

### **Załącznik nr 3. Krótki opis inwestycji**

Załącznik do działań informacyjnych w związku z opracowaniem Studium Techniczno-Ekonomicznego dla zadania pn.

#### **„Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 985 Nagnajów – Baranów Sandomierski – Mielec – Dębica na odcinku Mielec – Dębica”.**

Projektowana inwestycja znajduje się w województwie podkarpackim, w powiatach:

- mieleckim, w gminach: Miasto Mielec, Gmina Mielec, Przecław;
- ropczycko-sędziszowskim, w gminie: Ostrów;
- dębickim, w gminach: Gmina Dębica, Żyraków.

Początki wszystkich wariantów budowy nowego odcinka DW 985 znajdują się w rejonie istniejącego ronda zlokalizowanego w Mielcu osiedle Rzochów, tj. na końcu włączenia wschodniej obwodnicy Mielca do istniejącego przebiegu DW 985. Dokładnie włączenia nowego odcinka drogi wojewódzkiej w zależności od analizowanego wariantu znajdują się na odcinku od skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 985 z drogą powiatową nr 1161R rondo Bronisława Greissa w Mielcu osiedle Rzochów do skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 985 z ulicą Inwestorów w Mielcu osiedle Smoczka.

Koniec wszystkich wariantów zlokalizowany jest na węźle autostrady A4 „Dębica Wschód” dokładnie na skrzyżowaniu typu rondo dojazdu do węzła autostrady A4 od strony południowej z drogą powiatową nr 1288R z w miejscowości Pustynia.

W ramach opracowania projektowana jest również rozbudowa skrzyżowania drogi powiatowej nr 1288R z drogą krajową nr 94 w miejscowości Zawada. Na powyższym odcinku istniejąca droga powiatowa nr 1288R między opisanymi skrzyżowaniami nie będzie rozbudowywana. W ramach zadania uwzględniona jest rozbudowa istniejącego węzła autostrady A4 „Dębica Wschód” w celu przeprowadzenia DW 985 nad autostradą A4 z wykorzystaniem istniejącego wiaduktu drogowego nad autostradą.

Finalnie zakładana jest budowa **nowego odcinka przebiegu drogi wojewódzkiej nr 985** od Mielca osiedla Rzochów lub Smoczka do miejscowości Pustynia o długości około 22 kilometrów poprzez:

- skrzyżowanie na istniejącej DW985 w osiedlu Rzochów na południu Mielca;
- skrzyżowanie z DW986 (miejscowości Podole/Tuszyma/Wola Ociecka) zapewniające połączenie poprzez DW986 z węzłem autostrady A4 „Ostrów”);
- skrzyżowanie z istniejącą DW985 w miejscowościach Kozłów/Brzeźnica;
- węzeł A4 „Dębica Wschód” (do skrzyżowania dojazdu do węzła autostrady A4 od strony południowej z drogą powiatową nr 1288R miejscowości Pustynia).

Odcinek od opisanego skrzyżowania drogi powiatowej nr 1288R z dojazdem do węzła autostrady A4 Dębica Wschód od strony południowej do skrzyżowania DP1288R z DK94 w miejscowości Zawada będzie bezinwestycyjny. Odcinek tej drogi jest planowany do przejścia przez województwo podkarpackie i zakwalifikowany a do kategorii drogi wojewódzkiej. Wówczas odcinek tej drogi wraz z nowym przebiegiem DW 985 na odcinku Mielec – Dębica stanowić będzie nowy przebieg DW 985 komunikujący obwodnicę Mielca z autostradą A4 oraz DK 94. Orientacyjnie teren planowanej inwestycji i podstawowe miejsca, które ma łączyć przedstawiono na rysunku planu orientacyjnego.

Przewiduje się ogólnie 3 warianty przebiegu:

- wariant 1 (niebieski z podwariantami 1.1 (W1.1)-błękitny, 1.2 (W1.2)-jasnoniebieski, 1.3 (W1.3)-ciemnoniebieski) - po stronie wschodniej rzeki Wisłoki i istniejącej drogi wojewódzkiej nr 985;
- wariant 2 (W2) (fioletowy z łącznikiem z drogą wojewódzką nr 986-jasnofioletowy) ) - po stronie zachodniej rzeki Wisłoki;
- wariant 3 (W3) (ciemnożółty z łącznikiem z drogą wojewódzką nr 986-pomarańczowy) – środkowy, po stronie wschodniej rzeki Wisłoki, głównie prowadzony między rzeką a istniejącym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 985.

