

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,
- ❖ **tarnobrzeskim** – gminy Gorzyce, Grębów i m. Tarnobrzeg,
- ❖ **stalowowolskim** – gminy Zaleszany, Radomyśl nad Sanem, Pysznicza i Stalowa Wola,
- ❖ **nizańskim** - 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 równoległej 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 | |
| 2015 | | | | | | | | |
| 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 | STALOWA WOLA 80/ 1:SKRZYŻ. Z DW855 – SKRZYŻ. Z DW871 | 9 518 | 66 | 7 496 | 593 | 294 | 867 | 195 |
| DK77 | STALOWA WOLA /PRZEJŚCIE 2/ | 10 930 | 80 | 8 482 | 603 | 338 | 1 238 | 182 |
| DK77 | STALOWA 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 | OLBIĘCIN-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-STALOWA WOLA | 5 165 | 57 | 4 679 | 145 | 98 | 119 | 52 |
| 2020/21 | | | | | | | | |
| 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 - STALOWA 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 | STALOWA 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: Tarnobrzeska Dolina Wisły PLH180049, Dolina Dolnego Sanu PLH180020, Puszcza Sandomierska PLB180005, Enklawy Puszczy Sandomierskiej PLH180055, Ostoja Żywnów PLH260036, Uroczyska Lasów Janowskich PLH060031, Lasy Janowskie PLB060005, Dolina Dolnej Tanwi PLH060097, Góry Pieprzowe PLH260022,
- Rezerваты przyrody: Jastkowice, Góry Pieprzowe, 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 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.

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,

Koprzywianka, Trześniówka, 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 powódzie wynosi 15,326 km,

Wariant W3 i W3_GP – łączna długość przecięcia terenów zalewowych i narażonych na powódzie wynosi 10,726 km,

Wariant W4 i W4_GK – łączna długość przecięcia terenów zalewowych i narażonych na powódzie wynosi 18,240 km,

Wariant WTGD i WTGD_GP – łączna długość przecięcia terenów zalewowych i narażonych na powódzie wynosi 10,396 km,

Wariant W1A i W1A_GK – łączna długość przecięcia terenów zalewowych i narażonych na powódzie wynosi 17,336 km,

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

Wariant W5 – Społeczny – łączna długość przecięcia terenów zalewowych i narażonych na powódzie 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 Pysznica | Pysznica/Pysznica | Zakład Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o. w Pysznicy | 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 Okalina. Projektowana droga przebiega po południowo-zachodniej stronie istniejącej drogi DK nr 9 omijając po stronie półd. -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 – Stalowa 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 równolegle 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 równolegle 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 STeS. 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 płd.-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 Zajeziórce i po przekroczeniu starorzeczka Wisły, wału przeciwpowodziowego oraz rzeki Wisły wariant wkracza na teren województwa podkarpackiego, powiatu tarnobrzeskiego. 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 Mokrzyszówka 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 równolegle 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 Świecica. 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 równoległe, 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 Sudoły. 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 węzle „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 płd.-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 Bystrojowice 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 tarnobrzeskiego. 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 Mokrzyżówka 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 Dolina 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 tarnobrzeskiego droga wkracza pomiędzy miejscowością Sielec i osiedlem Zakrzów. Następnie przebiega w sąsiedztwie Tarnobrzeskiej 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 Czwórmiasta 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 tarnobrzeskiego 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. Przeprawa 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 Pysznicza. Przebiega on od km ok. 64+000 wg kilometraża wariantu TGD przez tereny leśne i krzyżuje się z DP2023R w rejonie stajni koni w Pyszniczy. Na skrzyżowaniu dróg zlokalizowano węzeł drogowy „Podborek”. Rozwiązania węzła są takie same jak dla węzła w wariantcie W3.

| Nr wariantu | Minimalny promień łuku poziomego | Maksymalny promień łuku poziomego |
|---------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| | [m] | [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 |

| | | |
|--|------|------|
| W1A i W1A_GK | 0,50 | 2,55 |
| W4M | 0,50 | 2,55 |
| W5 - społeczny | 0,50 | 2,20 |
| Łącznik techniczny wariantu WTGD i W3 | 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 | | | |
| W1 i W1_GK | 12 | 63 | 5 | 44 | 76 | 41 | 73 |
| W3 i W3_GP | 17 | 75 | 14 | 49 | 90 | 34 | 65 |
| W4 i W4_GK | 15 | 73 | 8 | 64 | 115 | 46 | 69 |
| WTGD i WTGD_GP | 13 | 62 | 7 | 40 | 76 | 37 | 71 |
| W1A i W1A_GK | 12 | 67 | 7 | 49 (48 w zakresie wariantu W1A_GK) | 79 | 43 | 79 |
| W4M | 13 | 72 | 5 | 40 | 73 | 40 | 68 |
| W5 - społeczny | 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: Orliśko, 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 ³] | Nasypy [m ³] | Bilans robót ziemnych [m ³] |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------|---|
| 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 prace 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 równoległe 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 Koćmierzów – 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 |
| Razem: | 251 | 251 | 227 | 227 | 227 | 227 | 231 | 231 | 260 | 260 | 232 | 260 |

