



**Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Lublinie**

O/LU.I-1.4111.2.44.2021.Ik

Urząd Miejski
w Piaskach

4238.2021.DG

Wpłynęło dn. 22-04-2021

Przyjęto przez:

Angelika Wilkołek



032003970

Burmistrz Piask

Urząd Miejski w Piaskach

ul. Lubelska 77

21-050 Piaski

Lublin, 19-04-2021 r.

dot. działań informacyjnych prowadzonych w dniach 05.01.2021 ÷ 29.01.2020 r. w ramach realizacji Umów z dnia 04.03.2019 r. nr O.LU.D-3.2411.20.2018.1.ap i nr O.LU.D-3.2411.20.2018.2.ap na wykonanie Dokumentacji Projektowej w stadium Koncepcji Programowej oraz Dokumentów Przetargowych dla przedsięwzięcia pn. Budowa drogi ekspresowej S12 Lublin – Dorohusk na odcinku Piaski – Dorohusk z wyłączeniem obwodnicy Chełma, z podziałem na części i odcinki realizacyjne:

- Część 1 odcinek nr 1: Piaski (koniec obwodnicy) – Dorohuczka (w. Dorohuczka) długość ok. 12,93 km
odcinek nr 2: Dorohuczka (w. Dorohuczka – bez węzła) – Chełm (w. „Chełm Zachód” – bez węzła) długość ok. 21,67 km
Część 2 odcinek nr 3: węzeł „Chełm Wschód” (bez węzła) – Dorohusk długość ok. 22,96 km

W odpowiedzi na Państwa wniosek z dnia 29.01.2021 r. znak: Ir.7211.2.2.2021.MJ (data wpływu do Oddziału: 02.02.2021 r.), przy którym przesłano pismo z dnia 09.12.2020 r. znak: IR.7230.55.2019.2020 r., Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, po uzyskaniu stanowiska Wykonawcy/Projektanta w zakresie złożonych wniosków oraz po analizie wybranych wniosków na Radzie Projektu, która miała miejsce w dniu 16.03.2021 r., informuje i wyjaśnia odnosząc się kolejno do Państwa uwag:

Ad. 1 DG 105702L

- 1) *na wiadukcie biegnącym nad drogą S12 przy zaprojektowanym chodniku należy zaprojektować latarnie.*

Oświetlenie zaprojektowano zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym zgodnie z wymogami § 109 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tj. Dz.U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zmianami), wg których nie ma konieczności projektowania latarni na skrzyżowaniach wielopoziomowych. Latarnie zostały zaprojektowane jedynie w rejonie skrzyżowania, gdzie znajdują się zatoki autobusowe. Takie rozwiązanie wynika z zapisów § 109 ust. 1 pkt 11 i pkt 12 ww. rozporządzenia. Z kompleksowej analizy ww. przepisów popartej stanowiskiem

Wykonawcy/Projektanta wynika, że nie ma uzasadnienia na projektowanie latarni na całym obiekcie.

W związku z powyższym rozwiązania projektowe/branżowe w przedmiotowym miejscu pozostawia się jak na [zał. nr 1].

Powyższe może być przedmiotem dalszej analizy na posiedzeniu Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, na które zostaną zaproszeni m.in. przedstawiciele jednostek samorządowych.

- 2)** *na wiadukcie biegnącym nad drogą S12 zaprojektować rozwiązania służące potrzebom osób niepełnosprawnych (np. windy wjazdowe i zjazdowe z odpowiednimi dojściami i peronami),*

Zgodnie ze stanowiskiem Wykonawcy/Projektanta prezentowanym na Radzie Projektu w zakresie przedmiotowego wniosku, podczas projektowania obiektów prowadzonych górą nad planowaną trasą S12, została wzięta pod uwagę dostępność tych obiektów dla osób niepełnosprawnych, w związku z czym pochylenia podłużne dróg, w ciągu których projektowane są obiekty nie przekraczają 6%, tj. są zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Natomiast, z uwagi na bardzo małe zurbanizowanie terenu w okolicy przedmiotowego obiektu, w naszej opinii nie ma konieczności stosowania wind, zważywszy - analizując doświadczenia Inwestora na innych zadaniach - że windy bardzo często są nieczynne z powodu awarii, wymagają systematycznej konserwacji i przeglądu, co oznacza że tak naprawdę są nieefektywne i nie są faktycznie wykorzystywane.

