

Charakterystyka i skrócony opis inwestycji

1. Lokalizacja i program zadania inwestycyjnego

Trasy wariantów planowanej obwodnicy Wadowic w ciągu drogi krajowej nr 28 zlokalizowane są w województwie małopolskim, w powiecie wadowickim, w południowo-wschodniej części miasta Wadowice.

Wszystkie z opisanych wariantów posiadają wspólny początek, który znajduje się na rondzie gen. Leopolda Okulickiego tj. na skrzyżowaniu dróg krajowych 28 i 52 oraz ulicy Błonie. Natomiast koniec nowej trasy drogowej znajduje się w ciągu ulicy Emila Żegadłowicza w rejonie ulicy Spokojnej, gdzie planowane są rondo węzła drogowego Beskidzkiej Drogi Integracyjnej.

W ramach niniejszego zadania inwestycyjnego przewiduje się budowę nowej drogi jedno klasy GP – główna ruch przypsieszonego.

W zakres rzeczowy opracowania wchodzi budowa między innymi:

- nowej drogi krajowej nr 28 klasy GP
- przebudowa i budowa skrzyżowań z drogami przecinającymi budowaną drogę,
- budowa obiektów inżynierskich (mosty, przepusty),
- budowa jezdni dodatkowych (drogi dojazdowe) do obsługi przyległego terenu,
- budowa urządzeń ochrony środowiska (ekrany akustyczne, przejścia dla zwierząt, etc.),
- przebudowa i budowa urządzeń infrastruktury technicznej.

2. Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego

Głównym celem omawianego przedsięwzięcia jest budowa nowej drogi krajowej nr 28 o wysokich parametrach technicznych. Nowa droga ma za zadanie odciążenie istniejącej drogi krajowej nr 28 przebiegającej przez miasto, gdzie występuje intensywna zabudowa mieszkaniowa, w celu usprawnienia ruchu, zwiększenia jego bezpieczeństwa na analizowanym terenie oraz zmniejszenie uciążliwości ruchu komunikacyjnego w odniesieniu do zabudowy mieszkaniowej.

Przedsięwzięcie ma charakter ponadlokalny.

Najważniejszymi efektami tego przedsięwzięcia będzie:

- wyprowadzenie ruchu tranzytowego z części miasta z zabudową mieszkaniową wielorodzinną i intensywną jednorodziną;
- zwiększenie przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu na drodze, zmniejszenie wypadkowości,
- uaktywnienie terenów wzdłuż projektowanej drogi, możliwość pozyskania nowych miejsc pracy,
- poprawa warunków ekologicznych mieszkańców części miasta mieszkających w korytarzu istniejącej drogi krajowej nr 28.

Celem opracowania jest wybór najkorzystniejszego pod względem środowiskowym, ekonomicznym, użytkowym i społecznym wariantu przebiegu nowej drogi krajowej nr 28, uściślenie korytarza terenu, przygotowanie materiałów, które posłużą do przygotowania wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia oraz wybór optymalnych wariantów rozwiązań projektowych, przeznaczonych do dalszych faz opracowania.

W perspektywie długoterminowej powstanie planowanego połączenia przyczyni się przede wszystkim do wyeliminowania części pojazdów z obszaru miasta z zabudową mieszkaniową. Dodatkowo można spodziewać się ożywienia gospodarczego na działkach przylegających do planowanej drogi, a co za tym idzie powstania nowych miejsc pracy i poprawy jakości życia w mieście. W dłuższym okresie czasu inwestycja przyczyni się więc do zwiększenia atrakcyjności regionu dzięki zapewnieniu szybszych i sprawniejszych powiązań komunikacyjnych. Poprawa jakości systemu komunikacyjnego spowoduje lepsze zaspokajanie wciąż rosnących potrzeb komunikacyjnych ludności. Dzięki temu region, jako miejsce zamieszkania, stanie się bardziej atrakcyjny.

3. Opis wariantów

Projektowana inwestycja obejmuje budowę pełnego zakresu drogi wraz ze skrzyżowaniami z drogami poprzecznymi, umożliwiającymi połączenie z istniejącą siecią dróg miejskich. W ramach opracowania zostanie także zaprojektowany układ jezdni dodatkowych tzw. „dróg serwisowych” zapewniający dostęp do każdej z odcinanych przez nową drogę działek.

