

Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich w Małopolsce do roku 2020



Maj 2012 r.



Dokument przyjęty na posiedzeniu
Zarządu Województwa Małopolskiego
w dniu 24.05.2012 r.

**PLAN ROZWOJU
SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH
W MAŁOPOLSCE
do roku 2020**



**Zarząd Dróg Wojewódzkich
w Krakowie**

Kraków, maj 2012 r.

Zespół autorski :

ZDW - Wydział Planowania i Funduszy Europejskich:

Halina Stawarczyk

Rafał Darocha

Gerard Długosz

Przy współpracy:

Barbara Reza

Marta Kozynacka

Robert Górecki

Nadzór merytoryczny:

Roman Ciepela, Grzegorz Stech

Projekt okładki, skład: Rafał Darocha



Spis treści

1.	Wstęp.....	5
1.1.	Odniesienie do strategii i programów rozwoju.....	5
1.1.1.	Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007 – 2015	5
1.1.2.	Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 wspierające wzrost gospodarczy i zatrudnienie (NSRO).....	6
1.1.3.	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020	7
1.1.4.	Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) (PROJEKT).....	9
1.1.5.	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030	11
1.1.6.	Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011 - 2020.....	12
1.1.7.	Strategia Rozwoju Transportu w województwie Małopolskim na lata 2010 – 2030	15
1.1.8.	Odniesienie do Wieloletniego Programu Inwestycyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2007-2013.....	19
1.2.	Cele oraz kryteria Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich	20
1.3.	Infrastruktura drogowa w Małopolsce.....	22
1.3.1.	Drogi krajowe w Małopolsce	25
1.3.2.	Drogi wojewódzkie	32
1.3.3.	Drogi powiatowe	32
1.3.4.	Drogi gminne	32
1.4.	Stan istniejący sieci dróg wojewódzkich.....	32
1.5.	Stan istniejący obiektów mostowych	40
1.6.	Analiza bezpieczeństwa ruchu na drogach wojewódzkich.....	40
1.7.	Generalny pomiar ruchu przeprowadzony na drogach wojewódzkich w Małopolsce	44
2.	ELEMENTY DECYDUJĄCE O ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH W MAŁOPOLSCE	47
2.1.	Nawiązanie do podstawowego układu drogowego województwa małopolskiego o znaczeniu międzynarodowym i krajowym – autostrada, drogi szybkiego ruchu oraz drogi krajowe	47
2.1.1.	Autostrada A4	48
2.1.2.	Droga krajowa nr 7	50
2.2.	Powiązanie z transportem lotniczym	51
2.3.	Współpraca międzynarodowa i przygraniczna – przejścia graniczne ze Słowacją.....	51
2.4.	Powiązania komunikacyjne z sąsiadującymi województwami: śląskim, świętokrzyskim, podkarpackim	53
2.4.1.	Powiązania z województwem śląskim	53
2.4.2.	Powiązania z województwem świętokrzyskim.....	54
2.4.3.	Powiązania z województwem podkarpackim.....	55
2.5.	Integracja przestrzenna województwa – powiązanie z głównymi ośrodkami miejskimi w tym z Krakowskim Ośrodkiem Metropolitalnym	56
2.5.1.	Powiązanie z Krakowskim Ośrodkiem Metropolitalnym (KOM).....	56
2.5.2.	Powiązanie z Tarnowem.....	58
2.5.3.	Powiązanie z Nowym Sączem	59
2.6.	Wyniesie ruchu tranzytowego z centów miejscowości – obejścia miejscowości	60
2.7.	Północna obwodnica Krakowa	61
2.8.	Droga ekspresowa S7	62
2.9.	Rozwój tatrzańskiego układu komunikacyjnego.....	63
2.10.	Zintegrowany System Sterowania Ruchem w Małopolsce	69
2.11.	Połączenie z węzłami autostradowymi w ciągu budowanej autostrady A4.....	70
3.	BESKIDZKA DROGA INTEGRACYJNA - BDI	71
4.	Zadania realizowane ze środków Unii Europejskiej.....	73
5.	INWESTYCJE WPLYWAJĄCE NA ROZWÓJ SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH W MAŁOPOLSCE WRAZ Z KRYTERIAMI DOBORU ZADAŃ.....	77
6.	Nakłady finansowe na drogi wojewódzkie	79
7.	PODSUMOWANIE I WNIOSKI.....	80
8.	LITERATURA	85

Załączniki:

Załącznik nr 1 - „Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2011 roku”

Załącznik nr 2 - „Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich w województwie małopolskim w 2010 r. wraz ze strukturą rodzajową pojazdów”

Załącznik nr 3 - „Wykaz Wieloletnich Przedsięwzięć Inwestycyjnych”

Załącznik nr 4 - „Zestawienie szczegółowych informacji na temat dróg wojewódzkich w Małopolsce”

Załącznik nr 5 - „Średni dobowy ruch pojazdów samochodowych na sieci dróg województwa małopolskiego”

Załącznik nr 6 - „Studium lokalizacyjno – funkcjonalno – ruchowe rozwoju podhalańsko tatrzańskiego układu komunikacyjnego ze szczególnym uwzględnieniem dostępności Miasta Zakopane”

Załącznik nr 7 - „Projekty w trakcie realizacji w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013 zgłoszone przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie”

Załącznik nr 8 - „Lista zadań planowanych do realizacji do 2020 roku”

Załącznik nr 9 – „Nakłady finansowe na infrastrukturę drogową w latach 1999 – 2011”

Załącznik nr 10 - „Planowane nakłady finansowe na infrastrukturę drogową w latach 2012 - 2020”

Załącznik nr 11 – „Ocena stanu technicznego i danych ruchowych na sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce”

1. WSTĘP

Plan rozwoju sieci drogowej jest dokumentem, który powinien sporządzać każdy zarządca drogi. Jest on niezbędny nie tylko w celu określenia kierunków rozwoju i utrzymania sieci drogowej, ale wynika też bezpośrednio z zapisów Ustawy o Drogach Publicznych (Dz.U.04.204.2086). Rozdział 2, Art. 20. precyzuje: „Do Zarządcy drogi należy w szczególności: 1) opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;”. Natomiast art. 35.1. tej samej ustawy mówi: „Zarządca drogi sporządza i weryfikuje okresowo plany rozwoju sieci drogowej i przekazuje je, niezwłocznie po sporządzeniu, organom właściwym w sprawie sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego.”

W Polsce ogólna długość dróg publicznych wg stanu na koniec 2010 r., wynosiła 406,1 tys. km (wobec 249 tys. km w 2000 r.), w tym dróg o nawierzchni twardej (zarówno miejskich, jak i pozamiejskich) - 273,8 tys. km. Drogi o nawierzchni twardej stanowią w Polsce 67,4% dróg publicznych [9]. Długość autostrad wynosi 1064,62 km (stan na grudzień 2011 r.), a dróg ekspresowych – 674,7 km (dane na koniec 2010 r.) - wobec odpowiednio 551,7 km i 257,7 km w 2005 r. [9]. Polska - pod względem odsetka autostrad w ogólnej długości sieci dróg kołowych - zajmuje jedno z ostatnich miejsc w Europie. Sieć ta jest rozproszona i nie zapewnia sprawności ruchu między głównymi ośrodkami metropolitalnymi w kraju, jak również nie zapewnia ciągłości na żadnej z międzynarodowych tras tranzytowych. Jest to tym bardziej istotne, że 13 międzynarodowych ciągów drogowych, o łącznej długości 5,5 tys. km włącza nasz kraj w sieć najważniejszych połączeń transeuropejskich i w większości stanowi składniki paneuropejskich korytarzy transportowych (sieć TINA).

W latach 2004 - 2010 sieć drogowa była rozbudowywana w stosunkowo niewielkim stopniu, ogólna długość dróg o nawierzchni twardej wzrosła w tym okresie o 10% (z 248,8 tys. km do 273,8 km). W latach 2005 - 2011 długość autostrad w Polsce wzrosła blisko dwukrotnie z 551,7 km do 1064,62 km [9]. Znacznej poprawy wymaga stan techniczny dróg - według Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad - spośród sieci najważniejszych połączeń komunikacyjnych w kraju, w końcu 2009 r. drogi krajowe w stanie dobrym stanowiły 59,6 %.

1.1. Odniesienie do strategii i programów rozwoju

Celem strategicznym polityki regionalnej państwa w latach 2007-2015 jest tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności wszystkich regionów w taki sposób, aby sprzyjać spójności społecznej, ekonomicznej i terytorialnej oraz dążyć do wyrównywania szans rozwojowych województw. Przyjęcie powyższego celu jest zgodne z zasadą rozwoju wszystkich polskich województw.

1.1.1. Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007 – 2015

Jednym z dokumentów programowych na lata 2007-2015 wyznaczającym cele oraz najważniejsze obszary, w których skoncentrowane będą działania państwa jest „Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015”. Przyjęty w dniu 29 listopada 2006 r. dokument zawiera zapisy dotyczące infrastruktury technicznej, w tym transportu drogowego.

Priorytet 2 dotyczący poprawy stanu infrastruktury technicznej i społecznej



wskazuje na to, iż istotnymi uwarunkowaniami przyspieszania rozwoju i podnoszenia konkurencyjności gospodarki są dostępność i stan infrastruktury.

W ciągu ostatnich kilku lat stan infrastruktury kraju znacznie się poprawił, jednak w dalszym ciągu wyraźnie odbiega od notowanego w krajach UE. Pomimo zmian, jakie nastąpiły w Polsce w ostatnich 15 latach, transport wciąż pozostaje dziedziną zapóźnioną.

Głównym celem wspierania inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej jest optymalizacja i podniesienie jakości systemu transportowego kraju. W transporcie drogowym zapewniona zostanie ciągłość ruchu pomiędzy głównymi ośrodkami na trasach tranzytowych poprzez budowę spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz modernizację sieci dróg krajowych. Pozwoli to w pełni włączyć Polskę w europejski system drogowy. Poprawiony zostanie stan techniczny istniejącej infrastruktury, który stanowi obecnie istotną barierę rozwoju. Zwiększana będzie nośność dróg krajowych zgodnie z wymogami UE i poprawiony zostanie stan utrzymania dróg. W coraz większym stopniu drogi krajowe będą wyprowadzane poza miasta poprzez budowę obwodnic. Uzupełnieniem będą inwestycje modernizacyjne podejmowane przez samorządy wszystkich szczebli.

Obecnie trwają prace nad Projektem Strategii Rozwoju Kraju 2020. Dokument jako cel główny, wyznacza wzmocnienie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę życia ludności. W dokumencie wydzielono trzy obszary strategiczne: sprawne i efektywne państwo, konkurencyjna gospodarka, spójność społeczna i terytorialna.

1.1.2. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 wspierające wzrost gospodarczy i zatrudnienie (NSRO)

Dokumentem określającym działania o charakterze rozwojowym, jakie rząd polski zamierza podjąć w latach 2007-2013 w zakresie promowania trwałego wzrostu gospodarczego, wzrostu konkurencyjności oraz wzrostu zatrudnienia są Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 wspierające wzrost gospodarczy i zatrudnienie (NSRO). NSRO służą jednocześnie zapewnieniu skutecznej pomocy na rzecz regionów i grup społecznie zmarginalizowanych oraz pomocy w restrukturyzacji sektorów i regionów problemowych.

Jednym z celów horyzontalnych NSRO jest „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej, wzrostu konkurencyjności Polski i jej regionów”. Infrastruktura techniczna i jakość jej funkcjonowania w znaczący sposób wpływa na decyzje lokalizacyjne inwestorów oraz koszty funkcjonowania gospodarki. Diagnoza sytuacji wskazuje, że głównie stan i jakość funkcjonowania infrastruktury transportowej, w tym w szczególności transportu drogowego, wpływają negatywnie na perspektywy rozwojowe polskiej gospodarki w kontekście europejskim, a w kontekście polityki regionalnej na perspektywy rozwojowe poszczególnych regionów. Niska jakość infrastruktury i związana z tym postępująca peryferyzacja polskiej przestrzeni (inne kraje szybciej rozwijają systemy transportowe) w stosunku do głównych centrów życia gospodarczego UE powoduje, że:

- Polska traci wiele potencjalnych inwestycji zagranicznych, które mogłyby korzystać z dostępu do polskich zasobów pracy i rynku wewnętrznego UE, na rzecz krajów posiadających lepiej rozwiniętą infrastrukturę, przy podobnych kosztach pracy i poziomie kwalifikacji siły roboczej,
- nie są wykorzystywane szanse przyśpieszenia procesu modernizacji gospodarki

i dyfuzji rozwoju na obszar całego kraju, wynikające z korzystnego, policentrycznego układu kilkunastu najważniejszych ośrodków miejskich,

- następuje stopniowe zmniejszanie się znaczenia Polski jako obszaru tranzytu towarów i surowców pomiędzy głównymi centrami gospodarczymi UE a Rosją, Ukrainą i innymi krajami Europy Wschodniej.

Dla osiągnięcia głównego celu NSRO niezbędne jest szczególne wsparcie zagadnień związanych z rozbudową infrastruktury decydującej o konkurencyjności polskiej gospodarki i poszczególnych regionów. Dotyczy to zarówno przeznaczenia odpowiednich do skali potrzeb środków na te sfery, jak i wprowadzenia odpowiednich przekształceń systemu przygotowania i realizacji projektów infrastrukturalnych. Cel realizowany przez NSRO w obszarze rozbudowy infrastruktury będzie osiągniany m.in. poprzez:

- Powiązanie głównych ośrodków gospodarczych w Polsce siecią autostrad i dróg ekspresowych oraz nowoczesnymi sieciami kolejowymi,
- Zapewnienie powiązania sieciami autostradowymi i drogami ekspresowymi wszystkich lądowych sąsiadów Polski oraz włączenie w system transportowy kraju największych ośrodków miejskich Polski Wschodniej,
- Dostosowanie potrzeb przewozowych do wzrastającego popytu.

Jeden z celów horyzontalnych Narodowej Strategii Spójności - budowa i modernizacja infrastruktury technicznej, mający podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski i jej regionów realizowany będzie m.in. poprzez „Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko”. Spośród 14 priorytetów projektu tego programu odniesienie do transportu mają:

- Priorytet VI: Transeuropejskie sieci transportowe TEN-T
- Priorytet VII: Transport przyjazny środowisku
- Priorytet VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe

W kontekście powyżej zaprezentowanych dokumentów należy zauważyć, iż zarządzanie drogami wojewódzkimi jest komplementarne do wymienionych celów strategicznych rozwoju i poprawy infrastruktury technicznej. Drogi wojewódzkie stanowią bowiem nie tylko uzupełnienie sieci dróg krajowych i lokalnych, ale również ważne ogniwo w systemie komunikacji publicznej. Nie bez znaczenia jest też fakt istnienia na terenie Małopolski portu lotniczego w Balicach, który stanowi ważny punkt komunikacji międzynarodowej. Małopolska może pretendować również do miana regionu o wysokich walorach turystycznych i krajobrazowych, do których korzystny dostęp jest jednym z elementów gwarantujących dalszy rozwój.

Ułatwienie dostępu komunikacyjnego do portu lotniczego oraz atrakcyjnych rejonów turystycznych Małopolski stanowi dodatkowy element przemawiający za rozwojem sieci dróg wojewódzkich na terenie naszego województwa jako jednego z głównych priorytetów rozwoju regionu.

1.1.3. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020

13 lipca 2010 r. Rada Ministrów przyjęła „Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie” (KSRR), tj. kompleksowy średniookresowy dokument strategiczny odnoszący się do prowadzenia polityki rozwoju społeczno-gospodarczego kraju w ujęciu wojewódzkim. Dokument ten określa cele i priorytety rozwoju Polski w wymiarze terytorialnym, zasady i instrumenty polityki regionalnej, nową rolę regionów w ramach polityki regionalnej oraz zarys mechanizmu

koordynacji działań podejmowanych przez poszczególne resorty. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego wprowadza szereg modyfikacji sposobu planowania i prowadzenia polityki regionalnej w Polsce, a wraz z nimi różnych polityk publicznych mających największy wpływ na osiąganie celów określonych w stosunku do terytoriów. Wiele propozycji dotyczy zarządzania politykami ukierunkowanymi terytorialnie i obejmuje zagadnienia współpracy, koordynacji, efektywności, monitorowania i ewaluacji. KSRR zakłada także dalsze wzmacnianie roli regionów w osiąganiu celów rozwojowych kraju i w związku z tym zawiera propozycje zmian roli samorządów wojewódzkich w tym procesie oraz modyfikacji sposobu udziału w nim innych podmiotów publicznych. Polityka regionalna jest w nim rozumiana szerzej niż dotychczas – jako interwencja publiczna realizująca cele rozwojowe kraju przez działania ukierunkowane terytorialnie, a których głównym poziomem planowania i realizacji pozostaje układ regionalny.

Cele polityki regionalnej do 2020 roku:

1. *Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów („konkurencyjność”).*
2. *Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych („spójność”).*
3. *Tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie („sprawność”).*

Kierunki działań polityki regionalnej w ramach celu 1 obejmują:

1.1. Wzmacnianie funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich i integracja ich obszarów funkcjonalnych:

1.1.1. Warszawy - stolicy państwa.

1.1.2. pozostałych ośrodków wojewódzkich.

1.2. Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza ośrodkami wojewódzkimi.

1.3. Budowę podstaw konkurencyjności województw – działania tematyczne.

Kierunki działań polityki regionalnej w ramach celu 2 obejmują:

2.1. Wzmacnianie spójności w układzie krajowym.

2.2. Wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe.

2.3. Restrukturyzacja i rewitalizacja miast i innych obszarów tracących dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze.

2.4. Przewyciężanie niedogodności związanych z położeniem obszarów przygranicznych, szczególnie wzdłuż zewnętrznych granic UE.

2.5. Zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności.

Kierunki działań podejmowane w ramach celu 3 dotyczące budowy skutecznego i efektywnego systemu realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie w Polsce obejmują:

3.1 Wzmocnienie strategicznego wymiaru polityki regionalnej

3.2 Poprawę jakości zarządzania politykami publicznymi, w tym ich właściwe ukierunkowanie terytorialne

3.3 Przebudowę i wzmocnienie koordynacji w systemie wieloszczeblowego zarządzania

3.4 Wspomaganie budowy kapitału społecznego dla rozwoju regionalnego w oparciu o



sieci współpracy między różnymi aktorami polityki regionalnej.

Działania polityki regionalnej dotyczyć będą wszystkich typów transportu – drogowego, kolejowego, lotniczego. Jednak preferencją w pierwszych latach okresu obowiązywania KSRR, biorąc pod uwagę zapóźnienia w tej dziedzinie, będą drogi.

Dla zainicjowania rozprzestrzeniania procesów rozwojowych duże znaczenie ma poprawa dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, a także powiązań komunikacyjnych:

- między głównymi ośrodkami miejskimi w regionach,
- między miastami i obszarami wiejskimi.

Ponadto, wspieranie działań mających na celu poprawę jakości infrastruktury technicznej, w tym poprawę jakości dróg lokalnych, będzie warunkować rozwój na poziomie lokalnym.

1.1.4. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) (PROJEKT)

Strategia Rozwoju Transportu (SRT) to sektorowy dokument strategiczny, którego istotą jest przedstawienie kierunków rozwoju transportu w Polsce, zgodnie z celami zawartymi w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju i Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju.

Przedmiotowy dokument zawiera diagnozę obecnego stanu transportu w Polsce, prognozę rozwoju przewozów, charakterystykę celów realizacji SRT w powiązaniu z celami pozostałych strategii, koncepcję tworzenia zintegrowanego systemu transportu w Polsce z wyszczególnieniem miejsca w tym systemie poszczególnych gałęzi i form transportu, możliwości wdrażania nowoczesnych technologii w transporcie, przedsięwzięcia konieczne dla poprawy bezpieczeństwa w transporcie, wskaźniki realizacji strategii w okresie do 2020 r. i 2030 r., opis systemu wdrażania i monitoringu oraz finansowe uwarunkowania rozwoju transportu (w tym realizacji inwestycji w infrastrukturze transportowej).

Cele SRT zostały sformułowane na podstawie szczegółowej diagnozy aktualnego stanu wszystkich elementów polskiej infrastruktury transportowej i diagnozy funkcjonowania wszystkich segmentów rynku transportowego, a także na podstawie systemowo opracowanej prognozy zapotrzebowania na transport w Polsce do 2020 r. (w perspektywie do 2030 r.). Cele te uwzględniają nowe koncepcje wspólnej polityki transportowej UE i wypracowane w ostatnich latach główne założenia polskiej polityki transportowej, a także zamierzenia zawarte w innych zintegrowanych strategiach horyzontalnych rozwoju kraju. Przy ich precyzowaniu, konsultowano się ze środowiskiem politycznym, zawodowym i naukowym, zajmującym się w Polsce problematyką transportu i logistyki.

Głównym celem SRT jest zwiększenie dostępności transportowej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Priorytetowe cele w zakresie stworzenia nowoczesnej i wydajnej infrastruktury transportowej państwa. Realizacja celów infrastrukturalnych będzie opierała się na kilku fundamentalnych zasadach:

- Kontynuacji dużych wieloletnich projektów ujętych w dotychczas uzgodnionych decyzjach, aktach prawnych i programach sektorowych, z okresowym uwzględnieniem nowych uwarunkowań realizacyjnych.



- Realistycznym programowaniu zakresu i harmonogramu nowych inwestycji infrastrukturalnych w świetle istniejących uwarunkowań finansowych,
- Dążeniu do maksymalnej absorpcji funduszy Unii Europejskiej, możliwych do wykorzystania w SRT.
- Eliminacji wszelkich barier utrudniających i opóźniających realizację projektów inwestycyjnych.
- Szerokiej informacji i konsultacji społecznej programów inwestycji infrastrukturalnych, w tym upowszechnianie aktualizowanych na bieżąco materiałów kartograficznych i statystycznych.
- Stworzenie optymalnego modelu finansowego, niezbędnego do realizacji celów SRT.

