inżynierskich,
- realizację rozwiązań wynikających z oceny oddziaływania na środowisko,
- usunięcia kolizji z infrastrukturą techniczną,
- wyposażenie techniczne drogi,
- budowę elementów odwodnienia,



- budowę dróg dojazdowych dla obsługi ruchu lokalnego (zapewnienie obsługi komunikacyjnej wszystkich działek przylegających od projektowanej inwestycji),
- budowę Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP I) wraz z przyłączami, układ odcelowy: MOP II (MOP w m. Niwa Babicka dla kierunku „do Lublina” (prawa strona drogi ekspresowej oraz MOP przed m. Moszczanka dla kierunku „z Lublina” (strona lewa drogi ekspresowej),
- budowę Obwodów Utrzymania Drogi Ekspresowej (OUDE),
- budowę oznakowania drogowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

#### Parametry techniczne planowanej drogi ekspresowej:

- |                                               |                                                                   |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| • klasa techniczna                            | S (droga ekspresowa),                                             |
| • prędkość projektowa                         | $V_p = 100 \text{ km/h}$ ,                                        |
| • liczba jezdni                               | 2                                                                 |
| • liczba pasów ruchu:                         | 2 (rozwiązanie etapowe),<br>3 * (rozwiązanie docelowe)            |
| • szerokość pasa dzielącego jezdnie:          | 12,00 m (rozwiązanie etapowe),<br>5,00 m* (rozwiązanie docelowe), |
| • szerokość pasa ruchu                        | 3,50 m,                                                           |
| • szerokość jezdni                            | 7,00 m,                                                           |
| • szerokość pasa awaryjnego                   | 2,50 m,                                                           |
| • szerokość opaski (w ramach pasa dzielącego) | 0,50 m,                                                           |
| • szerokość pobocza gruntowego                | 0,75m                                                             |
| • skrajnia pionowa                            | 5,00 m,                                                           |
| • obciążenie nawierzchni                      | 115 kN/oś                                                         |

\* rozwiązanie docelowe przewiduje realizację dodatkowych pasów ruchu poprzez zmniejszenie pasa dzielącego jezdnie

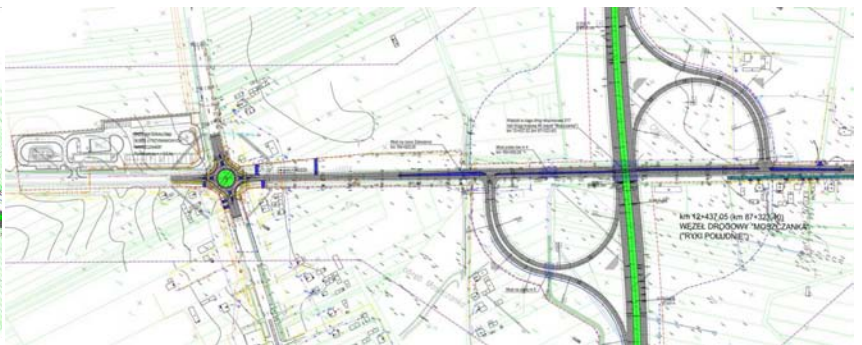
#### Powiązanie planowanej trasy S17 z istniejącą siecią drogową

W celu skomunikowania projektowanej trasy z istniejącym układem drogowym zaprojektowano węzły drogowe:

- „Ryki Północ” (węzeł „Ryki”), komunikujący planowaną drogę ekspresową S17 z istniejącą drogą krajową nr 17 - węzeł typu trąbka (WB) zapewniający obsługę wszystkich relacji,
- „Ryki Południe” (węzeł „Moszczanka”), komunikujący planowaną drogę ekspresową S17 z drogą krajową nr 48 relacji Dęblin-Kock - węzeł typu koniczyna WB o przeciwległych ćwiartkach zapewniający obsługę wszystkich relacji,
- „Skrudki” (węzeł „Skrudki”), komunikujący planowaną drogę ekspresową S17 z istniejącą z drogą powiatową nr 2500L relacji Baranów-Niebrzegów - węzeł typu karo, zapewniający obsługę wszystkich relacji,
- „Żyrzyn” (węzeł „Żyrzyn”), komunikujący planowaną drogę ekspresową S17 z drogą wojewódzką nr 824, kierunek: Puławy i drogą powiatową nr 1516L, kierunek: Baranów, Michów - węzeł typu trąbka, zapewniający obsługę wszystkich relacji.



