



Lublin, dnia 15 .06.2019 r.

Zbigniew Szepietowski
Z-ca Dyrektora Oddziału

O.LU.I-1.4111.0088.0026.2018.asj

K. Ref. IGPIK. - A. Bielak

p.m.: A. Bieliś
18.06.2019

Urząd Gminy Dzwola
Dzwola 168
23-304 Dzwola

W nawiązaniu do pisma z dnia 29.03.2019 r. znak: ZD.7226.19.2019, przy którym zostały przesłane: stanowisko Wójta Gminy Dzwola, Rady Gminy Dzwola oraz uwagi mieszkańców gminy do rozwiązań projektowych opracowanych w związku z wykonywaniem na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie przez firmę Drogprojekt Sp. z o.o. Kompleksowej Dokumentacji Projektowej dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 74 na odcinku Janów Lubelski – Frampol od km 213+106 do km 224+948”, tut. Oddział po dokonaniu analizy złożonych wniosków oraz w świetle przedstawionego stanowiska Jednostki Projektującej odnosi się do poszczególnych zagadnień poruszonych w:

- 1) Stanowisku Wójta Gminy Dzwola (załącznik do ww. pisma)
- 2) Stanowisku Rady Gminy Dzwola (załącznik do ww. pisma)
- 3) Wnioskach mieszkańców (załączniki do ww. pisma) zawartych w pismach skierowanych do Wójta Gminy Dzwola.

• **ad. 1 p.1)**

dot. wniosku o takie rozwiązania, które umożliwią uniknięcie konieczności likwidacji siedliska położonego na działce nr ew. 17-210/2 oraz budynków gospodarczych położonych na działce nr ew. 17-69, 17-71, zlokalizowanych w obrębie planowanego skrzyżowania w km 213+822.

Wniosek, w zakresie dot. działki o nr ewid. 17-210/2, położonej w m. Zofianka Dolna, został uwzględniony. W związku z powyższym wprowadzono do rozwiązań projektowych niewielką modyfikację korekty przebiegu drogi powiatowej DP 2822L w taki sposób, aby zabudowania ominąć od strony południowej.

Zatem zabudowania istniejące na ww. działce pozostaną pomiędzy drogą krajową nr 74, a docelowym przebiegiem projektowanej drogi powiatowej DP 2822L, z której zostanie zapewniony dostęp do drogi publicznej za pomocą zjazdu indywidualnego. Zjazd z drogi krajowej nr 74 nie będzie zachowany.

Wniosek o uniknięcie konieczności likwidacji budynków gospodarczych, położonych na działce o nr ewid. 17-69 i 17-71, położonych w m. Zofianka Dolna, zostanie uwzględniony w dokumentacji projektowej zgodnie z treścią pisma tut. Oddziału z dnia 13.06.2019 r. znak: O.LU.I-1.4111.0088.0038.2018.asj.

- **ad. 1. p.2)**

dot. wniosku o zaprojektowanie skrzyżowania DG 108995L i DG 109018L z drogą krajową nr 74, w celu zapewnienia m.in. dojazdu do zakładu przetwórstwa mleka PPHU „SER-Vita”, zlokalizowanego przy drodze gminnej DG 108995L.

Po przeanalizowaniu przedmiotu wniosku tut. Oddział przychyła się do niego. Niemniej jednak podkreślamy, że powyższe nie jest jednoznaczne z tym, że w chwili obecnej istnieje już pewność, co do przyjęcia takiego rozwiązania. Dodatkowe skrzyżowanie w omawianym miejscu skutkuje koniecznością uzyskania w toku prowadzonych prac projektowych odstępstwa od warunków techniczno-budowlanych, z uwagi na niespełnienie wymagań, dotyczących odległości między skrzyżowaniami, unormowanych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124 tj. ze zm). Dopiero uzyskanie zgody organu architektoniczno-budowlanego na powyższe będzie potwierdzeniem możliwości zastosowania takiego rozwiązania.

- **ad. 1. p.3)**

dot. wniosku o likwidację projektowanej drogi gminnej DG 109018L wraz z włączeniem jej do projektowanego ronda (SK-2) km 216+760 z jednoczesnym zapewnieniem zjazdów bezpośrednich na DK 74 z działek przyległych.

W związku przychyleniem się tut. Oddziału do wniosku dot. bezpośredniego włączenia dróg gminnych DG 108995L i DG 109018L do drogi krajowej nr 74, nie będzie zachodziła już potrzeba takiej korekty przebiegu istniejącej drogi gminnej nr DG 109018L, która zakładała jej bezpośrednie włączenie do projektowanego ronda w m. Krzemień (pod warunkiem uzyskania odstępstwa, o którym mowa w ad. 1. p.2)). W konsekwencji obsługa komunikacyjna nieruchomości, do których planowany był dojazd z zakładanej korekty przebiegu ww. drogi gminnej, będzie jeszcze przedmiotem analizy w toku prowadzonych prac projektowych.

- **ad. 1. p.4)**

dot. wniosku o zmianę lokalizacji projektowanego skrzyżowania SK-3, zapewnienia bezpośredniego dojazdu do budynków zlokalizowanych przy drodze gminnej DG 109000L (po stronie prawej) oraz zachowanie istniejących budynków, bez konieczności ich rozbiórki

Nie uwzględnia się wniosku jw.

Wyjaśniamy, że lokalizacja projektowanego skrzyżowania SK-3 km 217+400 została podyktowana minimalnymi wymogami wyżej przywołanego rozporządzenia, w szczególności § 9.1.p.3). W omawianym przypadku przyjęto na terenie zabudowy minimalną odległość pomiędzy skrzyżowaniami SK-2 i SK-3 (w warunkach wyjątkowych), co skutkowało koniecznością przesunięcia skrzyżowania drogi gminnej DG 109000L z drogą krajową nr 74 w okolice km 217+400.

Dojazd do cmentarza parafialnego jest zapewniony poprzez projektowane skrzyżowanie SK-3 w km 217+400, natomiast dojście, za pomocą chodnika projektowanego po stronie lewej drogi krajowej nr 74 prowadzącego od ronda (SK-2) do drogi gminnej DG 109000L w kierunku Kol. Branewka. Natomiast obsługa terenów przyległych do drogi gminnej DG 109000L (odcinek drogi gminnej po prawej

stronie DK 74) jest zapewniona poprzez jej włączenie do projektowanego skrzyżowania SK-3.