Strategiczne kierunki działań w zakresie modernizacji i przestrzennego rozmieszczenia infrastruktury:

1. Zapewnienie sprawnego multimodalnego połączenia Warszawy z wszystkimi miastami wojewódzkimi i siecią europejską (w tym budowa Centralnego Portu Lotniczego i KDP).
2. Zapewnienie efektywnych połączeń transportowych miast wojewódzkich z najważniejszymi ośrodkami miejskimi w kraju i w relacjach europejskich.
3. Integracja transportowa obszarów funkcjonalnych miast - rozwój wewnętrznego systemu transportowego (m.in. bezkolizyjne skrzyżowania, obwodnice, transport publiczny).
4. Poprawa jakości połączeń transportowych centrów z zapleczem regionów (ośrodki subregionalne, obszary wiejskie).
5. Zapewnienie sprawnego, multimodalnego połączenia Warszawy z wszystkimi miastami wojewódzkimi i siecią europejską (w tym budowa Centralnego Portu Lotniczego i KDP).
6. Zapewnienie efektywnych połączeń transportowych miast wojewódzkich z najważniejszymi ośrodkami miejskimi w kraju i w relacjach europejskich.
7. Integracja transportowa, obszarów funkcjonalnych miast - rozwój wewnętrznego systemu transportowego (m.in. bezkolizyjne skrzyżowania, obwodnice, transport publiczny).
8. Poprawa jakości połączeń transportowych centrów z zapleczem regionów (ośrodki subregionalne, obszary wiejskie).
9. Powiązania transportowe zapewniające dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach i potencjałach rozwojowych (turystyka, przemysł, kultura, środowisko itp.).
10. Specjalne działania dotyczące poprawy komunikacji na obszarze Polski Wschodniej, w szczególności ich lepsze powiązania komunikacyjne z rejonami o większych perspektywach rozwojowych.
11. Powiązania transportowe, zapewniające skrócenie czasu dojazdu z obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe do ośrodków miejskich, pełniących ważne role gospodarcze, włącznie z poprawą lokalnych systemów transportu zbiorowego.
12. Zwiększenie dostępności transportowej obszarów przygranicznych do ośrodków wzrostu i miejsc pracy oraz w szczególności na obszarach położonych wzdłuż zewnętrznych granic UE, rozbudowa sieci połączeń transgranicznych.
13. Poprawa dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich z obszarów o najniższej dostępności.
14. Wzmocnienie morskich powiązań transportowych Polski ze światem, poprzez

rozbudowę głębokowodnej infrastruktury portów morskich i zwiększenie potencjału przeładunkowego istniejących portów morskich.

15. Rozbudowa infrastruktury transportowej, zapewniająca lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu i morza.

16. Przywrócenie parametrów eksploatacyjnych na wybranych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu transportowym.

W ujęciu gałęziowym cele strategiczne rozwoju infrastruktury transportowej do 2020 r. (i w perspektywie do 2030 r.) w wymiarze ilościowym obejmują w obszarze transportu drogowego:

- powiększenie ogólnej sieci dróg utwardzonych w perspektywie nieco dłuższej niż 2030 r. do 308-310 tys. km (o 37 tys. km w stosunku do roku 2010);
- stworzenie sieci 7 300 km autostrad i dróg ekspresowych, w tym około 2 000 km autostrad (zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r., zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych);
- zbudowanie obwodnic drogowych przynajmniej w 1/3 z istniejących w Polsce 904 miast najbardziej obciążonych ruchem tranzytowym.

1.1.5. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 jest najważniejszym długookresowym, krajowym dokumentem strategicznym, dotyczącym zagospodarowania przestrzennego. KPZK 2030 została opracowana na podstawie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 roku. W dokumencie przedstawiono wizję zagospodarowania przestrzennego kraju w perspektywie najbliższych dwudziestu lat, określono cele i kierunki polityki zagospodarowania kraju służące jej urzeczywistnieniu oraz wskazano zasady oraz mechanizmy koordynacji i wdrażania publicznych polityk rozwojowych mających istotny wpływ terytorialny. Tym samym KPZK 2030 ma wiele cech strategii ogólnorozwojowej, łącząc elementy zagospodarowania przestrzennego z czynnikami rozwoju społeczno-gospodarczego.

W sferze konstrukcyjnej dokument ma następujący układ: rola polityki przestrzennej i relacje z innymi politykami, identyfikacja uwarunkowań, na podstawie których sformułowano wizję przestrzennego zagospodarowania kraju, następnie cel strategiczny polityki przestrzennego zagospodarowania kraju i sześć celów operacyjnych służących osiągnięciu wizji, a także część poświęcona identyfikacji typów obszarów funkcjonalnych. Każdy cel zawiera opis problemu oraz propozycję działań, które będą rozwinięte w Planie służącym realizacji KPZK 2030. Dokument zawiera także rozdział dotyczący finansowania działań wynikających z koncepcji, w tym opis systemu oraz źródła finansowania.

Cele polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030:

- 1) Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.
- 2) Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.
- 3) Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez

rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

4) Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski.

5) Zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.

6) Przywrócenie i utwalenie ładu przestrzennego.

Kierunki działań polityki przestrzennej w zakresie dostępności transportowej i telekomunikacyjnej będą realizowane w ramach następujących działań:

3.1. Poprawa dostępności polskich miast i regionów.

3.2. Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu.

3.3. Poprawa dostępności teleinformatycznej.

3.4. Zarządzanie strategiczne i etapowanie inwestycji.

Ważnym kierunkiem inwestycji infrastrukturalnych jest zwiększanie roli dużych ośrodków poprzez budowę ich pełnych obwodnic oraz zwiększenie liczby przepraw mostowych przez Wisłę (Nowy Korczyn, Połaniec) i inne duże rzeki.

1.1.6. Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011 - 2020

Uchwałą Nr XII/183/11 z dnia 26 września 2011 r. Sejmik Województwa Małopolskiego przyjął Strategię Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011 – 2020 [3]. W przedmiotowym dokumencie wydzielono Obszar 3: **Infrastruktura dla dostępności komunikacyjnej** z celem strategicznym: *Wysoka zewnętrzna i wewnętrzna dostępność komunikacyjna regionu dla konkurencyjności gospodarczej i spójności przestrzennej.*

W ramach Obszaru 3 określono następujące polityki rozwoju:

3.1 *Kraków nowoczesnym węzłem międzynarodowej sieci transportowej*

3.2 *Wykreowanie subregionalnych węzłów transportowych*

3.3 *Zwiększenie dostępności transportowej obszarów o najniższej dostępności w regionie*

3.4 *Wsparcie instrumentów zarządzania zintegrowanymi systemami transportu*

3.5 *Rozwój infrastruktury dla społeczeństwa informacyjnego.*

W zakresie kierunku 3.1 *Kraków nowoczesnym węzłem międzynarodowej sieci transportowej* wydzielono m.in. następujące zagadnienia:

- Kontynuację rozwoju Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków-Balice wraz z poprawą jego dostępności transportowej.

- Skoncentrowanie wokół Krakowa sieci głównych szlaków drogowych, w tym o znaczeniu międzynarodowym, z uwzględnieniem przebiegu przez Kraków, na linii północ-południe, nowego korytarza drogowej sieci TEN-T (w ciągu drogi krajowej S7).

- Usprawnienie połączeń komunikacyjnych Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego z Konurbacją Górnośląską – przy uwzględnieniu skoordynowanej i partnerskiej współpracy samorządów regionalnych oraz miejskich w obszarze rozwoju zintegrowanego systemu transportowego.

W zakresie kierunku 3.2 *Wykreowanie subregionalnych węzłów transportowych*



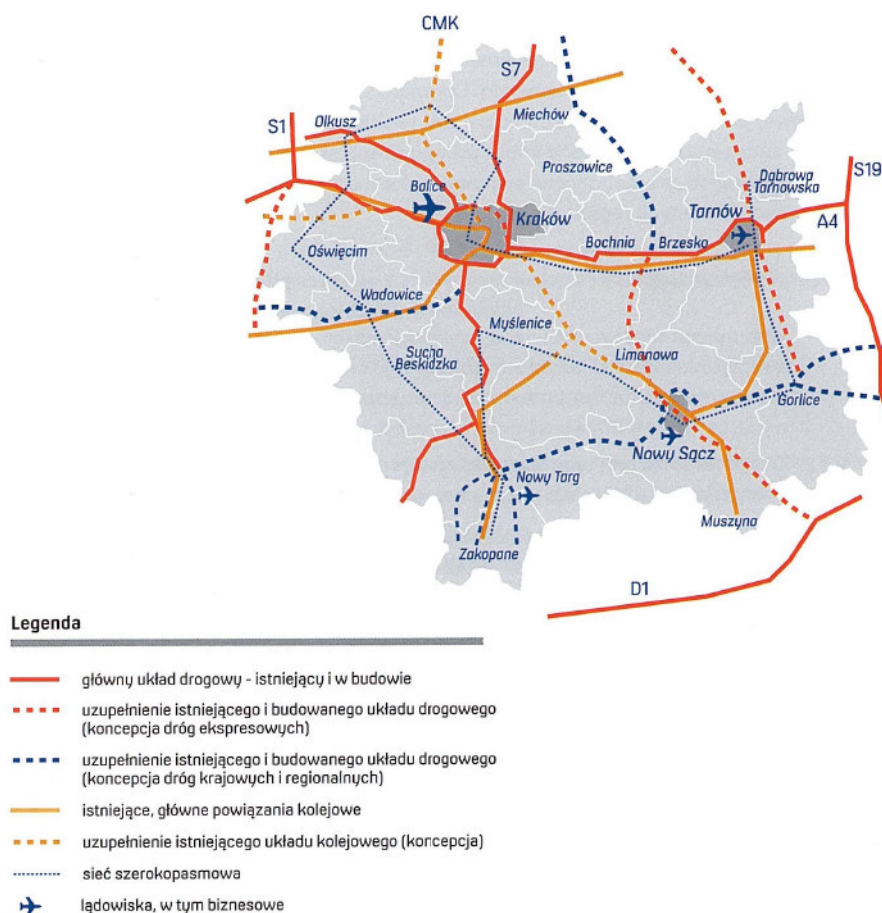
zwrócono uwagę m.in. na:

- Tworzenie sieci sprawnych połączeń kolejowych i drogowych wokół głównych miast regionu, jako subregionalnych węzłów transportowych, sprzyjających procesom rozwojowym.
- Tworzenie sprawnych połączeń kolejowych i drogowych pomiędzy subregionalnymi węzłami transportowymi oraz zwiększanie ich dostępności zewnętrznej (w tym powiązań z sąsiednimi regionami) i wewnętrznej, w obrębie obszarów ich oddziaływania.
- Budowę obwodnic/obejść miast i miejscowości dotkniętych wysoką uciążliwością ruchu tranzytowego.
- Tworzenie warunków dla rozwoju centrów logistycznych oraz transportu kombinowanego/intermodalnego.

W ramach kierunku 3.3 *Zwiększenie dostępności transportowej obszarów o najniższej dostępności w regionie* wymieniono:

- Budowę nowych oraz rozbudowę istniejących szlaków kolejowych i drogowych służących efektywnemu skomunikowaniu obszarów o najniższej dostępności w regionie z Krakowem, subregionalnymi węzłami transportowymi oraz sąsiednimi regionami, ze szczególnym uwzględnieniem polsko-słowackiej strefy przygranicznej, także pod kątem zwiększania bezpieczeństwa ruchu.
- Kreowanie efektywnych połączeń transportowych miasto-wieś w celu zwiększenia mobilności mieszkańców poza obszarami miejskimi oraz mieszkańców obszarów peryferyjnych województwa.

Kolejny rysunek prezentuje koncepcję docelowego układu głównych szlaków komunikacyjnych Małopolski, z uwzględnieniem elementów, których realizacja wykracza poza rok 2020.



Rysunek 1.1 Schemat koncepcji docelowego układu transportowego w Małopolsce w perspektywie 2030 roku [3]

W perspektywie 2020 roku strategia postępowania wspierać będzie dalsze inwestycje drogowe oraz kolejowe, wzmocnione rozwiązaniami systemowymi z zakresu organizacji transportu, które w zasadniczym stopniu przyczynią się do poprawy wewnętrznej dostępności komunikacyjnej Małopolski.

Wobec długofalowych wyzwań komunikacyjnych związanych z rozwojem regionalnym, samorządy województw powinny prowadzić aktywne rzecznictwo interesów w celu doprowadzenia zmian w systemie prawnym w celu zwiększenia wpływu regionów na realizowane inwestycje oraz ich hierarchię. Działania władz regionalnych powinny prowadzić w szczególności do przekształceń systemowych, obejmujących zmiany w sposobie zarządzania drogami, w tym zarządzania głównymi szlakami komunikacyjnymi na poziomie regionu (także, jako zadanie zlecone) oraz zmiany w systemie kategoryzacji dróg. Czynniki hamujące to przede wszystkim ograniczenia finansowe, potęgowane wysokimi kosztami realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych. Nie bez znaczenia pozostaje w wielu przypadkach spowalniający wpływ uwarunkowań formalnoprawnych oraz negatywne postawy społeczne wyrażające brak poparcia mieszkańców dla istotnych inwestycji regionalnych [3].

1.1.7. Strategia Rozwoju Transportu w województwie Małopolskim na lata 2010 – 2030

Wizja systemu transportowego Małopolski zostanie zrealizowana przez wykonanie określonych celów. Cele te będą dotyczyły poszczególnych projektów inwestycyjnych, rezultatów i wpływu na ogólny rozwój systemu transportowego i rozwój gospodarczy. Ich wykonanie doprowadzi do osiągnięcia w 2030 roku docelowego systemu transportowego województwa małopolskiego w pełni zgodnego z przedstawioną wizją.

Docelowy kształt drogowego systemu transportowego:

- Połączenia drogowe czterech kluczowych węzłów transportowych. Cztery strategiczne węzły transportowe Kraków, Tarnów, Nowy Sącz i Nowy Targ będą połączone drogami szybkiego ruchu.
- Połączenia drogowe z przyległymi województwami: świętokrzyskim, podkarpackim.
- Rozproszenie ruchu drogowego w obszarze tatrzańskim.
- Budowa obwodnic (lub fragmentów obwodnic) takich miast jak Nowy Targ, Nowy Sącz, Tarnów, Olkusz, Zakopane, Dobczyc.

- Zapewnienie dostępu do stref aktywności gospodarczej w takich miejscowościach jak Dobczyce, Niepołomice, Bochnia-Nowy Wiśnicz, Wolbrom, Chrzanów i Oświęcim.
- Usprawnienie drogowych powiązań trans-granicznych.
- Nowe strategiczne połączenia drogowe: plan stworzenia nowej drogi szybkiego ruchu wschód-zachód na trasie Jabłonka – Nowy Targ – Nowy Sącz oraz drogi między Tarnowem i Bieczem.

Założenia planu rzeczowego rozwoju transportu drogowego w okresie 2010-2030:

Rozwój i modernizacja systemu transportu drogowego w okresie 2010-2030, będą ukierunkowane na realizację celów międzygałęziowych zdefiniowanych we wcześniejszych rozdziałach Strategii, z uwzględnieniem podziału na gałęzie transportu. Realizacja tych celów jest procesem długoterminowym i będzie wykonywana etapowo w poszczególnych okresach Strategii. Inwestycje związane z poszczególnymi celami podejmowane w danych okresach są omówione poniżej.

Cel I: Powiązanie transportowe kluczowych centrów regionalnych województwa: Kraków, Tarnów, Nowy Sącz, Nowy Targ

Wykonanie w okresie 2010-2013:

- Powiązanie Krakowa i Tarnowa szybkim połączeniem drogowym (budowa autostrady A4: Kraków - Tarnów)
- Podniesienie jakości połączenia drogowego Krakowa z Nowym Targiem, poprzez przebudowę drogi DK 7 na odcinku Lubień - Rabka do parametrów drogi szybkiego ruchu, (etap działań zmierzających do utworzenia szybkiego połączenia drogowego tych dwóch miast).

Wykonanie w okresie 2014- 2020:

- Dokończenie powiązania Krakowa i Nowego Targu szybkim połączeniem drogowym, poprzez:
 - Budowę połączenia drogowego pomiędzy węzłem w Głogoczowie na drodze krajowej nr 7, a obwodnicą Wieliczki w klasie S (droga ekspresowa). Połączenie to proponowane jest, jako alternatywa dla istniejącego wylotu z

- Krakowa drogi nr 7 od węzła „Opatkowice” w kierunku Myślenic wobec trudności z przebudową tego odcinka do parametrów drogi ekspresowej.
- Przebudowę drogi DK 7 do parametrów drogi szybkiego ruchu: odcinek Rabka – Chabówka.
 - Przebudowę drogi DK 47 do parametrów drogi szybkiego ruchu: odcinek Chabówka – Nowy Targ.
- Powiązanie Krakowa, Tarnowa i Nowego Sącza szybkim połączeniem drogowym, poprzez przebudowę (w tym korektę przebiegu) drogi DK 75 do parametrów drogi szybkiego ruchu, na odcinku Brzesko (węzeł A4) – Nowy Sącz.
- Powiązanie Nowego Sącza i Nowego Targu szybkim połączeniem drogowym, poprzez przebudowę i korektę przebiegu drogi wojewódzkiej DW 969 w ciągu Nowy Targ - Zabrzeż – Nowy Sącz.

Cel II: Zwiększenie dostępności transportowej obszarów peryferyjnych do kluczowych centrów regionalnych województwa

Wykonanie w okresie 2010-2013:

- Poprawa jakości połączeń drogowych z Krakowa do Miechowa, Słomnik, Proszowic i Skały, zwiększenie przepustowości i skrócenie czasu przejazdu:
 - Droga DW 794: odcinek Kraków – Skała.
 - Droga DW 776: odcinek Kraków – Proszowice.
- Poprawa jakości połączenia drogowego z Tarnowa do Tuchowa (DW 977 Tarnów – Tuchów), zwiększenie przepustowości i skrócenie czasu przejazdu.
- Budowa węzła „Tarnów-Lwowska” na drodze DK 4 oraz łącznika z węzłem autostrady A4 „Krzyska”.
- Budowa połączenia autostrady A4 (węzeł Krzyż) z drogą wojewódzką DW 977.

Wykonanie w okresie 2014- 2020:

- Poprawa jakości połączeń drogowych z Krakowa do Miechowa, Słomnik, Proszowic i Skały, zwiększenie przepustowości i skrócenie czasu przejazdu:
 - Droga S7: odcinek Kraków – Słomniki - Miechów.
- Poprawa jakości połączeń drogowych z Krakowa do Olkusza, Skawiny:
 - Droga DK 94: odcinek Olkusz - Kraków.
 - Droga DK 44: odcinek Skawina – Kraków.
- Budowa północnej i wschodniej obwodnicy Krakowa o parametrach drogi ekspresowej: połączenie węzła „Bieżanów” autostrady A4 z węzłem „Nowohucki” i węzłem „Modlnica”.
- Poprawy jakości połączenia drogowego z Tarnowa do Dąbrowy Tarnowskiej (droga DK 73: odcinek Tarnów – Dąbrowa Tarnowska).

Wykonanie w okresie 2021- 2030:

- Poprawa jakości połączenia drogowego z Krakowa do Gdowa (DW 966: odcinek Wieliczka –Gdów).
- Modernizacja drogi DK 44: Skawina – Oświęcim, zwiększenie przepustowości drogi.

Cel III: Powiązanie transportowe kluczowych centrów regionalnych województwa z obszarami aktywności gospodarczej na terenie Małopolski i województw sąsiadujących

Wykonanie w okresie 2010-2013:



- Poprawa dostępności drogowej do stref aktywności gospodarczej w Wolbromiu, Dobczycach, Bochni, Chrzanowie i Oświęcimiu, poprzez modernizację i zwiększenie przepustowości połączeń drogowych do tych obszarów:
 - Droga DW 967: odcinek Myślenice – Dobczyce.
 - Droga DW 965: odcinek Bochnia – Nowy Wiśnicz.
 - Droga DW 783: odcinek Wolbrom – Olkusz.
 - Droga DW 933: odcinek Chrzanów – Libiąż i Oświęcim – Brzeszcze – granica województwa śląskiego.
- Podniesienie jakości połączeń drogowych z województwem świętokrzyskim i podkarpackim:
 - Budowa autostrady A4: odcinek Tarnów – Rzeszów.
 - Modernizacja DK 7 do parametrów drogi szybkiego ruchu S7: odcinek Miechów – granica województwa świętokrzyskiego.
 - Modernizacja DW 776: odcinek Proszowice – granica województwa świętokrzyskiego.

Wykonanie w okresie 2014- 2020:

- Powiązanie Krakowa z Kalwarią Zebrzydowską, Wadowicami i województwem śląskim szybkim połączeniem drogowym: modernizacja drogi DK 52 Głogoczów – Kalwaria Zebrzydowska – Wadowice do parametrów drogi szybkiego ruchu („Beskidzka Droga Integracyjna”).
- Powiązanie Małopolski z województwem śląskim szybkimi połączeniami drogowymi:
 - Budowa „Drogi Współpracy Regionalnej”: (Jaworzno -) węzeł A4 „Jeleń” – Chelmek – Oświęcim.
 - Budowa drogi szybkiego ruchu S1 w granicach województwa małopolskiego (wariant VI).
 - Modernizacja DK 44: Oświęcim – granica województwa śląskiego.
 - Modernizacja DW 780: Libiąż – granica województwa śląskiego.
- Podniesienie jakości połączeń drogowych z województwem podkarpackim:
 - Modernizacja drogi DK 28: Nowy Sącz – Grybów – Gorlice – Jasło.
 - Modernizacja drogi DW 993 Gorlice – granica województwa podkarpackiego.

Wykonanie w okresie 2021- 2030:

- Podniesienie jakości połączeń drogowych z województwem podkarpackim: budowa drogi szybkiego ruchu Tarnów – Ryglice – Biecz, wraz z łącznikiem do Tuchowa.
- Podniesienie jakości połączeń drogowych z województwem podkarpackim: budowa drogi szybkiego ruchu Gorlice – Barwinek.
- Podniesienie jakości połączeń drogowych z województwem świętokrzyskim: modernizacja drogi DK 73: odcinek Dąbrowa Tarnowska – Szczucin – granica województwa świętokrzyskiego do parametrów drogi szybkiego ruchu.
- Modernizacja DW 768: Brzesko – Koszyce – granica województwa świętokrzyskiego do parametrów drogi szybkiego ruchu stanowiącej przedłużenie DK 75.

Cel IV: Usprawnienie wewnętrznych i zewnętrznych powiązań komunikacyjnych obszarów atrakcyjnych turystycznie, z zachowaniem ich walorów przyrodniczych i kulturowych

Wykonanie w okresie 2010- 2013:

- Podniesienie jakości połączeń drogowych do miejscowości turystycznych



w obszarze podhalańsko-tatrzańskim, poprzez modernizację i zwiększenie przepustowości ciągów drogowych:

- Drogi DK 47: Nowy Targ – Poronin: dobudowa trzeciego pasa do skrzyżowania.
- Drogi DK 47 na odcinku Poronin – Zakopane do przekroju 2x2.
- Realizacja programu małych modernizacji na drogach powiatowych w całym obszarze.

Wykonanie w okresie 2014- 2020:

- Podniesienie jakości połączeń drogowych do miejscowości turystycznych w obszarze podhalańsko-tatrzańskim, poprzez modernizację drogi DW 957 Jabłonka - Czarny Dunajec – Nowy Targ do parametrów drogi szybkiego ruchu.

Wykonanie w okresie 2021- 2030:

- Podniesienie jakości połączeń drogowych do miejscowości turystycznych w obszarze gorlicko-sądeckim.

Cel V: Usprawnienie komunikacyjnych powiązań trans-granicznych

Wykonanie w okresie 2014- 2020:

- Poprawa dostępności przejść granicznych poprzez:

- Przebudowę (w tym korektę przebiegu) drogi DK 75 do parametrów drogi szybkiego ruchu, na odcinku Nowy Sącz – granica państwa.
- Przebudowę drogi DK 7 do parametrów drogi szybkiego ruchu, na odcinku Jabłonka – Chyżne.

