

Walory estetyczne drogi ekspresowej S17

Maciej Kowal¹

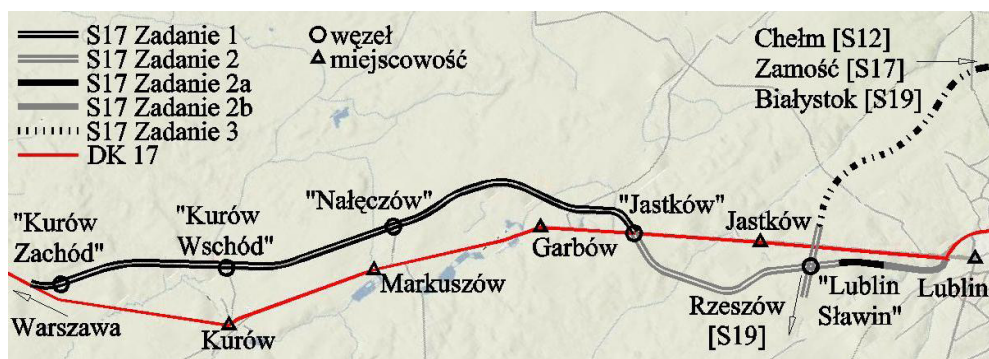
Katedra Dróg i Mostów, Wydział Budownictwa i Architektury, Politechnika Lubelska,
e-mail: m.kowal@pollub.pl

Streszczenie: Artykuł opisuje aspekty estetyczne drogi ekspresowej S17. Referat przedstawia dwa lubelskie, przyległe do siebie odcinki, „Kurów Zachód” – „Jastków” oraz „Jastków” – „Lublin Sławin”. Opisano odczucia estetyczne autora odnośnie projektów odcinków wykonanych przez różne biura projektowe. Przedstawiono kształt trasy w planie i profilu oraz rozwiązania konstrukcyjne obiektów inżynierskich.

Słowa kluczowe: estetyka krajobrazu, odbiór estetyczny, obiekty inżynierskie, droga ekspresowa S17.

1. Wprowadzenie

Droga krajowa nr 17 jest najważniejszą drogą Lubelszczyzny, prowadzącą z Lublina na północny zachód do Warszawy i południowy wschód do Hrebennego. Jest to ważny szlak tranzytowy w kierunku Ukrainy, a historycznie jest to dawny trakt wiodący w kierunku Zamościa i Lwowa. W 2010 roku rozpoczęto budowę prawie 67 km drogi ekspresowej wraz z północno-wschodnią obwodnicą Lublina, podzielonej na pięć zadań – rys. 1. Artykuł opisuje charakterystykę trasy na dwóch przyległych do siebie odcinkach drogi ekspresowej – Zadanie 1 „Kurów Zachód” – „Jastków” oraz Zadanie 2 „Jastków” – „Lublin Sławin”.



Rys. 1. Przebieg nowych odcinków drogi S17.

¹ Uczestnik projektu „Kwalifikacje dla rynku pracy - Politechnika Lubelska przyjazna dla pracodawcy” współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego Literatura.

Trasę w planie poprowadzono po nowym przebiegu, co oprócz wymagań użytkowych, wymusiło na projektantach ostosowanie elementów trasy oraz typu, liczby i formy architektonicznej obiektów inżynierskich do otaczającego krajobrazu oraz występujących na trasie przeszkód naturalnych i sztucznych.

Na opisywanych odcinkach, łącznej długości niespełna 34 km występują trzy niewielkie rzeki, cieki bez nazwy, drogi lokalne, istniejąca DK17 oraz szlaki migracji dzikiej zwierzyny. Warunki wymogły wprowadzenie w istniejący krajobraz w sumie 28 obiektów mostowych oraz 64 pomniejszych przejść dla płazów, małych zwierząt oraz przepusty.

Podstawowe parametry techniczne drogi ekspresowej S17 to klasa techniczna S, prędkość projektowa 100 km/h i kategoria obciążenia ruchu KR6 zgodnie z [1]. W przekroju poprzecznym drogi znajdują się dwie jezdnie po dwa pasy ruchu z pasami awaryjnymi, opaskami wewnętrznymi, ziemnym pasem dzielącym z rezerwą terenu pod trzecie pasy ruchu oraz pobocza gruntowe (rys. 2). Obiekty zaprojektowane zostały na klasę nośności „A” wg obowiązujących przepisów polskich norm budowlanych [2] (na czas przygotowywania projektów). Przekroje poprzeczne konstrukcji niosących obiektów dostosowano do wymagań przekrojów dróg, w ciągach których zostały wzniesione.