- 3)** *po prawej stronie (w km 3+050) przebudowę DG 105702L doprojektować aż do połączenia ze starodrożem DK12; szerokość jezdni 5,5 m wraz z infrastrukturą pieszo-rowerową,*

Przebiegi dróg obsługujących, ich zakres i parametry techniczne zostały zaprojektowane m.in. w oparciu o strukturę rodzajową ruchu oraz obowiązujące przepisy prawa, zgodnie z którymi nieruchomościom które miały dostęp do drogi publicznej a które ten dostęp utraciły w wyniku planowanej inwestycji (np. na skutek przecięcia/podziału nieruchomości przez drogę ekspresową) należy zapewnić dostęp do drogi publicznej, a także należy zapewnić dojazd do zbiorników retencyjnych, obiektów, urządzeń w pasie drogowym itd. Natomiast w projektowanym układzie drogowym, zapewnienie ciągłości komunikacyjnej istniejącej sieci dróg zostało w głównej mierze odtworzone przez przełożenie dróg gminnych oraz zaprojektowanie w niezbędnym zakresie dróg obsługujących/dodatkowych jezdni. Proponowany układ komunikacyjny jest kompromisem ekonomicznym zapewniającym z jednej strony wymaganą obsługę nieruchomości oraz z drugiej strony zapewniającym optymalną komunikację lokalną. W związku z powyższym, przebudowy dróg innych kategorii są realizowane jedynie w zakresie niezbędnym wynikającym z kolizji tych dróg z planowaną inwestycją oraz

w niezbędnym „dowiązaniu” projektowanego układu komunikacyjnego do istniejącej sieci drogowej. Ewentualny, dalszy odcinek przebudowy drogi gminnej wychodzący poza linie zakresu inwestycji, powinien być zrealizowany przez Gminę.

- 4)** *drogi serwisowe 1PC_DD_L_3 i 1PC_DD_P_4 (odchodzące od drogi gminnej DG 105702L) zaprojektowane jako jednojezdniowe o szerokości 3,5 m z mijankami; takie rozwiązanie jest nie do przyjęcia z uwagi na obecnie obserwowany duży ruch na drogach technicznych przy wcześniej wybudowanym odcinku drogi S12/S17, a w szczególności maszyn rolniczych (kombajnów zbożowych i buraczanych, pługów, opryskiwaczy, itd., zasadne jest zatem zaprojektowanie dróg serwisowych o szerokości co najmniej 5,5 m,*

Zważywszy, że:

- Gmina nie zadeklarowała przejęcia ww. dróg w swój zarząd,
- całkowita szerokość dróg serwisowych 1PC_DD_L_3 i 1PC_DD_P_4 to 5,00 m (3,50 m/jezdni + 2x0,75 m/pobocza),
- na wymienionych drogach dojazdowych zostały zaprojektowane mijanki, gwarantujące użytkownikom drogi bezpieczne wyminięcie nadjeżdżającego pojazdu, zgodnie z ustaleniami Rady Projektu, przedmiotowy wniosek nie zostanie uwzględniony.

Jednocześnie informujemy, że w przypadku uzupełnienia Państwa stanowiska w zakresie deklaracji przejęcia ww. dróg w terminie do dnia 31.07.2021 r. przedmiotowy wniosek:

- zostanie ponownie rozpatrzony,
- po pozytywnym rozpatrzeniu może zostać uwzględniony na kolejnym etapie prac przygotowawczych.

W Dokumentach Przetargowych (w szczególności w Programie Funkcjonalno-Użytkowym), jakie będą opracowywane na potrzeby przeprowadzenia postępowania przetargowego w sprawie wyłonienia Wykonawcy zadania: Zaprojektowanie i wykonanie drogi ekspresowej S12 na odcinku Piaski - Dorohusk, zostaną zawarte odpowiednie zapisy w zakresie zmiany parametrów technicznych projektowanych dróg dojazdowych 1PC_DD_L_3 i 1PC_DD_P_4 (np. szer. 5,5 m).