W związku z projektowaną korektą przebiegu drogi gminnej DG 109000L zachodzi konieczność rozbiórki istniejących budynków gospodarczych położonych na działkach 13-1481 oraz 13-1482, kolidujących z rozwiązaniami projektowymi. Informacja dotycząca miejsca pamięci zostanie uwzględniona na dalszym etapie prac projektowych.

- **ad. 1. p.5)**

dot. wniosku o zaprojektowanie dodatkowego skrzyżowania lub przejazdu w rejonie istniejących skrzyżowań DK 74 z drogami gminnymi DG 109001L, 109002L, 109003L, 109005L.

Nie uwzględnia się wniosku jw.

Wnioskowane dodatkowe skrzyżowanie miałyby się znajdować pomiędzy projektowanymi skrzyżowaniami SK-3 oraz SK-4, położonymi poza terenem zabudowy co oznacza, że minimalna wymagana warunkami technicznymi odległość między skrzyżowaniami może wynosić 2000 m, wyjątkowo 1000 m. Biorąc jednak pod uwagę, że poprzednia sekwencja skrzyżowań już zaplanowana została jako „wyjątkowa” a Ustawodawca dopuszcza jedynie „wyjątkowo pojedyncze odstępy”, to nie ma możliwości zaprojektowania w ww. rejonie dodatkowego skrzyżowania bez uzyskania odstępstwa od warunków technicznych. W związku z tym że tutaj Oddział nie znajduje uzasadnienia dla podjęcia w omawianym przypadku kroków zmierzających do uzyskania takiego odstępstwa, a zaprojektowanie w tym miejscu przejazdu góra nad drogą krajową nr 74 nie znajduje akceptacji tutaj Oddziału, pozostawia się dotychczasowe rozwiązania w tym zakresie bez zmian.

- **ad. 1. p.6)**

dot. wniosku o zaprojektowanie korekty przebiegu drogi krajowej obejmującej całą zabudowę miejscowości Dzwola, a nie tylko jej część

Nie uwzględnia się wniosku jw.

Zaproponowane przez Jednostkę Projektującą rozwiązania w zakresie korekty przebiegu drogi krajowej nr 74 na odcinku przejścia przez miejscowość Dzwola uwzględniają aktualne materiały planistyczne gminy Dzwola t.j. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.

Omawiany wniosek wykracza nie tylko poza ww. dokument planistyczny lecz również poza zakres inwestycji ujęty w zatwierdzonym przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa Programie Inwestycji (ze zmianami) dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi krajowej nr 74 na odcinku Janów Lubelski – Frampol od km 213+106 do km 224+948”. W związku z powyższym brak jest formalnych podstaw dla wprowadzenia takiego rozwiązania.

Przedstawione stanowisko tutaj Oddziału stanowi również odpowiedź na pismo Urzędu Gminy Dzwola z dnia 14.03.2019 r. znak: ZD.7226.17.2019 r.

- **ad. 1. p.7)**

dot. wniosku o zaprojektowanie skrzyżowania drogi powiatowej DP 2826L i drogi gminnej DG 109022L z drogą krajową nr 74 w km ok. 224+450.

Po przeanalizowaniu przedmiotu wniosku tut. Oddział przychyła się do niego z analogiczną uwagą jak w ad. 1. p.2).

- **ad. 2.**

Stanowisko tut. Oddziału: zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym w poszczególnych punktach ad. 1.

- **ad. 3.**

Wnioski mieszkańców zostały stabelaryzowane, a stanowisko tut. Oddziału do nich zostało przedstawione w kolumnie „Stanowisko GDDKiA O/LU”. Tabela stanowi załącznik do niniejszego pisma.

Załączniki:

1) Tabela, o której mowa w treści niniejszego pisma.

Do wiadomości:

1) DROGPROJEKT sp. z o.o.

ul. Bursaki 19

20-150 Lublin

2) aa.

Z-ca Dyrektora Oddziału

mgr inż. Zbigniew Szepietowski

Sprawę prowadzi: Agnieszka Siudym-Janus

tel. 81 745 31 12

e-mail: asiudym@gddkia.gov.pl

Stanowisko Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie do wniosków mieszkańców gminy Dzwola wyrażonych w załączniku do pisma Wójta Gminy Dzwola znak ZD.7226.19.2019 z dn. 2019.03.29

Wnioskodawca	Treść wniosku	Stanowisko GDDKiA O/LU
[REDAKTOWANE]	<ol style="list-style-type: none"> Objęcie obwodnicą całej miejscowości Dzwola. Brak możliwości wymijania na projektowanych drogach jednopasowych. Brak przystanków autobusowych dla części Dzwoli nie objętej korektą drogi. Wydłużenie dojścia i dojazdu do centrum Dzwoli dla mieszkańców północnej części miejscowości nie objętej korektą drogi krajowej 	<ol style="list-style-type: none"> Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.6) pisma. Projektowane, jednopasowe, dodatkowe jezdnie w pasie drogi krajowej zostaną wyposażone w mijanki rozmieszczone w taki sposób, aby wzajemna widoczność była możliwa, umożliwi to wymijanie się pojazdów na drodze. Rozwiązania dotyczące lokalizacji przystanków autobusowych będą jeszcze przedmiotem analiz i uzgadniania (m.in. z Gminą Dzwola). Wstępnie zakłada się zaprojektowanie przystanków autobusowych wraz z przejściem dla pieszych na odcinku istniejącej drogi krajowej na wysokości km 220+500 korekty DK 74. W celu skrócenia dojścia i dojazdu rowerami do centrum Dzwoli w opracowaniu projektowym zostanie uwzględnione rozwiązanie umożliwiające przejście i przejazd rowerem pod korpusem projektowanej drogi krajowej jako zintegrowane z obiektem mostowym.
J [REDAKTOWANE] (Sołtys solectwa Kocudza Pierwsza)	<ol style="list-style-type: none"> Pozostawienie skrzyżowania z drogą powiatową DP 2826L w jej dotychczasowej lokalizacji 	<ol style="list-style-type: none"> Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.7) pisma.
[REDAKTOWANE]	<ol style="list-style-type: none"> Brak zaprojektowanego zjazdu oraz uzbrojenia działki Brak zgodny na zajęcie działek pod budowę skrzyżowania. Wzrost hałasu i drgań 	<ol style="list-style-type: none"> Rozwiązania dotyczące zjazdów oraz przebudowy istniejącego uzbrojenia terenu (w przypadkach tego wymagających) będą przedmiotem opracowania na dalszym etapie prac projektowych. Planowana inwestycja będzie realizowana w trybie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031.j.t. ze zm.). Wojewoda Lubelski, który będzie wydawał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), zatwierdzi m.in. podziały nieruchomości oraz określi działki, które przejdą z mocy prawa na własność Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja ta stanie się ostateczna. Potrzeba zaprojektowania urządzeń ekranujących wyniknie z analiz środowiskowych, które, o ile zostaną usankcjonowane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdą swoje odzwierciedlenie w dokumentacji projektowej. W wyniku rozbudowy zostaną podniesione parametry drogi krajowej nr 74, w tym nawierzchnia jej jezdni zostanie dostosowana do przenoszenia obciążeń 115 kN/oś.
[REDAKTOWANE]	<ol style="list-style-type: none"> Brak zgody na likwidację budynków gospodarczych na działce 13-1481 i 13-1482 w m. Krzemień I. Brak zgody na projektowane rozwiązania dla drogi DG 109000L. 	<ol style="list-style-type: none"> Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.4) pisma. j.w.

