

**Tytuł projektu: „Obwodnica Proszowic”**

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 – 2013

„Fundusze Europejskie dla Małopolski”

**Wartość projektu: 32.714.015,97 PLN**

**Wartość dofinansowania:** 27.412.500,00 PLN (85 % całkowitych wydatków kwalifikowanych Projektu)

**Umowa o dofinansowanie:** Uchwała Nr 945/09 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 18 sierpnia 2009 roku w sprawie realizacji Projektu pt. „Obwodnica Proszowic” w ramach Osi Priorytetowej 4. Infrastruktura dla rozwoju gospodarczego, Działanie 4.1 Rozwój infrastruktury drogowej, Schemat A: Drogi o znaczeniu regionalnym Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007- 2013.

**Okres realizacji Projektu wynosi:**

rozpoczęcie 08.01.2009 r.;

zakończenie robót budowlanych 30.06.2011 r.

zakończenie realizacji projektu 31.10.2011 r.;

**Ogólna charakterystyka Projektu:**

Obwodnica Proszowic została wybudowana w ciągu drogi wojewódzkiej nr 776, która stanowi ważny element układu transportowego w północno - wschodniej części Małopolski, umożliwia dostęp do Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego i Krakowa mieszkańcom północno – wschodniej części województwa oraz umożliwia bezpośredni dojazd do województwa świętokrzyskiego, do miejscowości Kazimierza Wielka, Wiślica i Busko - Zdrój.

W centrum miasta Proszowice krzyżują się dwie drogi wojewódzkie nr 776 i 775. Droga wojewódzka nr 776 łączy się z drogami krajowymi nr 4 i 79, z drogą ekspresową nr 7, a droga wojewódzka nr 775 łączy się drogą ekspresową nr 7 i z drogą krajową nr 79 i łączy gminy Słomniki, Proszowice i Nowe Brzesko.

Głównymi zidentyfikowanymi problemami gminy Proszowice:

- utrudniona przejezdność przez miasto z powodu niedostatecznej przepustowości wewnętrznego układu komunikacyjnego na terenie miasta. W centralnej części Proszowic następowało spiętrzenie ruchu tranzytowego z dróg wojewódzkich nr 776 i 775 oraz ruchu wewnątrzmięjskiego, zwłaszcza w czasie dni targowych.
- utrudniona komunikacja między województwem małopolskim i świętokrzyskim;
- brak odpowiedniego skomunikowania obszarów północno – wschodniej części województwa z Krakowskim Obszarem Metropolitalnym;
- brak odpowiedniego skomunikowania dróg wojewódzkich nr 776 i 775

Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów na drodze wojewódzkiej na drodze nr 776 w Proszowicach wynosiło 7 072 poj./dobę, przy udziale pojazdów ciężkich na poziomie 6,29% (obliczenia na podstawie danych z Generalnego Pomiaru Ruchu z 2005 r.)

Brak obwodnicy Proszowic był przyczyną następujących problemów w centrum Proszowic:

- długi czas przejazdu przez miasto;
- niskie bezpieczeństwo ruchu i pieszych;
- wysoka emisja spalin i hałasu;
- wysoka emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych odprowadzanych do wód i gleby;
- utrudniona działalność podmiotów gospodarczych;
- niewykorzystany potencjał inwestycyjny;
- słaby wizerunek regionu;

Realizacja projektu polegającego na budowie obwodnicy Proszowic była konieczna i w pełni uzasadniona, a uzyskanie środków z Europejskiego Funduszu rozwoju regionalnego pozwoli na zrealizowanie projektu w zakładanym terminie.

Punktem wyjścia do sporządzenia analiz ruchowych są wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu w 2005 r. na drodze woj. nr 776. Prognozowany SDR na nowo wybudowanej obwodnicy w roku oddania obwodnicy do eksploatacji tj. w roku 2011 wynosi 6 747 poj./dobę. Do prognozowania zastosowano uproszczoną metodę obliczania prognozy ruchu dla dróg wojewódzkich wg wytycznych GDDKiA. Założono, że po wybudowaniu obwodnicy dojdzie do odciążenia istniejących odcinków drogi nr 776 na terenie Proszowic i przenoszenia się ruchu na obwodnicę. Do oszacowania przenoszenia się ruchu wykorzystano metodykę IBDiM dotyczącą obwodnic miejscowości do 100 tys. mieszkańców (Proszowice -16 175 mieszkańców).

Projekt jest projektem infrastrukturalnym polegającym na budowie obwodnicy drogowej po północno – zachodniej stronie miasta Proszowice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 776 Kraków - Proszowice - Ostrów. Projektowana obwodnica jest drogą klasy G, jednojezdniową o dwóch pasach ruchu - szerokość jezdni 7,0 m. Całość wybudowanej obwodnicy o długości 3,181 km przebiega po nowej trasie z pominięciem terenów zabudowanych.

Głównym produktem projektu jest odcinek obwodnicy o długości 3,1 km oraz 2 obiekty inżynierii drogowej.