Cel VI: Poprawa bezpieczeństwa i płynności ruchu na sieci komunikacyjnej Małopolski

Wykonanie w okresie 2010- 2013:

- Budowa obwodnic miast i miejscowości w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, w tym obwodnic: Olkusza, Nowego Targu, Tarnowa, Nowego Sącza, Dobczyc, Zakopanego.

Wykonanie w okresie 2014- 2020:

- Budowa obwodnic miast i miejscowości w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich.

- Modernizacja ciągów drogowych:

- DK 28: Zembrzyce – Sucha Beskidzka.
- DW 781: Zator – Andrychów.

Wykonanie w okresie 2021- 2030:

- Budowa obwodnic miast i miejscowości w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich, w tym obwodnic: Tarnowa, Nowego Sącza.

- Modernizacja ciągów drogowych:

- Drogi DW 965: Limanowa – Młynne.

- Budowa połączenia DK 79 przez węzeł autostradowy Rudno z drogą wojewódzką DW 780.

1.1.8. Odniesienie do Wieloletniego Programu Inwestycyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2007-2013

Uchwałą Nr IX/97/07 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 9 lipca 2007 roku przyjęto do realizacji Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Małopolskiego na lata 2007 – 2013. WPI to bardzo istotny instrument planistyczny służący długoterminowemu identyfikowaniu potrzeb finansowych we wszystkich dziedzinach funkcjonowania samorządu. Pozwala on nie tylko identyfikować i porządkować zadania będące dźwignią rozwoju województwa, ale także zapewnia ciągłość realizacji inwestycji wieloletnich. Wieloletni Program Inwestycyjny w zasadniczy sposób podnosi wiarygodność jednostki samorządu terytorialnego i umożliwia ubieganie się o środki Unii Europejskiej.

Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Małopolskiego na lata 2007-2013 stanowi zestawienie zadań zaplanowanych do realizacji w najbliższych siedmiu latach, w różnych dziedzinach funkcjonowania województwa, z uwzględnieniem celów i kierunków rozwoju zawartych w kluczowych dokumentach strategicznych województwa, takich jak: Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego, Małopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007 – 2013, Plan Zagospodarowania Przestrzennego, itd.

Zadania inwestycyjne ujęte w Programie zostały zweryfikowane w oparciu o następujące kryteria rankingowe:

- Realizacja celów Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 – 2013.
- Regionalne i ponadregionalne oddziaływanie inwestycji.
- Kontynuacja zadań inwestycyjnych.
- Stopień przygotowania inwestycji.
- Możliwości współfinansowania inwestycji ze źródeł zewnętrznych oraz minimalizacja wkładu własnego województwa.

Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Małopolskiego na lata 2007 – 2013 stanowi punkt odniesienia dla planowania rozwoju sieci dróg wojewódzkich Małopolski. Inwestycje drogowe znalazły swoje miejsce w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym w ramach Obszaru III „Infrastruktura dla rozwoju regionalnego”, w pkt. III.1 zatytułowanym „Rozwój międzyregionalnych i wewnątrzregionalnych powiązań drogowych”.

Nowe zapisy ustawy o finansach publicznych wprowadziły obowiązek opracowywania przez jednostki samorządu terytorialnego wieloletniej prognozy finansowej (WPF). Uchwałą Nr V/44/11 z dnia 31 stycznia 2011 r. Sejmik Województwa Małopolskiego przyjął do realizacji Wieloletnią Prognozę Finansową Województwa Małopolskiego. Dokument podlega aktualizacji w ciągu roku budżetowego.

Opracowana wieloletnia prognoza finansowa oparta została na wskaźnikach makroekonomicznych (wskaźnik inflacji i wskaźnik wzrostu PKB) wynikających z opracowania Ministerstwa Finansów pn. „Wytyczne dotyczące założeń makroekonomicznych na potrzeby wieloletnich prognoz finansowych jednostek samorządu terytorialnego” i obejmuje okres od roku budżetowego, tzn. 2012 r. do 2027 r. - roku w którym Województwo spłaci cały planowany dług.

Wydatki związane z realizacją inwestycji wieloletnich zostały uwzględnione w załączniku do uchwały w postaci tabelarycznego Wykazu Wieloletnich Przedsięwzięć Inwestycyjnych. Planowane inwestycje ujęte w Wykazie uwzględniają realizację najważniejszych celów i kierunków zawartych w dokumentach strategicznych Województwa. Dla każdego zadania przedstawiono łączne nakłady finansowe oraz źródła finansowania na lata 2012-2016. Załącznikiem nr 3 do niniejszego opracowania



jest Wykaz Wieloletnich Przedsięwzięć Inwestycyjnych przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa Małopolskiego XIX/313/12 z dn. 26.03.2012 r.

1.2. Cele oraz kryteria Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich

W oparciu o Strategię rozwoju Województwa Małopolskiego oraz o wskazane w opracowaniu elementy decydujące o rozwoju sieci dróg wojewódzkich zostały określone następujące cele:

CEL I

**POPRAWA DOSTĘPNOŚCI SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH
DO PODSTAWOWEGO UKŁADU DROGOWEGO WOJEWÓDZTWA
(DROGI KRAJOWEJ NR 4 I NR 7)**

CEL II

**INTEGRACJA PRZESTRZENNA WOJEWÓDZTWA POPRZEZ
POPRAWĘ DOSTĘPNOŚCI DO STREF GOSPODARCZYCH
I TURYSTYCZNYCH WOJEWÓDZTWA**

CEL III

POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

**POWYŻSZE CELE ZOSTANĄ OSIĄGNIĘTE DZIĘKI REALIZACJI
NASTĘPUJĄCYCH DZIAŁAŃ:**

- ✓ **Zwiększenie przepustowości dróg wojewódzkich**
- ✓ **Budowa obwodnic**
- ✓ **Poprawa stanu technicznego dróg**
- ✓ **Aktywność jednostek samorządów lokalnych w realizacji inwestycji**

1.3. Infrastruktura drogowa w Małopolsce

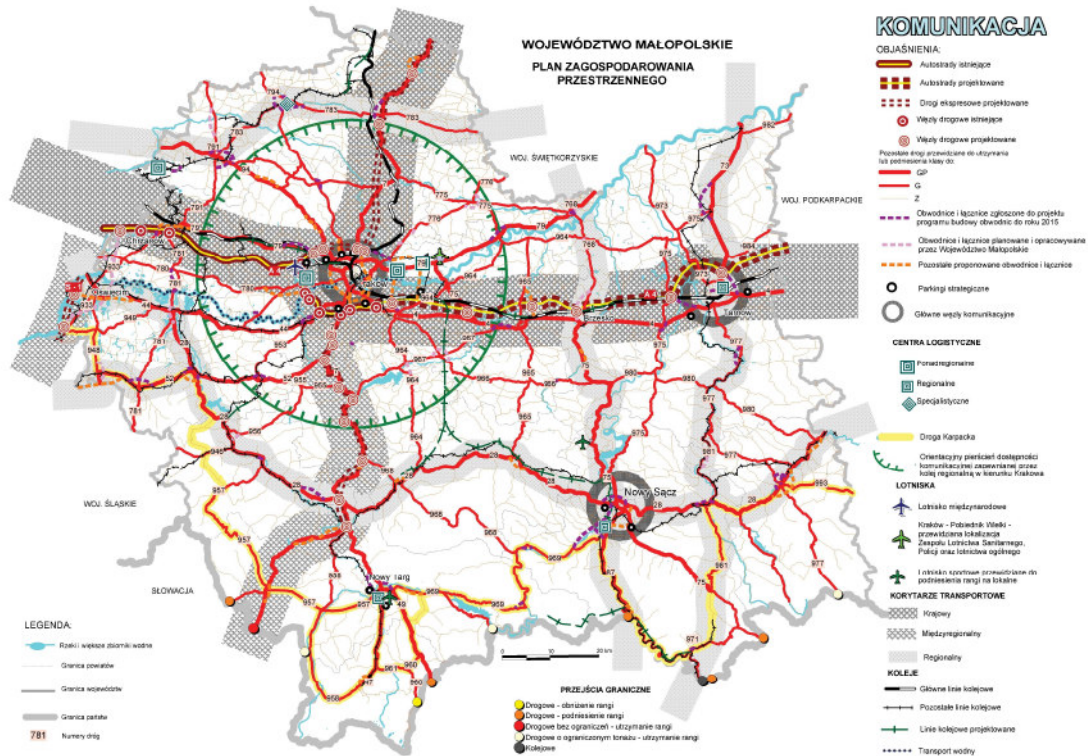
Infrastruktura drogowa jest jednym z ważniejszych elementów niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania i rozwoju całej gospodarki. Poprzez rozwój infrastruktury zwiększa się dostępność komunikacyjna w danym regionie nie tylko do ośrodków gospodarczych i centrów miejskich, lecz także do terenów o znaczeniu turystycznym. Głównymi elementami decydującymi o stanie sieci drogowej są:

- natężenie ruchu pojazdów samochodowych i jego przyrost, a w szczególności udział w ruchu pojazdów ciężkich,
- nieprzystosowanie istniejących konstrukcji nawierzchni drogowych do zwiększonego nacisku i liczby poruszających się pojazdów oraz brak skutecznych metod eliminacji z ruchu pojazdów przekraczających dopuszczalne normy pod względem obciążenia,
- niewystarczające ilości środków finansowych przeznaczanych na utrzymanie oraz rozbudowę sieci drogowej.

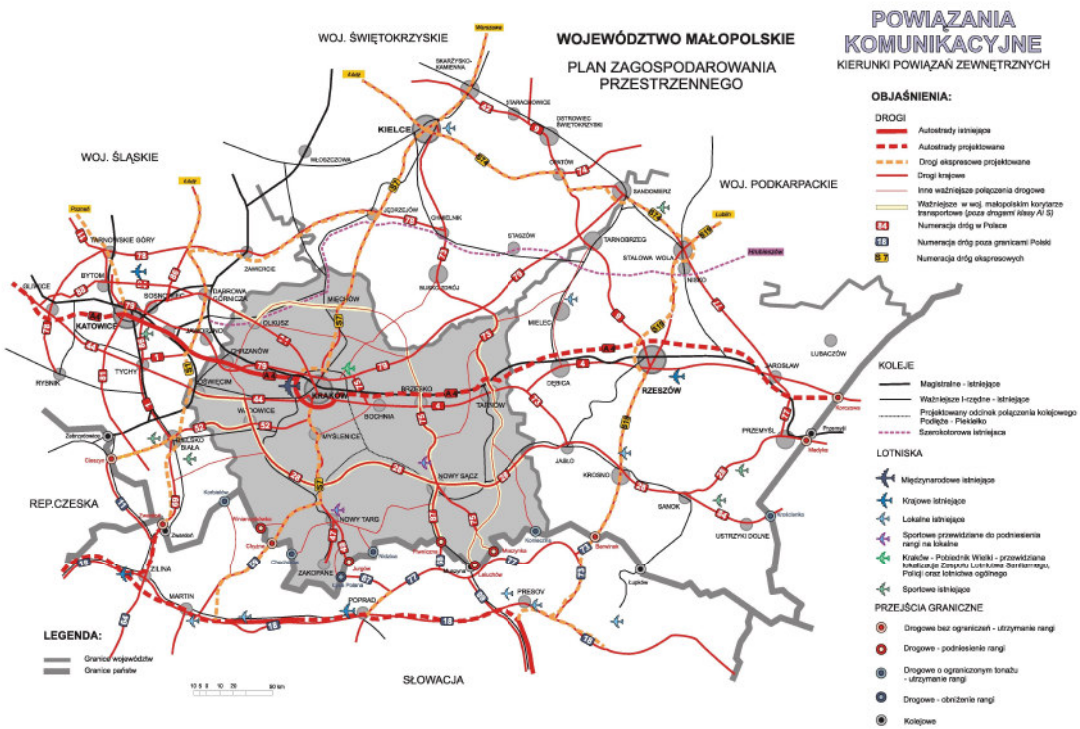
Podstawowy szkielet układu drogowego w Małopolsce stanowią dwa ciągi komunikacyjne:

- wschód – zachód, który stanowi międzynarodowa droga E40 obejmująca w Małopolsce autostradę A4 i drogę krajową nr 4,
- północ – południe, który stanowi międzynarodowa droga E77 obejmująca w Małopolsce drogę krajową nr 7.

Ten układ rozbudowany jest o sieć dróg krajowych i wojewódzkich, a lokalnie o sieć dróg powiatowych i gminnych.



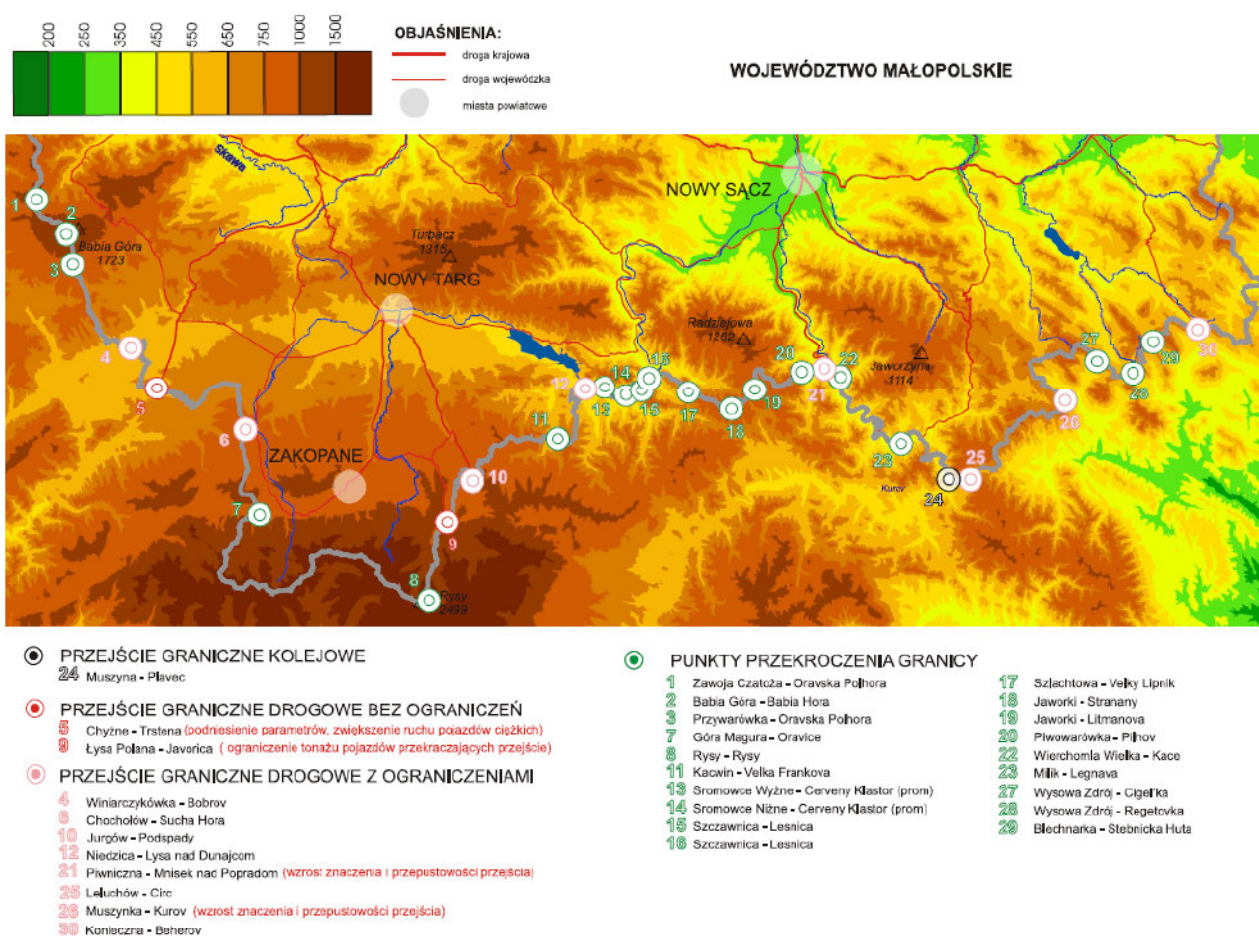
Rysunek 1.2 Korytarze transportowe w Małopolsce.
Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego.



Rysunek 1.3 Powiązania komunikacyjne – kierunki powiązań zewnętrznych.
Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego.

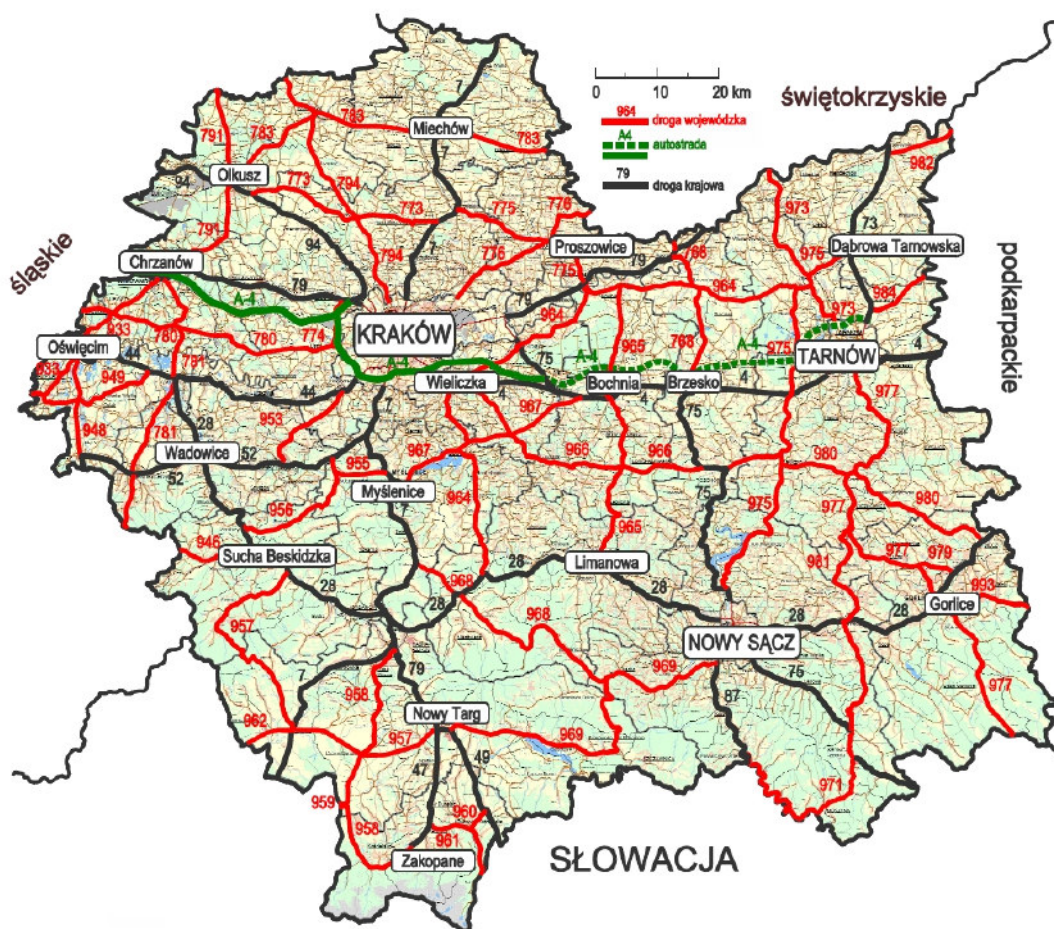
W związku z przystąpieniem Polski i Słowacji do Strefy Schengen, z dniem 21 grudnia 2007 roku wszystkie przejścia graniczne na wspólnej granicy zostały zlikwidowane. Przed przystąpieniem Polski i Słowacji do Strefy Schengen na południowej granicy województwa, która w znaczącej części jest granicą Państwa znajdowało się 10 drogowych przejść granicznych w tym:

- 4 w ciągach dróg krajowych (DK 7 Chyżne - Trstená, DK 49 Jurgów - Podspády, DK 87 Piwniczna - Mníšek nad Popradom, DK 75 - odcinek drogi powiatowej K1511 Krzyżówka-Muszyńka przekazany w zarząd GDDKiA),
- 4 w ciągu dróg wojewódzkich (DW 959 Chochołów - Suchá Hora, DW 960 Łysa Polana - Tatranská Javorina, DW 962 Winiarczykówka - Bobrov, DW 977 Konieczna - Becherovo),
- 2 w ciągu dróg powiatowych (DP K1639 Niedzica - Lysá nad Dunajcom, DP K1514 Leluchów - Čirč).



Rysunek 1.4 Przejścia graniczne w Małopolsce [2]

Załączony poniżej Rysunek 1.5 przedstawia sieć dróg krajowych i wojewódzkich w Małopolsce.



Rysunek 1.5 Podstawowa sieć dróg w Małopolsce

1.3.1. Drogi krajowe w Małopolsce

Krakowski oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zarządza drogami krajowymi w Małopolsce. Sieć, o łącznej długości 911,847 km składa się z 12 dróg:

1. droga krajowa 4 (w tym A4 – 43,963 km) – 110,97 km
2. droga krajowa 7 (w tym S7 – 21,859 km) – 151,703 km
3. droga krajowa 28 – 182,269 km
4. droga krajowa 44 – 56,663 km
5. droga krajowa 47 – 39,745 km
6. droga krajowa 49 – 24,140 km
7. droga krajowa 52 – 51,955 km
8. droga krajowa 73 – 32,475 km
9. droga krajowa 75 – 96,145 km
10. droga krajowa 79 – 76,473 km
11. droga krajowa 87 – 23,936 km
12. droga krajowa 94 – 65,374 km.

Zadaniem oddziału jest także utrzymanie: 471 obiektów mostowych, 8 przejść podziemnych, 6 tuneli i ok. 1800 innych obiektów inżynierskich, np. przepustów o łącznej długości ok. 19,5 km [1].