Nadmieniamy, że na etapie opracowywania Projektu Budowlanego zostaną przygotowane opracowania zawierające robocze linie granic pasów drogowych. Przez robocze linie granic pasów drogowych należy rozumieć zaprojektowane linie przyszłych podziałów nieruchomości, nie stanowiące linii rozgraniczających teren inwestycji drogowej, wskazujące projektowane granice pasów dodatkowych jezdni obsługujących przyległy teren (budowanych w ramach zapewnienia skomunikowania nieruchomości z drogami publicznymi i przewidzianych do przekazania w ramach porozumienia innym zarządcom) oraz dróg innych kategorii, przebudowywanych w związku z realizacją inwestycji. W stadium Projektu Budowlanego zostanie opracowany projekt porozumienia z właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego

lub działającymi w ich imieniu właściwymi zarządcami dróg, określający warunki przejęcia dodatkowych jezdni obsługujących przyległy teren (zakres, termin i tryb). W przypadku akceptacji przez Państwa warunków przejęcia ww. dróg i podpisania porozumienia, parametry techniczne projektowanych ww. dróg dojazdowych zostaną zaprojektowane i wykonane zgodnie z zapisami PFU. Jednakże, w przypadku braku podpisania porozumienia na etapie projektowania do złożenia wniosku o ZRID ww. dodatkowe jezdnie zostaną zaprojektowane i wykonane na minimalnych parametrach zgodnych z wymogami PFU (szerokość 3,5 m z mijankami).

O powyższych ustaleniach zostaną Państwo poinformowani również przez Wykonawcę oddzielnym pismem (celem ewentualnej ponownej analizy w zakresie potrzeby zmian ww. dróg i umożliwienia podjęcia odpowiednich czynności formalno-prawnych w przypadku podjęcia decyzji o ich docelowym przejęciu).

- 5)** *z uwagi na obserwowany z roku na rok coraz większy ruch pieszo-rowerowy wzdłuż dróg technicznych należy zaprojektować ciągi piesze lub pieszo-rowerowe,*

Wykonawca, przystępując do realizacji zamówienia był zobowiązany m.in. do analizy prognozowanego ruchu pieszo-rowerowego w obszarze inwestycji, celem zaprojektowania odpowiednich obiektów dla tych uczestników ruchu. Zgodnie ze stanowiskiem Wykonawcy/Projektanta, z uwagi na bardzo małe zurbanizowanie terenu na trasie przyszłej drogi ekspresowej, brak jest konieczności projektowania ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż trasy S12.

Państwa, odmienna opinia w tej sprawie, powinna być uzasadniona w sposób zdecydowanie bardziej szczegółowy niż samo stwierdzenie „z uwagi na obserwowany z roku na rok coraz większy ruch pieszo-rowerowy”. Czy Gmina dysponuje danymi np. jaki jest to procent wzrostu, na jakich odcinkach? Czy takie informacje zostały przekazane Jednostce Projektującej w trakcie wymiany korespondencji w ramach m.in. wydawania warunków, opinii i uzgodnień prowadzonych podczas dotychczasowej realizacji przedmiotu Umowy?

Budowa dodatkowych ciągów komunikacyjnych, w tym dla pieszych i rowerzystów, chociaż jest bardzo istotna z punktu bezpieczeństwa ruchu drogowego, powinna być też ekonomicznie uzasadniona.

W związku z powyższym, rozwiązania projektowe w tym zakresie na chwilę obecną pozostawia się bez zmian. Nadmieniamy, że w następnej kolejności, rozwiązania koncepcyjne zostaną poddane Audytowi Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Uwagi Audytorów, zasadne i możliwe do wprowadzenia na obecnym etapie prac, zostaną wprowadzone do opracowania.

