

SPIS ZAWARTOŚCI

I. CZĘŚĆ OGÓLNA	2
1.1 Wprowadzenie	3
1.1.1 Przedmiot opracowania.....	3
1.1.2 Podstawa opracowania	3
1.1.3 Cel opracowania	3
1.1.4 Zakres opracowania	3
2. Opis zadania inwestycyjnego	4
3. Istniejące zagospodarowanie terenu.....	4
4. Terenowe uwarunkowania realizacyjne	4
5. Opis projektowanych rozwiązań	6
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	8

I. CZĘŚĆ OGÓLNA

1.1 Wprowadzenie

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania są materiały do opinii jednostek samorządowych dla wykonanego Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowego rozbudowy drogi krajowej Nr 17 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od projektowanego Węzła „Lubelska” do granicy województwa lubelskiego (km. 3+200 – 74+883) z wyłączeniem projektowanej obwodnicy Kołbieli oraz budowanej obwodnicy Garwolina.

Przedmiotowy odcinek położony jest w całości na terenie województwa mazowieckiego w powiecie otwockim oraz garwolińskim i przebiega przez teren następujących gmin: Wiązowa, Otwock, Celestynów, Kołbiel, Pilawa, Garwolin, Górno, Sobolew i Trojanów.

Niniejsze opracowanie stanowi etap II STEŚ.

1.2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa zawarta pomiędzy Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie a konsorcjum firm:

Biuro Projektowo-Konsultingowe „Eurostrada” Sp. z o.o. oraz GETINSA (Gabinete de estudios tecnicos ingenieria S.A. – Hiszpania) na wykonanie STEŚ oraz materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rozbudowy drogi nr 17 na przedmiotowym odcinku.

Materiałami wyjściowymi wg dotychczasowych opracowań są:

- *Koncepcja programowa przebudowy drogi krajowej nr 17 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Zakręt – gr. woj. lubelskiego*
- *Koncepcja programowa modernizacji drogi krajowej nr 17 Warszawa – Lublin – Garwolin – Niwa Babicka od km 48+400 – 76+050*
- *Koncepcja programowa budowy drogi ekspresowej na odcinku Południowej Obwodnicy Warszawy od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”*
- *Studium techniczno – ekonomiczne dostosowania drogi nr 17 do parametrów drogi ekspresowej w rejonie Kołbieli wraz z powiązaniem z drogą nr 50*
- *Studium techniczno- ekonomiczno- środowiskowe obwodnicy Kołbieli w ciągu drogi ekspresowej S-17 (w opracowywaniu)*

- *Stadium projektu budowlanego obwodnicy Garwolina w ciągu drogi krajowej nr 17 Warszawa Lublin.*
- *Stadium projektu budowlanego budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła Marki do węzła Lubelska (w opracowywaniu)*
- *Stadium projektu budowlanego budowy Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła Puławska do węzła Lubelska (w opracowywaniu)*

1.3. Cel opracowania

Celem opracowania jest:

- *ustalenie przebiegu tras, ostateczne określenie typów powiązań oraz podstawowych parametrów technicznych obiektów budowlanych,*
- *wstępne określenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia oraz ustalenie jego efektywności ekonomicznej,*
- *dostarczenie informacji do podjęcia decyzji inwestorskiej w sprawie celowości, zakresu i horyzontu czasowego realizacji zadania inwestorskiego,*
- *uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.*

Całość opracowania jest podzielona na trzy etapy.

Etap I i Etap II są integralnymi elementami Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowego. Etap III stanowią materiały do wniosku o decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych.

1.4. Zakres opracowania

Niniejsze opracowanie to **ETAP II** dokumentacji STEŚ wg zakresu SIWZ.

2. Opis zadania inwestycyjnego

Droga krajowa nr 17 zaliczona jest do sieci dróg ekspresowych (S17). Jest elementem trasy prowadzącej ruch tranzytowy na kierunku północ – południe (Warszawa – Lublin - Hrebenne). Ze względu na wyczerpującą się przepustowość istniejących skrzyżowań z drogami krajowymi (droga nr 2 i nr 50) drogami wojewódzkimi, oraz ze względu na ciągle wzrastający ruch tranzytowy (TiR) jej rozbudowa jest w pełni uzasadniona.

Docelowym zadaniem inwestycyjnym jest dostosowanie drogi nr 17 do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej o ograniczonej dostępności.

W chwili obecnej w ciągu drogi nr 17 przewiduje się wybudowanie obwodnicy Kołbieli (km 24+074). Realizowana jest także obwodnica Garwolina (od km ok. 41+740 do km 50+490). Zarówno obwodnica Kołbieli jak i obwodnica Garwolina są poza zakresem niniejszego opracowania.