Parametry projektowe przedstawiają się następująco:

- Droga klasy GP,
- Prędkość projektowa - 70 km/h,
- Szerokość jezdni – 2 x 3.50 m,
- Szerokość pasa ruchu - 3.50 m,
- Szerokość pobocza – min. 1.50 m

Droga wyposażona będzie w obiekty inżynierskie: mosty, przepusty, obiekty ochrony środowiska, wyposażenie drogi - bariery, osłony przeciwośnieńniowe, znaki drogowe, częściowe oświetlenie.

Droga będzie posiadała odwodnienie na całej swojej długości przy wykorzystaniu głównie rowów otwartych. Dostęp do drogi będzie się odbywał poprzez projektowane skrzyżowania, których geometria i typ jest wariantowana na przecięciu się z następującymi istniejącymi drogami:

- Droga krajowa DK28, DK52, droga gminna ul. Błonie – początek trasy km 0+000 (początek trasy)
- Droga gminna ul. Błonie, droga gminna ul. Polna, zjazd na jezdnię dodatkową (PEPCO i inne) – km 0+200
- Droga krajowa DK28 (docelowo węzeł z Beskidzką Drogą Integracyjną) – km 1+430 (koniec trasy)

Miejsca dostępu do drogi wynikają z kształtu istniejącej sieci drogowej jak również z wymaganych przepisami technicznymi minimalnymi odległościami sąsiadujących skrzyżowań na drodze klasy GP. Pozostałe drogi jakie zostają przecięte przez projektowaną drogą zostały przeprowadzone pod obwodnicą lub zostały włączone do projektowanych jezdni dodatkowych i doprowadzone do najbliższego miejsca umożliwiającego przejazd na drugą stronę obwodnicy – przejazd w km 1+060 do ulicy Błonie.

W ramach opracowania rozważane są trzy możliwe trasy przebiegu wariantów drogi. Z uwagi na niewielką długość obwodnicy tj. około 1400m warianty mają przebieg zbliżony do siebie. Trasa drogowa we wszystkich wariantach rozpoczyna się na skrzyżowaniu dróg DK28, DK52 i ulicy Błonie – rondo gen. Leopolda Okulickiego. Natomiast koniec opracowania stanowi połączenie z projektowanymi łącznicami Beskidzkiej Drogi Integracyjnej w ciągu S52 – skrzyżowania typu rondo w ciągu ulicy Emila Zegadłowicza (DK28) w rejonie ulicy Spokojnej.

3.1. Opis trasy wariantu W1

Początek południowej obwodnicy Wadowic zaprojektowano w miejscu istniejącego skrzyżowania typu rondo dróg krajowych nr 28 i 52 oraz ulicy Błonie – rondo gen. Leopolda Okulickiego. Obwodnica została włączona do przedmiotowego skrzyżowania jako czwarty (południowy) wlot, w miejsce likwidowanego wlotu drogi gminnej ulicy Błonie. Samo istniejące skrzyżowanie, z uwagi na prognozowane natężenia ruchu, zostanie rozbudowane do ronda turbinowego z dwupasmowymi wlotami i jednopasmowymi wylotami. Następnie trasa drogowa została poprowadzona łagodnym łukiem w kierunku południowo-wschodnim w kierunku rzeki Skawy w możliwe dużym oddaleniu od istniejącej i budowanej zabudowy po wschodniej stronie drogi a także w celu zachowania jak największej przestrzeni parkingowej po jej zachodniej stronie. W rejonie km 0+200 zaprojektowane zostało czterowlotowe skrzyżowanie skanalizowane. Wlot wschodni stanowi włącznie jezdni dodatkowej obsługującej okoliczną zabudowę handlowo-usługową oraz gastronomiczną. Natomiast wlot zachodni stanowi włączenie dróg gminnych: ulic Błonie oraz Polnej. Połączenie ulic Błonie i Polnej zaprojektowano w formie ronda typu „hantla” w celu obsługi ruchu lokalnego a także zakładu „Skawa”. Dalej, po przekroczeniu cieku Dąbrówka, trasa drogowa została skierowana możliwe blisko rzeki Skawa (rejon km 0+600) w taki sposób aby nie naruszać obszaru zagrożenia powodzią Q1% i jednocześnie pozostawić maksymalnie dużo miejsca dla planowanych przez miasto Wadowice inwestycji sportowo-rekreacyjnych. Niestety rozwiązanie to istotnie ingeruje w istniejący korytarz ekologiczny przebiegający wzdłuż rzeki Skawa. Następnie biegnąc wzdłuż rzeki w rejonie km 1+000 trasa drogowa skręca w kierunku zachodnim krzyżując w rejonie km 1+100 planowaną drogę ekspresową S52 (Beskidzka Droga Integracyjna BDI). Dalej na odcinku od km 1+150 do km 1+300 trasa drogowa przecina obszar strefy ochronnej ujęcia wody i w rejonie km 1+421 łączy się z istniejącą drogą krajową nr 28 (ulica Emila Zegadłowicza) jako północno-wschodni wlot planowanego południowego ronda węzła BDI. Rondo to zostało zaprojektowane jako turbinowe z dwupasmowymi wlotami i jednopasmowymi wylotami.