- 6)** *drogi serwisowe (dodatkowe) 1PC_DD_L_02 oraz 1PC_DD_P_3 (odchodzące od drogi gminnej DG105702L) należy zaprojektować po obu stronach na całej długości trasy*

i połączyć ciągiem z droga gminną 105703L (kilometraż roboczy od 2+250 do 3+050); szerokość dróg min. 5.5 m wraz z infrastrukturą pieszo-rowerową.

Zważywszy, że:

- brak uzasadnienia ze strony Gminy w zakresie konieczności wprowadzenia wnioskowanych zmian,
- Gmina nie zadeklarowała przejęcia ciągów dróg w swój zarząd po ich zaprojektowaniu zgodnie z wnioskiem,
- przebiegi dróg obsługujących i ich połączenie z istniejącą siecią dróg zostały zaprojektowane w niezbędnym zakresie wynikającym z obowiązujących przepisów prawa z uwzględnieniem aspektu ekonomicznego,

zgodnie z ustaleniami Rady Projektu, przedmiotowy wniosek nie zostanie uwzględniony.

Jednocześnie informujemy, że w przypadku uzupełnienia Państwa stanowiska w zakresie uzasadnienia potrzeby wprowadzenia zmian oraz deklaracji przejęcia nowopowstałych ciągów drogowych w terminie do dnia 31.07.2021 r., przedmiotowy wniosek zostanie ponownie rozpatrzony i odpowiednie zapisy będą mogły być uwzględnione w PFU. O powyższych ustaleniach zostaną Państwo poinformowani również przez Wykonawcę oddzielnym pismem (celem ewentualnej ponownej analizy w zakresie potrzeby wprowadzenia wnioskowanych zmian i umożliwienia podjęcia odpowiednich czynności formalno-prawnych w przypadku podjęcia decyzji o ich docelowym przejęciu).

Szczegółowe informacje w tej sprawie zostały przedstawione wyżej w pkt 4.

Ad. 2 DG 105703L

7) *nad drogą S12 zaprojektować wiadukt łączący DG 105703L po obu jej stronach; szerokość jezdni na wiadukcie 5.5 m wraz z infrastrukturą pieszo rowerową oraz rozwiązaniami służącymi potrzebom osób niepełnosprawnych.*

Analizując konieczność zapewnienia właściwej komunikacji pieszych w rejonie drogi gminnej DG 105703L podzielonej przez trasę S12, ustalono na Radzie Projektu, że należy zapewnić mieszkańcom mieszkającym po północnej stronie drogi ekspresowej dogodny dostęp do obiektu WD-1 umożliwiając w ten sposób dojście do przystanków autobusowych zlokalizowanych przy istniejącej DK12 (południowa strona S12). Wykonawca został zobowiązany do przedstawienia propozycji optymalnego rozwiązania zapewniającego mieszkańcom dojście do przystanków, zważywszy że komunikacja publiczna nie będzie prowadzona w ciągu S12 a pozostanie przy istniejącej DK12. Wykonawca zaproponował wykonanie chodnika po północnej stronie S12 na odcinku od DG 105703L do 1PC_DD_L_2, które to rozwiązanie przedstawi Zamawiającemu w późniejszym terminie.

- 8)** *po prawej stronie (w kilometrze roboczym 2+250) przebudowę DG 105703L doprojektować aż do połączenia ze starodrożem DK 12; szerokość jezdni 5.5m wraz z infrastrukturą pieszo-rowerową,*

Zgodnie z wyjaśnieniami opisanymi wyżej w punktach 3 i 5.

- 9)** *po prawej stronie (w kilometrze roboczym km 1+250) budowę drogi dojazdowej 1PC_DD_P_2 doprojektować aż do połączenia ze starodrożem DK nr 12; szerokość 5.5 m wraz z infrastrukturą pieszo-rowerową,*

Zgodnie z wyjaśnieniami opisanymi wyżej w punktach 3 i 5.