Wnioskodawca	Treść wniosku	Stanowisko GDDKiA O/LU
[REDACTED]	1. Pod drogą gminną w obrębie działek 13-1872 i 13-1868 w m. Krzemień 1 znajduje się figura i krzyż upamiętniający pochowanych tam żołnierzy.	1. Informacja zostanie wykorzystana na dalszym etapie prac projektowych
[REDACTED]	1. Wniosek o dodatkowe skrzyżowanie w rejonie istniejącej drogi gminnej DG 108996L	1. Zlokalizowanie dodatkowego skrzyżowania pomiędzy projektowanymi skrzyżowaniami SK-1 oraz SK-2 wymagałoby uzyskania odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych, tj. od Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124 tj. ze zm), ze względu nie niespełnienie wymagań, dotyczących minimalnych odległości pomiędzy kolejnymi skrzyżowaniami. W związku z tym, że w omawianym przypadku nie ma wyraźnego uzasadnienia dla uzyskania odstępstwa jw. pozostawia się dotychczasowe rozwiązania projektowe w tym zakresie bez zmian.
[REDACTED]	1. Objęcie korektą DK 74 całej miejsc. Dzwola, 2. Brak dostępu do działek po przeciwnej stronie pasa drogowego, 3. Pozostawienie zatok autobusowych w km 220+986 w ich dotychczasowej lokalizacji oraz likwidacja zatok w rejonie SK-5. 4. Brak przejścia dla pieszych. 5. Brak mijanek na dodatkowych jezdniach	1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.6) pisma. 2. Dostęp do terenów przyległych do drogi krajowej nr 74 na odcinku obejścia m. Dzwola zapewnią projektowane (równoległe do drogi krajowej) dodatkowe jezdnie oraz drogi gminne powiązane projektowanymi skrzyżowaniami. 3. Rozwiązania dotyczące lokalizacji przystanków autobusowych będą jeszcze przedmiotem analiz i uzgadniania (m.in. z Gminą Dzwola). Wstępnie zakłada się zaprojektowanie przystanków autobusowych wraz z przejściem dla pieszych na odcinku istniejącej drogi krajowej na wysokości km 220+500 korekty DK 74. 4. W celu skrócenia dojazdu i dojazdu rowerami do centrum Dzwoli w opracowaniu projektowym zostanie uwzględnione rozwiązanie umożliwiające przejście i przejazd rowerem pod korpusem projektowanej drogi krajowej jako zintegrowane z obiektem mostowym. 5. Projektowane, jednopasowe, dodatkowe jezdnie w pasie drogi krajowej zostaną wyposażone w mijanki rozmieszczone w taki sposób, aby wzajemna widoczność była możliwa, umożliwi to wymijanie się pojazdów na drodze.
[REDACTED]	1. Wniosek o zaprojektowanie dodatkowego skrzyżowania w rejonie istniejącego z DG109002L. 2. Wniosek o zaprojektowanie dodatkowego skrzyżowania w rejonie istniejącego z DG 108995L i DG 109018L.	1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w p. ad.1 p.5) pisma. 2. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w p. ad.1 p.2) pisma
[REDACTED]	1. Wniosek o zaprojektowanie wlotów dróg gminnych klasy L i D bliżej jezdni ronda (SK-4). 2. Wniosek o przesunięcie projektowanej korekty m. Dzwoli.	1. „Wloty” projektowanych dróg obsługujących tereny przyległe do drogi krajowej, zostały zaprojektowane w rejonie ronda (SK-4) w takiej odległości od niego, aby zminimalizować wpływ na pracę samych wlotów skrzyżowania. Zmniejszenie tych odległości mogłoby przyczynić się do formowania zatoru w wypadku pojawienia się na wlocie ronda już kilku pojazdów, które uniemożliwiłyby włączenie się do ruchu z dróg podporządkowanych. W związku z powyższym pozostawia się dotychczasowe rozwiązania w tym zakresie bez zmian. 2. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.6) pisma.
[REDACTED]	1. Wniosek o przesunięcie projektowanej drogi gminnej kl. D (droga za SK-4 po str. prawej) na działkę 5-803/1.	1. W opracowywanej dokumentacji projektowej zostanie uwzględnione skrócenie projektowanej drogi gminnej kl. D do zakresu niezbędnego dla obsługi działek, które w wyniku budowy korekty drogi krajowej nr 74 utracą dostęp do drogi publicznej.
[REDACTED]	1. Wniosek o przesunięcie projektowanej drogi gminnej kl. D (za SK-4, po stronie prawej) na działki od 830 do 1005,	1. W związku z uwzględnieniem wniosku jw. o skrócenie projektowanej drogi gminnej kl. D do zakresu niezbędnego dla obsługi działek, które w wyniku budowy korekty drogi krajowej nr 74 utracą dostęp do drogi publicznej, droga ta nie będzie włączała się bezpośrednio do drogi krajowej nr 74 w rejonie przedmiotowych działek.