Obsługa okolicznego terenu realizowana jest przez drogę serwisową usytuowaną po wschodniej stronie projektowanej obwodnicy. Zjazd na drogę serwisową, który jednocześnie pełni funkcję dojazdu do zakładu wodociągowego zaprojektowano bezpośrednio z projektowanej obwodnicy w km 1+130. Od strony północnej droga serwisowa kończy się placem do zawracania a dalej już w formie ciągu pieszo-rowerowego łączy się z istniejącym odcinkiem pieszo-rowerowym poprowadzonym po wale rzeki Skawy. Natomiast od południa droga serwisowa łączy się z utwardzonym ciągiem pieszo-rowerowym wyprowadzającym ruch w kierunku Zbywaczówki. W celu zapewnienia połączenia dla pieszych i rowerzystów projektowanej drogi serwisowej oraz ciągu pieszego i rowerowego od strony ulicy Błonie w rejonie km 0+950 zaplanowano przejście / przejazd dla rowerzystów pod projektowaną obwodnicą.

Trasa wariantu W1 nie koliduje z zabudową mieszkaniową. Ponadto w celu ochrony akustycznej okolicznej zabudowy mieszkaniowej na odcinku od km 0+983 do km 1+007 po stronie północnej (prawej) obwodnicy oraz w rejonie ulicy Emila Zegadłowicza i Spokojnej zaprojektowano ekrany akustyczne.

3.2. Opis trasy Wariantu W2

Początek południowej obwodnicy Wadowic zaprojektowano podobnie jak w wariantcie 1 w miejscu istniejącego skrzyżowania typu rondo dróg krajowych nr 28 i 52 oraz ulicy Błonie – rondo gen. Leopolda Okulickiego. Również w tym przypadku obwodnica została włączona do przedmiotowego skrzyżowania jako czwarty, południowy wlot w miejsce likwidowanego wlotu ulicy Błonie. Również samo istniejące skrzyżowanie, z uwagi na prognozowane natężenia ruchu, zostanie rozbudowane do ronda turbinowego z

dwupasmowymi wlotami i jednopasmowymi wylotami poza wylotem w kierunku obwodnicy, który zaprojektowany został jako dwupasmowy. Następnie trasa drogowa została poprowadzona łagodnym łukiem w kierunku południowo-wschodnim w kierunku rzeki Skawy w możliwe dużym oddaleniu od istniejącej i budowanej zabudowy po wschodniej stronie drogi a także w celu zachowania jak największej przestrzeni parkingowej po jej zachodniej stronie. Jednakże w tym wariantcie skrzyżowanie obwodnicy z drogami lokalnymi zostało zaprojektowane jako rondo turbinowe z dwupasmowymi wlotami i wylotami w ciągu obwodnicy i z jednopasmowymi wlotami i wylotami w przypadku wlotów dróg gminnych. Wlot wschodni ronda stanowi włącznie jezdni dodatkowej obsługującej okoliczną zabudowę handlowo-usługową oraz gastronomiczną. Natomiast wlot zachodni stanowi włącznie drogi gminnej ulicy Polnej. Odcięta ulica Błonie na wysokości boiska sportowego została skierowana w kierunku północno-zachodnim i włączona do projektowanego wlotu ulicy Polnej, przez którą uzyskała skomunikowanie z projektowaną obwodnicą. W wariantcie tym obsługa zakładu Skawa odbywać się będzie poprzez zjazd bezpośrednio z drogi obwodowej, który dostępny będzie jedynie dla relacji prawoskrętnych. Dalej po przekroczeniu cieku Dąbrówka obwodnica została poprowadzona przy samej wschodniej krawędzi działek gminy Wadowice i docelowo przeznaczonych pod budowę obwodnicy. W wariantcie tym jednakże drogę usytuowano w większej niż w wariantcie 1 odległości od rzeki Skawy, zmniejszając tym samym miejsce dla planowanych przez miasto Wadowice inwestycji sportowo-rekreacyjnych. Jednakże rozwiązanie to pozwala jedynie w nieznacznym stopniu ingerować w istniejący wzdłuż rzeki Skawy korytarz ekologiczny. Dalej w rejonie km 0+900 droga skręca w kierunku zachodnim zbliżając się do projektowanej drogi ekspresowej po jej północnej stronie. W rejonie km 1+200 obwodnica ponownie skręca tym razem w kierunku południowym aby w km 1+300 skrzyżować się z projektowaną BDI i w końcu w km 1+432 połączyć się z drogą krajową 28 (ulica Emila Zegadłowicza) jako północno-wschodni wlot planowanego południowego ronda węzła BDI. Rondo to zaprojektowane zostało jako turbinowe z dwupasmowymi wlotami i jednopasmowymi wylotami. Rozwiązanie to pozwala jednocześnie ominąć strefę bezpośredniego ujęcia wody.