Rys. 2. S17 w okolicy miejscowości Garbów (fot. M.Kowal).

Droga ekspresowa S17 na opisanych odcinkach przebiega głównie po mało zurbanizowanych, głównie rolniczych, terenach w granicach administracyjnych województwa lubelskiego, w powiatach puławskim (gminy Końskowola, Kurów i Markuszów) i lubelskim gminy (Garbów i Jastków). Trasa na obu odcinkach została poprowadzona po całkowicie nowym w stosunku do istniejącej drogi krajowej nr 12/17 przebiegu. Obszar inwestycji położony jest w obrębie terenów otwartych z rozproszoną zabudową mieszkaniową. Na przebiegu drogi ekspresowej występują grunty rolne, łąki, pastwiska oraz tereny leśne.

Potrzeba budowy drogi ekspresowej S17 wynikała przede wszystkim z niezadowalającej przepustowości istniejącej drogi krajowej DK12/17, niedostosowania w pełni jej elementów do wymogów klasy GP [1], jak również dużego ruchu tranzytowego i natężenia ruchu drogowego, który przechodził przez tereny zabudowane kilku miejscowości.

2. Trasa

Opisywany odcinek S17 rozpoczyna się włączeniem do „starej” DK17 przed węzłem „Kurów Zachód”. Trasa prowadzi terenami pomiędzy m. Sielce (gm. Końskowola) a m. Dąbrowica (gm. Jastków), omijając pobliskie miejscowości od strony północnej w stosunku do istniejącej DK17 (Kurów, Markuszów, Zagrody i Garbów), by w miejscowości Bogucin przeciąć przebieg DK 17 i prowadzić po jej południowej stronie, omijając miejscowości Jastków i Panieńszczyzna.

W przekroju podłużnym, trasa od włączenia z DK17 w miejscowości Sielce, biegnie naprzemiennie w wykopach (27,3 % długości trasy), na nasypach (42,8 %) oraz po przebiegu zbliżonym po terenie (29,9 %). Maksymalne głębokości wykopów dochodzą do 8,0 m, natomiast większość trasy w przebiegu wykopowym, kryje się na głębokościach do 2 ÷ 3 m. Najgłębsze wykopy w przebiegu trasy występują bezpośrednio w okolicy miejscowości Sługocin przed doliną rzeki Ciemięgi i za nią, w miejscowości Sieprawice. Nasypy, które miejscami osiągają 10 m wysokości, występują głównie w obszarach, w których przekroczenia wymagały istniejące przeszkody terenowe, czyli cieki, rzeki i ich doliny, szlaki migracji zwierząt oraz zaprojektowane węzły, nad którymi zbudowano mosty, wiadukty i przejścia, a nasypy stanowią dojazdy do obiektów. Najdłuższe odcinki wysokich nasypów, tworzące nowy, widoczny element w otoczeniu znajdują się w płaskiej okolicy węzła „Nałęczów” (1,9 km długości i wysokości do 6,0 m), nad rzeką Kurówką i jej doliną w gminie Garbów (2,0 km, do 6,0 m) na dojeździe do węzła „Jastków” (1,5 km, do 10 m), w okolicy miejscowości Panieńszczyzna (1,2 km, do 9,0 m), w okolicy miejscowości Sieprawice (1,0 km, do 8,0 m) oraz nad rzeką Ciemięgą i jej doliną (0,95 km, do 10,0 m). Niektóre z odcinków wysokich nasypów są dobrze zamaskowane w leśnej okolicy i nie są widoczne z dalszej odległości – przykład pokazano na rys. 3.



Rys. 3. „Szesnastrki” – przejazd gospodarczy i most nad ciekim bez nazwy (Zadanie1) (fot. M.Kowal).

W ramach obydwu zadań wybudowano pięć węzłów drogowych. „Kurów Zachód”, to węzeł typu „trąbka”. Węzły „Kurów Wschód” i „Nałęczów” są węzłami typu „półkoniczyna”. „Jastków” to węzeł typu „karo”, a największy na budowanych obecnie odcinkach drogi ekspresowej, to węzeł „Lublin Sławin”, typu „koniczyna”. W węzłach „Kurów Zachód”, „Kurów Wschód” i „Lublin Sławin”, drogi przecinane przez drogę ekspresową, z wyjątkiem węzłów „Nałęczów” i „Jastków” prowadzone są nad trasą po wiaduktach, przez co węzły, dla użytkowników drogi ekspresowej, są

widoczne z daleka. Węzły „Nałęczów” i „Jastków”, na których droga S17 przebiega nad przeszkodami, są łatwe do przeoczenia dla użytkowników ruchu. Wszystkie węzły są dobrze wkomponowane w otaczającą okolicę i można obiektywnie stwierdzić, że pod względem estetycznym ich odbiór można opisać jako pozytywny.