- 10)** *w kierunku Chełma w km roboczym ok. 2+000 zaprojektować prawoskręt z włączeniem do drogi gminnej 105703L,*

Zgodnie z wymogami § 55 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tj. Dz.U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zmianami) nie jest dopuszczalne stosowanie węzłów na połączeniu drogi klasy S z drogami klasy L i D („Uwzględniając warunki połączeń dróg, zawarte w § 9 ust. 1, określa się zakres stosowania węzłów i skrzyżowań (...) na połączeniu drogi klasy S z drogą klasy S - stosuje się węzeł, z drogami klasy GP, G i Z - stosuje się węzeł, przy czym dopuszcza się zastosowanie:

- skrzyżowania skanalizowanego, umożliwiającego tylko skręty w prawą stronę - wyjątkowo, gdy nie jest uzasadniona budowa węzła,
- skrzyżowania skanalizowanego lub typu rondo - na początku lub końcu tej drogi.”)

W związku z powyższym, przedmiotowy wniosek nie zostanie uwzględniony.

- 11)** *w kierunku Lublina w kilometrze roboczym ok. 2+450 zaprojektować prawoskręt z włączeniem do drogi gminnej 105703L,*

Zgodnie z wyjaśnieniami opisanymi wyżej w pkt 10.

- 12)** *zaprojektować drogę serwisową (techniczną) o szerokości 5.5 m wraz z infrastrukturą pieszo - rowerową po prawej stronie na całej długości aż do połączenia z drogą dojazdową 1PC_DD_P_2 (kilometr roboczy od 1+200 do 2+050),*

Zważywszy, że:

- brak uzasadnienia ze strony Gminy w zakresie konieczności wprowadzenia wnioskowanych zmian,
- Gmina nie zadeklarowała przejęcia ciągów dróg w swój zarząd po ich zaprojektowaniu zgodnie z wnioskiem,
- przebiegi dróg obsługujących i ich połączenie z istniejącą siecią dróg zostały zaprojektowane w niezbędnym zakresie wynikającym z obowiązujących przepisów prawa z uwzględnieniem aspektu ekonomicznego,

zgodnie z ustaleniami Rady Projektu, przedmiotowy wniosek nie zostanie uwzględniony. Jednocześnie informujemy, że w przypadku uzupełnienia Państwa stanowiska w zakresie uzasadnienia potrzeby wprowadzenia zmian oraz deklaracji przejęcia nowopowstałych ciągów drogowych w terminie do dnia 31.07.2021 r., przedmiotowy wniosek zostanie ponownie rozpatrzony i odpowiednie zapisy będą mogły być uwzględnione w PFU. O powyższych ustaleniach zostaną Państwo poinformowani również przez Wykonawcę oddzielnym pismem (celem ewentualnej ponownej analizy w zakresie potrzeby wprowadzenia wnioskowanych zmian i umożliwienia podjęcia odpowiednich czynności formalno-prawnych w przypadku podjęcia decyzji o ich docelowym przejęciu).

Szczegółowe informacje w tej sprawie zostały przedstawione wyżej w pkt 4.

- 13)** *po lewej stronie drogi S12 zaprojektować infrastrukturę pieszo-rowerową na całej jej długości,*

Zgodnie z wyjaśnieniami opisanymi wyżej w pkt 5.

- 14)** *w kilometrze roboczym S12 1+610 nie uwzględniono żadnych rozwiązań projektowych w stosunku do DG 105705L (działka 217) - urząd nie ma się do czego odnieść.*

Przebudowy dróg innych kategorii są realizowane jedynie w zakresie niezbędnym wynikającym z kolizji tych dróg z planowaną inwestycją oraz w niezbędnym „dowiązaniu” projektowanego układu komunikacyjnego do istniejącej sieci drogowej. Droga gminna DG105705L została włączona po północnej stronie drogi ekspresowej S12 w projektowany układ dróg równoległych (DG nr 105703L).