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 Pysznicza | 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 Pysznicza 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 Pysznicza | 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 Pysznicza | 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 Pysznicza | 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: Rezerваты 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 |
| Razem: | 122 | 117 | 117 | 121 | 129 | 126 | 126 | 117 | 117 | 121 | 125 | 127 |

c) Zieleń

Zaproponowane warianty nie kolidują ze zwartymi, 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 |
|-------------------|-------------------------------|--------|--------|-------|------|-------|-----|-----|
| Wariant W1 | | | | | | | | |
| 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 |
| Wariant W3 | | | | | | | | |
| 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 |
| Wariant W4 | | | | | | | | |
| 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 |
| Wariant WTGD | | | | | | | | |
| 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 |
| Wariant W1A | | | | | | | | |
| 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 |
| Wariant W4M | | | | | | | | |
| 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 |
| Wariant W1_GK | | | | | | | | |
| 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 |
| Wariant W3_GP | | | | | | | | |
| 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 |
| Wariant W4_GK | | | | | | | | |
| 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 |
| Wariant WTGD_GP | | | | | | | | |
| 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 |
| Wariant W1A_GK | | | | | | | | |
| 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 |
| Wariant W5 - społeczny | | | | | | | | |
| 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 |
| ENPV | 856 973 181,20 | 423 145 516,58 | 509 250 863,10 | 2 468 310 244,32 |
| EIRR | 6,91% | 5,71% | 5,99% | 13,45% |
| BCR | 1,24 | 1,11 | 1,14 | 1,83 |
| Wskaźnik | W4M | WTGD | W1_GK | W1A_GK |
| | 5 | 6 | 7 | 8 |
| ENPV | -712 126 809 | 954 049 802 | 1 454 781 306 | 1454781306 |
| EIRR | 2,23% | 7,21% | 7,95% | 7,95% |
| BCR | 0,77 | 1,29 | 1,43 | 1,43 |
| Wskaźnik | W3_GP | W4_GK | WTGD_GP | W5 |
| | 9 | 10 | 11 | 12 |
| ENPV | 793 611 891 | 1 387 149 782 | 1 868 419 242 | 331 532 428 |
| EIRR | 6,75% | 8,75% | 9,37% | 5,53% |
| BCR | 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 | | | | | | | | | | | | | | |
| I.1 | Koszty dokumentacji | komplet | 1 | 435 192 277,64 | 449 357 818,29 | 427 515 152,56 | 428 577 448,93 | 440 647 687,43 | 385 387 339,39 | | | | | | |
| I.2 | Koszty wykupu gruntów | 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 | | | | | | |
| II | Koszty robót | | | 353 656 225,80 | 367 784 700,00 | 348 440 802,60 | 357 052 436,20 | 359 747 821,60 | 308 860 858,00 | | | | | | |
| III.1 | branża drogowa | komplet | 1 | 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.2 | branża sanitarna | komplet | 1 | 1 619 568 661,39 | 1 674 759 876,31 | 1 629 493 888,13 | 1 459 265 860,72 | 1 632 147 932,67 | 1 511 086 326,51 | | | | | | |
| III.3 | branża elektryczna i teletechniczna | komplet | 1 | 78 586 976,67 | 83 611 961,67 | 85 534 177,50 | 113 722 872,90 | 64 419 503,67 | 67 573 786,17 | | | | | | |
| III.4 | branża hydrotechniczna | komplet | 1 | 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.5 | branża mostowa | komplet | 1 | 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.6 | branża geotechniczna | komplet | 1 | 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 | Kwota maksymalnego zobowiązania | komplet | 1 | 251 516 587,72 | 260 190 806,12 | 251 443 119,89 | 225 788 060,44 | 221 422 317,55 | 197 461 436,61 | | | | | | |
| IV | Badania archeologiczne | % | 7 | 228 300 945,15 | 228 404 731,21 | 221 408 179,90 | 200 270 035,63 | 226 519 624,34 | 214 274 147,91 | | | | | | |
| V | Koszty nadzoru | komplet | 1 | 5 420 700,00 | 5 570 175,00 | 5 175 225,00 | 5 201 990,25 | 5 837 250,75 | 5 539 644,00 | | | | | | |
| VI | Koszty okofonktraktowe | % | 3 | 97 843 262,21 | 97 887 741,95 | 94 889 219,96 | 85 830 015,27 | 97 079 839,00 | 91 831 777,67 | | | | | | |
| VII | ŁĄCZNIENIE NETTO | % | 1 | 32 614 420,74 | 32 629 247,32 | 31 629 739,99 | 28 610 005,09 | 32 359 946,33 | 30 610 592,56 | | | | | | |
| VIII | VAT | | | 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 | | | | | | |
| IX | ŁĄCZNIENIE BRUTTO | | | 852 646 214,30 | 853 067 641,41 | 826 884 664,06 | 748 060 640,65 | 846 098 966,72 | 800 363 636,85 | | | | | | |
| | | | | 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 | | | | | | |
| UZUPEŁNIENIE (kwiecień 2021) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | | |
| I.1 | Koszty dokumentacji | komplet | 1 | 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.2 | Koszty wykupu gruntów | 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 | | | | | | |
| II | Koszty robót | | | 353 510 225,80 | 367 638 700,00 | 348 440 802,60 | 381 133 083,20 | 309 300 858,00 | 328 599 033,00 | | | | | | |
| III.1 | branża drogowa | komplet | 1 | 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 | 3 186 351 783,34 | | | | | | |
| III.2 | branża sanitarna | komplet | 1 | 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.3 | branża elektryczna i teletechniczna | komplet | 1 | 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.4 | branża hydrotechniczna | komplet | 1 | 78 293 360,00 | 76 448 840,00 | 76 341 140,00 | 77 233 100,00 | 67 315 120,00 | 76 793 800,00 | | | | | | |
| III.5 | branża mostowa | komplet | 1 | 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.6 | branża geotechniczna | komplet | 1 | 1 215 154 253,78 | 1 149 094 495,40 | 1 113 983 529,00 | 965 156 343,00 | 1 209 031 416,50 | 1 132 403 387,00 | | | | | | |
| III | Kwota maksymalnego zobowiązania | komplet | 1 | 255 304 587,72 | 252 855 106,12 | 256 709 619,89 | 232 900 810,44 | 208 225 586,61 | 258 053 526,19 | | | | | | |
| IV | Badania archeologiczne | % | 7 | 227 532 477,16 | 226 738 737,27 | 221 501 306,37 | 200 977 575,38 | 212 796 779,49 | 223 044 624,83 | | | | | | |
| V | Koszty nadzoru | komplet | 1 | 5 420 700,00 | 5 570 175,00 | 5 175 225,00 | 5 201 990,25 | 5 539 644,00 | 5 473 052,25 | | | | | | |
| VI | Koszty okofonktraktowe | % | 3 | 97 513 918,78 | 97 173 744,54 | 94 929 131,30 | 86 133 246,59 | 91 198 619,78 | 95 590 553,50 | | | | | | |
| VII | ŁĄCZNIENIE NETTO | % | 1 | 32 504 639,59 | 32 391 248,18 | 31 643 043,77 | 28 711 082,20 | 30 399 539,93 | 31 863 517,83 | | | | | | |
| VIII | VAT | | | 4 048 207 519,76 | 4 049 615 543,56 | 3 945 101 495,16 | 3 645 042 902,83 | 3 765 188 283,66 | 3 950 581 359,34 | | | | | | |
| IX | ŁĄCZNIENIE BRUTTO | | | 849 780 377,61 | 846 854 674,02 | 827 231 959,29 | 750 699 258,51 | 794 854 107,90 | 833 055 935,06 | | | | | | |
| | | | | 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 |
| SUMA | 36,655 | 35,536 | 34,732 | 40,663 | 33,703 | 39,681 |