Wnioskodawca	Treść wniosku	Stanowisko GDDKiA O/LU
[REDAKTOWANE]	<p>1. Wniosek o przesunięcie projektowanej drogi DG 109000L w taki sposób, aby zminimalizować zajęcie działek 13-1875, 13-1475 oraz nie naruszać działek 13-1459, 13-1453</p>	<p>1. Projektowane korekty przebiegu dróg gminnych lub ich nowe odcinki w tym DG 109000L mają za zadanie połączenie projektowanego układu drogowego z istniejącą siecią dróg lokalnych oraz obsługę terenów przyległych do drogi krajowej nr 74.</p> <p>Powyższe jest konieczne z uwagi na klasę drogi krajowej nr 74, tj. klasa GP, na którą zjazdy są dopuszczalne tylko wyjątkowo (gdy brak innej możliwości dojazdu). Zakres zajęcia terenu pod planowane drogi wynika z jednej strony z projektowanej geometrii dróg która jest ograniczana przez minimalne wymagania zawarte w warunkach technicznych, ale też wynika z wymogu zachowania minimalnej szerokości w liniach rozgraniczających, która dla dróg klasy L lub D wynosi min. 15 m.</p> <p>W związku z powyższym pozostawia się dotychczasowe rozwiązania w tym zakresie bez zmian.</p>
[REDAKTOWANE] (radni powiatowi)	<p>1. Wniosek o pozostawienie skrzyżowania z drogą powiatową 2826L w jego dotychczasowej lokalizacji (km ok. 224+450),</p> <p>2. Wniosek o pozostawienie istniejącego skrzyżowania w km 218+200 jako przejazdu do pól dla mieszkańców m. Konstantów.</p>	<p>1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w p. ad.1 p.7) pisma</p> <p>2. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w p. ad.1 p.5) pisma</p>
[REDAKTOWANE]	<p>1. Wniosek o zaprojektowania skrzyżowania drogi krajowej z drogą powiatową DP 2826L w dotychczasowej lokalizacji</p>	<p>1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w p. ad.1 p.5) pisma</p>
Mieszkańcy Krzemienia Pierwszego (działki [REDAKTOWANE])	<p>1. Brak bezpośrednich zjazdów z DK 74.</p> <p>2. Wydłużenie drogi dojazdu dla służb ratunkowych.</p> <p>3. Obawa przed brakiem utrzymania drogi gminnej w okresie zimowym lub zbyt dużym obciążeniem gminy</p> <p>4. Obawa przed spadkiem wartości nieruchomości</p>	<p>1. Działki wymienione we wniosku nie posiadają w stanie istniejącym bezpośrednich zjazdów z drogi krajowej nr 74 (a tylko jedna z nich przylega do pasa drogi krajowej nr 74).</p> <p>Niemniej jednak wyjaśniamy, że bezpośrednio zjazdy na drogę krajową kl. GP są dopuszczalne tylko wyjątkowo (gdy brak innej możliwości dojazdu).</p> <p>Powyższe dotyczy również istniejącego zjazdu na drogę wewnętrzną, prowadzącą do zabudowań, o których mowa we wniosku.</p> <p>W celu obsługi terenów przyległych zostały zaprojektowane drogi gminne lub dodatkowe jezdnie w pasie drogi krajowej.</p> <p>Dojazd do omawianych działek będzie możliwy za pośrednictwem projektowanych dróg gminnych, które będą posiadały bezpośrednie połączenie z drogą krajową nr 74 na skrzyżowaniu SK-3.</p> <p>2. Dostęp do drogi krajowej nr 74, również dla służb ratunkowych, zapewnia projektowane skrzyżowanie SK-3.</p> <p>3. Utrzymanie dróg publicznych, innych niż droga krajowa nr 74, będzie pozostawało w kompetencji ich docelowych zarządców.</p> <p>4. Jeżeli właściciel nieruchomości wykaże nastąpienie szkody oraz wskaże zależną od danego stanu faktycznego, właściwą podstawę prawną, a także związek przyczynowy pomiędzy zaistniałą szkodą, a wydaniem decyzji ZRID i budową drogi o określonych parametrach, będzie mógł ubiegać się o odszkodowanie na zasadach określonych przepisami kodeksu cywilnego.</p>
[REDAKTOWANE]	<p>1. Wniosek o objęcie obwodnicą całej Dzwoli.</p> <p>2. Odcięcie części mieszkańców Dzwoli od komunikacji publicznej.</p> <p>3. Wydłużenie dojścia i dojazdu do centrum Dzwoli dla mieszkańców pozostających po północnej stronie planowanej korekty DK 74</p>	<p>1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.6) pisma.</p> <p>2. Rozwiązania dotyczące lokalizacji przystanków autobusowych będą jeszcze przedmiotem analiz i uzgadniania (m.in. z Gminą Dzwola). Wstępnie zakłada się zaprojektowanie przystanków autobusowych wraz z przejściem dla pieszych na odcinku istniejącej drogi krajowej na wysokości km 220+500 korekty DK 74.</p> <p>3. W celu skrócenia dojścia i dojazdu rowerami do centrum Dzwoli w opracowaniu projektowym zostanie uwzględnione rozwiązanie umożliwiające przejście i przejazd rowerem pod korpusem projektowanej drogi krajowej jako zintegrowane z obiektem mostowym.</p>

