

Budowa alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego umożliwiającego wyprowadzenie nadmiernego ruchu tranzytowego z miasta Mielca oraz tworzącego łącznik do autostrady A4 – łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T

Przedsięwzięcie jako całość składa się z dwóch części:

1. Budowa alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego umożliwiającego wyprowadzenie nadmiernego ruchu tranzytowego z miasta Mielca wraz z budową mostu przez rzekę Wisłokę - Inwestycja o charakterze liniowym – projektowany początek drogi ma miejsce na drodze wojewódzkiej nr 984 na granicy Gminy Mielec i Wadowice Górne (miejscowość Piątkowiec). Trasa przebiega przez miejscowości: Piątkowiec, Wola Mielecka, Trzciana, Rzędzianowice, Złotniki, Chorzelów i miasto Mielec. Na skrzyżowaniu na drodze wojewódzkiej nr 985 zaprojektowano dwupoziomowy węzeł drogowy, zintegrowany z wiaduktem nad równoległą do drogi linią kolejową. Koniec planowanej drogi znajduje się w mieście Mielec na istniejącym skrzyżowaniu ul. Kosmonautów z ul. Szybowcową. Projektowana droga przewiduje budowę nowego mostu na rzece Wisłoce. Planowana inwestycja stanie się jednocześnie północno – zachodnim elementem obwodnicy Mielca.

2. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 984 Lisia Góra – Radomyśl Wielki-Mielec - łącznik do autostrady A4 – wraz z budową obwodnicy Radomyśla Wielkiego - Inwestycja o charakterze liniowym, przedsięwzięcie o znacznym oddziaływaniu ponad regionalnym. Jest to ciąg komunikacyjny łączący północną część województwa podkarpackiego z województwem Małopolskim, województwem lubelskim i częściowo świętokrzyskim. Główny ciąg dojazdowy do autostrady A4 wjazd –węzeł autostradowy Tarnów – Krzyż.
Inwestycja planowana jest do realizacji na terenie powiatu: Mielec, Dębica, Dąbrowa Tarnowska, Tarnów

Obecna infrastruktura transportowa na kierunku Mielec - Tarnów opiera się na jednym moście, który prowadzi ruch bezpośrednio do centrum miasta i w żaden sposób nie spełnia obecnych potrzeb. Kongestia powstała w tym miejscu, w godzinach szczytu daje opóźnienia sięgające ponad jedną godzinę. Realizowana obecnie budowa oddalonych o kilkanaście kilometrów mostów na Wiśle i Wisłoce nie wpłynie na poprawę sytuacji ponieważ przeniosą ruch z innego kierunku.
Ponadto niezwykle istotnym dla przedmiotowej Inwestycji działaniem jest planowana do realizacji przez Województwo Podkarpackie rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 984 Lisia Góra – Radomyśl Wielki-Mielec w km 10+755 do km 39+930 wraz z budową obwodnicy Radomyśla Wielkiego. Jest to ciąg komunikacyjny łączący północną część województwa podkarpackiego z województwem Małopolskim, województwem lubelskim i częściowo Świętokrzyskim – będzie stanowić główny ciąg dojazdowy do autostrady A4 wjazd –węzeł autostradowy Tarnów – Północ (Krzyż).

Realizacja przedsięwzięcia jako całość stworzy zintegrowaną i efektywną infrastrukturę powiązań komunikacyjnych – zarówno zewnętrznych – z krajowymi biegunami wzrostu jak i wewnętrznych – wzmacniających terytorialną spójność regionu. Realizacja

przedsięwzięcia stworzy powiązania uzupełniające krajowej sieci transportowej dołączające obszary nie znajdujące się w obszarze dostępności transportowej. Realizacja projektu związana jest z połączeniem ośrodka miejskiego z siecią TEN-T, odciążeniem miasta Mielca od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnica i droga wylotowa z miasta). Realizacja inwestycji pozwoli na skomunikowanie z węzłem autostradowym w Tarnowie, który jako pierwszy będzie komunikował Województwo Podkarpackie od strony zachodniej.

Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 zwraca uwagę na potrzebę poprawy dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów i między regionami. W tym aspekcie koncepcja budowy uwzględniła zapisy SRT mówiące o konieczności skrócenia czasu dostępu przestrzennego do centrum województwa zapewniając skrócenie dojazdu do Rzeszowa dla gmin zlokalizowanych w północnej części powiatu mieleckiego. Droga pozostaje również istotną w kontekście powiązań międzyregionalnych z Województwem Małopolskim, co podkreślone zostało podczas spotkań uprzedniego Zarządu Województwa Podkarpackiego z władzami Województwa Małopolskiego. Podsumowując omawiana inwestycja spełnia co najmniej kilka z dziesięciu wymienionych w SRT priorytetowych kierunków interwencji w zakresie modernizacji i przestrzennego rozmieszczenia infrastruktury.

Przedsięwzięcie „Budowa alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego umożliwiającego wyprowadzenie nadmiernego ruchu tranzytowego z miasta Mielca oraz tworzącego łącznik do autostrady A4 - łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T” powinno być planowane do realizacji na zasadzie partnerstwa przez Jednostki Samorządu Terytorialnego. Mając na uwadze nowe terytorialno - funkcjonalne podejście do polityki regionalnej w tym propagowanie wielopoziomowego, partnerskiego zarządzania, zauważając szanse, jakie daje współpraca ponadlokalna oraz wzmocnienie partnerstwa w planowaniu i zarządzaniu procesami rozwojowymi, władze samorządowe Powiatu Mieleckiego czynią starania w kierunku ujęcia projektu w planach inwestycyjnych Województwa Podkarpackiego i zakwalifikowania powstałej w ramach projektu drogi wraz z mostem jako drogi wojewódzkiej.

Koszty przedsięwzięcia (w mln zł)

1. Budowa alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego umożliwiającego wyprowadzenie nadmiernego ruchu tranzytowego z miasta Mielca wraz z budową mostu przez rzekę Wisłokę

<i>Kategoria kosztów</i>	<i>Kwota w mln zł netto</i>	<i>Kwota w mln zł brutto</i>
<i>Koszt całkowity przedsięwzięcia</i>	185,00 *	227,55
<i>Wartość dofinansowania z UE (maksymalnie 85%)</i>	157,25	193,42

*Podane koszty zostały opracowane szacunkowo w dostosowaniu do etapu opracowania inwestycji i wymagają dalszego uściślenia na w kolejnych fazach przygotowania do budowy drogi.

2. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 984 Lisia Góra – Radomyśl Wielki-Mielec – wraz z budową obwodnicy Radomyśla Wielkiego - łącznik do autostrady A4

<i>Kategoria kosztów</i>	<i>Kwota w mln zł netto</i>	<i>Kwota w mln zł brutto</i>
<i>Koszt całkowity przedsięwzięcia</i>	69,10	85,00
<i>Wartość dofinansowania z UE (maksymalnie 85%)</i>	58,74	72,25

*Koszty szacunkowe oparte na cenach średniorynkowych dot. kosztu kilometra budowy nowej drogi wojewódzkiej (ok. 14 mln/km) oraz ok. 1,5 mln/km rozbudowy drogi wojewódzkiej.