Tabela 1.1 Wykaz dróg krajowych na terenie województwa małopolskiego zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Krakowie

Lp.	Nr drogi	NAZWA DROGI WG OBOWIĄZUJĄCEGO WYKAZU
1	4	GRANICA PAŃSTWA - JĘDRZYCHOWICE - BOLESŁAWIEC - KRZYWA - WROCŁAW - PRĄDY - NOGOWCZYCE - GLIWICE - KATOWICE - CHRZANÓW - KRAKÓW - TARNÓW - RZESZÓW - JAROSŁAW - RADYMNO - KORCZOWA - GRANICA PAŃSTWA
2	7	ŻUKOWO /DROGA 6/ - GDAŃSK - ELBLĄG - OSTRÓDA - OLSZTYNEK - PŁOŃSK - WARSZAWA - JANKI - GRÓJEC - RADOM - KIELCE - KRAKÓW- RABKA- CHYŻNE - GRANICA PAŃSTWA
3	28	ZATOR - WADOWICE - RABKA - LIMANOWA - NOWY SĄCZ - GORLICE - JASŁO - KROSNO - SANOK - KUŻMINA - BIRCZA - PRZEMYŚL - MEDYKA - GRANICA PAŃSTWA
4	44	GLIWICE - MIKOŁÓW - TYCHY - OŚWIĘCIM - ZATOR - SKAWINA - KRAKÓW
5	47	RABKA - NOWY TARG - ZAKOPANE
6	49	NOWY TARG - CZARNA GÓRA - JURGÓW - GRANICA PAŃSTWA
7	52	BIELSKO BIAŁA - KĘTY - WADOWICE - GŁOGOCZÓW
8	73	WIŚNIÓWKA - KIELCE - MORAWICA - BUSKO ZDRÓJ - SZCZUCIN - DĄBROWA TARNOWSKA - TARNÓW - PILZNO - JASŁO
9	75	BRANICE /DROGA 79/ - NIEPOŁOMICE - DROGA 4 - BRZESKO - NOWY SĄCZ - KRZYŻÓWKA - MUSZYŃKA
10	79	WARSZAWA - KOZIENICE - ZWOLEŃ - SANDOMIERZ - POŁANIEC - NOWE BRZESKO - KRAKÓW- TRZEBINIA - CHRZANÓW - JAWORZNO - KATOWICE - CHORZÓW - BYTOM
11	87	NOWY SĄCZ - STARY SĄCZ - PIWNICZNA - GRANICA PAŃSTWA
12	94	KRZYWA - CHOJNÓW - LEGNICA - PROCHOWICE - WROCŁAW - BRZEG - OPOLE - STRZELCE OPOLSKIE - TOSZEK - PYSKOWICE - BYTOM - BĘDZIN - SOSNOWIEC - DĄBROWA GÓRNICZA - OLKUSZ - KRAKÓW- BALICE - WIELICZKA - TARGOWISKO

źródło: <http://www.krakow.gddkia.gov.pl>

Generalny Pomiar Ruchu w 2010 roku (GPR 2010) został wykonany na istniejącej sieci dróg krajowych z wyjątkiem tych odcinków, dla których zarządcami są prezydenci miast na prawach powiatu. Pomiarom została objęta sieć dróg krajowych o łącznej długości 17247 km, podzielona na 1793 odcinki pomiarowe.

Do roku 2005 sieć dróg krajowych nie ulegała zasadniczym zmianom i do oceny wzrostu ruchu wystarczające było porównanie wielkości średniego dobowego ruchu w roku (SDR) w kolejnych okresach pięcioletnich. W okresie 2005-2010 długość dróg krajowych objętych pomiarem zwiększyła się o blisko 450 km i zmienił się układ sieci



drogowej. Wybudowanie i oddanie do eksploatacji nowych odcinków autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic spowodowało istotne zmiany w rozkładzie ruchu drogowego. Dodatkowy wpływ na zmiany w rozkładzie i wielkości ruchu miały występujące w 2010 roku powodzie oraz długotrwałe roboty na niektórych odcinkach dróg krajowych.

Zanotowano duże różnice w obciążeniu sieci dróg krajowych w poszczególnych województwach. Zdecydowanie największe obciążenie ruchem, wynoszące ponad 18000 poj./dobę, wystąpiło w województwie śląskim. Duże obciążenie ruchem, wynoszące średnio około 11000 poj./dobę, zarejestrowano również w województwach: **małopolskim**, łódzkim, dolnośląskim, mazowieckim i wielkopolskim.

Na drogach międzynarodowych zdecydowanie największy ruch, wynoszący średnio powyżej 35000 poj./dobę, występował w województwie śląskim. Bardzo duże obciążenie sieci dróg międzynarodowych, wynoszące średnio ponad 20000 poj./dobę, występowało również w województwach: opolskim, **małopolskim** i mazowieckim.[1]

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad realizuje program „Drogi zaufania”. Jego celem jest ochrona życia i zdrowia użytkowników dróg krajowych. Złożeniem programu jest zmniejszenie do roku 2013 liczby ofiar śmiertelnych ofiar wypadków na drogach krajowych o 75%. Pilotażowa edycja programu „Drogi zaufania” realizowana była od lipca do grudnia 2007 roku na drodze krajowej nr 8 – najdłuższym i najniebezpieczniejszym szlaku komunikacyjnym w Polsce. W ramach akcji „Drogi zaufania” drogowcy prowadzili wzmożone prace inżynierskie na całej jej długości. Ustawiono też prawie sto fotoradarów, opierając się na doświadczeniach z Francji i Skandynawii gdzie w ciągu kilku lat po zamontowaniu systemów kontroli prędkości liczba ofiar spadła o 30%. W efekcie liczba śmiertelnych wypadków samochodowych w 2009 roku na drodze krajowej nr 8 spadła o 41% w stosunku do roku 2007. W 2008 roku realizowany był II program operacyjny pod nazwą „Bezpiecznych Osiem”. Działania prowadzone były na drogach o numerach od 1 do 9. W 2009 roku do programu „Drogi zaufania” dołączyło 88 kolejnych tras. Akcja prowadzona jest odtąd na wszystkich drogach krajowych. Trasy te objęto specjalnym programem modernizacyjnym. Na wielu odcinkach drogowcy wymieniają nawierzchnię jezdni, oświetlają pobocza, wytyczają bezpieczna przejścia dla pieszych, budują bariery ochronne. Montują też dodatkowe sygnalizacje świetlne, remontują zatoki autobusowe, układane są chodniki i powstają ścieżki rowerowe. W najniebezpieczniejszych miejscach dopuszczalna prędkość ograniczana jest do 50 km/h. By egzekwować ten zakaz, wzdłuż dróg krajowych instalowane są oznakowane fotoradary. W ramach programu prowadzone są też działania edukacyjne, których celem jest zmiana niebezpiecznych zachowań w ruchu drogowym. W porównaniu z rokiem 2007, w 2009 roku liczba ofiar wypadków śmiertelnych spadła radykalnie – o 23% (522 osoby mniej). Porównując statystyki drogowe 2010 i 2009 roku także wyraźnie widać spadek liczb wypadków, rannych i zabitych. W roku 2010 na wszystkich polskich drogach doszło w sumie do 38 776 wypadków, dla porównania w roku poprzednim doszło do 44 196 wypadków (czyli w 2010 mniej o 5420). Rok 2010 to także spadek (o 670) liczby osób, które w skutek zdarzeń na drogach poniosły śmierć. W 2010 roku zginęło 3902 osób, a w 2009 roku 4572. Spadła także liczba rannych. W 2010 roku wyniosła ona 48 872, w 2009 roku 56 046 i jest to spadek o 7174 osób [1].

W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2011 roku na terenie województwa małopolskiego miało miejsce 38518 (38428)* zdarzeń drogowych.

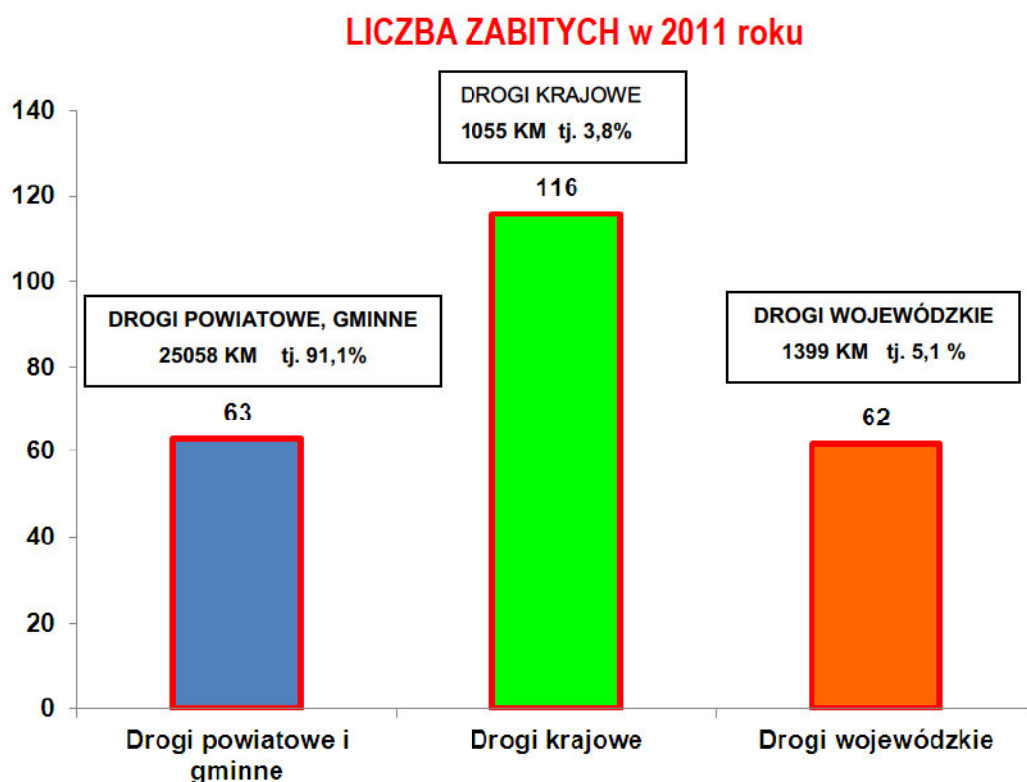


Odnotowano w tym okresie:

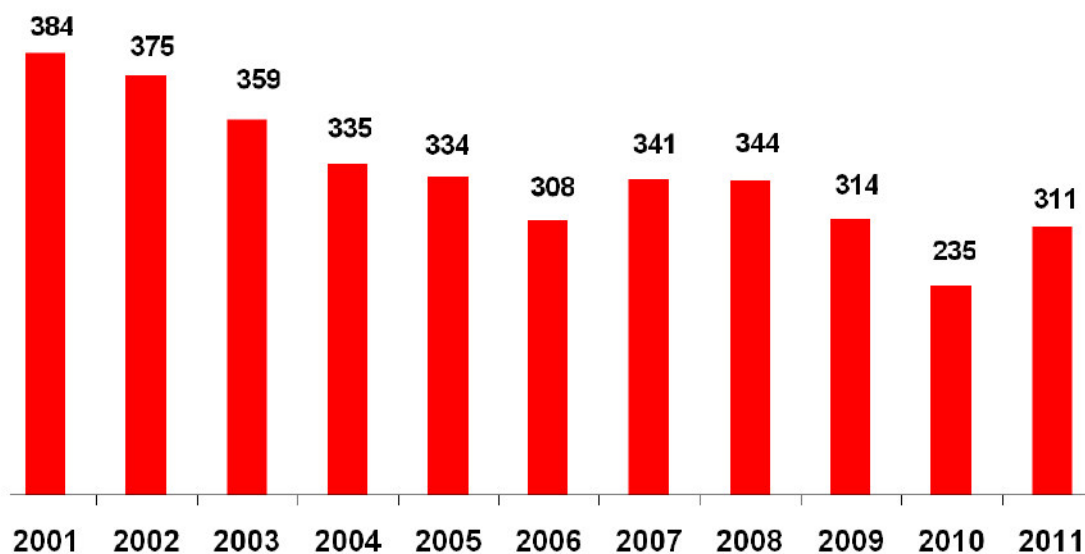
- 4362 (4006)* wypadki drogowe	- wzrost o 356	tj. 8,9 %,
- 311 (235)* ofiar śmiertelnych	- wzrost o 76	tj. 32,3 %,
- 5425 (5049)* osób rannych	- wzrost o 376	tj. 7,4 %,
- 28420 (34466)* kolizji drogowych	- spadek o 6046	tj. 17,5 %.

* dane w nawiasach za rok 2010 (źródło: <http://www.malopolska.policja.gov.pl>)

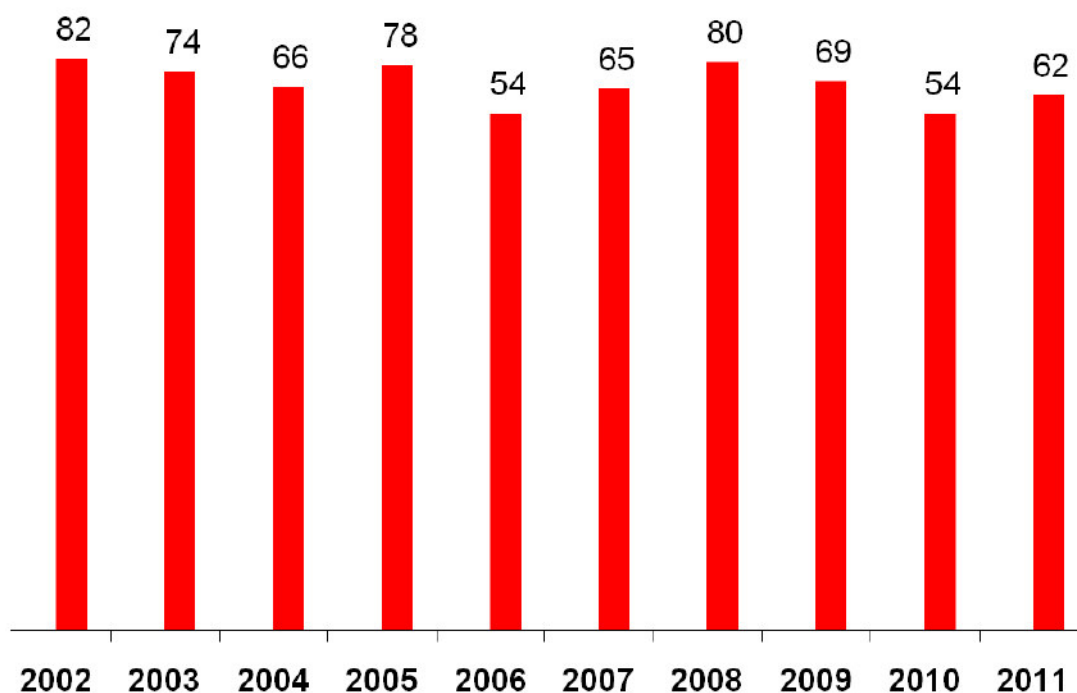
Na kolejnych wykresach przedstawiono ofiary śmiertelne na poszczególnych kategoriach małopolskich dróg w 2011 roku, ofiary śmiertelne wypadków w Małopolsce w latach 2001 - 2011 i ofiary śmiertelne wypadków w latach 2002 - 2011 na sieci małopolskich dróg wojewódzkich.



Rysunek 1.6 Ofiary śmiertelne na poszczególnych kategoriach małopolskich dróg w 2011 roku.
źródło: <http://www.malopolska.policja.gov.pl>



Rysunek 1.7 Ofiary śmiertelne wypadków w latach 2001 - 2011 w Małopolsce
 źródło: <http://www.malopolska.policja.gov.pl>



Rysunek 1.8 Ofiary śmiertelne wypadków w latach 2002 - 2011 na sieci małopolskich dróg wojewódzkich

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad publikuje raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych. Zamieszczone w dokumencie dane zbierane są dzięki prowadzonym systematycznie pomiarom cech eksploatacyjnych nawierzchni w ramach SOSN, czyli Systemu Oceny Stanu Nawierzchni (bitumicznej) oraz SOSN-B, czyli System Oceny Stanu Nawierzchni Betonowej. Zbierane są dane o następujących parametrach techniczno - eksploatacyjnych nawierzchni bitumicznych oraz betonowych określających stan techniczny nawierzchni sieci dróg krajowych w całym kraju [1]:

- nośność nawierzchni,
- stan spękań,
- równość podłużna,
- równość poprzeczna (głębokość kolein),
- stan powierzchni,
- właściwości przeciwpoślizgowe (szorstkość).

Poszczególne parametry stanu nawierzchni są wyznaczane na podstawie pomiarów automatycznych i półautomatycznej oceny wizualnej i odnoszone do czterostopniowej klasyfikacji (klasy: A, B, C, D), której znaczenie przedstawia kolejny rysunek.

Poziom pożądany	Klasa A – stan dobry	} Nawierzchnie nowe, odnowione i eksploatowane niewymagające remontów
	Klasa B – stan zadowalający	
Poziom ostrzegawczy	Klasa C – stan niezadowalający	Nawierzchnie z uszkodzeniami, wymagane zaplanowanie remontu
Poziom krytyczny	Klasa D – stan zły	Nawierzchnie z uszkodzeniami, wymagany natychmiastowy remont

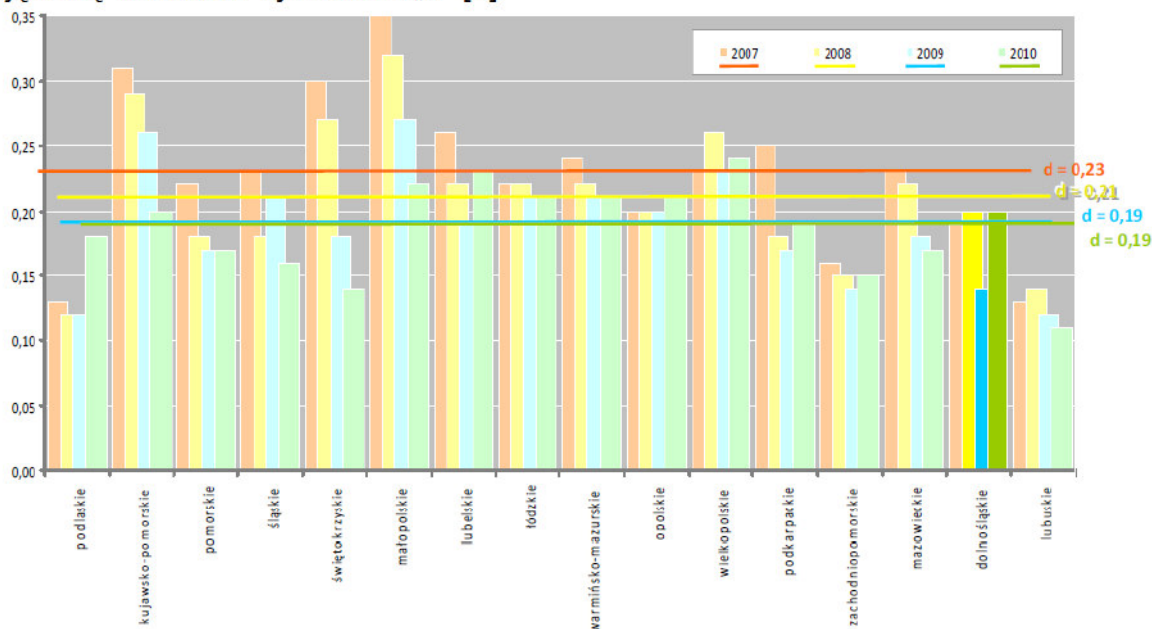
Rysunek 1.9 Klasyfikacja stanu nawierzchni wg SOSN źródło: <http://www.gddkia.gov.pl>

Według opracowanych przez GDDKiA raportów o stanie technicznym nawierzchni asfaltowych i betonowych sieci dróg krajowych na koniec 2007, 2008, 2009 i 2010 roku, zagregowana ocena globalna nawierzchni bitumicznych i betonowych sieci dróg krajowych w latach 2007- 2010 przedstawiła się w skali całego kraju następująco [1]:



Rysunek 1.10 Ocena globalna nawierzchni bitumicznych i betonowych sieci dróg krajowych w latach 2007- 2010 źródło: <http://www.gddkia.gov.pl>

Stan nawierzchni dróg krajowych jest silnie zróżnicowany w poszczególnych regionach kraju. Większość parametrów notuje odmienne rozkłady powodując że, potrzeby remontowe w poszczególnych województwach są różne. Poniżej przedstawiono rozkład wskaźnika natychmiastowych potrzeb remontowych w każdym z województw w latach 2007 ÷ 2010, obliczonego jako stosunek długości dróg w stanie złym do długości całej sieci administrowanej w danym województwie. Wskaźnik ten przyjęło się oznaczać symbolem „d” [1].



Rysunek 1.11 Rozkład wskaźnika natychmiastowych potrzeb remontowych w województwach w latach 2007 – 2010 źródło: <http://www.gddkia.gov.pl>

Stan techniczny dróg krajowych jest bardzo zróżnicowany w poszczególnych województwach. W województwie małopolskim odcinki o stanie złym występują częściej niż średnia krajowa. Stan sieci dróg krajowych w Małopolsce znacząco oddziałuje na sieć dróg wojewódzkich, które są uzupełnieniem układu komunikacyjnego

województwa. W większości przypadków drogi wojewódzkie stanowią alternatywne szlaki komunikacyjne dla dróg krajowych, przykładem może być tu chociażby płatny przejazd autostradą A4. Istniejący stan techniczny dróg krajowych jest bardzo istotnym problemem w kontekście planów dotyczących przejmowania przez samorzady dróg krajowych w zakresie utrzymania i remontów (modernizacji) nawierzchni.

1.3.2. Drogi wojewódzkie

Uzupełnienie sieci dróg krajowych stanowią drogi wojewódzkie, których łączna długość w Małopolsce wynosi 1372,6 km. Szczegółowe informacje na temat dróg wojewódzkich zostały podane w punkcie 1.4 Stan istniejący sieci dróg wojewódzkich.

1.3.3. Drogi powiatowe

Stanowią one uzupełnienie sieci dróg krajowych i wojewódzkich tworząc sieć o znaczeniu lokalnym. Łączna długość tych dróg wynosi w Małopolsce 6631,6 km. Spośród wszystkich dróg powiatowych 97,6 % posiada nawierzchnię twardą [9].

1.3.4. Drogi gminne

Sieć dróg gminnych na terenie województwa Małopolskiego wynosi 19048,2 km (w tym drogi o nawierzchni gruntowej 5545,6 km) [9]. Główną rolą dróg gminnych, jest rozprowadzanie ruchu z dróg wyższej kategorii służąc głównie lokalnej społeczności.

1.4. Stan istniejący sieci dróg wojewódzkich

Na dzień dzisiejszy sieć dróg wojewódzkich na terenie Małopolski obejmuje 39 ciągów drogowych o sumarycznej długości 1371,9 km.

Tabela 1.2 przedstawia zestawienie wszystkich ciągów drogowych z określeniem klasy technicznej, długości oraz ilości obiektów mostowych wraz z ich długością na danym odcinku drogi [6].