Szereg zbudowanych i przebudowanych dróg poprzecznych, w tym wojewódzkich, powiatowych i gminnych, poprowadzonych w zdecydowanej większości po terenie, ginie w tle drogi ekspresowej, stając się natomiast dobrą perspektywą do obserwowania trasy głównej i jej okolicy – rys. 4.



Rys. 4. Most nad rzeką Ciemięgą schowany w leśnej okolicy (fot. M.Kowal).

3. Obiekty

W ciągu drogi ekspresowej S17 na obydwu odcinkach zbudowanych zostało 16 obiektów mostowych (nie wliczono obiektów na krótkim odcinku S12 i wlocie DK17 do Lublina). Na drogach poprzecznych wzniesiono 14 obiektów. Zbudowane wiadukty, mosty i przejścia dla zwierząt głównie konstrukcje z ustrojami sprężonymi, belkowymi i płytowymi. Występują również konstrukcje z ustrojami płytowymi żelbetowymi, żelbetowe ramowe, stalowe typu Multi Plate® oraz jedna konstrukcja z ustrojem niosącym zespolonym stal – beton.

Z wyjątkiem stalowych konstrukcji przejścia dla średnich zwierząt (PDŚZ), mostu nad ciekim bez nazwy (MS-16a) i przejazdu gospodarczego (PG-16b), które można uznać za konstrukcje nietypowe (przynajmniej ze względu na ich konstrukcje i rozpiętości dla tego typu konstrukcji 12,1÷17,7m), pozostałe obiekty można uznać za typowe. Na analizowanych odcinkach nie występują obiekty spektakularne (dominujące), ale raczej stonowane. Powoduje to jednak spokój i harmonię, bez zbędnego przerostu formy nad treścią. Dzięki swojej typowości, ale również zastosowaniu antykorozji betonu w kolorze jasno-żółtym i pomarańczowym, obiekty delikatnie wpisują się w krajobraz okolicy, jednakże nie giną w tle – przykład pokazano na rys. 5.



Rys. 5. S17 w okolicy miejscowości Sieprawice (fot. M.Kowal).

4. Zieleń

Wykonana w celach ochrony środowiska naturalnego (naprowadzania dzikiej zwierzyny na przejścia), zwiększenia odbioru estetycznego drogi w krajobrazie oraz izolacji terenów przyległych do drogi ekspresowej zieleni, różni się składem gatunkowym i strukturą, w zależności od funkcji, jaką ma spełniać. Wzdłuż całej długości nasadzone zostały szpalery drzew i krzewów. Przeważnie nasadzenia stanowią rośliny liściaste, ale występują również gatunki roślin iglastych. Zróżnicowanie zieleni na drzewa, krzewy, pnącza, oraz powierzchnie trawiaste ma w niedalekiej przyszłości zapobiec monotonii krajobrazu, a przy przyczółkach przejść dla zwierząt sprzyjać powstaniu lepszych warunków osłonowych i zachęcać zwierzęta do korzystania z przejść pod obiektami. Nasadzenia krzewów i pnączy wzdłuż ogrodzeń ochronnych i ekranów posłużą do maskowania elementów obcych w krajobrazie. Zieleń na obszarach wewnętrznych węzłów drogowych ma oprócz funkcji wyciszającej, pełnić również rolę ozdobną, dlatego wśród nasadzonych gatunków krzewów i drzew, możemy znaleźć również te ozdobne.

5. Urządzenia ochrony środowiska przed hałasem

W celu ochrony przeciwhałasowej terenów przyległych do trasy, wybudowane zostały zabezpieczenia przeciwdźwiękowe w formie ekranów akustycznych. W sumie wykonano 3,0 km przezroczystych ekranów odbijających o wysokościach 2,5÷7,0 m o powierzchni łącznej ponad 12 tys. m². Ekranu pochłaniające typu zielona ściana, wykonane zostały na długości ponad 15 km i powierzchni łącznej ponad 62 tys. m² (wysokość 4,0 ÷ 6,0 m). Na odcinku „Kurów Zachód – Jastków”, w miejscach przejść dla zwierząt zbudowane zostały ekrany przeciwośnieniowe, które chronią tereny pobliskie przejściom przed oświetlaniem przez reflektory zbliżających się pojazdów lub inne zewnętrzne źródła światła. Ich wysokość wynosi 2,5 m, a długość łączna 1,9 km.