Obsługa okolicznego terenu, podobnie jak w wariantcie 1, realizowana jest przez drogę serwisową usytuowaną po wschodniej stronie projektowanej obwodnicy. Zjazd na drogę serwisową, który jednocześnie pełni funkcję dojazdu do zakładu wodociągowego zaprojektowano bezpośrednio z projektowanej obwodnicy w km 1+220. Od strony północnej droga serwisowa kończy się placem do zawracania a dalej już w formie ciągu pieszo-rowerowego łączy się z istniejącym odcinkiem pieszo-rowerowym poprowadzonym po wale rzeki Skawy. Natomiast od południa droga serwisowa łączy się z utwardzonym ciągiem pieszo-rowerowym wyprowadzającym ruch w kierunku Zbywaczówki. W celu zapewnienia połączenia dla pieszych i rowerzystów projektowanej drogi serwisowej oraz ciągu pieszego i rowerowego od strony ulicy Błonie w rejonie km 0+950 zaplanowano przejazd gospodarczy o 3.5m skrajni pionowej pod projektowaną obwodnicą. Rozwiązanie to pozwala również na obsługę zakładu wodociągowego mniejszymi pojazdami od strony ulicy Błonie.

Trasa wariantu W2 nie koliduje z zabudową mieszkaniową. Ponadto w celu ochrony akustycznej okolicznej zabudowy mieszkaniowej na odcinku od km 1+006 do km 1+289 po stronie północnej (prawej) obwodnicy oraz w rejonie ulicy Emila Zegadłowicza i Spokojnej zaprojektowano ekrany akustyczne.

3.2. Opis trasy Wariantu W3

Początek południowej obwodnicy Wadowic zaprojektowano podobnie jak w poprzednich wariantach w miejscu istniejącego skrzyżowania typu rondo dróg krajowych nr 28 i 52 oraz drogi gminnej ulicy Błonie – rondo gen. Leopolda Okulickiego. Również w tym przypadku obwodnica została włączona do przedmiotowego skrzyżowania jako czwarty, południowy wlot w miejsce likwidowanego wlotu ulicy Błonie. Również w tym przypadku samo istniejące skrzyżowanie, z uwagi na prognozowane natężenia ruchu, zostanie rozbudowane do ronda turbinowego z dwupasmowymi wlotami i jednopasmowymi wylotami. Następnie trasa drogowa została poprowadzona łagodną krzywą esową w możliwe dużym oddaleniu od istniejącej i budowanej zabudowy po wschodniej stronie drogi a także w celu zachowania jak największej przestrzeni parkingowej po jej zachodniej stronie. W tym wariantcie skrzyżowanie obwodnicy z drogami lokalnymi zostało zaprojektowane jako duże rondo o sześciu jednopasmowych wlotach i wylotach. Wlot północny i południowo-wschodni znajdują się w ciągu projektowanej obwodnicy. Wlot wschodni ronda stanowi włącznie jezdni dodatkowej obsługującej okoliczną zabudowę handlowo-usługową oraz gastronomiczną. Natomiast wlot południowy stanowi włącznie drogi gminnej ulicy Błonie. Dalej wlot południowo-zachodni stanowi włącznie ulicy Polnej a wloty zachodni i północno-zachodni służą do obsługi odpowiednio magazynów czy placów składowych i zakładu Skawa. Dalej po przekroczeniu cieku Dąbrówka obwodnica została poprowadzona podobnie jak w wariantcie 1 możliwe blisko rzeki Skawa (rejon km 0+500) w taki sposób aby nie naruszać obszaru zagrożenia powodzią Q1% i jednocześnie pozostawić maksymalnie dużo miejsca dla planowanych przez miasto Wadowice inwestycji sportowo-rekreacyjnych. Niestety rozwiązanie to, podobnie jak ma to miejsce w wariantcie 1, istotnie ingeruje w istniejący korytarz ekologiczny przebiegający wzdłuż rzeki Skawa. Dalej w rejonie km 0+700 projektowana droga skręca w kierunku zachodnim zbliżając się do projektowanej drogi ekspresowej po jej północnej stronie. W wariantcie tym projektowana obwodnica jednak nie przecina projektowanej BDI tylko przechodząc przez zabudowania jednorodzinne łączy się z drogą krajową 28 (ulica Emila Zegadłowicza) w km 1+488 jako wschodni wlot planowanego północnego ronda węzła BDI. Rondo to zaprojektowane zostało jako turbinowe z