Ad. 3 DG 105708L

- 15)** *po prawej stronie projektowanej drogi S12 od skrzyżowania ze starodrożem DK12 do końca drogi dojazdowej 1PC_DD_P_2 zaprojektować szerokość jezdni 5.5 m wraz z infrastrukturą pieszo-rowerową (km roboczy od 0+420 do km 1+200),*

Zważywszy, że:

- brak uzasadnienia ze strony Gminy w zakresie konieczności wprowadzenia wnioskowanych zmian,
- Gmina nie zadeklarowała przejęcia ciągów dróg w swój zarząd po ich zaprojektowaniu zgodnie z wnioskiem,
- przebiegi dróg obsługujących i ich połączenie z istniejącą siecią dróg zostały zaprojektowane w niezbędnym zakresie wynikającym z obowiązujących przepisów prawa z uwzględnieniem aspektu ekonomicznego,

zgodnie z ustaleniami Rady Projektu, przedmiotowy wniosek nie zostanie uwzględniony. Jednocześnie informujemy, że w przypadku uzupełnienia Państwa stanowiska w zakresie uzasadnienia potrzeby wprowadzenia zmian oraz deklaracji przejęcia nowopowstałych ciągów drogowych w terminie do dnia 31.07.2021 r., przedmiotowy

wniosek zostanie ponownie rozpatrzony i odpowiednie zapisy będą mogły być uwzględnione w PFU. O powyższych ustaleniach zostaną Państwo poinformowani również przez Wykonawcę oddzielnym pismem (celem ewentualnej ponownej analizy w zakresie potrzeby wprowadzenia wnioskowanych zmian i umożliwienia podjęcia odpowiednich czynności formalno-prawnych w przypadku podjęcia decyzji o ich docelowym przejęciu).

Szczegółowe informacje w tej sprawie zostały przedstawione wyżej w pkt 4.

- 16)** *po prawej stronie (w kilometrze roboczym 0+300) budowę drogi dojazdowej 1PC_DD_P_1 doprojektować aż do połączenia z DG 105706L w miejscowości Brzeziczki, Zgodnie z wyjaśnieniami opisanymi wyżej w pkt 3.*

Ad. sprawy ogólne i formalno-prawne

- 17)** *na tym etapie realizacji inwestycji Burmistrz Piask nie może wyrazić wiążącej deklaracji co do przyjęcia w zarządzanie ewentualnie wybudowanych odcinków dróg serwisowych przy DK12. Warto zauważyć, iż zawarcie porozumienia na podstawie art. 19 ust. 4 ustawy o drogach publicznych i złożenie oświadczenia w sprawie przejęcia zarządzania drogą, która nie leży w ustawowych kompetencjach Burmistrza Piask wymaga wcześniejszego podjęcia uchwały przez Radę Miejską w Piaskach. Zawarcie porozumienia, o którym mowa w art. 19 ust. 4 u.d.p. przez zarządcę drogi, jakim jest wójt, burmistrz lub prezydent miasta, wymaga uprzedniego podjęcia przez radę gminy uchwały na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 11 w związku z art. 8 ust. 2 i 2a u.s.g. (patrz wyrok WSA w Gliwicach z 16.04.2014 r. II SA/GI 1975/13, LEX nr 1519803). Zgodnie z art. 18 ust. 2 pkt 11 ustawy o samorządzie gminnym do wyłącznej właściwości rady gminy należy m.in. podejmowanie uchwał w sprawie przyjęcia zadań, o których mowa w art. 8 ust. 2 i 2a. Zgodnie zaś z art. 8 ust. 2 ustawy o samorządzie gminnym zadania z zakresu administracji rządowej gmina może wykonywać również na podstawie porozumienia z organami tej administracji. Również, jeśli dana droga miałaby zostać zaliczona do kategorii dróg gminnych, to zgodnie z art. 7 ust. 2 ustawy o drogach publicznych zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje na drodze uchwały rady gminy po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu. Reasumując powyższe informuję, iż nie jest wykluczone przejęcie w zarządzanie wybudowanych dróg przez GDDKiA, nie mniej jednak będzie wymagało to zgody organu stanowiącego Gminy, tj. Rady Miejskiej w Piaskach.*

Podpisanie porozumienia, o którym mowa w Art. 19 ust 4. Ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (tj. Dz.U. z 2020 r. poz. 470 z późn. zmianami) jest planowane w kolejnym i ostatnim stadium prac przygotowawczych, po zleceniu realizacji inwestycji w trybie „Projektuj i Buduj”.