Węzeł „Żyrzyn” - wariant I



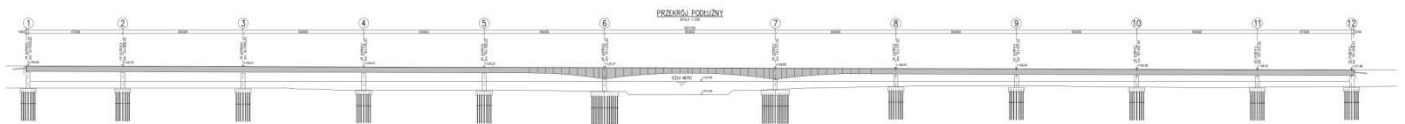
Węzeł „Moszczanka” (Ryki Południe) - wariant I

Z uwagi na parametry techniczne projektowanej drogi odpowiadającej klasie S, ograniczono jej dostępność do przyległych terenów. Obsłudze terenów podzielonych przez planowaną trasę S17 służyć będą projektowane drogi dojazdowe, które wraz z przejazdami i istniejącą siecią dróg publicznych zapewnią powiązanie istniejącego układu komunikacyjnego z projektowanym zagospodarowaniem terenu.

W miejscu skrzyżowania trasy S17 z rzeką Wieprz powstanie w ciągu drogi ekspresowej estakada, pełniąca następujące funkcje: przekroczenie rzeki Wieprz, dolne przejście dla zwierząt, przejście nad drogą gminną nr 107444L. Istniejący most nad rzeką Wieprz przewiduje się pozostawić dla obsługi ruchu lokalnego.



Istniejący most nad rzeką Wieprz



Przekrój podłużny projektowanej estakady nad rzeką Wieprz

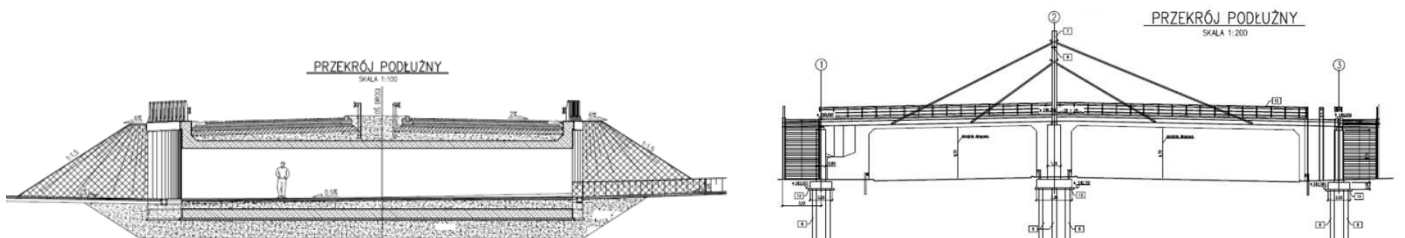
### Obsługa terenów sąsiadujących z drogą ekspresową

Wszystkie położone w obszarze inwestycji działki, które mają zapewniony dostęp do dróg publicznych po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do nowoprojektowanych lub istniejących dróg publicznych poprzez prowadzone równoległe do trasy głównej drogi dojazdowe.

### Ruch pieszy, ruch rowerowy i komunikacja zbiorowa

Nie przewiduje się ruchu pieszego wzdłuż trasy głównej. Wyjątki stanowią rejon projektowanych skrzyżowań, gdzie poprowadzono ciągi piesze wzdłuż krzyżujących się dróg. Projektowane obiekty inżynierskie związane z obsługą ruchu lokalnego wyposażono w chodniki, umożliwiające obsługę ruchu pieszego.

W ramach planowanej inwestycji zaprojektowano nad drogą ekspresową kładkę dla pieszych oraz pod drogą ekspresową w ciągu ulicy Sadowej w m. Ryki) przejście dla pieszych zintegrowane ze ścieżką rowerową.



Przekrój podłużny podziemnego przejścia dla pieszych w Rykach i kładki nad drogą S17 w miejscowości Stara Dąbia

Projektowane rozwiązania drogowe zdecydowanie polepszają warunki ruchu pieszo - rowerowego występującego na terenie objętym opracowaniem oraz nie powodują konieczności wprowadzenia zmian w trasach przejazdu pojazdów komunikacji zbiorowej. W ramach opracowania zaprojektowano przebudowę zatok autobusowych

### Ochrona środowiska

Dla zabudowy podlegającej ochronie przed hałasem zastosowane zostaną ekrany akustyczne.

Działania minimalizujące oddziaływanie obwodnicy na środowisko:

- budowa 2 przejść górnych i 14 dolnych dla dużych zwierząt, 16 przejść dla zwierząt dużych i średnich (przepusty i estakady) oraz 15 przepustów dla płazów oraz małych ssaków.
- budowa ogrodzeń ochronnych dla ograniczenia śmiertelności zwierząt
- budowa urządzeń podczyszczających spływy deszczowe odprowadzane do odbiorników
- wprowadzenie nasadzeń roślinnych o charakterze osłonowym i izolacyjnym
- budowa ekranów akustycznych.