Ekranu w ciągu zbudowanej S17 tworzą miejscami tunele dla samochodów poruszających się po trasie. Nie da się również zaprzeczyć, że ich wysokość powoduje ich wyróżnianie się w krajobrazie, szczególnie ekrany typu zielona ściana, których wysokości osiągają do 7,0 m. Również te niższe, ale poprowadzone po odznaczającym się miejscami wysokim nasypie są widoczne z dalszej perspektywy. Pozytywem jest zielony kolor ekranów, który w okresie zazielenienia

traw i zbóż, powodujący zminimalizowanie wyróżniania się ekranów w okolicy. Sytuacja z ekranami przezroczystymi (rys. 6) wygląda podobnie, ponieważ odbijające się od nich światło powoduje z daleka wrażenie, że ekrany są białe. Do ekranów będzie trzeba się przyzwyczaić lub oczekiwać, że zasadzona, zasiana i istniejąca w okolicy zieleń, spowoduje przynajmniej miejscowe ich zamaskowanie. Przemierzając trasę omawianych odcinków, odnosi się wrażenie, że z niektórych ekranów na trasie można było zrezygnować lub zmienić ich konstrukcję, co na pewno mogłoby zmienić odbiór trasy przez kierowców i okolicznych mieszkańców.



Rys. 6. Widok na ekrany odbijające w dolinie Ciemięgi, m. Sieprawice (fot. M.Kowal).

6. Estetyka i walory krajobrazu po wybudowaniu drogi

Weźmy pod uwagę powszechnie znaną sytuację, gdy człowiek zachwyca się przedmiotami sztuki i natury. Uderzająco wtedy wspaniałość i harmonia, różnorodność i jednolitość – coś, co przerasta jego oczekiwania, a zarazem zaspokaja najgłębsze tęsknoty za tym, co doskonałe. Mówi się wtedy zazwyczaj o pięknie [3].

Pojęcie estetyki, czyli pojęcie przeżycia estetycznego, a wcześniej piękna, odnosi się do tego, co najbardziej wzniosłe i szlachetne, ale jednocześnie praktyczne i użyteczne, opierając się na wiedzy filozoficznej, teorii sztuki, psychologii, historii sztuki oraz socjologii, jednak przede wszystkim jest filozofią odbioru i odczuwania [4].

Estetyka to zbiór kryteriów, według których obiekt lub grupa obiektów, w tym wypadku odcinek trasy ekspresowej, wydaje się piękny. W architekturze do kryteriów estetycznych nierozłącznie z pięknem, zalicza się solidność i funkcjonalność. Estetyka zmienia się w miarę upływu czasu i pojawianiu się nowych stylów. Mają na nią wpływ zarówno rozwiązania technologiczne jak i materiałowe. Obiekty odpowiadające obecnym kryteriom estetyki powinny być proste w swojej formie, a ich forma powinna współgrać z ich funkcją. Obiekt powinien zachowywać proporcje sam w sobie, ale także powinien być proporcjonalny w stosunku do przestrzeni, w którą jest wpisany. Duże znaczenie dla estetyki mają w przypadku obiektów inżynierskich także użyte materiały wykończeniowe. Współczesną estetyką jest prostota, im więcej udziwnień w bryle, proporcjach i wykończeniu obiektu tym gorszy efekt wizualny, a tym samym mniejsza wartość estetyczna [5].

Spoglądając na efekt finalny budowy drogi ekspresowej S17 na odcinku „Kurów Zachód” – „Lublin Sławin”, można odnieść wrażenie, że projektanci obydwu przedmiotowych zadań swoją pracę wykonali bez zastrzeżeń. Nakreślone na „deskach kreślarskich” produkty ich pracy, płynnie wkomponowują się w zurbanizowany w niewielkim stopniu rolniczy krajobraz. Kompozycja drogi w terenie, nie wpłynęła negatywnie na walory krajobrazowe okolicy, a miejscami tchnęła odrobinę życia do nieco ospałych wcześniej, terenów wiejskich z dużymi obszarami pustkowiecia – rys. 7. Trasa przebiega głównie po terenie i w płytkim wykopie. Tylko w kilku miejscach nasyp osiągnął wysokości, które znacząco uwidaczniają trasę w pobliskiej okolicy. Kilka odcinków, w których trasa biegnie w głębokim wykopie powoduje, że miejscowo trasa całkowicie znika z krajobrazu i okolica wygląda na nienaruszoną.



