



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.68.2024
Warszawa, 16 sierpnia 2024

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 666 Poseł na Sejm RP Pani Małgorzaty Gromadzkiej dotyczące problematyki realizacji drogi ekspresowej S17 na odcinku Zamość Wschód – Zamość Południe, przedstawiam poniżej informacje w sprawie.

Uprzejmie informuję, że obecnie realizowany jest Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (dalej RPBDK), który określa priorytety inwestycyjne na sieci dróg krajowych, które będą realizowane w obecnej perspektywie. W ramach RPBDK ujęta została realizacja drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne, w tym odcinka pomiędzy węzłami Zamość Wschód – Zamość Południe.

Przedmiotowe zadanie znajduje się na bardzo zaawansowanym etapie procesu inwestycyjnego. W październiku 2022 r. zawarta została umowa z wykonawcą zadania w systemie Projektuj i Buduj, co oznacza, że ten wykonawca opracowuje szczegółową dokumentację techniczną, w tym w szczególności Projekt budowlany i wykonawczy, pozyskuje w imieniu inwestora (GDDKiA) decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), a potem w oparciu o nią prowadzi roboty budowlane. Wykonawca w sierpniu 2023 r. złożył wniosek o decyzję ZRID, którego pozyskanie przewidywane jest we wrześniu br.

Uprzejmie informuję, że problematyka nowego przebiegu drogi krajowej nr 74 od węzła Zamość Wschód przez m. Jarosławiec wraz z wiaduktem nad linią kolejową nr 072, przewidywanego do realizacji w ramach budowy drogi ekspresowej S17, jako sposób powiązania drogi krajowej nr 74 z drogą szybkiego ruchu, stanowiła przedmiot szczegółowych i pogłębionych analiz ze strony zarówno GDDKiA jak i wykonawcy zadania.

Odnosząc się do problematyki konsultacji społecznych i odpowiedniego informowania społeczności lokalnej o podejmowanych działaniach i zamierzeniach należy wskazać, że kwestia ta w zakresie realizacji nowych dróg jest uregulowana i ściśle przestrzegana. W ramach procesu inwestycyjnego dotyczącego drogi ekspresowej S17, na przestrzeni lat podejmowane były liczne działania ze strony inwestora zadania oraz podmiotów działających w jego imieniu, które polegały na informowaniu zainteresowanych podmiotów i stron, w tym w szczególności społeczności lokalnej o prowadzonych działaniach, opracowanych rozwiązaniach, jak również miały na celu

zebranie ewentualnych uwag, wniosków i postulatów, które w miarę możliwości były uwzględniane. Działania takie miały miejsce zarówno na etapie opracowywania wariantów przebiegu drogi S17 poprzez akcje informacyjne, posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych oraz Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych działających w ramach GDDKiA.

W toku procedury uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przeprowadzone zostały przez organ prowadzący postępowania formalne konsultacje społeczne wymagane przepisami prawa powszechnie obowiązującego. Również na późniejszym etapie, po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, obejmującym opracowanie Koncepcji programowej, procedury te zostały powtórzone.

Każdorazowo we wszystkie te działania włączane były również władze Gminy Sitno, której przedstawiciele brali udział w spotkaniach i posiedzeniach, do której przekazywane były projekty opracowanej dokumentacji i uzyskiwane uzgodnienia.

Również w kwestii rozwiązań dotyczących nowego przebiegu DK 74 od węzła Zamość Wschód GDDKiA i Wykonawca zadania podjęli szereg działań w tym zakresie, w szczególności odbyli kilka spotkań zarówno ze społecznością lokalną jak i przedstawicielami władz samorządowych.

W zakresie analiz oddziaływania przedsięwzięcia polegającego na realizacji budowy drogi krajowej nr 74 po nowym śladzie na odcinku od ronda przy węźle Zamość Wschód do włączenia w istniejący przebieg drogi krajowej nr 74 z uwzględnieniem budowy wiaduktu nad linią kolejową nr 072 należy wskazać, że kwestie te w sposób szczegółowy zostały rozpatrzone i zawarte w dokumentacji opracowanej na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, w szczególności Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia (KIP), która to dokumentacja jest obecnie rozpatrywana przez właściwy organ administracji, czyli Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie (RDOŚ). Dalsza ewentualna decyzja o konieczności opracowania pełnego raportu oddziaływania na środowisko zależy od oceny i decyzji tegoż organu. Również organ ten w toku prowadzonego postępowania administracyjnego przeprowadzi formalne konsultacje społeczne. Kwestie podnoszone w korespondencji mieszkańców m. Jarosławiec a dotyczące populacji chomika europejskiego we wskazanej powyżej dokumentacji zostały jak najbardziej uwzględnione i przeanalizowane. Zakres rzeczowy objęty opinią ekspercką zrealizowaną na zlecenie mieszkańców m. Jarosławiec, a dotyczący występowania drapieżników – głównie sów i ptaków szponiastych, odnosi się do rejonów zlokalizowanych w odległości 2,5 km od planowanej inwestycji, a więc poza zasięgiem jej oddziaływania.