| 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 |
| SUMA | 37,051 | 37,138 | 35,376 | 38,367 | 41,368 | 39,077 |

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 Pysznicza.

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, dotyczy 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 Sudoły. 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 Sudoły. 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 Sudoły 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.

Wyjaśnienia 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 Dyrektorsze 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 Piechota zwrócił uwagę, że przy przedstawianiu na planach sytuacyjnych rozwiązań projektowych w zakresie wariantu W4 nie pokazano przebiegu projektowanej zmiany przebiegu drogi wojewódzkiej 855 i związanej 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 wariacie 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 wariacie 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 wariacie 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 przerwania 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 węźle Turbia informując, że natężenia na tym węźle 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 wariantu 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 szlakowym 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), zbiorowymi 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 przełożyć. 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

miejskach 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 następowało 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, przyjmując 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 | „Pysznica” – 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 | „Radomyśl nad Sanem” – 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 | „Stalowa Wola” – WB | wojewódzka | DW855 | G |
| 8 | 58+937 | „Pysznica” – 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 Pysznicza | 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 Pysznicza | 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 STEŚ, 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 STEŚ, 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 STEŚ 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 STEŚ, 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 STEŚ przekrojów podłużnych wariantów przebiegu trasy dla każdego z wariantów przebiegu trasy osobno w dostosowaniu do kilometrażu danego wariantu,
 - przedstawienia w dokumentacji STEŚ 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 informacji 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 krawężniowymi) 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 następowoło 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. J. 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 Kloc* - N-k Wydziału Planowania: Grzegorz Kloc
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.