Wnioskodawca	Treść wniosku	Stanowisko GDDKiA O/LU
[REDAKTOWANE]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak zgody na zajęcie części działki 17-78 pod dodatkową jezdnię drogi krajowej. 2. Wniosek o pozostawienie bezpośrednich zjazdów z drogi krajowej do działki 17-78, 3. Wniosek o pozostawienie istniejących rozwiązań zamiast projektowanego skrzyżowania SK-1 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Planowana inwestycja będzie realizowana w trybie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031.j.t. ze zm.). Wojewoda Lubelski, który będzie wydawał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), zatwierdzi m.in. podziały nieruchomości oraz określi działki, które przejdą z mocy prawa na własność Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja ta stanie się ostateczna. 2. W świetle treści ad. 1. p. 1) pisma, dojazd do omawianej działki będzie realizowany tylko i wyłącznie za pośrednictwem projektowanej drogi obsługującej teren przyległy na parametrach drogi klasy D (po północnej stronie posesji usytuowanej na działce o nr ewid. 17-78), która będzie włączała się do korygowanego przebiegu drogi gminnej nr 108993L, a ta do drogi krajowej nr 74 na skrzyżowaniu SK-1. 3. Projektowane skrzyżowania, w tym SK-1, mają zapewnić niezbędne połączenia drogi kl. GP z innymi drogami publicznymi przy spełnieniu wymagań, wynikających z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124 tj. ze zm.)
[REDAKTOWANE]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o objęcie korektą drogi krajowej całej Dzwoli, 2. Wniosek o zapewnienie skrócenia dojścia do centrum Dzwoli. 3. Wniosek o pozostawienie istn. zatoki autobusowej (km 220+986) oraz wykonanie przejścia dla pieszych. 4. Wniosek o ograniczenie prędkości w rejonie zabudowań w Dzwoli do 50km/h. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.6) pisma. 2. W celu skrócenia dojścia i dojazdu rowerami do centrum Dzwoli w opracowaniu projektowym zostanie uwzględnione rozwiązanie umożliwiające przejście i przejazd rowerem pod korpusem projektowanej drogi krajowej jako zintegrowane z obiektem mostowym. 3. Rozwiązania dotyczące lokalizacji przystanków autobusowych będą jeszcze przedmiotem analiz i uzgadniania (m.in. z Gminą Dzwola). Wstępnie zakłada się zaprojektowanie przystanków autobusowych wraz z przejściami dla pieszych na odcinku istniejącej drogi krajowej na wysokości km 220+500 korekty DK 74. 4. Wprowadzenie ewentualnego ograniczenia prędkości będzie rozpatrywane na etapie zatwierdzania Stałej Organizacji Ruchu.
[REDAKTOWANE]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o skrócenie drogi dojazdowej w Dzwoli (za rondem po stronie prawej) jedynie do dojazdu do działek tego potrzebujących: 5-565/2, 5-648/2, 5-656/2. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek zostanie uwzględniony w rozwiązaniach projektowych. Z uwagi na powyższe projektowana droga gminna kl. D zostanie skrócona do zakresu niezbędnego dla obsługi działek, które w wyniku korekty przebiegu drogi krajowej nr 74 utracą dostęp do drogi publicznej. Droga ta nie będzie włączała się bezpośrednio do drogi krajowej nr 74, tak jak to wynikało z dotychczasowych rozwiązań projektowych.
[REDAKTOWANE]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o zaprojektowanie przezroczystych ekranów akustycznych w Krzemieniu na działce 13-1464. 2. Wniosek o zaprojektowanie oświetlenia projektowanego chodnika (strona lewa od ronda w Krzemieniu do cmentarza), 3. Wniosek o informację czy i jak będzie poszerzany pas drogowy na działkach 13-1464, 1461/1, 1459. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ewentualna potrzeba zaprojektowania urządzeń ekranujących wyniknie z analiz środowiskowych, które o ile zostaną usankcjonowane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdą swoje odzwierciedlenie w dokumentacji projektowej. 2. Rozwiązania dotyczące oświetlenia drogowego będą przedmiotem części branżowej Projektu Budowlanego i Wykonawczego. Oświetlenie drogowe zostanie zaprojektowane zgodnie z wymogami §109. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124 tj. ze zm.) 3. Określenie czy i w jakim zakresie będzie wymagane poszerzenie istniejącego pasa drogowego na wysokości wymienionych działek będzie możliwe po ustaleniu docelowej linii rozgraniczającej planowanej inwestycji. Linia ta zostanie zaprojektowana po ustaleniu geometrii wszystkich planowanych elementów związanych z funkcjonowaniem drogi.
[REDAKTOWANE]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o objęcie korektą drogi krajowej całej Dzwoli, 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.6) pisma.

Wnioskodawca	Treść wniosku	Stanowisko GDDKiA O/LU
<p>9 [redacted] (radni gminy Dzwola)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o objęcie korektą drogi krajowej całej Dzwoli, 2. Obawa o utratę dostępu do środków komunikacji publicznej przez mieszkańców Kocudzy Górnej 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.6) pisma. 2. Rozwiązania dotyczące lokalizacji przystanków autobusowych będą jeszcze przedmiotem analiz i uzgadniania (m.in. z Gminą Dzwola). Najbliższym przystankiem dla mieszkańców miejscowości Kocudza Górna będzie ten, który jest wstępnie projektowany na wysokości km 220+500 korekty przebiegu drogi krajowej nr 74. Zakłada się zaprojektowanie w tym miejscu przystanków autobusowych wraz z przejściem dla pieszych na odcinku istniejącej drogi krajowej nr 74.
<p>[redacted]</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o taką korektę DK 74 tak aby działki 5-932, 5-939, 5-946 (km ok. 220+150) zostały pozostawione w całości. 2. Obawa przed utrudnieniami w dostępie do podzielonych działek. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ominięcie wymienionych działek skutkowałoby koniecznością znacznej zmiany trasy projektowanej drogi na odcinku przejścia przez m. Dzwola. Stanowisko tut. Oddziału w kwestii zmiany projektowanej korekty przebiegu drogi krajowej nr 74 na odcinku przejścia przez m. Dzwola zostało przedstawione w ad. 1. p.6) pisma. W świetle powyższego wniosek nie może być uwzględniony. 2. Jeżeli w stanie istniejącym działki posiadają dojazd, to w opracowywanej dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione rozwiązania projektowe, które ten dojazd zapewnią. W tym celu projektowane są m.in. dodatkowe jezdnie w pasie drogi krajowej nr 74 oraz odcinki dróg publicznych innych kategorii. Niemniej jednak szczegółowe rozwiązania projektowe w tym zakresie (dot. charakteru dojazdu do poszczególnych działek) będą przedmiotem dalszych analiz, w toku prowadzonych prac projektowych.
<p>[redacted]</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o objęcie korektą DK 74 całej miejscowości Dzwola. 2. Obawa przed nadmiernym obciążeniem projektowanych dodatkowych jezdni. 3. Obawa przed brakiem możliwości wymijania na jednopasowej dodatkowej jezdni. 4. Obawa przed utratą dostępu do komunikacji publicznej przez likwidację zatoki autobusowej. 5. Obawa o wydłużenie dojazdu do centrum Dzwoli. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.6) pisma. 2. Konstrukcje nawierzchni drogowych projektowanych dodatkowych jezdni zostaną zaprojektowane przy założeniu kategorii ruchu KR1, co daje sumaryczną liczbę osi standardowych (100 kN) mieszczących się w granicach 30000 – 90000 osi w całym okresie projektowym (20 lat) to z kolei daje liczbę pojazdów ciężarowych (np. typu TIR) średnio na dobę 3 – 8. Powyższe jest wystarczające dla przeniesienia ruchu generowanego przez zakłady zlokalizowane przy drodze. Natomiast w kwestii, dotyczącej parametrów projektowanej dodatkowej jezdni w pasie drogi krajowej nr 74 w kontekście istniejącego zakładu stolarskiego w miejscowości Dzwola, w wyniku dokonanej analizy przedmiotu złożonego wniosku, w rozwiązaniach projektowych zostanie wprowadzona korekta w rozwiązaniach projektowych, polegająca na tym, że na odcinku od zakładu stolarskiego do najbliższego projektowanego skrzyżowania na drodze krajowej nr 74 (SK-5) (po jej stronie lewej) zostanie zaprojektowany odcinek drogi na parametrach drogi gminnej (szer. jezdni 5,0 m) zamiast dodatkowej jezdni o szer. 3,5 m. 3. Projektowane, jednopasowe, dodatkowe jezdnie w pasie drogi krajowej zostaną wyposażone w mijanki rozmieszczone w taki sposób, aby wzajemna widoczność była możliwa, umożliwi to wymijanie się pojazdów na drodze. 4. Rozwiązania dotyczące lokalizacji przystanków autobusowych będą jeszcze przedmiotem analiz i uzgadniania (m.in. z Gminą Dzwola). Wstępnie zakłada się zaprojektowanie przystanków autobusowych wraz z przejściem dla pieszych na odcinku istniejącej drogi krajowej na wysokości km 220+500 korekty DK 74. 5. W celu skrócenia dojazdu i dojazdu rowerami do centrum Dzwoli w opracowaniu projektowym zostanie uwzględnione rozwiązanie umożliwiające przejście i przejazd rowerem pod korpusem projektowanej drogi krajowej jako zintegrowane z obiektem mostowym.