Niniejsze opracowanie obejmuje pozostałe odcinki, czyli:

- *Projektowany węzeł Lubelska (3+200) – Obwodnica Kołbieli (21+200)*
- *Obwodnica Kołbieli (27+100) – Obwodnica Garwolina (41+740)*
- *Obwodnica Garwolina (50+490) – koniec województwa lubelskiego (74+883)*

Dla zachowania przejrzystości kilometraża opracowanie nie uwzględnia wydłużenia trasy spowodowane powstaniem obwodnic Kołbieli i Garwolina i opiera się na kilometrażu istniejącej drogi nr 17. Trasy przebiegające po nowych terenach zostały zapikietowane od 0+000.

Podstawowe parametry techniczne:

- *Klasa drogi - S*
- *Prędkość projektowa - 100 km/godz.*
- *nośność - 11,5 t/oś*
- *kategoria ruchu – KR6*
- *całkowita ograniczona dostępność (dostępność tylko w węzłach)*
- *ilość jezdni -2*
- *szerokość pasów ruchu 2x3.5m+2.5m pas awaryjny*

Wg badań ruchu przeprowadzonych w 2005 r (GPR2005) ruch na analizowanym odcinku kształtuje się następująco:

	Pojazdy samochod. ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe dostawcze	Sam. ciężarowe		Autobusy
					bez przycz.	z przycz.	
ZAKRĘT-WIAZOWNA	15008	502	12046	5049	508	308	208
WIAZOWNA-KOŁBIEL	14199	0	10806	1193	596	1306	298
KOŁBIEL-LIPÓWKA	14089	14	10623	1113	662	1381	296
LIPÓWKA-GARWOLIN	18431	18	14451	1769	774	1032	387
GARWOLIN/PRZEJŚCIE/	20300	81	15997	1583	792	1157	690
GARWOLIN-GOŃCZYCE	10693	4	7436	1344	592	1097	216
GOŃCZYCE-GR.WOJ.	10608	21	7617	1156	552	1061	180

3. Istniejące zagospodarowanie terenu

Droga krajowa nr 17 Warszawa – Lublin – Hrebenne jest drogą klasy GP. Na szlaku posiada jezdnię o szerokości 7.0 m i pobocza utwardzone 2x2.0 m oraz pobocza gruntowe o zmiennej szerokości. Po obu stronach drogi znajdują się rowy trawiaste.

Otoczenie trasy stanowią tereny rolne wraz z towarzyszącą im rozproszoną zabudową zagrodową oraz tereny leśne. Większe skupiska zabudowy znajdują się na wysokości miejscowości Wiazowna, osiedla Radiówek, Wólki Mładzkiej, Leontynów, Ostrów, Ostrowik, Bocian, Puznówka, Gończyce i Żabianka.

Na odcinku objętym opracowaniem droga nr 17 krzyżuje się z trzema drogami wojewódzkimi: nr 721, 805 i 807 oraz wieloma drogami powiatowymi i gminnymi.

Obsługa przyległego terenu odbywa się bezpośrednio z drogi krajowej.

4. Terenowe uwarunkowania realizacyjne

Dostosowanie jednojezdniowej drogi do parametrów drogi ekspresowej o całkowicie ograniczonej dostępności niesie ze sobą konieczność rozpatrzenia następujących aspektów:

- *dobudowanie drugiej jezdni (przy wykorzystaniu jezdni istniejącej) lub wytyczenie przebiegu dwujezdniowej drogi po nowym śladzie*
- *zapewnienie włączeń dla ruchu na drodze ekspresowej w węzłach (lokalizacja węzłów)*
- *zapewnienie pełni połączeń dla ruchu lokalnego między węzłami, przerwanych przez całkowite ograniczenie dostępności.*
- *ewentualne zapewnienie możliwości prowadzenia ruchu autobusowego.*

- *zapewnienie możliwości bezkolizyjnego lokalnego ruchu pieszego, przejść ekologicznych, oraz przeanalizowanie możliwych sposobów ograniczenia negatywnego wpływu drogi ekspresowej na środowisko (hałas, zanieczyszczenia, ścieki).*

Spełnienie powyższych wymagań musi wiązać się z koniecznością częściowych lub pełnych wyburzeń budynków mieszkalnych i przemysłowych, wycinką roślinności (w tym fragmenty zalesione) oraz zmianą lokalnych warunków, tak społecznych jak i środowiskowych.

5. Opis projektowanych rozwiązań

Zaprojektowano 2 warianty rozwiązań: wariant 1a i 2a. Powstały one w wyniku korekt wariantów nr 1 i nr 2 opracowanych w etapie I STEŚ. Korekty dokonano biorąc pod uwagę zebrane opinie jednostek samorządowych oraz mieszkańców w trakcie przeprowadzonych konsultacjach społecznych.

Wariant 1a powstał na bazie rozwiązania przyjętego w „Koncepcji programowej przebudowy drogi krajowej nr 17 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Zakręt – granica woj. lubelskiego” wykonanego w 2005 roku przez konsorcjum BPRW S.A. i EUROSTRADA Sp. z o.o. i zatwierdzonego przez ZOPI. Jego generalnym założeniem jest prowadzenie trasy wzdłuż istniejącej drogi nr 17 (dobudowa drugiej jezdni na większości trasy po prawej stronie), z niewielkimi tylko jej zmianami wynikającymi z warunków widoczności na łukach.