Tabela 1.2 Zestawienie dróg wojewódzkich w Małopolsce

Lp	Nr drogi	Klasa techn. drogi	Nazwa drogi wg obowiązującego wykazu	Długość drogi [km]	Obiekty mostowe szt./m
1	768	G	Jędrzejów - Węchadłów - Skalbmierz - Koszyce-Brzesko	27,467	2/417
2	773	G	Sieniczno - Sułoszowa - Skąta - Wesola	34,708	8/78,3
3	774	G	Zabierzów - Kryspinów	8,396	-
4	775	Z	Słomniki - Proszowice - Nowe Brzesko - Ispina	28,180	6/644,6

Lp	Nr drogi	Klasa techn. drogi	Nazwa drogi wg obowiązującego wykazu	Długość drogi [km]	Obiekty mostowe szt./m
5	776	G	Kraków - Proszowice - Kazimierza Wielka - Busko Zdrój	28,889	1/21,9
6	780	G	Kraków - Alwernia - Chelmek - Chelm Śląski	45,599	12/192,1
7	781	G	Chrzanów - Babice - Zator - Andrychów - Łękawica	46,894	11/401,7
8	783	G	Olkusz - Wolbrom - Miechów - Raclawice - Skalbmierz	60,258	7/127,3
9	791	G	Wanaty - Zawiercie - Ogrodzieniec - Olkusz - Trzebinia	35,381	3/363,3
10	794	G	Konieczpol - Lelów - Pradła - Pilica - Wolbrom - Skala - Kraków	43,815	6/44,7
11	933	G	Rzuchów - Wodzisław Śląski - Jastrzębie Zdrój - Pszczyna - Oświęcim - Chrzanów	29,684	4/407
12	946	G	Żywiec - Sucha Beskidzka	12,791	6/129,7
13	948	G	Oświęcim - Kęty* Kobiernice - Trena - Oczków	17,651	3/35,8
14	949	Z	Jawiszowice - Osiek - Polanka Wielka - Przeciszów	21,660	5/167,5
15	953	Z	Skawina - Kalwaria Zebrzydowska	18,225	1/9,0
16	955	Z	Sułkowice - Jawornik	8,433	1/10,6
17	956	Z	Biertowice - Sułkowice - Zembrzyce	24,268	12/422,56
18	957	G	Białka - Zawoja - Jabłonka - Czarny Dunajec - Nowy Targ	68,341	15/373,4
19	958	G	Chabówka - Czarny Dunajec - Chocholów - Zakopane	50,684	15/320,8
20	959	G	Chocholów - granica państwa	1,085	2/59,0
21	960	G	Czarna Góra - Bukowina Tatrzańska - Łysa Polana - granica państwa	13,182	2/17,6
22	961	G	Poronin - Bukowina Tatrzańska	7,657	3/90,4
23	962	G	Jabłonka - Lipnica Wielka - granica państwa	8,991	4/144,5
24	964	G	Kasina W. - Dobczyce - Wieliczka - Niepołomice - Ispina - Zielona - Szczurowa - Biskupice Radł.	104,008	16/568,6
25	965	G	Zielona - Bochnia - Limanowa	52,828	13/437,0

Lp	Nr drogi	Klasa techn. drogi	Nazwa drogi wg obowiązującego wykazu	Długość drogi [km]	Obiekty mostowe szt./m
26	966	G	Wieliczka - Gdów - Muchówka - Tymowa	50,291	13/336,6
27	967	G	Myślenice - Dobczyce - Łapczyca	35,085	11/592,2
28	968	G	Lubień - Mszana Dolna - Kamienica - Zabrzeż	43,744	21/571,7
29	969	G	Nowy Targ - Czorsztyn - Krościenko - Zabrzeż - Stary Sącz	69,503	24/1091,5
30	971	G	Krynica - Muszyna - Piwniczna	35,534	15/322,8
31	973	G	Busko Zdrój - Nowy Korczyn - Żabno* Niedomice - Tarnów	29,529	1 prom
32	975	G	Dąbrowa Tarnowska - Biskupice Radłowskie - Wojnicz - Zakliczyn - Dąbrowa	77,451	11/773,7
33	977	G	Tarnów - Tuchów - Gromnik - Zborowice - Moszczenica - Gorlice - Konieczna - gr. państwa	86,357	25/747,2
34	979	G	Moszczenica - Zagórzany	6,358	2/24,0
35	980	G	Jurków - Charzewice* Zakliczyn - Gromnik - Biecz	49,506	22/319,3
36	981	G	Zborowice - Grybów - Krzyżówka - Krynica	48,910	14/266,7
37	982	G	Szczucin - Sadek Góra - Jaślany	11,175	1/36,5
38	984	G	Lisia Góra - Radomyśl Wielki - Mielec	13,300	-
39	993	G	Gorlice - Nowy Żmigród - Dukla	16,058	5/111,2
RAZEM				1371,876	323/10706,2 + 1 prom

W ramach przeglądu technicznego dróg w 2011 roku [4] dokonano oceny stanu technicznego. Analizowane odcinki dróg zostały podzielone na 3 grupy, w zależności od stanu technicznego:

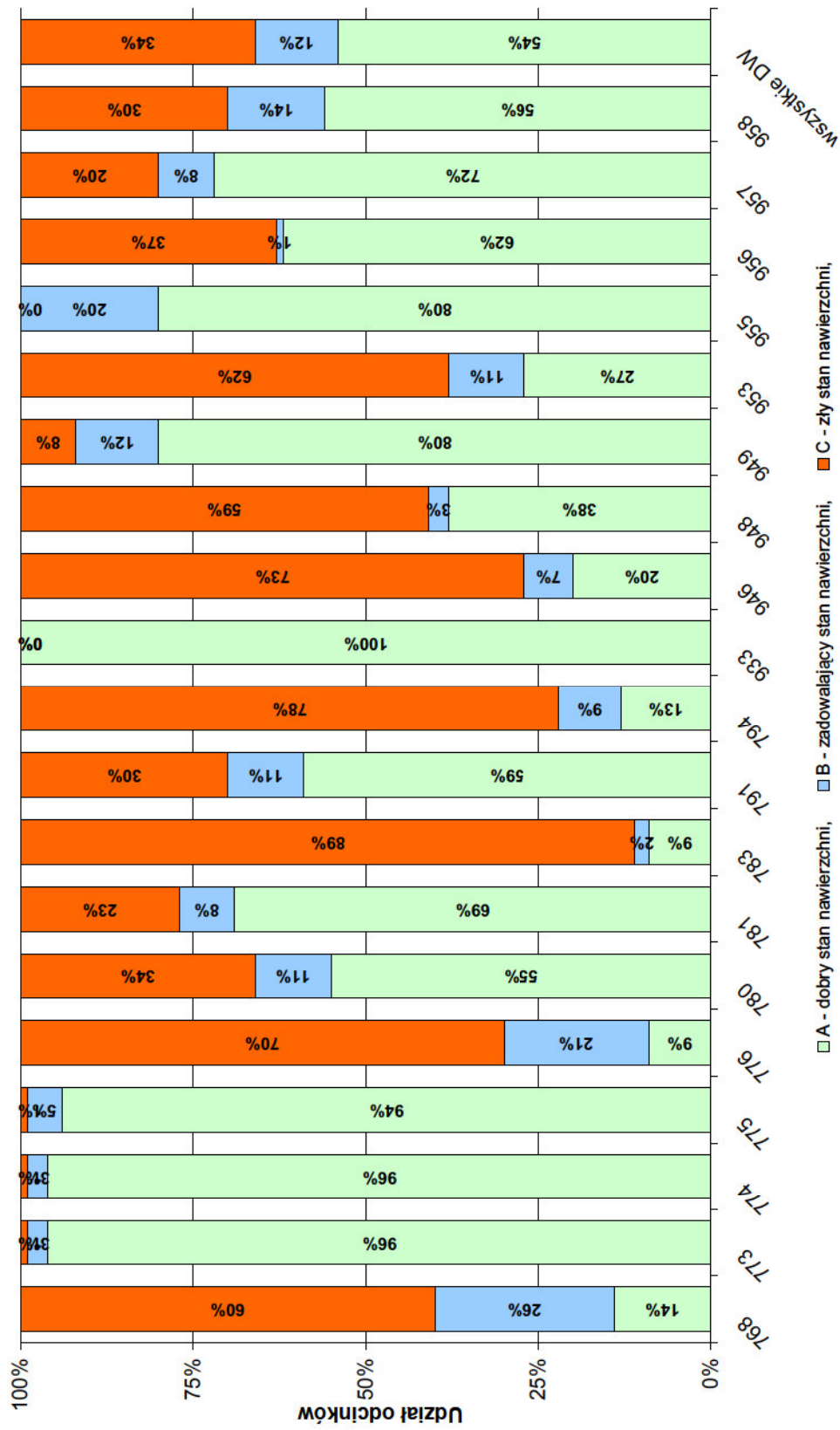
- A – stan dobry; nie zachodzi potrzeba wykonywania zabiegów remontowych, nawierzchnia posiada nieuszkodzoną powierzchnię, brak kolein i deformacji,
- B – stan zadowalający; zachodzi potrzeba wykonywania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- C – stan zły; ponad 20% powierzchni nawierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia, spękania), co świadczy o utracie jej nośności.

Rysunek 1.12 Klasyfikacja stanu nawierzchni dróg wojewódzkich w Małopolsce



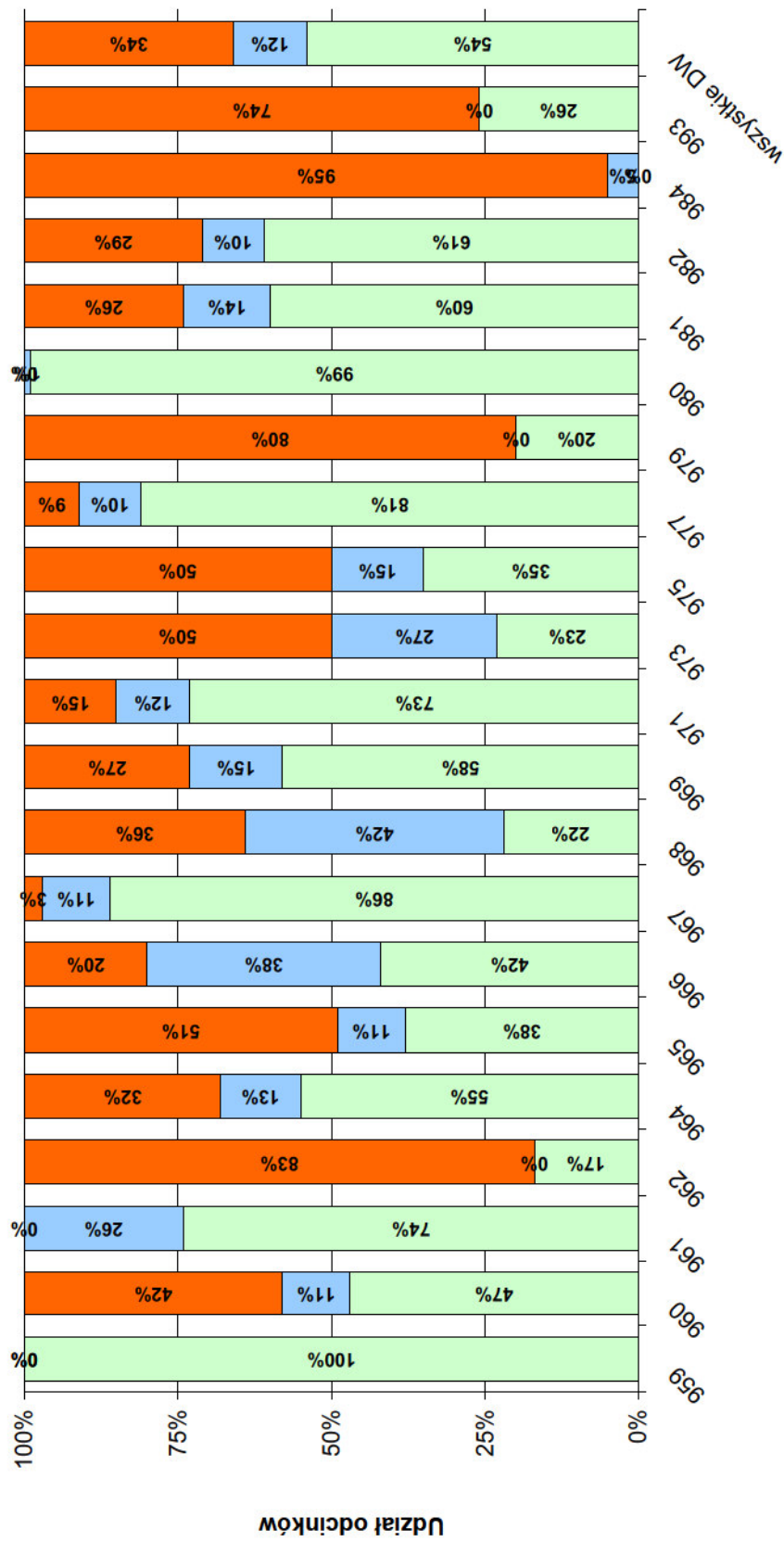
Klasa A - stan dobry	nie zachodzi potrzeba wykonywania zabiegów remontowych, nawierzchnia posiada nieuszkodzoną powierzchnię, brak kolein i deformacji
Klasa B - stan zadowalający	zachodzi potrzeba wykonywania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania
Klasa C - zły	ponad 20% powierzchni nawierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia, spękania), co świadczy o utracie jej nośności

Na podstawie przeglądów technicznych dróg zostały opracowane diagramy przedstawiające procentowy udział nawierzchni drogowej o określonym stanie technicznym dla danej drogi oraz dla całej sieci dróg. Drogi wojewódzkie od nr 768 do nr 958 zawiera Rysunek 1.13 a drogi od nr 959 do 993 przedstawia Rysunek 1.14.



Rysunek 1.13 Procentowy udział odcinków o różnym stanie technicznym na DW 768 – 958

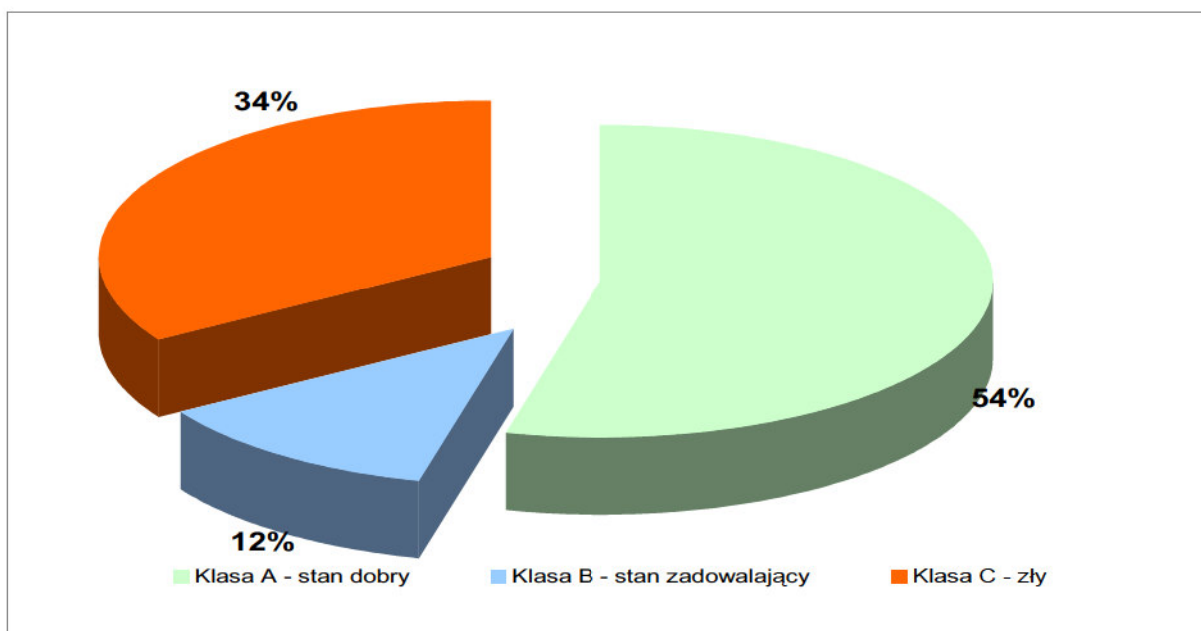




Rysunek 1.14 Procentowy udział odcinków o różnym stanie technicznym na DW 959 – 993



Rysunek 1.15 Stan nawierzchni dróg wojewódzkich w Małopolsce w 2011 roku*

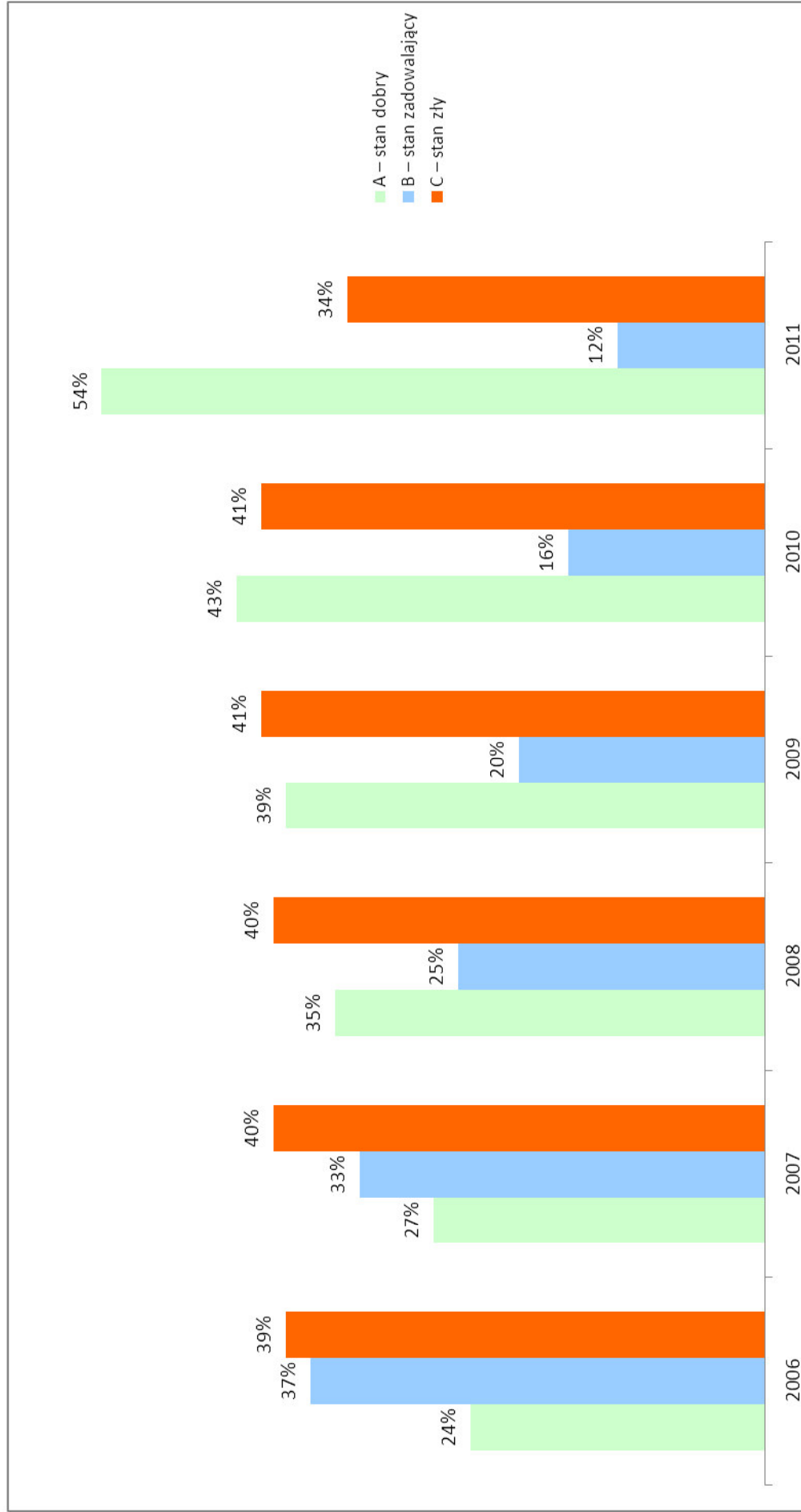


* W związku z prowadzonymi pracami modernizacyjnymi na drogach wojewódzkich nr 958, 967, 968, 969, 975, 977, 981 w ramach przeprowadzonego w czerwcu 2011 roku przeglądu technicznego wyłączono z oceny ok 38 km dróg. Większość z prowadzonych prac została wykonana do końca 2011 roku, w związku z powyższym wyłączone z oceny odcinki zostały na potrzeby niniejszego opracowania zakwalifikowane do klasy A – stan dobry. Powyższe diagramy przedstawiają zatem faktyczny stan nawierzchni dróg wojewódzkich na koniec 2011 roku.

Globalnie spośród wszystkich odcinków dróg wojewódzkich ok. 54% posiada nawierzchnię bez uszkodzeń, która nie wymaga żadnych prac niezwiązanych z utrzymaniem. Kolejna część odcinków dróg posiada nawierzchnię w zadowalającym stanie (ok. 12%), która wymaga już pewnych prac i korekt stanu istniejącego. Pozostała część sieci dróg wojewódzkich (ok. 34%) posiada nawierzchnię dróg w złym stanie technicznym. Wymaga ona przeprowadzenia szybkich prac modernizacyjnych.

Zestawienie szczegółowych informacji na temat każdej z dróg wojewódzkich w Małopolsce zawiera Załącznik Nr 4. Wszystkie parametry tych dróg zostały opisane w zakresie obejmującym tylko obszar województwa małopolskiego.

Rysunek 1.16 przedstawia jak zmieniał się stan nawierzchni od 2006 do 2011 roku. Dzięki prowadzonym inwestycjom poprawił się wskaźnik dróg wojewódzkich o dobrym stanie nawierzchni z 24 % do 54 %, niestety zmalał wskaźnik dróg o zadowalającym stanie nawierzchni.



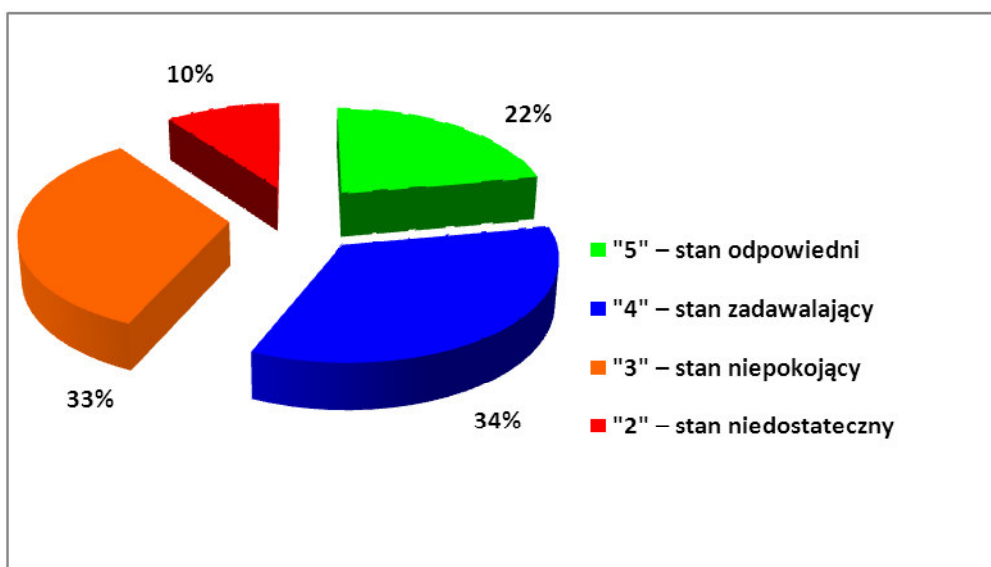
Rysunek 1.16 Zmiana stanu nawierzchni w latach 2006 - 2011



1.5. Stan istniejący obiektów mostowych

Na ciągu małopolskich dróg wojewódzkich zlokalizowane są 323 obiekty mostowe o łącznej długości ponad 10,7 kilometrów. Na podstawie corocznych przeglądów obiektów mostowych dokonano oceny ich stanu technicznego. Określono parametry obiektów mostowych oraz ich ogólny stan techniczny wg skali i kryteriów oceny elementów gdzie:

- 5 – stan odpowiedni,
- 4 – stan zadawalający,
- 3 – stan niepokojący,
- 2 – stan niedostateczny,
- 1 – stan przedawaryjny,
- 0 – stan awaryjny.