Wnioskodawca	Treść wniosku	Stanowisko GDDKiA O/LU
[REDACTED]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o objęcie korektą DK 74 całej miejscowości Dzwola. 2. Obawa przed utratą dostępu do komunikacji publicznej przez likwidację zatoki autobusowej. 3. Wniosek o ustawienie ekranów akustycznych w okolicy 220 km drogi w celu zabezpieczenia działki nr 1260/1 przed hałasem. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.6) pisma. 2. Rozwiązania dotyczące lokalizacji przystanków autobusowych będą jeszcze przedmiotem analiz i uzgadniania (m.in. z Gminą Dzwola). Wstępnie zakłada się zaprojektowanie przystanków autobusowych wraz z przejściem dla pieszych na odcinku istniejącej drogi krajowej na wysokości km 220+500 korekty DK 74. 3. Ewentualna potrzeba zaprojektowania urządzeń ekranujących wyniknie z analiz środowiskowych, które o ile zostaną usankcjonowane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdą swoje odzwierciedlenie w dokumentacji projektowej.
[REDACTED]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Obawa przed brakiem dojazdu od strony Krzemienia do działek 13-809, 13-805, 13-802. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dojazd do wymienionych działek od strony miejscowości Krzemień zapewniają istniejące drogi gminne DG 108995L, DG 108996L oraz droga powiatowa DP 2823L. Łączna odległość dojazdu do ronda w Krzemieniu po w/w trasie to ok. 1700 m.
[REDACTED]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak zgody na wyburzenie budynków gospodarczych na działce 17-69, 17-71. 2. Wniosek o przeniesienie projektowanego skrzyżowania SK-1 (km 213+822) w miejsce istniejącego skrzyżowania z DP 2822L. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.1) pisma. 2. Przeniesienie projektowanego skrzyżowania SK-1 we wskazane we wniosku miejsce spowodowałoby, że byłoby ono zlokalizowane poza obszarem zabudowy, a tym samym skutkowało by podzieleniem m. Zofianka na dwie części, utrudniając komunikację na kierunku północ – południe w ciągu istniejących dróg bitumicznych DG108994L, DG108993L. Dodatkowo połączenie lokalizacji skrzyżowania z zatokami autobusowymi i przejściem dla pieszych w samej miejscowości jest korzystne ze względu na bezpieczeństwo ruchu na drodze krajowej. W związku z powyższym rozwiązania w tym zakresie pozostawia się bez zmian.
[REDACTED]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o objęcie korektą DK 74 całej miejscowości Dzwola. 2. Obawa przed nadmiernym obciążeniem projektowanych dodatkowych jezdni. 3. Obawa przed brakiem możliwości wymijania na jednopasowej dodatkowej jezdni. 4. Obawa przed utratą dostępu do komunikacji publicznej przez likwidację zatoki autobusowej. 5. Obawa o wydłużenie dojazdu do centrum Dzwoli. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.6) pisma. 2. Konstrukcje nawierzchni drogowych projektowanych dodatkowych jezdni zostaną zaprojektowane przy założeniu kategorii ruchu KR1, co daje sumaryczną liczbę osi standardowych (100 kN) mieszczących się w granicach 30000 – 90000 osi w całym okresie projektowym (20 lat) to z kolei daje liczbę pojazdów ciężarowych (np. typu TIR) średnio na dobę 3 – 8. Powyższe jest wystarczające dla przeniesienia ruchu generowanego przez zakłady zlokalizowane przy drodze. Natomiast w kwestii, dotyczącej parametrów projektowanej dodatkowej jezdni w pasie drogi krajowej nr 74 w kontekście istniejącego zakładu stolarskiego w miejscowości Dzwola, w wyniku dokonanej analizy przedmiotu złożonego wniosku, w rozwiązaniach projektowych zostanie wprowadzona korekta w rozwiązaniach projektowych, polegająca na tym, że na odcinku od zakładu stolarskiego do najbliższego projektowanego skrzyżowania na drodze krajowej nr 74 (SK-5) (po jej stronie lewej) zostanie zaprojektowany odcinek drogi na parametrach drogi gminnej (szer. jezdni 5,0 m) zamiast dodatkowej jezdni o szer. 3,5 m. 3. Projektowane, jednopasowe, dodatkowe jezdnie w pasie drogi krajowej zostaną wyposażone w mijanki rozmieszczone w taki sposób, aby wzajemna widoczność była możliwa, umożliwi to wymijanie się pojazdów na drodze. 4. Rozwiązania dotyczące lokalizacji przystanków autobusowych będą jeszcze przedmiotem analiz i uzgadniania (m.in. z Gminą Dzwola). Wstępnie zakłada się zaprojektowanie przystanków autobusowych wraz z przejściem dla pieszych na odcinku istniejącej drogi krajowej na wysokości km 220+500 korekty DK 74. 5. W celu skrócenia dojazdu i dojazdu rowerami do centrum Dzwoli w opracowaniu projektowym zostanie uwzględnione rozwiązanie umożliwiające przejście i przejazd rowerem pod korpusem projektowanej drogi krajowej jako zintegrowane z obiektem mostowym.
[REDACTED]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o dodatkowe skrzyżowanie z DG109002L na wysokości m. Konstantów. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.6) pisma.
[REDACTED]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o dodatkowe skrzyżowanie z DG108995L i DG109018L (km ok. 216+370) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.2) pisma.