Rys. 7. Widok na trasę S17 z węzła „Lublin Sławin” w kierunku Warszawy (fot. M.Kowal).

Zbudowane obiekty sprawiają wrażenie dobrze wkomponowanych w otoczenie, a dobrane do nich kolory pozwalają na lekki kontrast pomiędzy obiektami, a otaczającym je rolniczym krajobrazem. Obiekty w ciągu trasy głównej, które prawdopodobnie są podziwiane jedynie przez okolicznych mieszkańców, zdaniem autora, nie budzą zastrzeżeń jeśli chodzi o ich odbiór estetyczny, chociaż każdy może ocenić ich kompozycję w planie i profilu według własnych odczuć.

Kształty obiektów, jak i proporcje ich poszczególnych elementów obiektów dobrane są prawidłowo. Ustroje niosące obiekty mostowych nie sprawiają wrażenia zbyt ciężkich, ani zbyt wiotkich. Zastosowanie belkowych konstrukcji obiektów mostowych nad trasą ekspresową wydaje się być rozwiązaniem trafionym, zgodnie zresztą z przedstawionymi w [4] wynikami badań, dotyczącymi wskazań preferowanych rodzajów konstrukcji wiaduktów nad autostradą dla regionu wschodniego, za którym opowiedziało się 49,3 % pytanym. Mosty, wiadukty i przejścia dla zwierząt w ciągu drogi ekspresowej to również głównie konstrukcje belkowe, natomiast ich umiejscowienie powoduje, że zdecydowanie rzadziej będą oceniane przez odbiorców.

Obiekty inżynierskie delikatnie wpasowują się w okolicę. Jasnożółte zabarwienie podpór i konstrukcji niosących obiektów pozwalają na kontrast z zielonym nasypem drogowym. Pomarańczowy gzyms podkreśla linię drogi, co pozwala na jasne określenie, że w tym miejscu znajduje się obiekt inżynierski.

Dla wprawnego oka, problemem nie będzie również określenie funkcji obiektów mostowych w Zadaniu 1, gdzie przejścia dla zwierząt, wyposażono w drewniane ekrany przeciwołnieniowe, które nie pojawiają się na odcinkach drogowych.

Konstrukcje przejść dla zwierząt są zróżnicowane konstrukcyjnie w obudzeniach, co pozwala na ich porównanie i chwilę zadumy nad tym, które z nich lepiej wpisują się w otoczenie. Oprócz obiektów mostowych, które miejscami pełnią dodatkowo zadanie przejść dla zwierząt, występują również konstrukcje celowo przeznaczone dla użytkowania przez średnie zwierzęta. W Zadaniu 1, stanowią je konstrukcje z blach falistych, a w Zadaniu 2, konstrukcje żelbetowe ramowe. Trudno stwierdzić jednoznacznie, które lepiej wpisują się w okolicę, a biorąc pod uwagę, że mają być użytkowane przez zwierzęta, można założyć, że dla nich nie ma to większego znaczenia, chociaż jasnożółty kolor może nie być bez znaczenia.

Konstrukcje przepustów są najmniej widocznymi ze wszystkich obiektów, chociaż nie są niezauważalne. Schowane w nasypie drogowym, często w terenach polnych są niewidoczne dla kierowców i prawie niezauważalne dla osób postronnych – rys. 8, 9. Gdyby nie umocnienia wlotów i wylotów, kamieniem lub kostką betonową, to przepusty, zostałyby zamaskowane przez roślinność, która ogranicza je z każdej strony. Zastosowane w Zadaniu 1 rozwiązanie umocnień wlotów do przepustów, są znacznie przyjemniejsze w odbiorze niż te z betonowej kostki brukowej zastosowane w Zadaniu 2.



Rys. 8. Przejście dla średnich zwierząt na odcinku „Kurów Zachód” – „Jastków” (fot. M.Kowal).



Rys. 9. Przejście dla średnich zwierząt na odcinku „Jastków” – „Lublin Sławin” (fot. M.Kowal).