Rysunek 1.17 Stan techniczny obiektów mostowych na koniec 2011 roku

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie [7] określa minimalną nośność obiektów mostowych w zależności od kategorii drogi w ciągu której dany obiekt jest zlokalizowany. Dla dróg wojewódzkich o klasie technicznej „G” klasa obciążenia taborem samochodowym według PN-85/S-10030 „A” (50 ton), a dla dróg o klasie technicznej „Z” klasa obciążenia taborem samochodowym według PN-85/S-10030, co najmniej „B” (40 ton).

1.6. Analiza bezpieczeństwa ruchu na drogach wojewódzkich

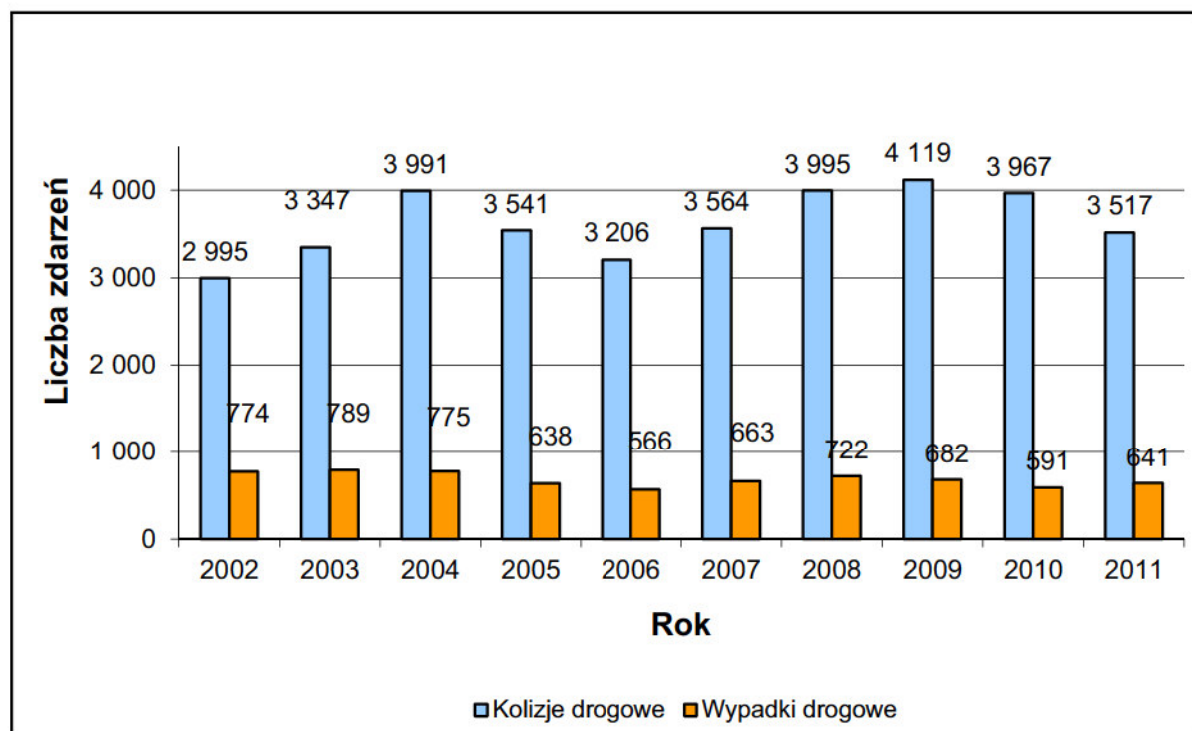
Niniejsza analiza została opracowana na podstawie dokumentu „Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2011 roku” [8].

W latach 2002 – 2011 na sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce doszło do 36 242 kolizji drogowych oraz 6 841 wypadków, w których zginęły 684 osoby, a rannych zostało 9 226. Szczegółowe informacje odnośnie zdarzeń drogowych przedstawia Tabela 1.3.

Tabela 1.3 Dane odnośnie zdarzeń drogowych

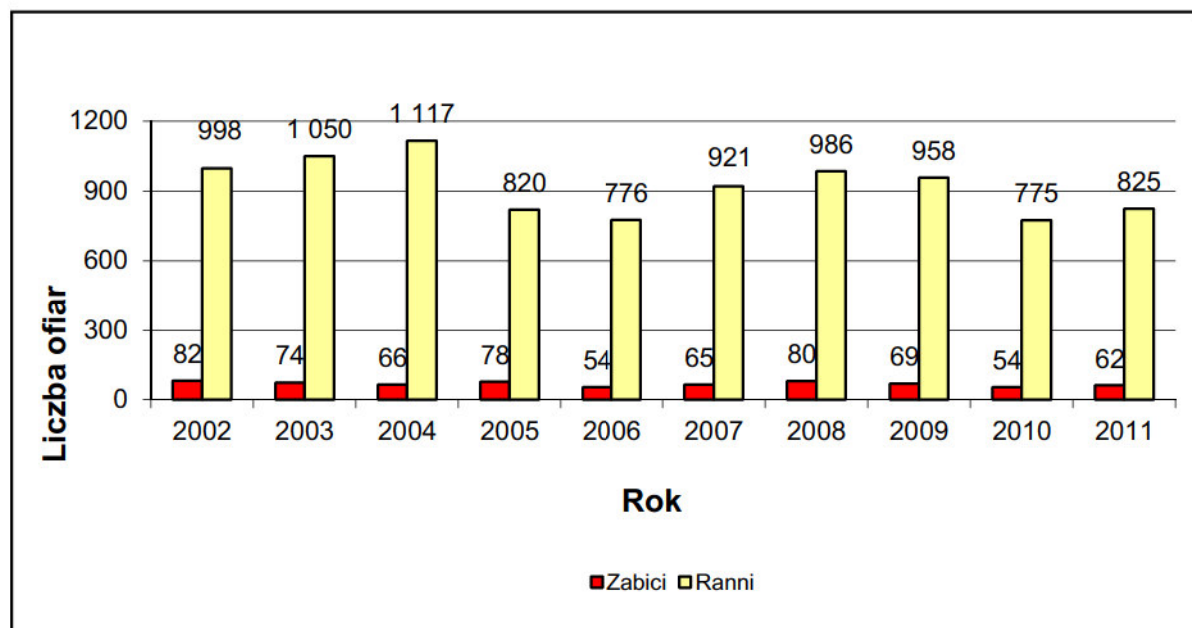
Rok	Kolizje drogowe	Wypadki drogowe	Zabici	Ranni
2002	2 995	774	82	998
2003	3 347	789	74	1 050
2004	3 991	775	66	1 117
2005	3 541	638	78	820
2006	3 206	566	54	776
2007	3 564	663	65	921
2008	3 995	722	80	986
2009	4 119	682	69	958
2010	3 967	591	54	775
2011	3 517	641	62	825
Suma	36 242	6 841	684	9 226

Na kolejnych wykresach przedstawiono zdarzenia drogowe na drogach wojewódzkich w latach oraz ilość ofiar wypadków drogowych w poszczególnych latach. Zebrane dane dotyczą lat 2002 – 2011.



Rysunek 1.18 Zdarzenia drogowe na drogach wojewódzkich





Rysunek 1.19 Ofiary wypadków drogowych na drogach wojewódzkich

Wśród wypadków dominowały :

- wypadki z pieszymi 166
- zderzenia boczne pojazdów 162
- zderzenia czołowe pojazdów 105

Wśród kolizji dominowały – podobnie jak w latach 2008 , 2009, 2010 :

- zderzenia boczne pojazdów 1189
- zderzenia tylne pojazdów 830

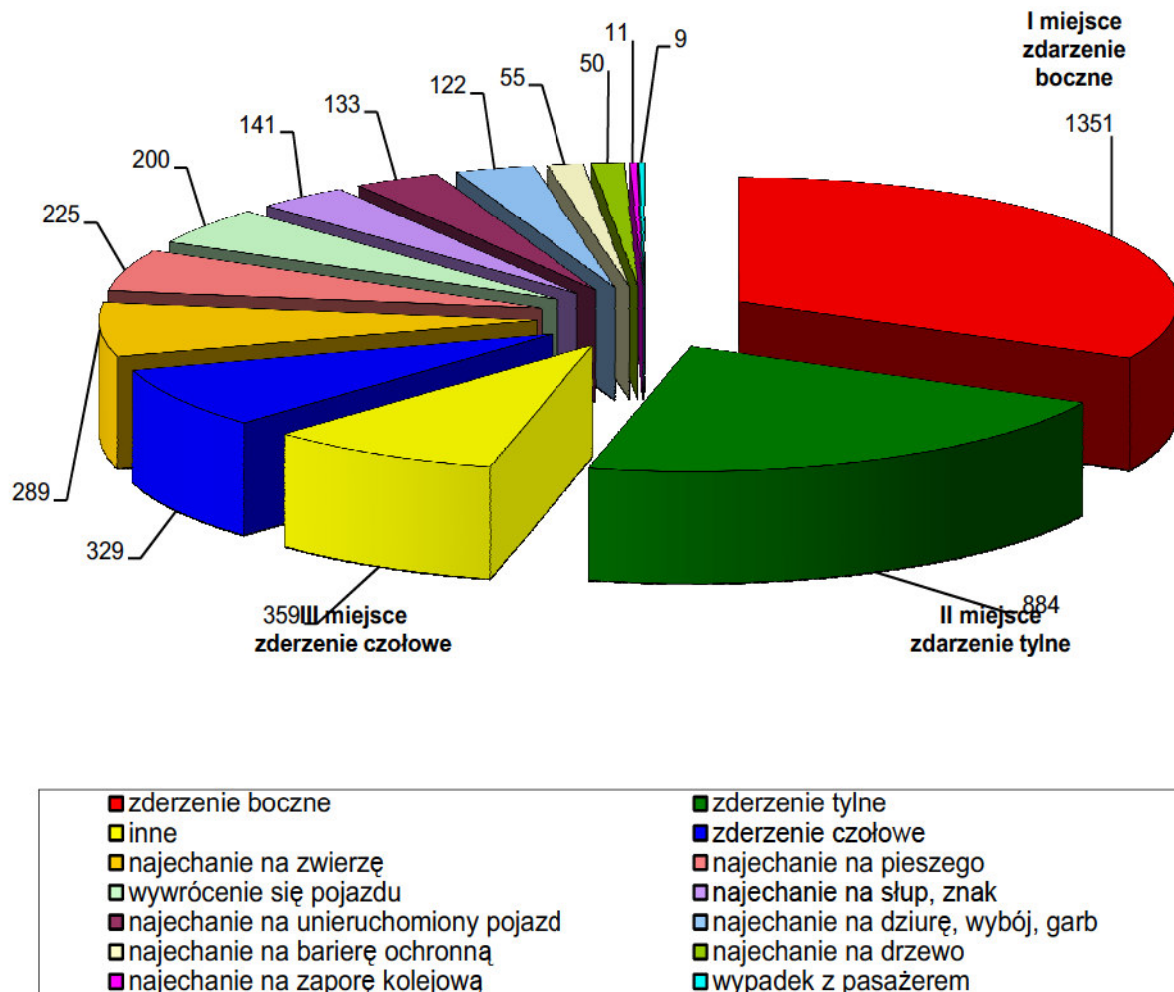
Najwięcej osób zginęło – podobnie jak w latach 2008, 2009, 2010 – w wypadkach drogowych typu:

- najechanie na pieszego 28
- zderzenie czołowe 11
- zderzenie boczne 10
- najechanie na drzewo 5

Najwięcej osób zostało rannych – podobnie jak w latach 2008, 2009, 2010 – w wypadkach drogowych typu:

- zderzenie boczne 199
- zderzenie czołowe 192
- najechanie na pieszego 154

Rodzaj zdarzeń drogowych na drogach wojewódzkich w 2011 roku



Rysunek 1.20 Rodzaj zdarzeń drogowych na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2011 r.

Pozostałe informacje odnośnie zdarzeń drogowych w Małopolsce w 2011 r. wymienione w raporcie [8]:

- w 2011 r. najczęściej dochodziło do zdarzenia drogowego typu „zderzenie boczne pojazdów” (1351 zdarzeń tj. 32,5%) czyli niemal co 3-cie zdarzenie drogowe było zderzeniem bocznym pojazdów (podobnie było w 2008 r. , 2009 r., 2010 r.).

- najczęściej popełnianym błędem przez kierowców było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (849 zdarzeń tj. 20,4%) czyli co 5-te zdarzenie.

- Najbardziej niebezpieczne drogi wojewódzkie to: 969, 964, 977, 965 co najmniej 200 zdarzeń drogowych identyczna kolejność dróg była w 2009 r. i 2010 r.

- Miasta, w których najbardziej zagrożone było bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach wojewódzkich to: Libiąż, Zakopane, Sucha Beskidzka, co najmniej 10 wypadków.

Podstawowe wnioski, które wynikają z opracowanego raportu o stanie bezpieczeństwa na drogach w Małopolsce w 2011 r. [8]:

1. W 2011 r. bezpieczeństwo ruchu na drogach wojewódzkich pogorszyło się w stosunku do poprzednich lat (więcej było wypadków, zabitych, rannych, wypadków z pieszymi, wzrósł także wskaźnik zabitych w 100 wypadkach - chociaż równocześnie mniej pojazdów uczestniczyło w zdarzeniach drogowych, mniej było kolizji, zmalał wskaźnik rannych w 100 wypadkach).
2. Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – to nadal najczęstsza przyczyna zdarzeń drogowych.
3. Nadal w obszarach zabudowanych dochodziło do zdecydowanej większości zdarzeń drogowych.
4. Bezpieczeństwo pieszych na drogach wojewódzkich w 2011 r. - po znacznej poprawie w 2009 r. i 2010 r. – pogorszyło się. Nadal należy więc dążyć do poprawy bezpieczeństwa pieszych poprzez budowę chodników w ramach współpracy z Samorządami Lokalnymi.
5. W 2011 r. zanotowano – w stosunku do 2010 r. - znaczny spadek liczby zdarzeń spowodowanych niewłaściwym stanem drogi wojewódzkiej. Konieczny jest więc dalszy ciągły monitoring stanu dróg, prowadzony przez Rejony Dróg Wojewódzkich w ramach objazdów i natychmiastowe usuwanie powstających zagrożeń dla ruchu drogowego. Ponadto konieczne jest planowanie remontów dróg zarówno w ramach modernizacji jak i bieżącego utrzymania dróg.
6. W oparciu o wykonaną analizę będzie przeprowadzana kontrola istniejącej organizacji ruchu na drogach wojewódzkich ze szczególnym uwzględnieniem miejsc koncentracji zdarzeń drogowych.

1.7. Generalny pomiar ruchu przeprowadzony na drogach wojewódzkich w Małopolsce

W ramach ogólnopolskiego Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 [5] roku został przeprowadzony pomiar ruchu kołowego na drogach wojewódzkich w Małopolsce. Pierwszy pomiar został przeprowadzony w marcu, a następne w lipcu, wrześniu i w grudniu. Podstawowymi parametrami, obliczanymi na podstawie bezpośrednich pomiarów ruchu są:

- średni dobowy ruch w roku (SDR) – jest to liczba pojazdów samochodowych, przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 24 kolejnych godzin, średnio w ciągu 1 roku,
- rodzajowa struktura ruchu – określająca udział procentowy poszczególnych pojazdów samochodowych w ruchu ogółem.

Parametry te będą w ciągu następnych lat wykorzystywane przez:

- administrację drogową (zarządzanie, utrzymanie i planowanie rozwoju sieci drogowej oraz analizy dotyczące ochrony środowiska),
- jednostki projektowe i badawcze (prace studialne i projektowe z dziedziny drogownictwa),
- instytucje i jednostki, dla których dane o ruchu drogowym stanowią cenne uzupełnienie w

ich bieżącej działalności (policja, jednostki samorządowe, biura planowania przestrzennego i in.).

GPR 2010 został przeprowadzony według metody opracowanej przez Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów Transprojekt Warszawa Sp. z o.o. i zatwierdzonej przez Departament Studiów GDDKiA. Przyjęta metoda umożliwia porównanie z wynikami z poprzednich pomiarów, spełniając równocześnie zobowiązania w zakresie współpracy międzynarodowej.

Do pomiarów na sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce w 2010 roku zostało wyznaczonych 157 punktów pomiarowych. Każde stanowisko pomiarowe na czas wykonywania pomiaru zostało oznakowane w formie znajdującej się bezpośrednio przy drodze i widocznej z obu kierunków ruchu tabliczki z napisem „Pomiar ruchu” wraz z numerem punktu pomiarowego.

Liczba obserwatorów prowadzących pomiar podstawowy w punkcie pomiarowym na drogach wojewódzkich w Małopolsce wahała się od 1 do 4 osób i była uzależniona od:

- rodzaju wykonywanego pomiaru,
- typu punktu pomiarowego,
- wielkości średniego dobowego ruchu SDR w 2005 roku na danym odcinku drogi.

W zależności od rodzaju punktu pomiarowego, przeprowadzono w nich pomiary ruchu w pełnym wymiarze godzin (16 godzin – punkty P i M) lub w ograniczonym wymiarze godzin (8 godzin - punkty W).

Roczny cykl pomiarowy składa się z:

- 5 pomiarów dziennych (dla wszystkich w/w rodzajów punktów pomiarowych),
- 1 pomiaru nocnego (dla punktów pomiarowych typu P i M).

Największe średnio dobowe natężeniu ruchu zanotowano na odcinku drogi wojewódzkiej nr 791 w miejscowości Olkusz (17 137 pojazdów/dobę), następnie kolejno na:

- DW nr 957 w m. Nowy Targ (16 233 pojazdów/dobę),
- DW nr 794 na odcinku Skała - Kraków (15 755 pojazdów/dobę),
- DW nr 776 na odcinku Kraków - Kocmyrzów (15 722 pojazdów/dobę),
- DW nr 977 na odcinku Tarnów - Tuchów (15 072 pojazdów/dobę),

Na pozostałych odcinkach dróg wojewódzkich średnio dobowe natężeniu ruchu wynosiło poniżej 14 000 pojazdów/dobę.

Najniższe średnio dobowe natężeniu ruchu odnotowano na odcinku drogi wojewódzkiej Nr 959 Chochołów – granica Państwa (1 339 pojazdów/dobę),

Uśredniając dane z GPR 2010 zgodnie z formułą:

$$SDR = (SDR1 \times L1 + SDR2 \times L2 + \dots + SDRn \times Ln) / (L1 + L2 + \dots + Ln)$$

gdzie:

SDR – średnia wartość SDR dla drogi

SDR1, SDR2, ..., SDRn – wartość SDR na kolejnych odcinkach

L1, L2, ..., Ln – długość kolejnych odcinków drogi

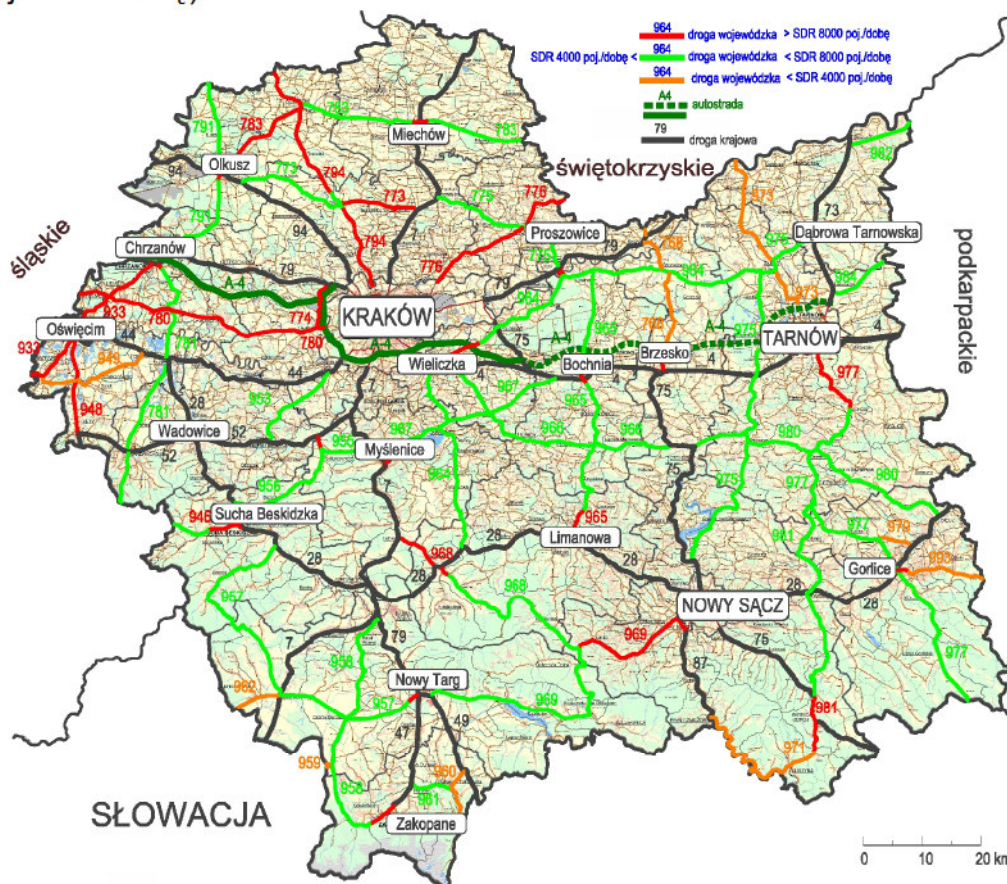
Można stwierdzić, iż najbardziej obciążona ruchem jest droga wojewódzka nr 774 Zabierzów – Kryspinów (11 952 pojazdów/dobę),

a następnie:

- DW nr 948 Oświęcim - Kęty (10 177 pojazdów/dobę),
- DW nr 933 Brzeszcze – Chrzanów (9 798 pojazdów/dobę),
- DW nr 794 Wolbrom - Kraków (8 754 pojazdów/dobę),
- DW nr 776 Kraków – Proszowice (8 232 pojazdów/dobę),



- DW nr 780 Kraków – Chelmek (8 118 pojazdów/dobę),
 Na pozostałych drogach wojewódzkich uśredniony SDR wynosił poniżej 8 000 pojazdów/dobę.
 Najmniej obciążona ruchem jest droga wojewódzka nr 959 Chochółów – granica Państwa (1 339 pojazdów/dobę).