Wnioskodawca	Treść wniosku	Stanowisko GDDKiA O/LU
[REDACTED]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o przesunięcie projektowanego skrzyżowania SK-3 w miejsce istniejącego skrzyżowania z DG109000 2. Wniosek o przeprojektowanie skrzyżowania SK-3 w taki sposób, aby zminimalizować zajęcie działek 13-1869, 13-1871, 13-1873. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wymagana minimalna odległość pomiędzy skrzyżowaniami na drodze kl. GP w obszarze zabudowy zgodnie z § 9.1.p.3) Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124 tj. ze zm) wynosi 600 m („wyjątkowo”), przesunięcie SK-3 w miejsce wskazane we wniosku spowodowałoby konieczność uzyskania odstępstwa od ww. warunków (odległość pomiędzy SK-2 i SK-3 wynosiłaby wówczas ok. 439 m). W związku z tym, że w omawianym przypadku nie ma wyraźnego uzasadnienia dla uzyskania odstępstwa jw. pozostawia się dotychczasowe rozwiązania projektowe w tym zakresie bez zmian. 2. Projektowane korekty przebiegu dróg gminnych lub ich nowe odcinki w tym DG 109000L mają za zadanie połączenie projektowanego układu drogowego z istniejącą siecią dróg lokalnych oraz obsługę terenów przyległych do drogi krajowej nr 74. Powyższe jest konieczne z uwagi na klasę drogi krajowej nr 74, tj. klasa GP, na którą zjazdy są dopuszczalne tylko wyjątkowo (gdy brak innej możliwości dojazdu). Zakres zajęcia terenu pod planowane drogi wynika z jednej strony z projektowanej geometrii dróg która jest ograniczana przez minimalne wymagania zawarte w warunkach technicznych, ale też wynika z wymogu zachowania minimalnej szerokości w liniach rozgraniczających, która dla dróg klasy L lub D wynosi min. 15 m. W związku z powyższym pozostawia się dotychczasowe rozwiązania w tym zakresie bez zmian.
[REDACTED]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o skrócenie projektowanej drogi kl. D strona lewa (kontynuacja DG 109000L) w taki sposób, aby zminimalizować zajęcie działki 13-1457 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek zostanie uwzględniony w opracowywanej dokumentacji projektowej. skrócić w/w drogę kl. D zgodnie z wnioskiem.
[REDACTED]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o dodatkowe skrzyżowanie z DG108995L i DG109018L (km ok. 216+370) 2. Wniosek o przesunięcie projektowanego skrzyżowania SK-3 w miejsce istniejącego skrzyżowania z DG109000 (km ok. 217+200) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.2) pisma. 2. Wymagana minimalna odległość pomiędzy skrzyżowaniami na drodze kl. GP w obszarze zabudowy zgodnie z § 9.1.p.3) Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124 tj. ze zm) wynosi 600 m („wyjątkowo”), przesunięcie SK-3 w miejsce wskazane we wniosku spowodowałoby konieczność uzyskania odstępstwa od ww. warunków (odległość pomiędzy SK-2 i SK-3 wynosiłaby wówczas ok. 439 m). W związku z tym, że w omawianym przypadku nie ma wyraźnego uzasadnienia dla uzyskania odstępstwa jw. pozostawia się dotychczasowe rozwiązania projektowe w tym zakresie bez zmian.
[REDACTED]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o pozostawienie istniejącego zjazdu z drogi krajowej na działkę 13-1077/1 (km 216+693) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. W związku ze stanowiskiem tut. Oddziału przedstawionym w ad. 1. p.3) pisma, obsługa komunikacyjna działki o nr ewid. 13-1077/1 będzie jeszcze przedmiotem analizy w toku prowadzonych prac projektowych.
[REDACTED]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sprzeciw wobec budowy drogi DG109018L na działce 13-1074/1 2. Wniosek o pozostawienie zjazdów bezpośrednich z DK 74 na działki 13-1073, 13-1074/1, 13-1076/1, 13-1077/1. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.3) pisma. 2. W związku ze stanowiskiem jw. obsługa komunikacyjna wskazanych we wniosku działek będzie jeszcze przedmiotem analizy w toku prowadzonych prac projektowych.
[REDACTED]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o przesunięcie projektowanej drogi gminnej DG109018L z działki 13-1074/1 na działkę sąsiednią 13-1075/1 w celu poprawy dostępu do działki 13-1073. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.3) pisma.