Dla podwariantów 1.1, 1.2 i 1.3 opracowano również wariantowe rozwiązania skrzyżowań i powiązanych z nimi dodatkowych jezdni odpowiednio:

- 1.1.1 (W1.1.1) skrzyżowanie S-10/W1 (km W1.1 18+213-18+674) - przewidziano rozwiązanie skrzyżowania jako dwupoziomowe przesunięte w kierunku zachodnim zamiast jednopoziomowego położonego w większym oddaleniu od rzeki Wisłoki, ale przechodzącego przez zabudowę;
- 1.2.1 (W1.2.1) skrzyżowanie S-4/W1.2 (km W1.2 6+975-8+332) - przewidziano rozwiązanie skrzyżowania jako dwupoziomowe zamiast jednopoziomowego przesuniętego w kierunku północnym generującego więcej rozbudów istniejących dróg i zajęć terenu;
- 1.3.1 (W1.3.1) skrzyżowanie S-8/W1 (km W1.3 19+217-21+310) - przewidziano rozwiązanie skrzyżowania jako jednopoziomowe zwykle skanalizowane o przesuniętych wlotach (starego przebiegu DW985) mniej bezpieczne ale nie generujące obwiedzenia drogami zabudowań na działce nr 3393, zamiast jednopoziomowego typu rondo.

Ogólnie lokalizację przebiegu wariantów przedstawiono w załączniku nr 1. Plan orientacyjny. Warianty 1.1, 1.2, 1.3 i 3 odcinkowo pokrywają się w części południowej inwestycji w miejscowościach Brzeźnica i Kozłów i w tych miejscach oznaczone są jednym kolorem błękitnym. Analogicznie jest w przypadku wariantów 1.1, 1.2, 1.3 w części północnej i środkowej. Odcinki wariantów 1.2, 1.3 i 3 o odmiennych przebiegach niż 1.1 są oznaczone innymi kolorami i opisane na rysunku w załączniku nr 1.

Szczegółowo rozwiązania przebiegu wariantów przedstawiono w załączniku nr 2. Plan sytuacyjny.

Podstawowe parametry projektowanej drogi.

Kategoria drogi	województwa
Klasa techniczna drogi	G - główna
Przekrój	jedna jezdnia, dwa pasy ruchu
Prędkość dopuszczalna	90 km/h 50 km/h – odcinki zabudowy, uliczne i w strefie skrzyżowań
Szerokość pasa ruchu	3,5 m
Szerokość części pobocza o nawierzchni twardej (opaska zewnętrzna)	0,5 m
Szerokość części pobocza o nawierzchni gruntowej	0,75 m (lokalnie zwiększona szerokość ze względu na lokalizację urządzeń bezpieczeństwa ruchu)
Szerokość drogi dla pieszych i rowerów	3,0m
Szerokość drogi dla pieszych	1,8 m
Skrajnia pionowa	4,50 m
Dopuszczalny nacisk pojazdu na oś	115 kN/oś

Przyjęta lokalizacja oraz przebieg analizowanych wariantów inwestycji są wynikiem szczegółowej analizy uwarunkowań wyjściowych oraz dążenia do osiągnięcia możliwie najbardziej zrównoważonego oddziaływania przedsięwzięcia na otoczenie.

W procesie planistycznym uwzględniono zarówno aspekty przestrzenne, środowiskowe, jak i społeczne oraz techniczne.

Określone uwarunkowania wyjściowe obejmowały m.in. występowanie terenów rolniczych, leśnych i zabudowanych w sąsiedztwie inwestycji, obecność infrastruktury technicznej, obiektów inżynierskich oraz skrzyżowań z drogami publicznymi.

Przeanalizowano również występowanie form ochrony środowiska (w tym siedliska roślin prawnie chronionych, rezerwatowe hodowle, ostoje, zbiorniki wodne), tereny górnicze, odwierty, obszary

zagrożone powodzią, tereny osuwiskowe, złoża strategiczne, obszary objęte ochroną konserwatorską, a także przeznaczenie terenów pod zabudowę mieszkaniową i inwestycyjną.

Istotnym elementem były również oczekiwania oraz warunki realizacji zadania określone przez właściwe organy i instytucje. Zapewnienie skomunikowania terenów przyległych z projektowaną drogą. Uniknięcie rozczłonkowania (defragmentacji) kompleksów leśnych, co jest zalecane przez organy środowiskowe.

Starając się w sposób zrównoważony prowadzić warianty przebiegów nie udało się uniknąć wystąpienia po kilku rozbiórek budynków mieszkalnych na każdym z wariantów i ich wykupów.