Prowadzone aktualnie prace projektowe w stadium Koncepcji Programowej mają na celu m.in. przedstawienie proponowanego docelowego układu komunikacyjnego poprzez

ustalenie klasy, kategorii i nośności dróg projektowanych i ewentualną zmianę klasyfikacyjną dróg istniejących w uzgodnieniu z właściwymi zarządcami dróg. Wykonawca zaprojektował pierwotnie przebiegi dróg obsługujących tereny podzielone przez przyszłą drogę ekspresową na minimalnych parametrach m.in. w oparciu o strukturę rodzajową ruchu oraz obowiązujące przepisy prawa, zgodnie z którymi należy zapewnić dostęp nieruchomościom do drogi publicznej, a także zapewnić dojazd do zbiorników retencyjnych, obiektów, urządzeń w pasie drogowym itd. Zapewnienie ciągłości komunikacyjnej dróg obsługujących zostało w głównej mierze odtworzone przez przełożenie dróg gminnych. Minimalizm zaprojektowanego układu komunikacyjnego stanowi kompromis ekonomiczny zapewniający z jednej strony wymaganą obsługę nieruchomości oraz z drugiej strony zachowanie/odtworzenie istniejącej komunikacji lokalnej. Weryfikację ww. układu komunikacyjnego stanowią m.in. przeprowadzone działania informacyjne i wnioski jakie wpłynęły od jednostek samorządowych oraz od zainteresowanych mieszkańców. Wnioski zasadne i możliwe do wprowadzenia na obecnym etapie prac zostaną uwzględnione w rozwiązaniach koncepcyjnych. Państwa wnioski zostały szczegółowo przeanalizowane zarówno przez Wykonawcę/Projektanta jak i przez Zamawiającego oraz omówione na Radzie Projektu, która miała miejsce w dniu 16.03.2021 r. W niniejszym piśmie szczegółowo odnosimy się do każdej Państwa uwagi, zaznaczając że niektóre z nich mogą zostać uwzględnione na kolejnym etapie prac pod warunkiem przedstawienia zasadności w zakresie konieczności wprowadzenia wnioskowanej zmiany oraz uzyskania zgody Gminy na przejęcie zaprojektowanego ciągu drogowego po jego wybudowaniu. Przedmiotowe uzgodnienia na etapie aktualnie prowadzonych prac koncepcyjnych stanowią wstępną deklarację Gminy do docelowego przejęcia ww. ciągów drogowych m.in. celem podjęcia przez Państwa odpowiednich działań formalno-prawnych (np. takich jak te opisane we wniosku) umożliwiających w przyszłości podpisanie niezbędnych i wymaganych dokumentów. Właśnie teraz jest czas na procedowanie uchwał i uzyskiwanie stosownych opinii, ponieważ harmonogram prac przygotowania i realizacji inwestycji w kolejnym, ostatnim stadium „Projektuj i Buduj” przewiduje jedynie przygotowanie projektu porozumienia i ew. podpisanie dokumentu a we wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej powinny być wskazane m.in. projektowane granice pasów dodatkowych jezdni obsługujących przyległy teren (budowanych w ramach zapewnienia skomunikowania nieruchomości z drogami publicznymi i przewidzianych do przekazania w ramach porozumienia innym zarządcom) oraz dróg innych kategorii, przebudowywanych w związku z realizacją inwestycji. Oczywiście, na każdym etapie prac przygotowawczych/koncepcyjnych mogą Państwo wycofać się ze swojej deklaracji (np. przy braku pozytywnej opinii innych organów zajmujących stanowisko w sprawie). Odpowiednie ciągi drogowe zostaną wówczas zaprojektowane i wykonane na minimalnych parametrach jak opisano powyżej.