dwupasmowymi wlotami w ciągu obwodnicy i łącznicy drogi ekspresowej oraz z jednopasmowymi wlotami pozostałych dróg i wszystkimi jednopasmowymi wylotami. Ponadto relacja w prawo z drogi krajowej 28 z kierunku Sucha Beskidzka w kierunku obwodnicy została zaprojektowana z wykorzystaniem bypasa.

Obsługa okolicznego terenu, podobnie jak w wariantach 1 i 2, realizowana jest przez drogę serwisową usytuowaną po wschodniej stronie projektowanej obwodnicy. Zjazd na drogę serwisową, który jednocześnie pełni funkcję dojazdu do zakładu wodociągowego tym razem zaprojektowano bezpośrednio z ronda południowego projektowanego węzła BDI. Od strony północnej droga serwisowa kończy się placem do zawracania a dalej już w formie ciągu pieszo-rowerowego łączy się z istniejącym odcinkiem pieszo-rowerowym poprowadzonym po wale rzeki Skawy. Natomiast od południa droga serwisowa łączy się z dojazdem do zakładu wodociągowego oraz z utwardzonym ciągiem pieszo-rowerowym wyprowadzającym ruch w kierunku Zbywaczówki. W celu zapewnienia połączenia dla pieszych i rowerzystów projektowanej drogi serwisowej oraz ciągu pieszego i rowerowego od strony ulicy Błonie w rejonie km 1+080 zaplanowano przejazd gospodarczy o 3.5m skrajni pionowej pod projektowaną obwodnicą. Rozwiązanie to pozwala również na obsługę zakładu wodociągowego mniejszymi pojazdami od strony ulicy Błonie.

Trasa wariantu W3 koliduje z zabudową mieszkaniową jednorodzinną w rejonie ulicy Emila Zegadłowicza i Spokojnej. W wariantach tych konieczne będzie wyburzenie co najmniej 8 budynków mieszkalnych. Natomiast w celu ochrony akustycznej pozostałej okolicznej zabudowy mieszkaniowej na odcinku od km 1+010 do km 1+480 (koniec trasy) po stronie północnej (prawej) obwodnicy i dalej wzdłuż ulicy Emila Zegadłowicza w kierunku centrum miasta zaprojektowano ekrany akustyczne. Ponadto ekrany akustyczne zaprojektowano po północno-zachodniej stronie północnego ronda z planowanymi łącznicami węzła Beskidzkiej drogi Integracyjnej w ciągu ulicy Emila Zegadłowicza (obecna DK28).

4. Załączniki rysunkowe (w formacie PDF)

- Orientacja, Skala 1: 25 000
- Przekrój normalny
- Plan sytuacyjny – wariant 1, Skala 1: 1000
- Plan sytuacyjny – wariant 2, Skala 1: 1000
- Plan sytuacyjny – wariant 3, Skala 1: 1000

5. Ankieta

Formularz ankiety

Ankiety proszę odesłać z dopiskiem "Ankieta dla południowej obwodnicy Wadowic – DK28":

- na adres: **Klotoida sp. z o.o., sp. kom.; ul. Adama Bochenka 16A, 30-693 Kraków**,
- lub pocztą elektroniczną na adres: wadowice@klotoida.pl