Ponadto projekt obejmował:

- budowę 6 skrzyżowań, w tym czterech rond,
- przebudowę odcinków dróg krzyżujących się z projektowaną obwodnicą,
- budowę zjazdów indywidualnych i publicznych,
- budowę dróg dojazdowych do terenów rekreacyjnych, giełdy rolnej i do pól wraz z przepustem drogowym przejazdowym pod obwodnicą,
- budowę przepustów przepływowych 10 szt.,

- budowę chodników wokół rond, ścieżki rowerowej dł. 244 m,
- budowę, przebudowę i regulację odwodnienia drogi (rowy odwadniające i melioracyjne, kanalizacja deszczowa),
- budowę oświetlenia na skrzyżowaniach i dojazdów do skrzyżowania,
- przebudowę urządzeń kolidujących (energetyka, teletechnika, kanalizacja sanitarna, sieć wodociągowa i gazowa).

W wyniku realizacji projektu ograniczone zostaną uciążliwości związane z ruchem kołowym, w szczególności z ruchem samochodów ciężarowych na terenach zurbanizowanych, jakim jest centrum miasta Proszowice.

W trakcie przygotowania projektu rozpatrywano następujące warianty:

Wariant I :

Trasa północna – ogólna długość 3,181 km. Początek trasy zlokalizowano w pobliżu zachodniej granicy miasta Proszowice i dalej poprowadzono trasę obwodnicy w kierunku północnym, a następnie w kierunku północno wschodnim. Przewidziano skrzyżowania typu rondo na włączeniach z aktualnie istniejącą drogą oraz na skrzyżowaniu z drogą woj. nr 775 i drogą powiatową nr 1251K. na przecięciach projektowanej obwodnicy z rzeką Szreniawą i potokiem Ścieklec zaprojektowano obiekty mostowe. W wariacie tym droga przebiega w sąsiedztwie ogródków działkowych, stadionu i parku oraz przecina niewielkie dolinki o wilgotnym dnie oraz dolinę Szreniawy, w której występują łąki użytkowane jako pastwiska.

Wariant II:

Trasa południowa – ogólna długość 5,004 m. Początek trasy zlokalizowano w rejonie zachodniej granicy miasta Proszowice. Trasa skręca w kierunku południowym i włącza się w istniejący pas terenu po zlikwidowanej linii kolejowej, przecina ulicę Wsianą, gdzie przewidziano skrzyżowanie typu rondo o 4 wlotach, następnie przecina drogę wojewódzką nr 775 (skrzyżowanie typu rondo), rzekę Szreniawę, na której przecięciu zaplanowano most trzyprzęsłowy i włącza się do istniejącej drogi woj. nr 776. Trasa południowa przebiega przez tereny rolnicze, ale w niedalekiej przyszłości są przewidziane do zabudowy. Na odcinku 1,7 km trasa przebiega po terenie zlikwidowanej linii kolejowej, ale pas ten jest zbyt wąski pod projektowaną drogę jednojezdniową, zatem nieuniknione byłoby wykupienie brakujących gruntów. W końcowym przebiegu tego wariantu na dł. 1,5 km droga przebiega przez tereny rolnicze okresowo zalewane wodami rzeki Szreniawy.

Wybrano do realizacji wariant I jako bardziej korzystny.

Wariant II odrzucono z uwagi na niższą efektywność ekonomiczną, niższą ocenę środowiskową i przestrzenną oraz znacznie niższą gotowość do realizacji.

Celem bezpośrednim realizacji projektu jest:

- poprawa przejezdności przez centrum Proszowic;
- poprawa jakości połączenia obszarów północno – wschodniej części województwa z Krakowskim Obszarem Metropolitarnym;
- poprawa jakości połączenia między województwem małopolskim i świętokrzyskim;
- poprawa jakości połączenia między drogami wojewódzkimi nr 776 i 775;
- zwiększenie dostępności do stref aktywności gospodarczej: Park technologiczny Politechniki Krakowskiej – Czyżyny, Park Przemysłowy Huty im. T. Sendzimira - Branice, Nowobrzezki Obszar Gospodarczy;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu i pieszych;
- skrócenie czasu przejazdu;
- zmniejszenie emisji spalin;
- zmniejszenie emisji hałasu i drgań;

- zmniejszenie zanieczyszczeń komunikacyjnych odprowadzanych do wód i gleby;
- poprawa warunków działalności podmiotów gospodarczych;
- zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej;
- poprawa wizerunku regionu.

Celem ogólnym realizacji projektu (długofalowego oddziaływania projektu) jest:

- usprawnienie systemu transportowego na terenie województwa małopolskiego. Udostępnienie wszystkim użytkownikom wybudowanego ciągu drogowego wpłynie na zwiększenie dostępności i atrakcyjności województwa, podniesienie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania, czyniąc Małopolskę znacznie bardziej przyjazną, zarówno dla mieszkańców jak i inwestorów oraz turystów.

Planowane są równoległe inne inwestycje mające na celu usprawnienie komunikacji drogą wojewódzką nr 776, a mianowicie:

- Modernizacja drogi woj. nr 776 Kraków – Proszowice - Ostrów, której wartość całkowita wynosi 116 000 000 PLN
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 776 na odcinku od granic województwa do Buska –Zdroju wraz z remontem mostu przez rzekę Nidę w Wiślicy realizowana przez Województwo Świętokrzyskie. Wartość całkowita projektu wynosi 30.55 mln Euro.