18) *Pragniemy poinformować Państwa również, iż po opracowaniu całościowej (ostatecznej) koncepcji programowej dla przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa drogi ekspresowej S12 Lublin – Dorohusk na odcinku Piaski – Dorohusk z wyłączeniem budowy obwodnicy Chełma – Część 1 i ogłoszeniu ogólnospołecznych konsultacji – tut. Urząd po raz kolejny złoży swoją opinię co do ostatecznie przedstawionych rozwiązań.*

Koncepcja Programowa opracowana przez Wykonawcę będzie prezentowana i oceniana podczas posiedzeń: Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) oraz Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI), na które zostaną zaproszeni m.in. przedstawiciele jednostek samorządowych.

Planowane na chwilę obecną terminy:

- posiedzenia ZOPI: III kw. 2021 r.
- posiedzenia KOPI: IV kw. 2021 r.

Prezentacja (tak jak i opracowana Koncepcja Programowa) powinna zawierać m.in. informację o projektowanym układzie komunikacyjnym ze wskazaniem, które drogi obsługujące i jakiej długości są przewidziane do przekazania innym zarządcom w ramach przyszłego porozumienia (stąd wskazany w niniejszym piśmie termin 31.07.2021 r.).

W zakresie ogólnospołecznych konsultacji społecznych informujemy, że zgodnie z harmonogramem prac projektowych opracowanym na potrzeby realizacji przedmiotu zamówienia przewidziany jest jeden określony termin na przeprowadzenie działań informacyjno-konsultacyjnych (w związku z ogłoszonym stanem epidemii w Polsce zostały przeprowadzone działania informacyjne). Po szczegółowej analizie wszystkich wniosków przez Wykonawcę i Zamawiającego zostanie sporządzony Raport z działań informacyjnych, który Wykonawca prześle do jednostek samorządowych z prośbą o umożliwienie wszystkim zainteresowanym stronom zapoznanie się z nim (rozwiązania projektowe zostaną uzupełnione lub zmienione o zasadne i możliwe do wprowadzenia na obecnym etapie prac koncepcyjnych uwagi jednostek samorządowych i zainteresowanych Mieszkańców). W następnej kolejności, rozwiązania projektowe zostaną poddane uszczegółowieniu w zakresie wszystkich branż (m.in. drogowa, mostowa, elektroenergetyczna, telekomunikacyjna, sanitarna, melioracyjna) oraz rozwiązania te zostaną poddane dalszej procedurze, w tym m.in. Audytowi Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Powyższe wskazuje, że harmonogram prowadzonych prac jest ściśle określony m.in. w zakresie następstwa poszczególnych czynności mających wpływ na ostateczny kształt rozwiązań projektowych.

W związku z powyższym, istotne są bieżące uzgodnienia z zarządcami dróg m.in. w zakresie parametrów technicznych projektowanych dróg obsługujących, przebudowywanych dróg publicznych innych kategorii, ich przebiegu sytuacyjnego oraz docelowego zarządcy. Ustalenia i uzgodnienia w tej sprawie mogą mieć zasadniczy wpływ na ocenę bezpieczeństwa ruchu drogowego i projektowane linie rozgraniczające,

tj. na rozwiązania projektowe które w efekcie finalnym będą prezentowane na posiedzeniach ZOPI i KOPI.

Dokument podpisany elektronicznie

Z poważaniem
Krzysztof Zwolan
Zastępca Dyrektora Oddziału

Do wiadomości:

1. TPF Sp. z o.o. ul. Annopol 22
03-236 Warszawa
2. aa.

Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	9682.45861.68074
Nazwa dokumentu	Pismo - Oddział Burmistrz Piask.pdf
Tytuł dokumentu	Pismo - Oddział Burmistrz Piask
Sygnatura dokumentu	O/LU.I-1.4111.2.44.2021
Data dokumentu	19.04.2021 15:39:32
Skrót dokumentu	B06A9CA493A9E28F407131E92AEA04084B9 9479F
Wersja dokumentu	1.8
Data podpisu	19.04.2021
Podpisane przez	Krzysztof Zwolan Zastępca Dyrektora Oddziału
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.104.37.37.33886
Data wydruku:	20.04.2021 07:07:35
Autor wydruku:	Łukasik Izabella