### Udział społeczeństwa w procesie przygotowania inwestycji

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



Zgodnie z ustawą z dnia 3.10.2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1277 ze zm.) w ww. postępowaniu administracyjnym wszyscy zainteresowani będą mieć możliwość zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy, możliwość składania uwag i wniosków w formie pisemnej, elektronicznej i ustnej do protokołu. Złożone uwagi i wnioski zostaną rozpatrzone przez RDOŚ w Lublinie przed uzgodnieniem warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

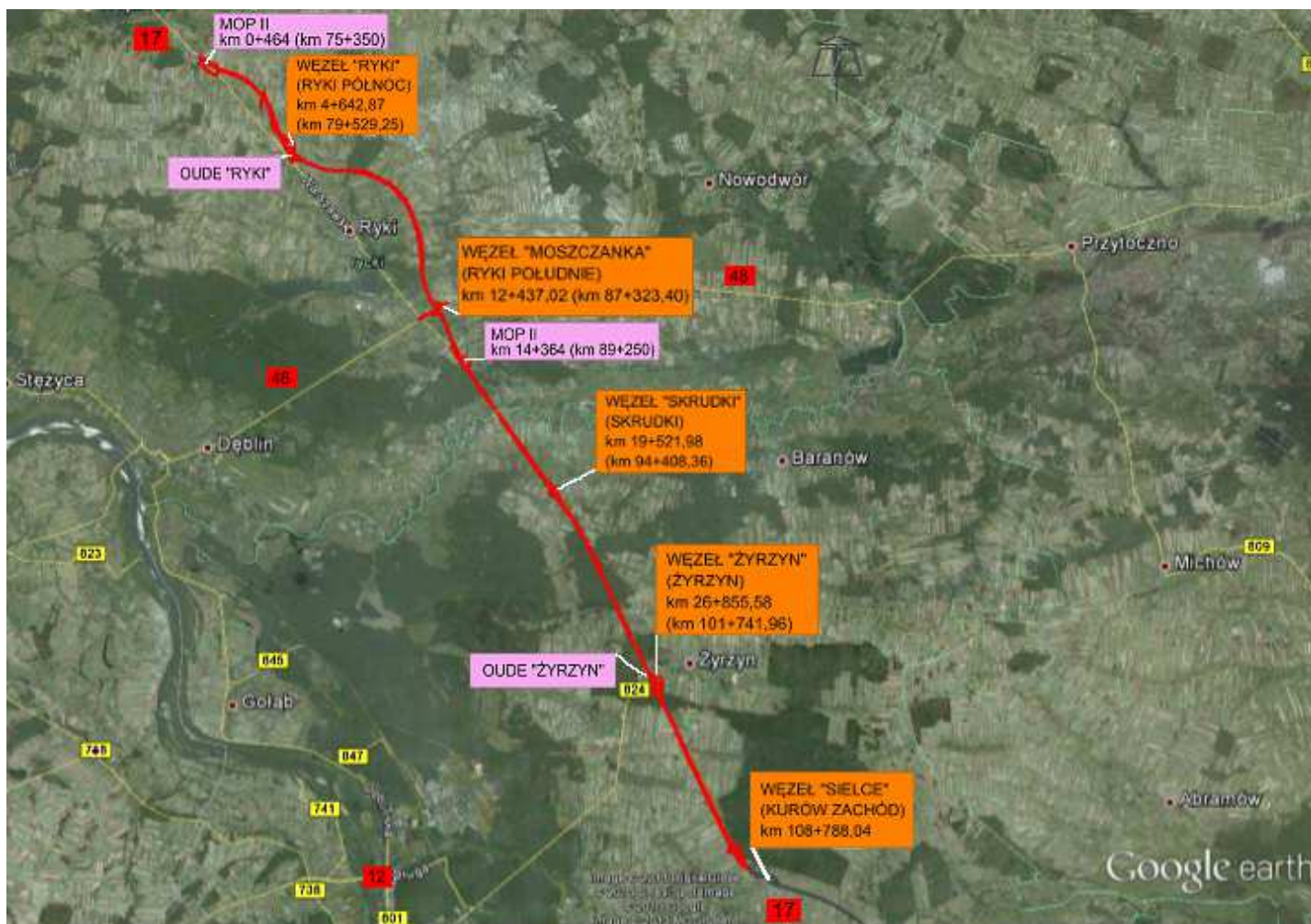
O terminie oraz miejscu składania uwag i wniosków zawiadomi Wojewoda w drodze obwieszczenia w Urzędzie Wojewódzkim, w Urzędach Gmin, na stronach internetowych Urzędów i w prasie lokalnej.

### Odszkodowania za nieruchomości zajęte pod planowaną inwestycję

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

### Premie za szybko wydanie nieruchomości pod drogę

Mając na uwadze, że Inwestor planuje uzyskać decyzję ZRID z rygiorem natychmiastowej wykonalności, właściciel nieruchomości może uzyskać zwiększenie wysokości odszkodowania o 5%, jeżeli wyda ją w terminie do 30 dni od daty doręczenia zawiadomienia o wydaniu decyzji ZRID. Chcąc uzyskać dodatkową premię za szybkie wydanie nieruchomości należy zwrócić się z wnioskiem do GDDKiA Oddział Lublin.



Google earth



Lokalizacja projektowanego odcinka drogi krajowej nr 17. Źródło: „Google Earth”