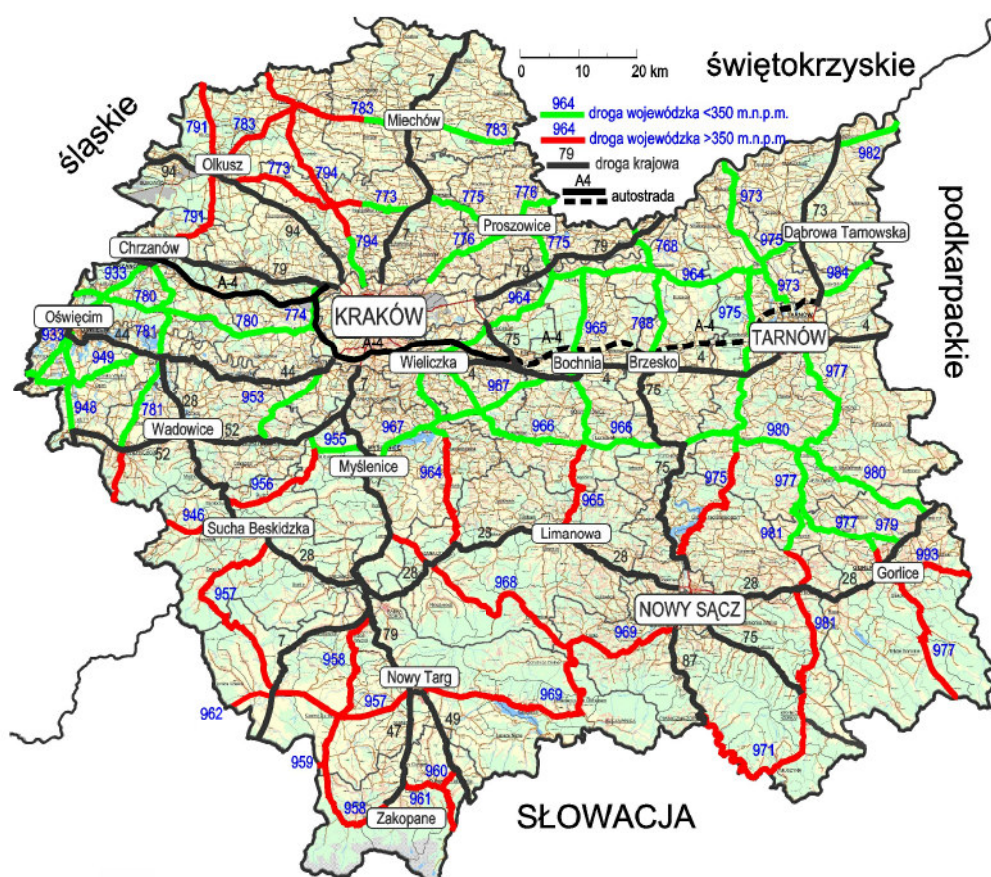


Rysunek 1.21 Obciążenie ruchem Małopolskich dróg wojewódzkich na podstawie GPR 2010 r. – dane uśrednione.

Wyniki średniego dobowego ruchu w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich w Województwie Małopolskim w 2010 r. wraz ze strukturą rodzajową pojazdów zawiera Załącznik Nr 2 do niniejszego opracowania.

2. ELEMENTY DECYDUJĄCE O ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH W MAŁOPOLSCE

O kształcie całej sieci drogowej Małopolski decyduje nie tylko jej charakterystyczna lokalizacja geograficzna, ale także szereg oddziaływań zewnętrznych. Powoduje to, że kształtowanie i rozwój sieci drogowej jest skomplikowane i zależny od wielu czynników. Jedną z charakterystycznych cech jest znaczny odsetek (44%) sieci dróg położonych na obszarach powyżej 350 m.n.p.m. Skutkuje to zdecydowanie większymi kosztami budowy czy modernizacji drogi (trudności terenowe, większa ilość obiektów technicznych, osuwiska) oraz zwiększenie kosztów utrzymania zimowego i letniego (szybsza dekapitalizacja substancji drogowej ze względu na trudne warunki klimatyczne). Rysunek 2.1 przedstawia lokalizację dróg wojewódzkich zlokalizowanych na obszarach > 350 m.n.p.m.



Rysunek 2.1 Drogi wojewódzkie i ich lokalizacja wysokościowa

2.1. Nawiązanie do podstawowego układu drogowego województwa małopolskiego o znaczeniu międzynarodowym i krajowym – autostrada, drogi szybkiego ruchu oraz drogi krajowe.

Podstawowy szkielet komunikacyjny województwa stanowią dwie drogi będące fragmentami ciągów międzynarodowych: E40 i E77. Rysunek 2.2 przedstawia mapę orientującą ciągi międzynarodowe przebiegające przez obszar centralnej i południowej Polski i ich kierunki przebiegu jako ciągów międzynarodowych.



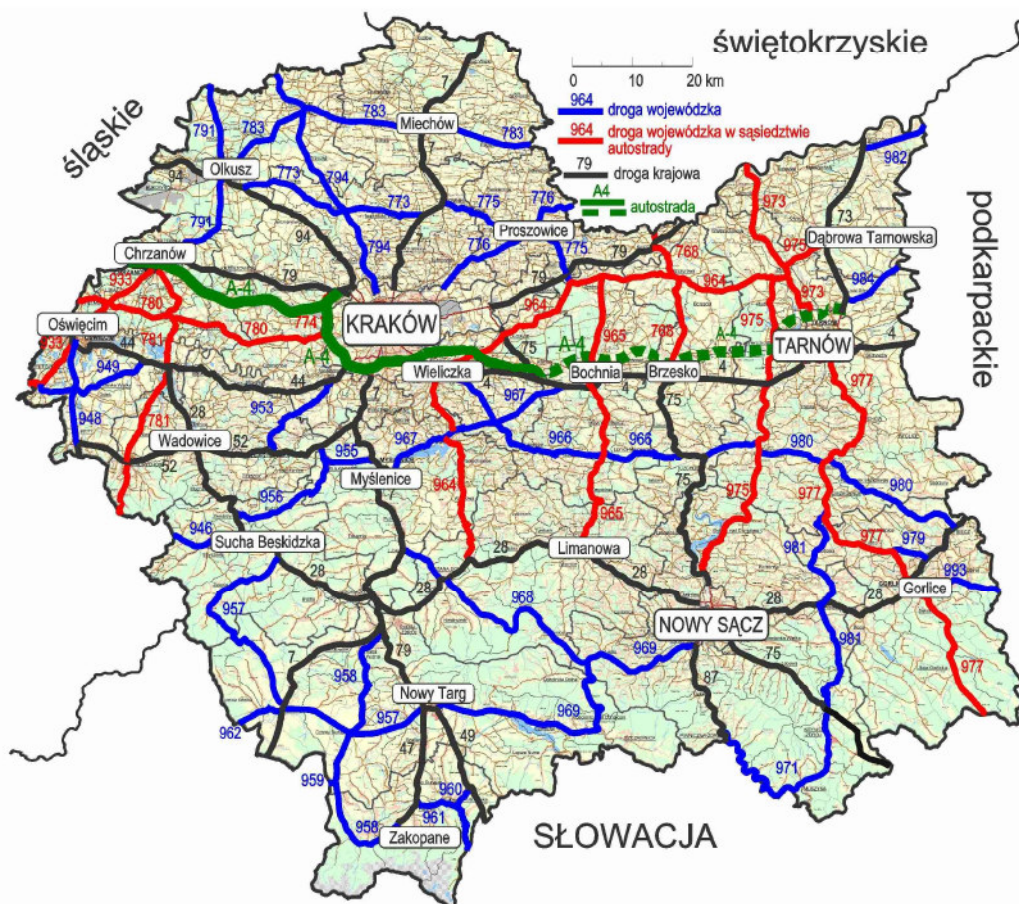
Rysunek 2.2 Międzynarodowe ciągi komunikacyjne na terenie centralnej i południowej Polski

2.1.1. Autostrada A4

Podstawowy układ drogowy stanowi fragment autostrady A4 Katowice – Szarów oraz planowany do realizacji odcinek Szarów – Tarnów. Autostrada A4 stanowi fragment transeuropejskiego korytarza relacji: Kolonia – Erfurt – Wrocław – Katowice – Kraków – Lwów – Kijów. Jest to ciąg komunikacyjny, który poprzez swój docelowy przebieg i zakres stanowi jeden z ważniejszych w Europie. Powoduje to, że jego lokalizacja znacząco wpływa na ukształtowanie całej sfery komunikacyjnej – nie tylko drogowej. Oddziałuje to także na sieć dróg wojewódzkich, z których część stanowi powiązanie z tym ciągiem, a część pozostaje alternatywą do płatnych przejazdów autostradą. Dotyczy to następujących dróg (kolejność opisu dróg zgodny z przebiegiem autostrady w kierunku wschodnim):

- droga wojewódzka nr 781 relacji Chrzanów – Babice – Zator – Andrychów – Rękawica oraz droga wojewódzka nr 933 relacji Rzuchów – Wodzisław Śląski – Jastrzębie Zdrój – Pszczyna – Oświęcim – Chrzanów: brak bezpośredniego połączenia z autostradą. Obie drogi wspólnie stanowią jedyny dostęp do autostrady mieszkańców południowo-zachodniej części województwa,
- droga wojewódzka nr 780 relacji Kraków – Alwernia – Chelmek – Chelm Śląski; brak powiązania z autostradą, jednak stanowi alternatywę dla przejazdu płatnego przez A4 na odcinku od granicy województwa śląskiego do Krakowa,

- droga wojewódzka nr 774 Zabierzów – Kryspinów stanowi bezpośredni dostęp do obwodnicy Krakowa w ciągu autostradowym oraz bezpośredni dostęp do lotniska w Balicach,
- droga wojewódzka nr 964 relacji Kasina Wielka – Dobczyce – Wieliczka – Niepołomice – Ispina – Zielona – Szczurowa – Biskupice Radłowskie; bezkolizyjne przecięcie z planowaną autostradą na odcinku Kraków – Tarnów bez możliwości włączenia się,
- droga wojewódzka nr 965 relacji Zielona – Bochnia – Żegocina; przecięcie z planowaną autostradą w planowanym węźle „Bochnia” na odcinku Kraków – Tarnów,
- droga wojewódzka nr 768 relacji Jędrzejów – Węchadłów – Skalmierz – Koszyce-Brzesko; planowane połączenie z autostradą na odcinku Kraków – Tarnów w węźle „Brzesko”,
- droga wojewódzka nr 975 relacji Dąbrowa Tarnowska – Biskupice Radłowskie – Wojnicz – Zakliczyn – Dąbrowa; przecięcie z planowaną autostradą na odcinku Kraków – Tarnów z możliwością włączenia się do węzła autostradowego „Wierzchosławice”,
- droga wojewódzka nr 977 relacji Tarnów – Tuchów – Gromnik – Zborowice – Moszczenica – Gorlice – Konieczna – gr. państwa; brak bezpośredniego powiązania z autostradą, ewentualnie przez sieć dróg miejskich Tarnowa,
- droga wojewódzka nr 973 relacji Busko Zdrój – Nowy Korczyn – Żabno – Niedomice – Tarnów; bezkolizyjne przecięcie z planowaną autostradą na odcinku Kraków – Tarnów bez możliwości włączenia się.

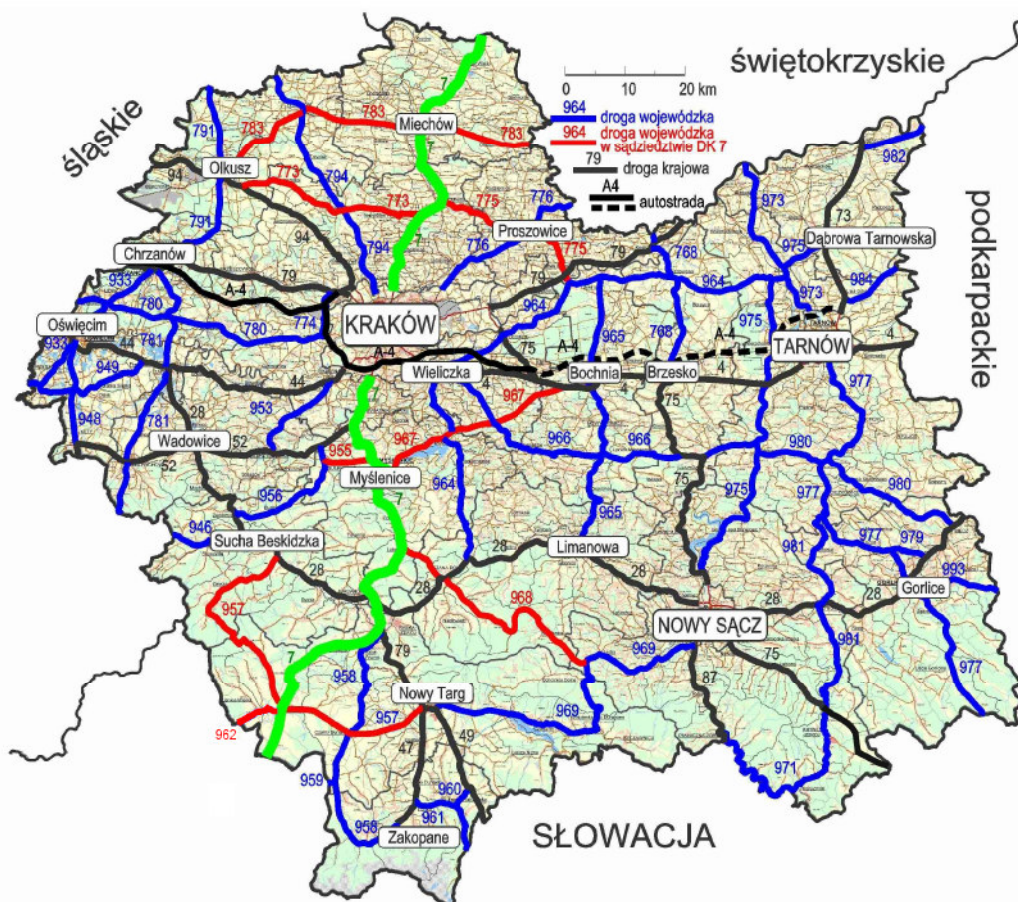


Rysunek 2.3 Autostrada A4 i jej powiązania w Małopolsce

2.1.2. Droga krajowa nr 7

Drugim ciągiem drogowym stanowiącym szkielet układu drogowego Małopolski jest międzynarodowa droga E77 relacji: Gdańsk – Warszawa – Kraków – Zvolen – Budapeszt; na terenie województwa małopolskiego związana z drogą krajową nr 7 relacji Kielce – Kraków – Chyże (granica państwa). Podobnie jak w przypadku autostrady droga ta ma duży wpływ na sąsiadującą infrastrukturę, a poprzez duży strumień ruchu (jedno z wyższych obciążeń ruchem w Polsce) zwiększa swoje oddziaływania na pozostałą sieć drogową. Następujące odcinki dróg wojewódzkich krzyżują się z omawianym ciągiem (drogi opisane są zgodnie z przebiegiem drogi w kierunku południowym):

- droga wojewódzka nr 783 relacji Olkusz – Wolbrom – Miechów – Raclawice – Skalmierz,
- droga wojewódzka nr 773 relacji Sienicznno – Sułoszowa – Skąta – Wesoła,
- droga wojewódzka nr 775 relacji Słomniki – Proszowice – Nowe Brzesko – Ispina,
- droga wojewódzka nr 955 relacji Sułkowice – Jawornik,
- droga wojewódzka nr 967 Myślenice – Dobczyce – Łapczyca,
- droga wojewódzka nr 968 Lubień – Mszana Dolna – Kamienica – Zabrzeż,
- droga wojewódzka nr 957 Białka – Zawoja – Jabłonka – Czarny Dunajec – Nowy Targ.
- droga wojewódzka nr 962 Jabłonka - Lipnica Wielka - granica państwa



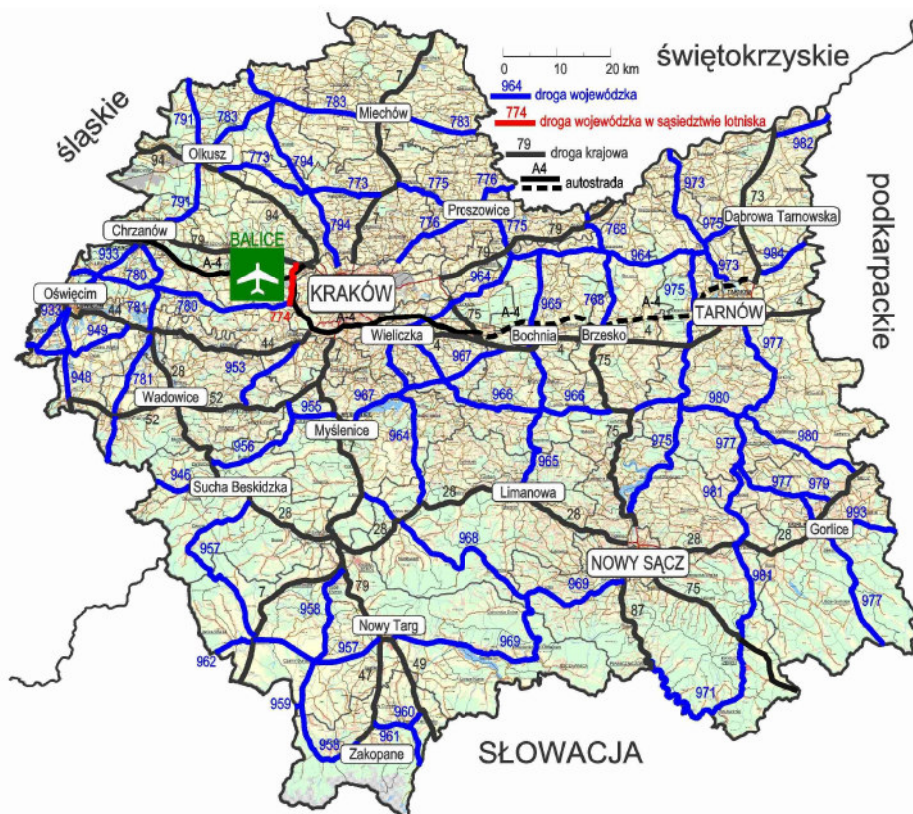
Rysunek 2.4 Droga krajowa nr 7 i jej powiązania w Małopolsce

2.2. Powiązanie z transportem lotniczym

Transport lotniczy w czasach globalizacji zaczyna stanowić jeden z głównych elementów niezbędnych dla rozwoju regionów. Możliwość szybkiego przemieszczania się, jaki oferuje transport lotniczy uległa jeszcze większemu upowszechnieniu po wprowadzeniu tanich linii lotniczych. Przekłada się to na zwiększenie przewozów pasażerskich tym środkiem transportu, a co za tym idzie zwiększone potrzeby dojazdu do portów lotniczych.

Obecnie na terenie Małopolski zlokalizowane są 4 lotniska cywilne. Na dzień dzisiejszy tylko lotnisko w Balicach jest dostosowane do obsługi ruchu pasażerskiego. Pozostałe o nawierzchni trawiastej funkcjonują jako rekreacyjne. Międzynarodowy Port Lotniczy w Balicach zakwalifikowany został (zgodnie z rozwiązaniami przyjętymi w UE) jako Port Lotniczy Główny Regionalny, co ma szczególne znaczenie dla rozwoju komunikacji międzynarodowej na liniach dalekiego, średniego i krótkiego zasięgu. Port ten pełni także rolę zapasowego dla lotniska Okęcie.

Na dzień dzisiejszy do lotniska w Balicach prowadzi droga wojewódzka nr 774 relacji Zabierzów – Kryninów.



Rysunek 2.5 Międzynarodowy Port Lotniczy w Balicach

2.3. Współpraca międzynarodowa i przygraniczna – przejścia graniczne ze Słowacją

Małopolska bezpośrednio graniczy z Republiką Słowacką długością granicy ok. 317 km. W związku z przystąpieniem Polski i Słowacji do Strefy Schengen, z dniem 21 grudnia 2007 wszystkie przejścia graniczne na wspólnej granicy zostały zlikwidowane.

Przed przystąpieniem Polski i Słowacji do Strefy Schengen, na terenie Małopolski funkcjonowało 10 przejść granicznych z ruchem drogowym, w tym 4 w ciągu dróg

wojewódzkich:

- przejście graniczne Chochółów – Suchá Hora w ciągu drogi wojewódzkiej nr 959 Chochółów – granica Państwa,
- przejście graniczne Łysa Polana – Tatranská Javorina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 960 Czarna Góra – Bukowina Tatrzańska – Łysa Polana – granica Państwa,
- przejście graniczne Winiarczykówka - Bobrov w ciągu drogi wojewódzkiej nr 962 Jabłonka - granica Państwa,
- przejście graniczne Konieczna – Becherov w ciągu drogi wojewódzkiej nr 977 Tarnów – Tuchów – Gromnik – Zborowice – Moszczenica – Gorlice – Konieczna – granica Państwa.

Niezależnie od dróg z przejściami granicznymi w obszarze bezpośrednio położonym w pasie przygranicznym zlokalizowane są następujące drogi wojewódzkie:

- droga wojewódzka nr 957 Białka – Zawoja – Jabłonka – Czarny Dunajec – Nowy Targ,
- droga wojewódzka nr 958 Chabówka – Czarny Dunajec – Chochółów – Zakopane,
- droga wojewódzka nr 961 Poronin – Bukowina Tatrzańska,
- droga wojewódzka nr 969 Nowy Targ – Czorsztyn – Krościenko – Zabrzeż – Stary Sącz,
- droga wojewódzka nr 971 Krynica – Muszyna – Piwniczna.