Na obu odcinkach zastosowano odcienie żółci na powierzchni ustrojów niosących, przyczółków i skrzydeł, pomarańczowego na gzymsach oraz czerwieni na poręczach mostowych i balustrad dla obsługi. Stożki przy obiektach wykonano

w dwóch wariantach, tj. umocnione drobnowymiarowymi betonowymi elementami prefabrykowanymi (kostką i trylinką wklęsłą) oraz betonowymi elementami prefabrykowanymi ażurowymi lub geokratą z wypełnieniem humusem i obsianiem. W miejscach przejść dla zwierząt zastosowanie umocnień stożków geokratą wypełnioną humusem z obsianiem jest zrozumiałe, natomiast w miejscach użytkowanych przez ludzi, jeśli nie ze względów estetycznych, to ze względów utrzymaniowych, lepszym wydaje się umocnienie stożków kostką betonową lub trylinką w miejsce ażurów wypełnionych humusem z obsianiem. Umocnienia wlotów przepustów wykonano z kostki betonowej lub kamienia polnego.

Zastanawiającym zagadnieniem jest ilość ekranów akustycznych, które występują czasami w miejscach tak opustoszałych, że budzą zdziwienie obserwatorów. Na szczęście, pozytywnie można odebrać ich barwę, zielen, która dobrze wpisuje się w otaczający rolniczy teren.

7. Podsumowanie

Budowa odcinków drogi ekspresowej S17 „Kurów Zachód” – „Jastków” – „Lublin Sławin” objęła wykonanie drogi ekspresowej na odcinku niespełna 34 km poprowadzonej po nowym przebiegu. Potrzeba budowy drogi ekspresowej S17 wynikała przede wszystkim z niezadowolającej przepustowości istniejącej drogi krajowej DK12/17 oraz znacznie ograniczonego przez duży ruch tranzytowy bezpieczeństwa mieszkańców miejscowości znajdujących się na szlaku. Zmniejszenie natężenia ruchu na „starej siedemnastce” na tym odcinku odczuwalnie poprawiło komfort życia mieszkańców poprzez zmniejszenie natężenia hałasu, stężenia spalin, drgań oraz poprawę bezpieczeństwa.

Wymagania środowiskowe postawiły projektantów i wykonawców drogi ekspresowej przed ograniczeniami dowolności wykonania przedmiotowych prac oraz nakazały konkretne warunki wykonania projektu oraz realizacji robót budowlanych. Wpłynęły one również na ukształtowanie trasy w planie i profilu, przez co bezpośrednio na umiejscowienie i uwidocznienie lub zamaskowanie trasy w otaczającej, najczęściej rolniczej, okolicy. W odczuciu autora, przebieg trasy jest uporządkowany i pozytywny w odbiorze. Kolory zostały dobrane trafnie, przez co obiekty są widoczne w okolicy, a mimo to, nie są nieprzyjemnym elementem w krajobrazie. Zarówno sam przebieg trasy w planie i profilu, jak i umiejscowienie, dobór kształtów i kolorystyki obiektów inżynierskich współgrają z otoczeniem, będąc zauważalnym tylko dla ludzi zainteresowanych tematem.

Literatura

- [1] Rozporządzenie MTiGM z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 43, poz. Nr 430 z 14 maja 1999 r.
- [2] PN-85/S-10030. Obiekty mostowe. Obciążenia.
- [3] Gołaszewska M.: *Świadomość piękna. Problematyka genezy, struktury, funkcji i wartości w estetyce*. Warszawa 1970, PWN, s. 583.

-
- [4] Łagoda G.: *Wiadukty nad autostradami. Wybrane zagadnienia kształtowania konstrukcyjnego i estetycznego*. Oficyna Wydawnicza politechniki Warszawskiej. Warszawa 2001. ISBN 83-7207-271-X.
- [5] Chylińska M.: *Bryła, funkcja i materiały wykończeniowe stanowią obecnie główne wyznaczniki estetyki we współczesnej architekturze*. <http://mojafirma.infor.pl/>

The aesthetics of the S17 expressway

Maciej Kowal

*Department of Road and Bridge, Faculty of Civil Engineering and Architecture,
Lublin University of Technology, e-mail: m.kowal@pollub.pl*

Abstract: The article describes the aesthetic aspects of the S17 expressway. The paper presents two, adjacent to each other S17 sections, “Kurów Zachód” - “Jastków” and “Jastków” - “Lublin Sławin”. Author’s aesthetic feelings regarding projects executed by various design offices were presented. The expressway plan and profile shape and engineering design solutions were described.

Keywords: aesthetics of the landscape, aesthetic reception, bridges, S17 express road.