Wnioskodawca	Treść wniosku	Stanowisko GDDKiA O/LU
[REDAKTOWANE]	1. Wniosek o pozostawienie istniejącego zjazdu z drogi krajowej na działkę 13-1076/1 (km 216+693)	1. W związku ze stanowiskiem tut. Oddziału przedstawionym w ad. 1. p.3) pisma, obsługa komunikacyjna działki o nr ewid. 13-1077/1 będzie jeszcze przedmiotem analizy w toku prowadzonych prac projektowych.
[REDAKTOWANE]	1. Wniosek o nienaruszanie działek 13-1074/1 i 13-1073 w związku z budową drogi DG109018L do ronda i poprowadzenie jej poza działkami prywatnymi	1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.3) pisma.
[REDAKTOWANE]	1. Sprzeciw dla zajęcia działek nr 13-1071/2 i 13-1072 pod budowę ronda w Krzemieniu. 2. Wniosek o przesunięcie projektowanego ronda SK-2 w stronę mostu na rz. Branew w celu uniknięcia potrzeby zajęcia działek nr 13-1071/2 i 13-1072 3. Wniosek o zaprojektowanie zjazdów na działki nr 13-1071/2 i 13-1072.	1. Planowana inwestycja będzie realizowana w trybie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031.j.t. ze zm.). Wojewoda Lubelski, który będzie wydawał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), zatwierdzi m.in. podziały nieruchomości oraz określi działki, które przejdą z mocy prawa na własność Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja ta stanie się ostateczna. 2. Lokalizacja projektowanego ronda (SK-2) jest podyktowana bliskością obiektu mostowego, na którym będzie konieczność zastosowania barier ochronnych, których długość przed obiektem właśnie wpływa na lokalizację samego skrzyżowania. Ponadto niewielka korekta położenia skrzyżowania zgodnie z wnioskiem nie spowoduje uniknięcia zajęcia części działek nr 13-1071/2 i 13-1072. W związku z powyższym pozostawia się rozwiązania projektowe w tym zakresie bez zmian. 3. Obsługę komunikacyjną wymienionych we wniosku działek przewiduje się z drogi powiatowej DP 2810L. Rozwiązania dotyczące zjazdów będą przedmiotem opracowania na dalszym etapie prac projektowych.
[REDAKTOWANE]	1. Sprzeciw dla zajęcia działek nr 13-1071/2 i 13-1072 pod budowę ronda w Krzemieniu. 2. Wniosek o przesunięcie projektowanego ronda SK-2 w stronę mostu na rz. Branew w celu uniknięcia potrzeby zajęcia działek nr 13-1071/2 i 13-1072 3. Wniosek o zaprojektowanie zjazdów na działki nr 13-1071/2 i 13-1072.	1. Planowana inwestycja będzie realizowana w trybie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031.j.t. ze zm.). Wojewoda Lubelski, który będzie wydawał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), zatwierdzi m.in. podziały nieruchomości oraz określi działki, które przejdą z mocy prawa na własność Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja ta stanie się ostateczna. 2. Lokalizacja projektowanego ronda (SK-2) jest podyktowana bliskością obiektu mostowego, na którym będzie konieczność zastosowania barier ochronnych, których długość przed obiektem właśnie wpływa na lokalizację samego skrzyżowania. Ponadto niewielka korekta położenia skrzyżowania zgodnie z wnioskiem nie spowoduje uniknięcia zajęcia części działek nr 13-1071/2 i 13-1072. W związku z powyższym pozostawia się rozwiązania projektowe w tym zakresie bez zmian. 3. Obsługę komunikacyjną wymienionych we wniosku działek przewiduje się z drogi powiatowej DP 2810L. Rozwiązania dotyczące zjazdów będą przedmiotem opracowania na dalszym etapie prac projektowych.
[REDAKTOWANE]	1. Wniosek o włączenie istniejącej drogi gminnej DG 108995L do ronda (SK-2). 2. Wniosek o zaprojektowanie dodatkowego skrzyżowania skanalizowanego w km ok. 216+100.	1. Włączenie istniejącej drogi DG 108995L do projektowanego ronda (SK-2) nie jest możliwe ze względu na istniejący budynek szkoły w Krzemieniu. W związku z powyższym wniosek nie może zostać uwzględniony. 2. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.2) pisma.
[REDAKTOWANE]	1. Wniosek o włączenie istniejącej drogi gminnej DG 108995L do ronda (SK-2). 2. Wniosek o zaprojektowanie dodatkowego skrzyżowania skanalizowanego w km ok. 216+100.	1. Włączenie istniejącej drogi DG 108995L do projektowanego ronda (SK-2) nie jest możliwe ze względu na istniejący budynek szkoły w Krzemieniu. W związku z powyższym wniosek nie może zostać uwzględniony. 2. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.2) pisma.
[REDAKTOWANE]	1. Wniosek o włączenie istniejącej drogi gminnej DG 108995L do ronda (SK-2).	1. Włączenie istniejącej drogi DG 108995L do projektowanego ronda (SK-2) nie jest możliwe ze względu na istniejący budynek szkoły w Krzemieniu. W związku z powyższym wniosek nie może zostać uwzględniony.

Wnioskodawca	Treść wniosku	Stanowisko GDDKiA O/LU
	2. Wniosek o zaprojektowanie dodatkowego skrzyżowania skanalizowanego w km ok. 216+100.	2. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.2) pisma.
[REDACTED]	<ol style="list-style-type: none"> 1. Obawa przed wyburzeniem gospodarstwa znajdującego się na działce 17-210/2 w Zofiance Dolnej. 2. Wniosek o przeniesienie skrzyżowania SK1 z DG108994L do DP2822L. 3. Informacja o budynku zabytkowym położonym na działce 17-210/2 w Zofiance Dolnej. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.2) pisma. 2. Przeniesienie projektowanego skrzyżowania SK-1 we wskazane we wniosku miejsce spowodowałoby, że byłoby ono zlokalizowane poza obszarem zabudowy, a tym samym skutkowałoby podzieleniem m. Zofianka na dwie części, utrudniając komunikację na kierunku północ – południe w ciągu istniejących dróg bitumicznych DG108994L, DG108993L. Dodatkowo połączenie lokalizacji skrzyżowania z zatokami autobusowymi i przejściem dla pieszych w samej miejscowości jest korzystne ze względu na bezpieczeństwo ruchu na drodze krajowej. W związku z powyższym rozwiązania w tym zakresie pozostawia się bez zmian. 3. Zgodnie z danymi pozyskanymi na potrzeby prac projektowych, na odcinku objętym opracowaniem nie występują obiekty zabytkowe, które byłyby w kolizji z proponowanymi rozwiązaniami.
lista podpisów	1. Sprzeciw wobec proponowanego rozwiązania skrzyżowania drogi DK74 z drogą DP2826L w kierunku na Władysławów.	1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.7) pisma.
lista podpisów	1. Poparcie dla budowy skrzyżowania DK74 z drogą powiatową nr 2826L oraz drogą gminną	1. Stanowisko tut. Oddziału zostało przedstawione w ad. 1. p.7) pisma.

Z-ca Dyrektora Oddziału

mgr inż. Zbigniew Szepietowski