W zakresie podniesionej problematyki naruszenia stosunków wodnych oraz kwestii uwarunkowań geologicznych w kontekście planowanego obiektu inżynierskiego nad linią kolejową nr 072 i jego ewentualnego oddziaływania na nieruchomości informuję, że w ramach procesu inwestycyjnego wykonano szereg obliczeń konstrukcyjnych dla sprawdzenia bezpieczeństwa na etapie budowy i eksploatacji wiaduktu wraz z nasypami najazdowymi, projektowanej drogi i obiektów sąsiednich. Wszystkie te analizy, w połączeniu z faktem umiejscowienia obiektu w odległości 190 m od budynku kościoła wykazują, że realizacja tych prac nie wpłynie na obiekt negatywnie. Dodatkowo należy wskazać, że w obecnym układzie komunikacyjnym odległość

zabudowań kościoła od istniejącej drogi krajowej nr 74 wynosi około 28 m, natomiast nowoprojektowany odcinek drogi krajowej nr 74 zlokalizowany jest od budynku kościoła w odległości około 59 m (190 m – odległość budynku kościoła od osi projektowanego wiaduktu).

Zaprojektowana technologia budowy drogi ogranicza możliwość przenoszenia drgań na obiekty budowlane zlokalizowane w jej rejonie, a nawierzchnię drogową zaprojektowano z wykorzystaniem warstw kruszywowych, które poza aspektem zapewnienia właściwej nośności drogi niwelują również przenoszenie drgań. Dodatkowo, nasypy budowlane nie posiadają elementów sztywnych, będą wykonane z gruntów mineralnych, które ograniczają możliwość przenoszenia drgań. W rejonie kościoła nie przewiduje się również technologii wzmocnienia gruntów, które mogłyby generować negatywne oddziaływania na budynek kościoła.

Jednocześnie informuję, że zgodnie z zawartym kontraktem Wykonawca przed rozpoczęciem robót budowlanych zobowiązany jest do przeprowadzenia inwentaryzacji stanu technicznego budynków zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie budowy drogi krajowej nr 74 (w tym budynku kościoła) i realizować roboty w sposób powodujący jak najmniejsze niedogodności dla mieszkańców.

Wykonawca odpowiada za wszelkie uszkodzenia zabudowy w sąsiedztwie realizowanej inwestycji. W przypadku stwierdzenia pogorszenia stanu technicznego obiektów budowlanych w trakcie wykonywania robót, Wykonawca podejmie działania w celu zabezpieczenia budynków i doprowadzi je do stanu pierwotnego. W przeciwnym wypadku Wykonawca zobowiązany jest do zaspokojenia wszelkich roszczeń wynikających z pogorszenia stanu technicznego obiektów.

W zakresie zapewnienia odpowiedniej odległości pomiędzy projektowanymi skrzyżowaniami należy wskazać, że wykonawca w przedmiotowej kwestii dochował wszelkich reżimów i rygorów wynikających z przepisów prawa, w tym w szczególności uzyskał stosowne odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych.

Uprzejmie informuję, że zaprojektowane rozwiązania w tym wyprowadzenie ruchu poza ścisłą zabudowę Jarosławca przynajmniej w części odciążą tereny zabudowy mieszkaniowej od niekorzystnego oddziaływania drogi i poprawi komfort życia mieszkańców. Zaprojektowane rozwiązania w postaci np. ronda w rejonie kościoła (w pełni oświetlonego w obrębie, którego zostały zaprojektowane przejścia dla pieszych) wpłynę na spowolnienie ruchu pojazdów samochodowych przyczyniając się tym samym do zwiększenia bezpieczeństwa pieszych. Zmniejszenie prędkości pojazdów będzie miało znaczący wpływ zarówno na zmniejszenie hałasu, jak i drgań przenoszonych na nieruchomości okoliczne, w tym budynek kościoła. Zaplanowane elementy infrastruktury drogowej, takie jak chodniki czy przejścia dla pieszych wpływają znacząco na poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg.

Zachowanie przebiegu drogi krajowej nr 74 według istniejącego stanu i wariantu wężła zaakceptowanego przez gminę Sitno, w tym przebiegu drogi przez przejazd kolejowy, generowałoby większe negatywne oddziaływanie, w szczególności w kontekście planów rozbudowy przedmiotowej linii kolejowej o drugi tor co oznacza znaczne zwiększenie natężenia ruchu pociągów.

Reasumując, mając na uwadze wskazane powyżej okoliczności, informuję, że wykonawca zadania i GDDKiA podejmują działania, których celem jest realizacja zadania budowy drogi S17, wraz z budową nowego przebiegu drogi krajowej nr 74 w rejonie m. Jarosławiec, w zgodzie z obowiązującymi przepisami prawa, mając jednocześnie na uwadze najlepiej rozumiany interes społeczności lokalnej, w tym w szczególności kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu