



# Obwodnica Lublina – od koncepcji do realizacji



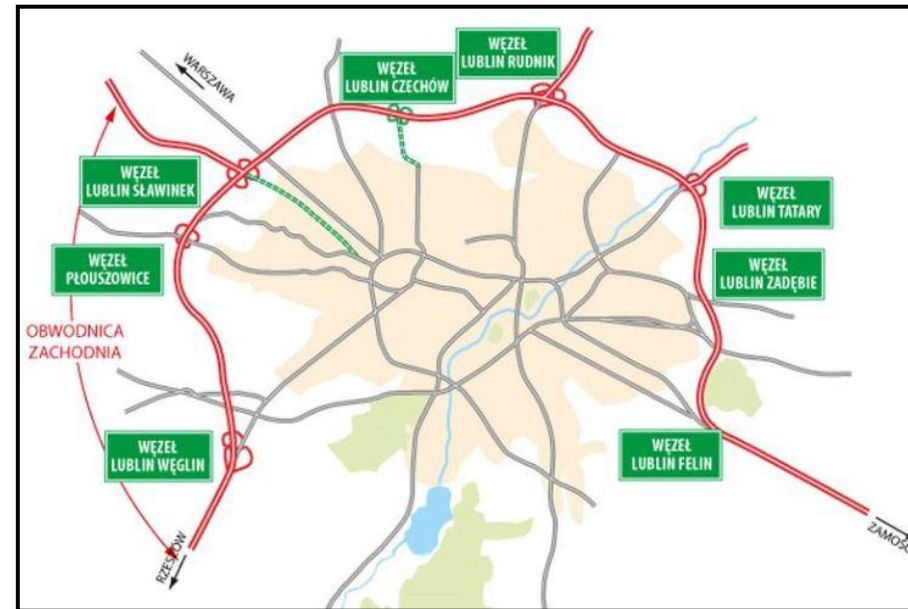
## Rys historyczny

Obwodnica Lublina znajduje się w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 i składa się z trzech odcinków:

- zachodniego, w ciągu S19
- północnego, w ciągu S12/S17/S19
- wschodniego, w ciągu S12/S17

Budowa dróg ekspresowych w województwie lubelskim, w tym obwodnicy Lublina, była przedmiotem prac studialnych począwszy od końca lat 90. XX wieku, kiedy to rozpoczęto realizację serii opracowań studialnych i koncepcyjnych.

Opracowania studialne i Koncepcje Programowe dla poszczególnych odcinków dróg ekspresowych powstawały w latach 1998 – 2006 i były wykonywane przez krajowe i lokalne biura projektowe.





# Odcinki północny i wschodni obwodnicy obejmowały opracowania wykonane w latach:

2000-2003 Biuro Planowania Rozwoju Warszawy

odcinek S17: w. „Dąbrowica” – początek obw. m. Piaski, obejmujący dwa warianty przebiegu trasy;

2000-2002 BUP Drogprojekt Lublin

odcinek S17: w. „Sielce” (k/Kurowa) - w. „Dąbrowica”, z dwoma wariantami przebiegu;

2002 r. DrogMost Lubelski

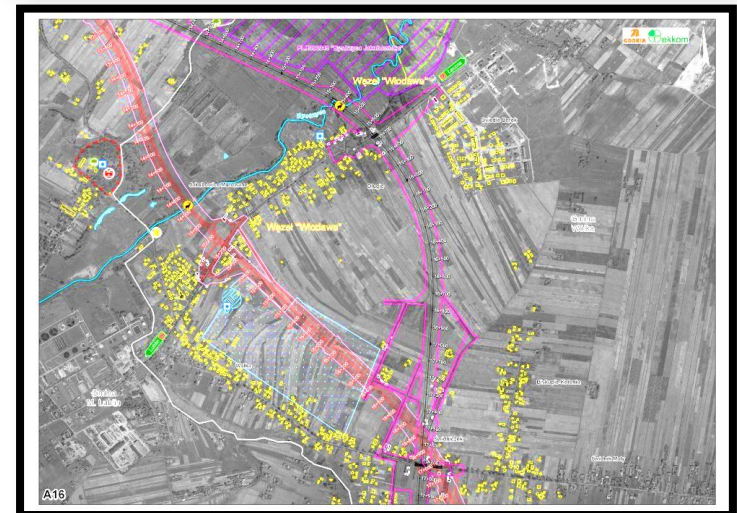
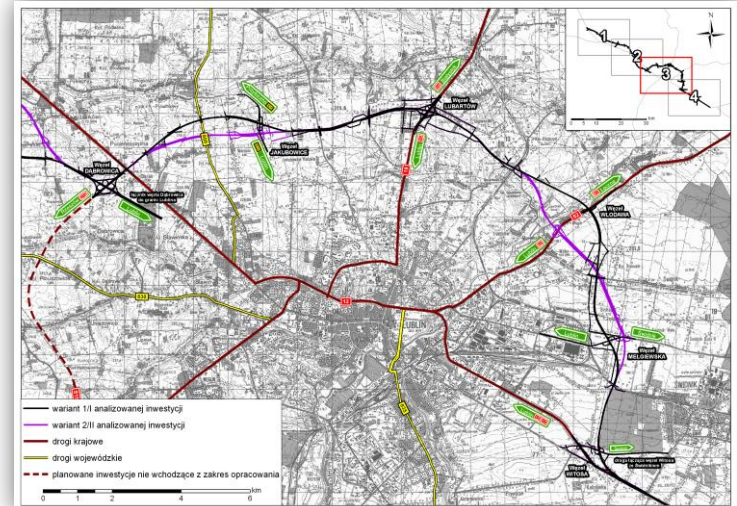
fragment DK19 klasy GP na odcinku w. „Lubartów” – granica administracyjna Lublina;

2005 r. Biuro Planowania Rozwoju Warszawy

zmiana lokalizacji w. „Jakubowice” wraz z połączeniem z DW 809;

2006 r. DrogMost Lubelski

wariantowe rozwiązanie węzła „Witosa”.



## Odcinek zachodni obwodnicy Lublina był przedmiotem opracowań wykonywanych w latach:

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| 1998-1999 Zespół Rzeczoznawców SITK | studium lokalizacyjne drogi ekspresowej S19 na odc. w „Dąbrowica” – w. „Konopnica”, z trzema wariantami przebiegu trasy; |
| 2000-2002 BUP Drogojekt Lublin      | Konceptcja Programowa, z sześcioma wariantami przebiegu trasy;   |
| 2003 r. BUP Drogojekt Lublin        | Analiza siódmego wariantu przebiegu trasy.   |



## **Realizując opracowania studialne oraz koncepcyjne budowy obwodnicy m. Lublin, przyjmowano m.in.:**

- budowę dwujezdniowych dróg ekspresowych,
- budowę węzłów drogowych (zapewniających obsługę komunikacyjną wszystkich relacji),
- budowę przejazdów drogowych (na skrzyżowaniach z drogami bocznymi) zapewniających ciągłość lokalnego układu drogowego,
- budowę dróg dojazdowych przeznaczonych do obsługi ruchu lokalnego,
- budowę obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty),
- budowę odwodnienia drogi,
- przebudowę kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej,
- budowę urządzeń ochrony środowiska,

rozpatrywano różne warianty przebiegu trasy oraz różne lokalizacje węzłów drogowych i niektórych obiektów inżynierskich.

Oprócz budowy obwodnicy Lublina, GDDKiA Oddział w Lublinie odpowiadał za wykonanie dwóch nowych połączeń obwodnicy z miastem:

- dojazdu do w. „Dąbrowica” od strony Al. Solidarności w Lublinie (w granicach gminy Jastków),
- dojazdu do w. „Witosa” od strony Al. Lotników Polskich w Świdniku (w granicach gminy Świdnik).



## Uzyskane decyzje

W latach 2005-2006 na wniosek GDDKiA Oddział w Lublinie Wojewoda Lubelski wydał decyzje o ustaleniu lokalizacji drogi, dla odcinków:

- S12/S17, w. „Bogucin” – w. „Dąbrowica”, dł. 7,708 km, decyzja z 2 maja 2005 r.
- S19, w. „Dąbrowica” – gr. gminy Konopnica, dł. 4,270 km decyzja z 2 maja 2005 r.
- S19, na terenie gminy Konopnica, dł. 7,197 km, decyzja z 30 sierpnia 2005 r.
- S12/S17/S19, w. „Dąbrowica” – w. „Lubartów”, dł. 10,5 km, decyzja z 29 września 2005 r.
- S12/S17, w. „Lubartów” – w. „Witosa”, dł. 14,0 km, decyzja z 3 października 2005 r.
- DK19, w. „Lubartów” – granica miasta Lublina, dł. 1,6 km, decyzja z 8 czerwca 2006 r.

W 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wydał decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć polegających na budowie drogi ekspresowej:

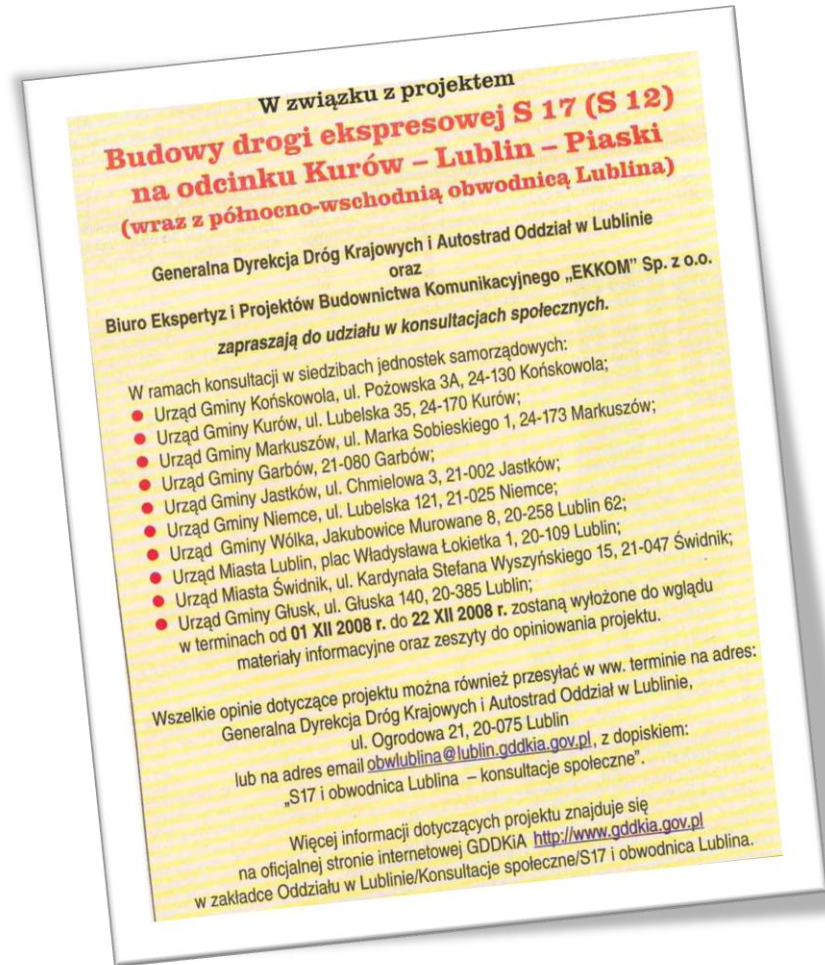
- S19, w. „Dąbrowica” – w. „Konopnica” z włączeniem do istniejącej DK19, decyzja z 20 marca 2009 r. dla wariantu I inwestycji,
- S17, odcinek Kurów – Lublin – Piaski, decyzja z 16 grudnia 2009 r. dla wariantu I inwestycji

W trakcie procedowania ww. decyzji odbywały się spotkania koordynacyjne działań zarządców tych dróg, które w nowym układzie komunikacyjnym miały stanowić dojazdy do obwodnicy Lublina. W spotkaniach brali udział przedstawiciele Urzędu Miasta Lublin, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie, Starostwa Powiatowego w Świdniku, Urzędu Miasta w Świdniku oraz Zarządu Dróg Powiatowych w Lublinie.

## Działania informacyjno - konsultacyjne

W trakcie wykonywania opracowań projektowych GDDKiA Oddział w Lublinie wspólnie z wykonawcą Raportów o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” z Warszawy) prowadził działania informacyjno-konsultacyjne mające na celu:

- poinformowanie społeczności lokalnej o planowanym przedsięwzięciu,
- prezentację wariantowych przebiegów inwestycji wraz z zamierzeniami Inwestora,
- stworzenie mieszkańcom terenów sąsiadujących z inwestycją możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag lub wskazania rozwiązań preferowanych,
- umożliwienie Projektantom, Inwestorowi oraz organom wydającym decyzje administracyjne wyboru optymalnego wariantu rozwiązania projektowego uwzględniającego możliwie najwięcej postulatów zainteresowanych stron.



## Projekty Budowlane dla poszczególnych odcinków obwodnicy Lublina opracowano w latach 2008-2013

Północny i wschodni odcinek obwodnicy projektowała firma DHV Polska z Warszawy przy udziale lubelskich biur projektowych – BUP Drogprojekt i DrogMost Lubelski, a odcinek dojazdu do obwodnicy od strony Al. Solidarności w Lublinie - firma Mosty Katowice (na zlecenie Urzędu Miasta Lublin, przy finansowaniu projektu przez GDDKiA).

Odcinek zachodni obwodnicy projektowało Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego TRAKT z Katowic.

W stosunku do rozwiązań z etapu KP konieczne było ponowne rozstrzygnięcie kwestii związanych m.in. z:

- przejściem przez Obszar Natura 2000 Bystrzyca Jakubowicka, w którym występuje rzadki okaz motyla o nazwie czerwończyk nieparek i gdzie zamiast początkowo planowanego mostu na rz. Bystrzyca ostatecznie zaprojektowano 22 przęsłową estakadę o dł. 1020 m,
- likwidacją i zabezpieczeniem istniejących odwiertów gazowych,
- lokalizacją lotniska pod Lublinem, które początkowo planowano w gminach Ostrówek i Niedźwiada k. Lubartowa,
- ilością wariantów przebiegu trasy dla odcinka zachodniego.





## Decyzje o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowych

Na wniosek GDDKiA Oddział w Lublinie, Wojewoda Lubelski wydał decyzje ZRID:

- 21 września 2011 r. – dla odcinka w. „Dąbrowica” – granica administracyjna miasta Lublina;
- 21 października 2011 r. – dla odcinka w. „Dąbrowica” – w. „Lubartów” wraz z odcinkiem DK19 w. „Lubartów” – granica administracyjna miasta Lublina;
- 14 czerwca 2011 r. – dla ul. „Projektowanej” od Al. Witosa w Lublinie do Al. Lotników Polskich w Świdniku (cz. II);
- 18 lipca 2011 r. – dla odcinków:
  - w. „Lubartów” – w. „Witosa” z włączeniem do drogi Lublin – Piaski (od km 21+250 do km 24+040),
  - ul. „Projektowanej” od Al. Witosa w Lublinie do Al. Lotników Polskich w Świdniku (cz. I);
- 5 grudnia 2011 r. – dla odcinka w. „Lubartów” – w. „Witosa” do km 21+250;
- 28 kwietnia 2014 r. - dla odcinka w. „Dąbrowica” – w. „Konopnica”.

## Realizacja robót budowlanych

Wykonanie robót budowlanych na poszczególnych odcinkach obwodnicy Lublina nastąpiło w latach 2011- 2016:

**Od 2011 r. do 2014 r.** – realizowano odcinki: wschodni i północny, które oddano do ruchu 15 i 31 października 2014 r., Wykonawca: hiszpańska firma Dragados,

- wartość kontraktu odcinka północnego: 722,8 mln zł,
- wartość kontraktu odcinka wschodniego: 846,9 mln zł.

**Od 2014 r. do 2016 r.** – realizowano odcinek zachodni oddany do ruchu 9 grudnia 2016 r.

Wykonawca: firma Budimex S.A.,

- wartość kontraktu: 619,8 mln zł.

Zadania inwestycyjne były finansowane przy współudziale środków Unii Europejskiej.

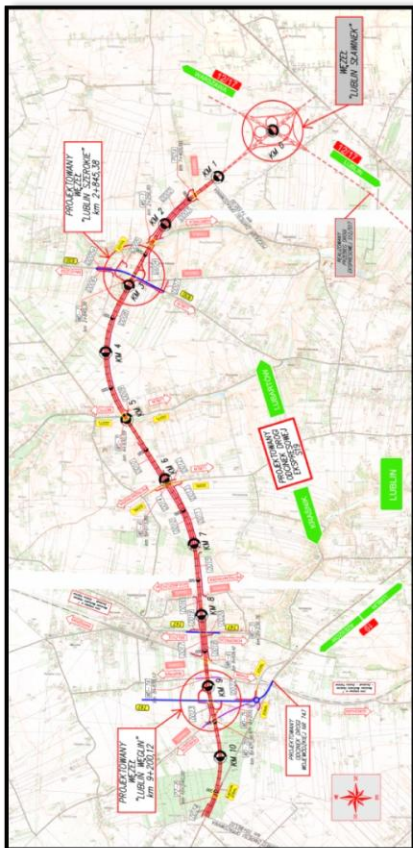
Budowa dróg ekspresowych S17 i S19 została ujęta na liście projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013:

- droga S17 Warszawa–Lublin; Priorytet VI Drogowa i lotnicza sieć TEN-T
- droga S19 Białystok–Lublin–Rzeszów–Barwinek; Priorytet VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe.

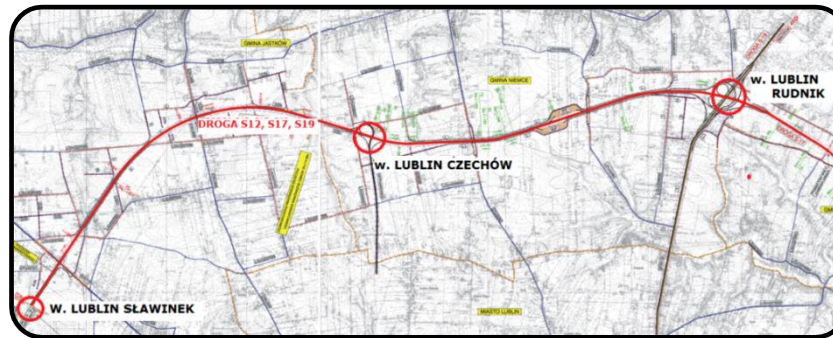
# Opis inwestycji

Obwodnica Lublina ma długość ok. 33 km, przy czym długość poszczególnych odcinków to:

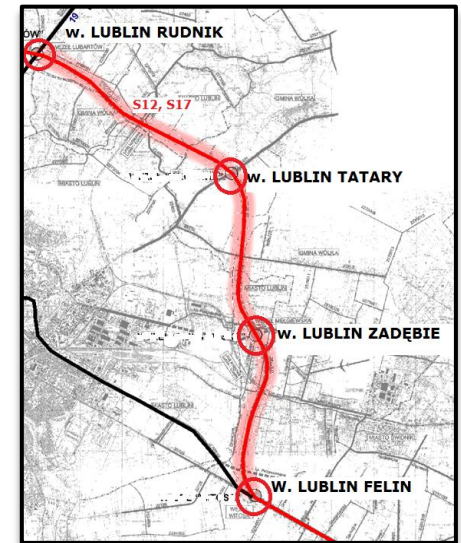
ok. 10 km - zachodni



ok. 10 km - północny



ok. 13 km - wschodni



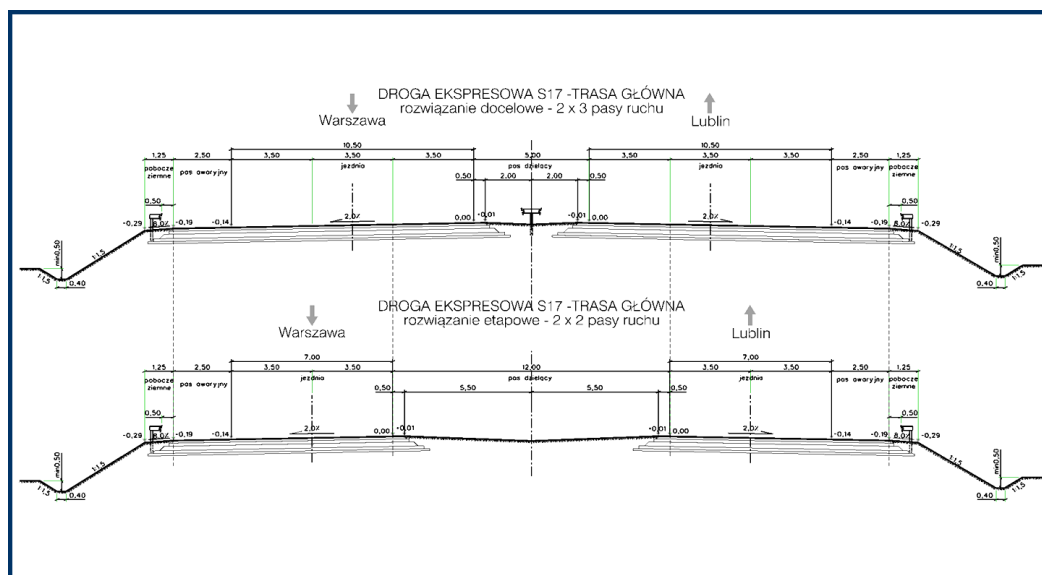


# Podstawowe parametry techniczne obwodnicy Lublina

Obwodnica Lublina ma długość ok. 33 km, przy czym długość poszczególnych odcinków to:

- klasa drogi S, dwie jezdnie po dwa pasy ruchu (na odcinku północnym po trzy pasy ruchu) + pas awaryjny, z ziemnym pasem dzielącym i opaskami bitumicznymi
- prędkość projektowa – 100 km/h
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m
- szerokość pasa awaryjnego – 2,50 m
- obciążenie – 115 kN/oś

Decyzję o ilości pasów ruchu na jezdniach drogi ekspresowej stanowiącej obwodnicę Lublina podjęto w oparciu o prognozy ruchu (sporządzone na etapie wykonywania dokumentacji projektowych), które przewidywały, że na północnym odcinku obwodnicy wystąpi największe obciążenie ruchem.



Na odcinku wschodnim obwodnicy zastosowano rezerwę pod trzecie pasy ruchu wewnątrz pasa dzielącego, a na odcinku zachodnim taką rezerwę zastosowano na zewnątrz korpusu drogi.

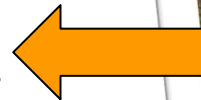
## Węzły drogowe na obwodnicy Lublina

Na trasie obwodnicy znajduje się 8 węzłów drogowych:



w. „Konopnica”, obecnie „Lublin Węglin”,  
w którym występuje skrzyżowanie S19  
z nowoprojektowaną drogą wojewódzką  
DW 747 i istniejącym przebiegiem DK 19.  
Typ węzła: WB → częściowo bezkolizyjny

w. „Płouszowice”, obecnie „Lublin Szerokie”  
w którym występuje skrzyżowanie S19 z drogą  
wojewódzką DW 830 relacji Lublin – Nałęczów.  
Typ węzła: WB



## Węzły drogowe na obwodnicy Lublina

w. „Dąbrowica”, obecnie „Lublin Sławinek”  
w którym występuje skrzyżowanie S17 relacji Warszawa  
(Zakręt) – Hrebenne z S19 relacji Białystok – Rzeszów i drogą  
krajową klasy GP  
w kierunku Lublina (stanowiącej dojazd do  
Al. Solidarności w Lublinie).

Typ węzła: WA → bezkolizyjny, na którym nie występuje  
przecinanie torów jazdy, a relacje skrętne są realizowane tylko  
jako manewry wyłączania i przeplatania się potoków ruchu.



w. „Jakubowice”, obecnie „Lublin Czechów”  
w którym występuje skrzyżowanie S17 z drogą  
wojewódzką nr 809 relacji Lublin – Przytoczno,  
zapewniającą jednocześnie dojazd do Lublina,  
do ul. Poligonowej.

Typ węzła: WB, na którym występuje przecinanie torów  
jazdy niektórych relacji jednej z dróg; w ramach węzła  
funkcjonuje wówczas na tej drodze skrzyżowanie lub  
zespół skrzyżowań, jednak relacje o dominujących  
natężeniach są prowadzone bezkolizyjnie.





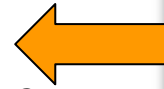
## Węzły drogowe na obwodnicy Lublina



w. „Lubartów”, obecnie „Lublin Rudnik”  
w którym występuje skrzyżowanie S17 z S19  
relacji Białystok – Rzeszów i drogą krajową  
klasy GP w kierunku Lublina (stanowiącej  
dojazd do Al. Spółdzielczości Pracy w Lublinie).  
Typ węzła: WA.

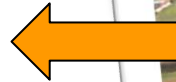


w. „Włodawa”, obecnie „Lublin Tatary”  
w którym występuje skrzyżowanie S17 z drogą krajową  
nr 82 relacji Lublin – Włodawa, stanowiącą do strony  
Lublina połączenie z ul. Turystyczną na terenie miasta.  
Typ węzła: WB.



## Węzły drogowe na obwodnicy Lublina

w. „Mełgiewska”, obecnie „Lublin Zadębie”  
w którym tym występuje skrzyżowanie S17  
z ulicą Mełgiewską od strony Lublina i drogą  
wojewódzką nr 822 od strony miasta Świdnik.  
Typ węzła: WA.



w. „Witosa”, obecnie „Lublin Felin”  
w którym występuje skrzyżowanie S17  
relacji z Al. Jana Pawła II stanowiącą  
połączenie Al. Witosa w Lublinie z Al.  
Lotników Polskich w Świdniku.  
Typ węzła: WB.





# Wyposażenie techniczne obwodnicy Lublina

Oprócz węzłów drogowych w ramach obwodnicy Lublina wybudowano m.in.:

obiekty inżynierskie



ekrany przeciwhałasowe  
ogrodzenia i zbiorniki

drogi dojazdowe





# Wyposażenie techniczne obwodnicy Lublina

## Skrzyżowania z drogami poprzecznymi



## Przejścia dla zwierząt i płazów



## Wyposażenie techniczne obwodnicy Lublina

Obwód Utrzymania Drogi w m. Kolonia Dys, wyposażony m.in. w:

- drogi, place manewrowe, parkingi, chodniki,
- budynek administracyjno-socjalny z pomieszczeniami Centrum Zarządzania Ruchem oraz Punktem Informacji Drogowej,
- budynek warsztatowo-garażowy,
- zasieki na kruszywa,
- strefę zimowego utrzymania, w skład której wchodzi: magazyn soli, wytwornica solanki i chlorku wapnia oraz silos na sól,
- zbiornik ppoż zamknięty,
- punkt czerpania ze stacją uzdatniania wody,
- niezbędną infrastrukturę techniczną.





## Wyposażenie techniczne obwodnicy Lublina

Inwestycja objęła także budowę urządzeń meteorologii drogowej, w tym stacji meteorologicznej oraz laserowych modułów stanu nawierzchni, stacji pomiaru ruchu, zestawów oznakowania o zmiennej treści, punktów dozoru wizyjnego, infrastruktury komunikacyjnej przeznaczonej do wymiany danych pomiędzy urządzeniami terenowymi Systemu Sterowania i Zarządzania Ruchem a Centrum Zarządzania Ruchem, wyposażenia komputerowego Centrum Zarządzania Ruchem w zakresie niezbędnym do obsługi urządzeń terenowych zlokalizowanych na obwodnicy Lublina, kanalizacji teletechnicznej dla potrzeb realizacji łączności światłowodowej, przyłączy zasilających przeznaczonych do zasilania projektowanych urządzeń terenowych oraz instalacje oprogramowania przeznaczonego do ich kompleksowej obsługi.





Dziękuję za uwagę



# Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

ul. Ogrodowa 21

20-075 Lublin

tel. 81 532 70 61

e-mail: [sekretariat\\_lublin@gddkia.gov.pl](mailto:sekretariat_lublin@gddkia.gov.pl)

[www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl)

[www.facebook.com](http://www.facebook.com)

[www.twitter.com/gddkia](http://www.twitter.com/gddkia)