Zaprojektowano węzły:

- „Wiązowna I” w km 4+760,
- „Wiązowna II” w km 7+830,
- „Wólka Mładzka” w km 12+510,
- „Ostrów” w km 18+130,
- „Lipówki” w km 37+950,
- „Górzno” w km 52+100,
- „Gończyce” w km 60+380,
- „Trojanów” w km 71+150

Zaprojektowano następujące Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP-y):

- MOP II w km 14+800 (str. prawa),
- MOP II w km 15+200 (str. lewa),
- MOP II w km 27+000 (str. lewa),
- MOP II w km 37+350 (str. lewa),
- MOP III w km 37+450 (str. prawa),
- MOP I w km 50+700 (str. lewa),

- MOP II w km 59+550 (str. prawa),
- MOP III w km 66+100 (str. lewa).

Wariant 2a jest wariantem, który powstał na bazie wariantu 2 z I etapu STEŚ. Wariant ten podczas konsultacji społecznych uzyskał największą akceptację społeczeństwa i jednostek samorządowych. Przebieg drogi ekspresowej zaprojektowano wg poniższych założeń:

- na odcinku od początku opracowania (węzeł „Lubelska”) do nienormatywnego łuku poziomego na istniejącym obejściu Wiązowny przebieg trasy po istniejącym śladzie,
- korekta nienormatywnego łuku poziomego i poprowadzenie trasy po nowym śladzie za istniejącą oczyszczalnią ścieków z lokalizacją węzła „Wiązowna” w nowym terenie, poza nieakceptowanym przez społeczność lokalną miejscu wg wariantu I oraz przelożeniem trasy celem odsunięcia od osiedla domków w miejscowości Radiówek. Na wysokości miejscowości Wólka Mładzka niewielka korekta przebiegu trasy mająca na celu odsuniecie się od istniejącej zabudowy i poprowadzenie trasy zgodnie z MPZP miasta Otwock.
- na odcinku od Wólki Mładzkiej do początku obwodnicy m. Kołbiel (wyłączonej z opracowania) zaprojektowano obwodnicę miejscowości: Wola Ducka i Ostrów, pozostały przebieg trasy po istniejącym śladzie,
- na odcinku od obwodnicy m. Kołbiel do początku obwodnicy m. Garwolin (wyłączonej z opracowania) przebieg trasy po istniejącym śladzie, z dobudową drugiej jezdni po stronie prawej
- na odcinku od obwodnicy m. Garwolin do końca opracowania (granica woj. mazowieckiego) przewidziano wykonanie obwodnicy miejscowości: Gończyce, Trojanów i Żabianka (str. Wschodnia), pozostały przebieg trasy po istniejącym śladzie

Zaprojektowano węzły:

- „Wiązowna I” w km 4+760,
- „Wiązowna II” w km 7+460,
- „Wólka Mładzka” w km 12+550,
- „Ostrów” w km 18+430,

- „Lipówki” w km 37+950,
- „Górzno” w km 52+100,
- „Gończyce” w km 59+900,
- „Trojanów” w km 71+170.

Zaprojektowano następujące Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP-y):

- MOP II w km 14+800 (str. prawa),
- MOP II w km 15+200 (str. lewa),
- MOP II w km 27+000 (str. lewa),
- MOP II w km 37+350 (str. lewa),
- MOP II w km 37+450 (str. prawa),
- MOP I w km 50+700 (str. lewa),
- MOP III w km 66+200 (str. lewa),

W wariantach 1a i w wariantach 2a dodatkowo zaprojektowano węzeł „Wiązowna I”, który zapewnia dogodny połączenie Wiązowny i okolic oraz istniejącego lądowiska w Góraszce do trasy S-17.

W studium przyjęto zasadę prowadzenia komunikacji autobusowej poza jezdnią drogi ekspresowej. Tylko w przypadkach uzasadnionych komunikacja ta jest prowadzona po jezdniach głównych. Jako zasadę przyjęto, że jezdnia, po której jest prowadzona komunikacja autobusowa posiada szerokość 6,0 m. Przystanki autobusowe usytuowane zostały w nawiązaniu do ich lokalizacji w stanie istniejącym. Dla każdego przystanku zapewniono dojście piesze z obu stron drogi S-17 w postaci chodników na przejazdach drogowych, bądź w postaci kładek pieszych wyposażonych w schody i pochylnie dla niepełnosprawnych

W rozwiązaniach przewidziano wykonanie niezbędnych przejazdów w ciągu istniejących dróg lokalnych oraz dróg serwisowych.

Prognozowany ruch w 2025 r. _zależności od wariantu waha się od 53 000 do 66 000 p/d.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1.1 PLAN ORIENTACYJNY WARIANT 1a skala 1:25 000

1.2 PLAN ORIENTACYJNY WARIANT 2a skala 1:25 000

2.1 PLAN SYTUACYJNY - WARIANT 1a - skala 1:5 000

2.2 PLAN SYTUACYJNY - WARIANT 2a - skala 1:5 000