Rysunek 2.6 Drogi wojewódzkie w obszarze przygranicznym

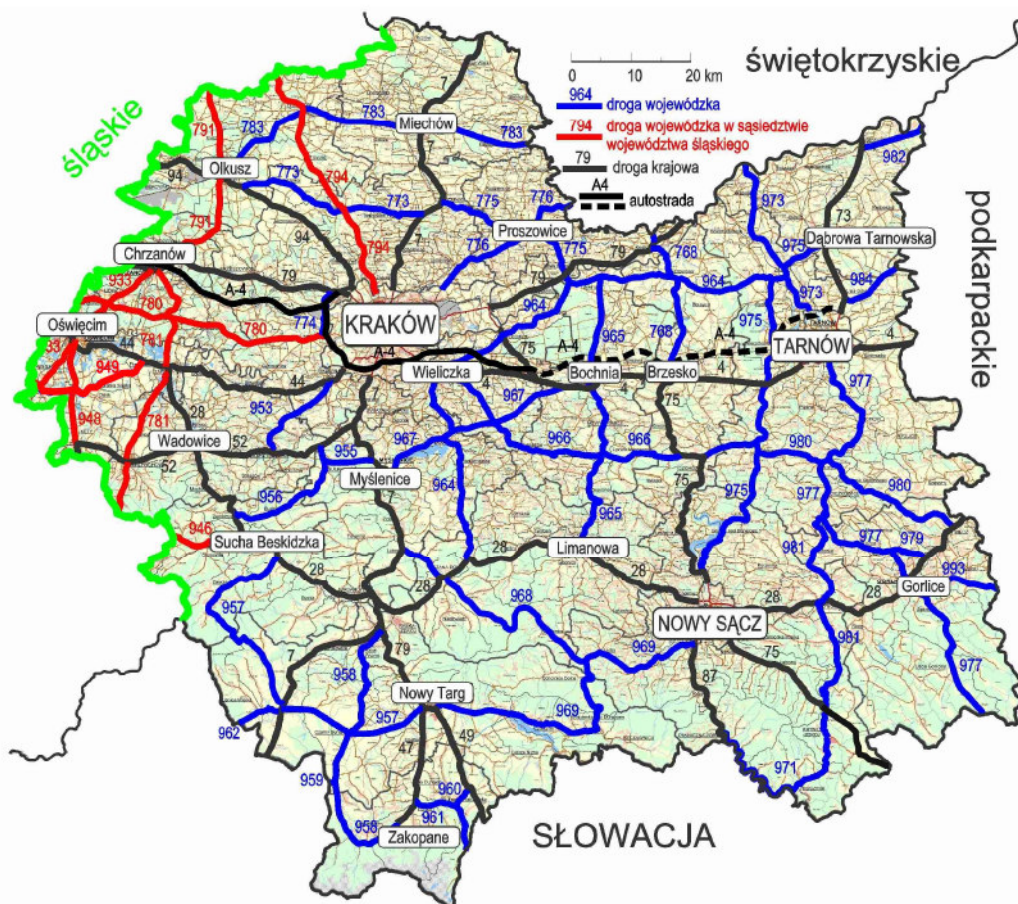
2.4. Powiązania komunikacyjne z sąsiadującymi województwami: śląskim, świętokrzyskim, podkarpackim

Małopolska sąsiadując z województwami śląskim, świętokrzyskim i podkarpackim posiada szereg wspólnych problemów, a także wspólne kierunki prowadzonej polityki w niektórych dziedzinach. Oprócz komunikacji przez tereny województwa przebiegają sieci transportu gazu, sieci energetyczne łączące układy wojewódzkie z sąsiadującymi.

2.4.1. Powiązania z województwem śląskim

Następujące ciągi drogowe stanowią połączenie pomiędzy województwem małopolskim a śląskim:

- droga wojewódzka nr 780 relacji Kraków – Alwernia – Chełmek – Chełm Śląski,
- droga wojewódzka nr 781 relacji Chrzanów – Babice – Zator – Andrychów – Łękawica,
- droga wojewódzka nr 791 relacji Wanaty – Zawiercie – Ogrodzieniec – Olkusz – Trzebinia,
- droga wojewódzka nr 794 relacji Koniecpol – Lelów – Pradła – Pilica – Wolbrom – Skąpa – Kraków,
- droga wojewódzka nr 933 relacji Rzechów – Wodzisław Śląski – Jastrzębie Zdrój – Pszczyna – Oświęcim – Chrzanów,
- droga wojewódzka nr 946 relacji Żywiec – Sucha Beskidzka,
- droga wojewódzka nr 948 relacji Oświęcim – Kęty – Kobiernice – Tresna – Oczków.
- droga wojewódzka nr 949 relacji Jawiszowice - Osiek - Polanka Wielka - Przeciszów



Rysunek 2.7 Drogi wojewódzkie graniczące z województwem śląskim

Jedną z kluczowych inwestycji drogowych, która ma zagwarantować szybkie połączenie drogowe Małopolski z województwem śląskim jest Beskidzka Droga Integracyjna (BDI). Poparcie dla inwestycji wyrazili marszałkowie obu województw. Budowa nowej trasy, której koszt szacuje się na 3 mld zł, ma być realizowana w latach 2016-2018. Obecnie trwają prace dokumentacyjne, a przygotowania do rozpoczęcia inwestycji są na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym.

Dnia 29 grudnia 2011 r. podjęta została uchwała Nr 1617/11 Zarządu Województwa Małopolskiego w sprawie przyjęcia Założeń do Strategii dla Rozwoju Polski Południowej w obszarze województwa małopolskiego i śląskiego. „Strategia dla Rozwoju Polski Południowej w obszarze województwa małopolskiego i śląskiego” jest opracowaniem powstającym w oparciu o zawarte 23 maja 2011 r. porozumienie pomiędzy województwami małopolskim i śląskim. Głównymi przesłankami stojącymi za decyzją o podjęciu prac nad Strategią są m. in. :

- tworzenie powiązań międzyregionalnych zgodnie z założeniami Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju oraz Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego,
- zwiększanie dostępności komunikacyjnej województw w wymiarze spójności wewnętrznej oraz w relacjach z innymi województwami,
- wzmocnienie atrakcyjności inwestycyjnej obydwu województw.

Wykaz zadań strategicznych ze Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011-2020 do realizacji w perspektywie 2020:

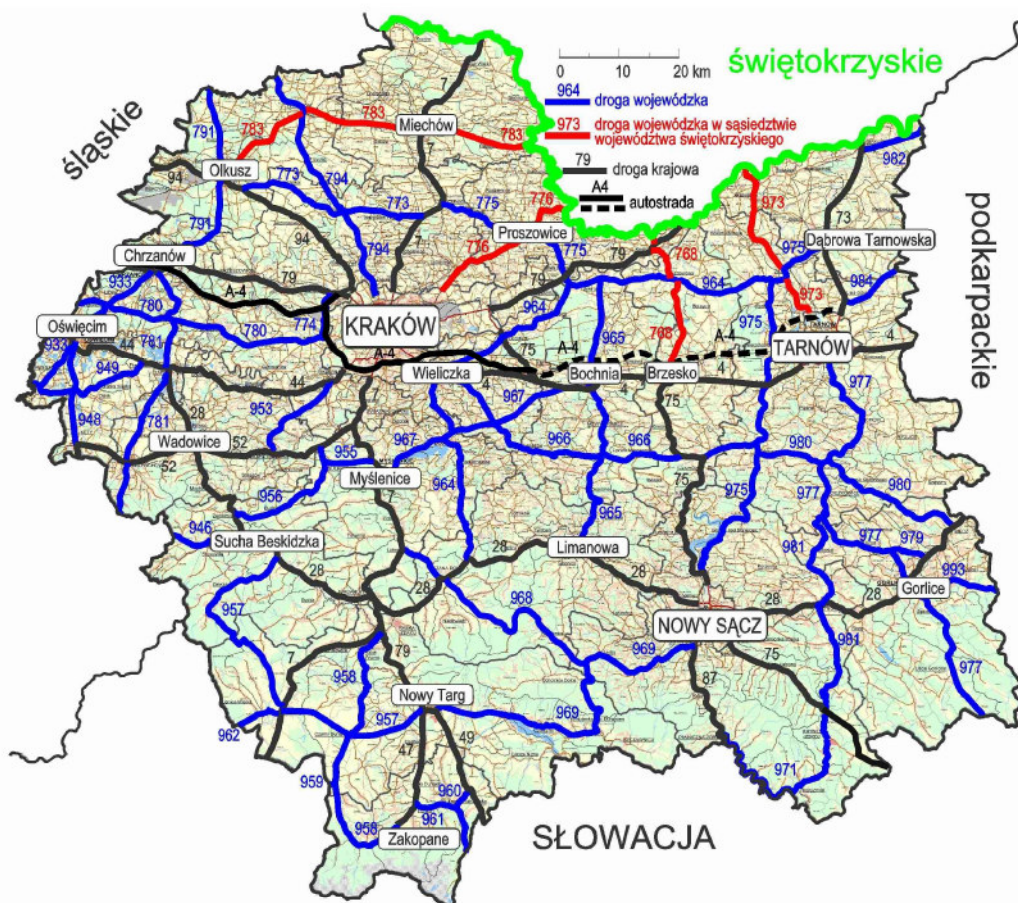
Realizacja połączeń drogowych o znaczeniu strategicznym dla poprawy dostępności w skali ponadregionalnej i regionalnej:

- droga ekspresowa S7 (granica województwa – Kraków)
- droga ekspresowa S1 (Mysłowice – Bielsko-Biała, wariant przebiegu przez powiat oświęcimski wraz z obwodnicą Oświęcimia)
- Beskidzka Droga Integracyjna (Głogoczów – Bielsko-Biała)
- połączenie dwupasmowe Kraków – Olkusz
- budowa drogi Bukowno – węzeł Baliński na drodze A4
- włączenie autostrady A4 do systemu transportowego województwa poprzez budowę i rozbudowę węzłów autostradowych (w tym węzły Rudno, Byczyna) wraz z niezbędnymi połączeniami z drogami krajowymi i wojewódzkimi)

2.4.2. Powiązania z województwem świętokrzyskim

Następujące ciągi drogowe stanowią połączenie pomiędzy województwem małopolskim a świętokrzyskim:

- droga wojewódzka nr 768 relacji Jędrzejów – Węchadłów – Skalbmierz – Koszyce – Brzesko,
- droga wojewódzka nr 776 relacji Kraków – Proszowice – Kazimierza Wielka – Busko Zdrój,
- droga wojewódzka nr 783 relacji Olkusz – Wolbrom – Miechów – Raclawice – Skalbmierz,
- droga wojewódzka nr 973 relacji Busko Zdrój – Nowy Korczyn – Żabno – Niedomice – Tarnów.

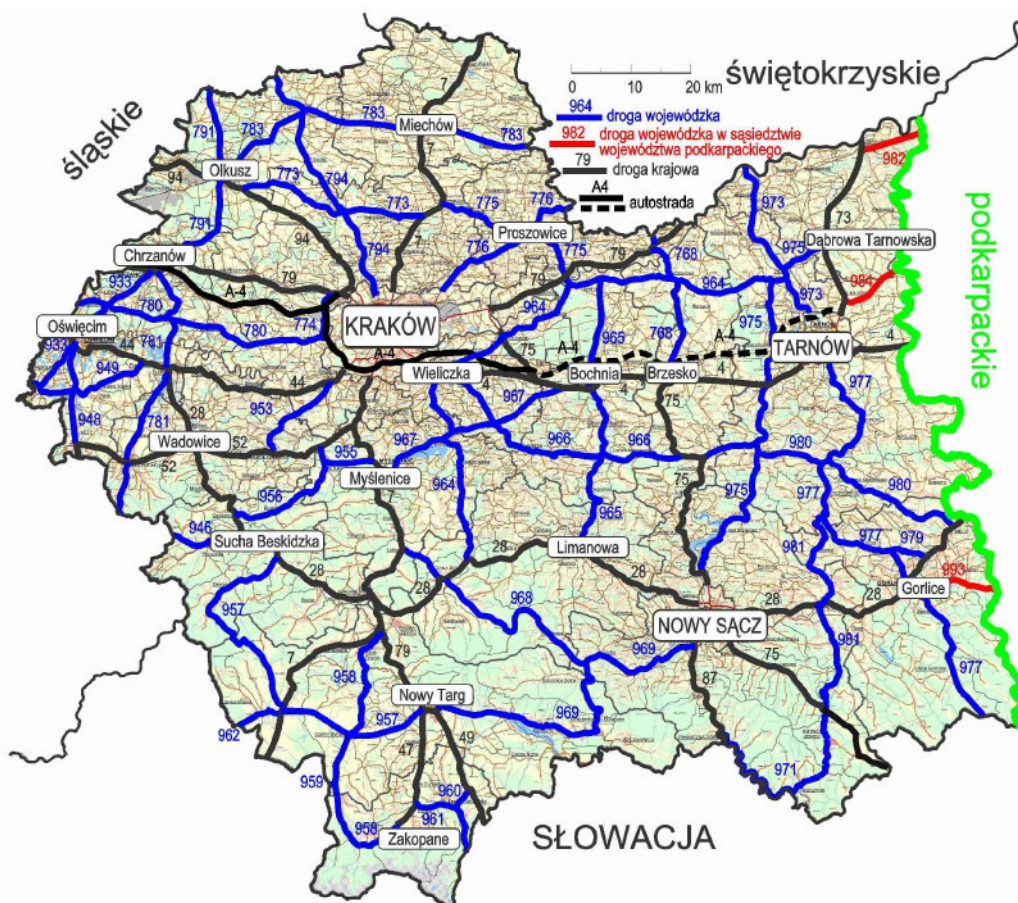


Rysunek 2.8 Drogi wojewódzkie graniczące z województwem świętokrzyskim

2.4.3. Powiązania z województwem podkarpackim

Następujące ciągi drogowe stanowią połączenie pomiędzy województwem małopolskim a świętokrzyskim:

- droga wojewódzka nr 982 relacji Szczucin – Sadkowa Góra – Jaślany,
- droga wojewódzka nr 984 relacji Lisia Góra – Radomyśl Wielki – Mielec,
- droga wojewódzka nr 993 relacji Gorlice – Nowy Żmigród – Dukla.



Rysunek 2.9 Drogi wojewódzkie graniczące z województwem podkarpackim

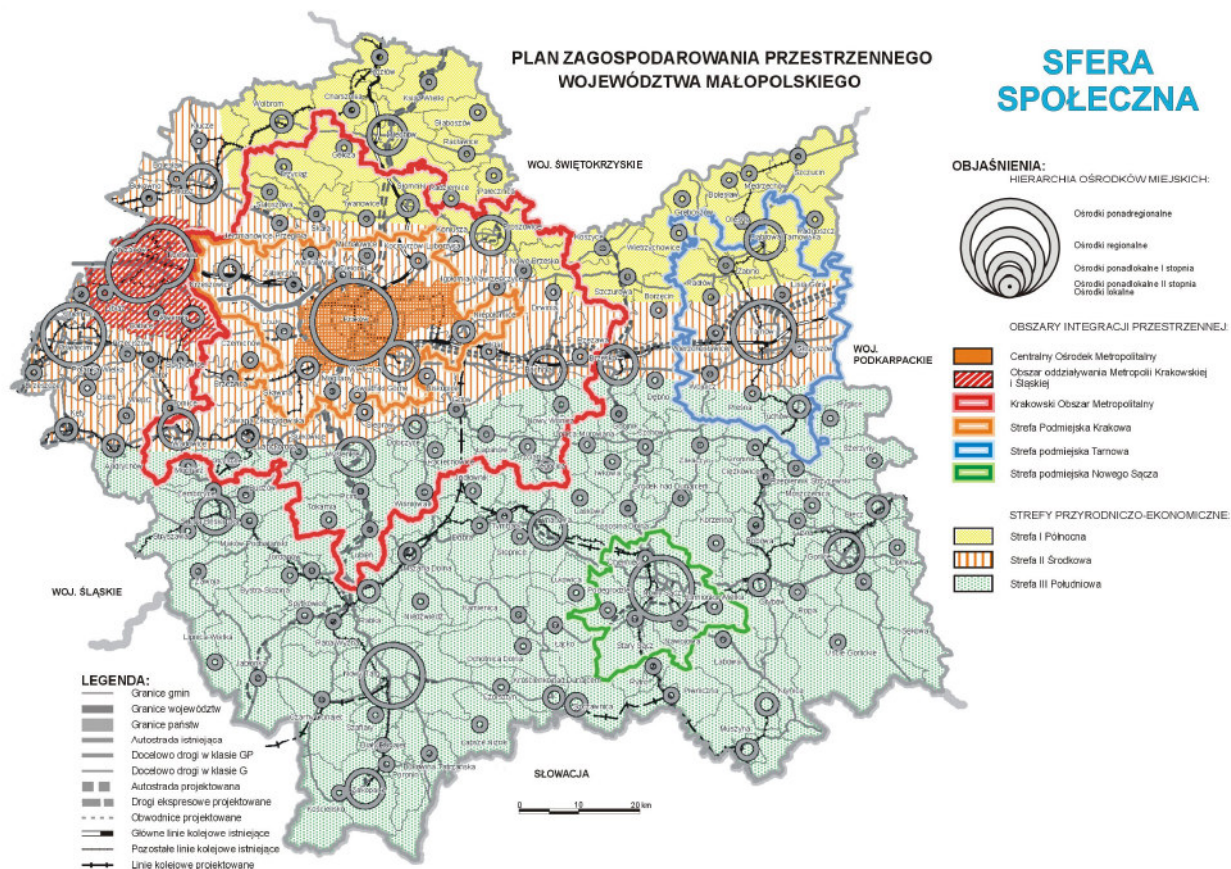
2.5. Integracja przestrzenna województwa – powiązanie z głównymi ośrodkami miejskimi w tym z Krakowskim Ośrodkiem Metropolitalnym

Na dzień dzisiejszy na obszarze Małopolski oprócz Krakowa gdzie skoncentrowane są główne siedziby firm, działalność badawcza, oświatowa i kulturowa funkcjonują jeszcze 2 duże ośrodki miejskie, jakimi są: Tarnów i Nowy Sącz. Odpowiedni dostęp do tych ośrodków, a także możliwość bezkolizyjnego przeprowadzenia ruchu tranzytowego poza ich centrami kształtują formę i układ sąsiadującej sieci drogowej.

2.5.1. Powiązanie z Krakowskim Ośrodkiem Metropolitalnym (KOM)

Krakowski Obszar Metropolitalny stanowi swoisty region funkcjonalny, obejmujący wielkie miasto, czyli metropolię Kraków wraz z sąsiadującym zespołem jednostek osadniczych, powiązanych z metropolią różnymi związkami interakcyjnymi.

GRANICE KRAKOWSKIEGO OBSZARU METROPOLITANEGO

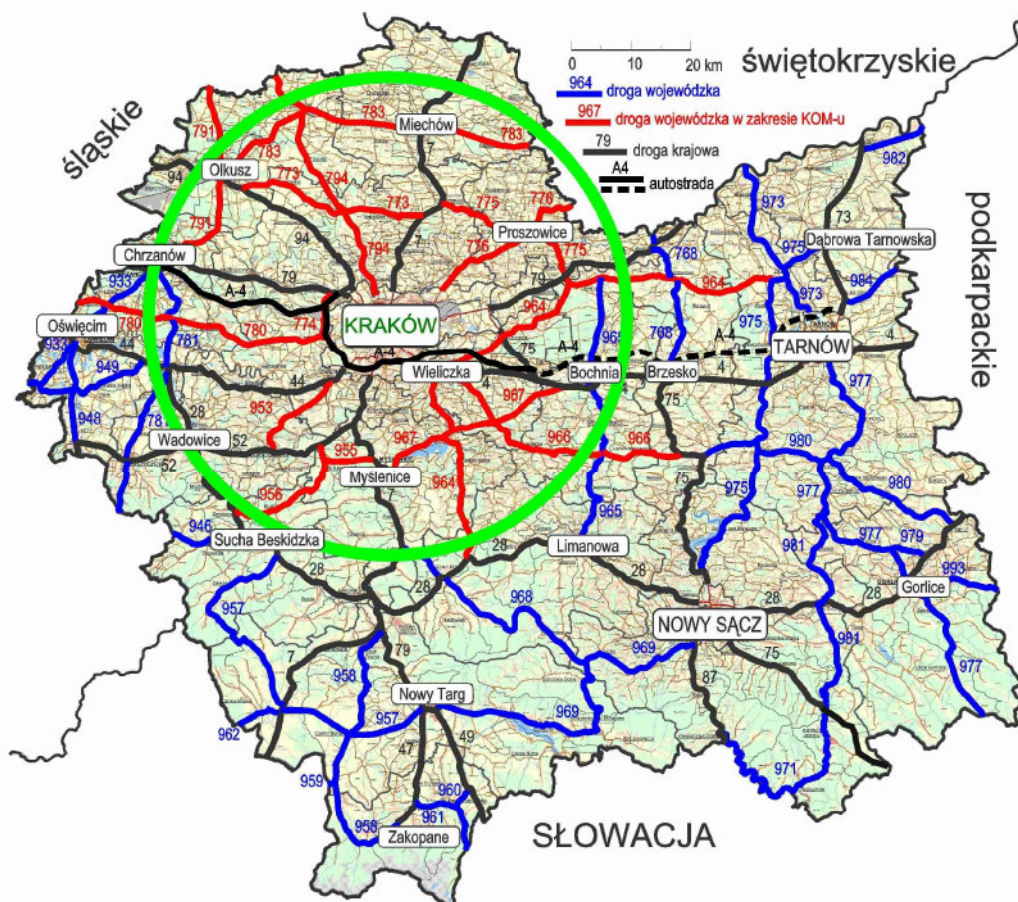


Rysunek 2.10 Granice Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego [2]

Funkcja powiązania tego obszaru jest realizowana poprzez następujące ciągi drogowo o statusie drogi wojewódzkiej:

- DW nr 773 relacji Sienicznno – Sułoszowa – Skąta – Wesóła przeprowadza ruchu po północnej stronie KOM,
- DW nr 774 relacji Zabierzów – Kryspinów przeprowadza ruchu po zachodniej stronie KOM,
- DW nr 775 relacji Sienicznno Słomniki – Proszowice – Nowe Brzesko – Ispina prowadzi ruch po północno – wschodniej części KOM,
- DW nr 776 relacji Kraków – Proszowice – Kazimierza Wielka – Busko Zdrój wprowadza ruch z północno – wschodniej części województwa do KOM,
- DW nr 780 relacji Kraków – Alwernia – Chełmek – Mysłowice wprowadza ruch z zachodniej części województwa do KOM,
- DW nr 794 relacji Koniecpol – Lelów – Pradła – Pilica – Wolbrom – Skąta – Kraków wprowadza ruch z północnej części województwa,
- DW nr 953 relacji Skawina – Kalwaria Zebrzydowska wprowadza ruch z południowych obrębów KOM,
- DW nr 955 relacji Sułkowice – Jawornik prowadzi ruch po południowej stronie KOM,
- DW nr 956 relacji Biertowice – Sułkowice – Zembrzyce doprowadza ruch z południowej części województwa do KOM,

- DW nr 964 relacji Kasina Wielka – Dobczyce – Wieliczka – Niepołomice – Ispina – Zielona – Szczurowa – Biskupice Radłowskie doprowadza ruch z południowej i wschodniej części województwa do KOM,
- DW nr 966 relacji Wieliczka – Gdów – Muchówka – Tymowa doprowadza ruch z południowo – wschodniej części województwa do KOM,
- DW nr 967 relacji Myślenice – Dobczyce – Łapczyca prowadzi ruch po południowej części KOM,
- DW nr 783 relacji Olkusz – Wolbrom – Miechów – Raclawice – Skalmierz prowadzi ruch po północnej części KOM tworząc dużą obwodnicę,
- DW nr 791 relacji Wanaty – Zawiercie – Ogrodzieniec – Olkusz – Trzebinia prowadzi ruch po zachodniej części KOM na odcinku Olkusz – Trzebinia gdzie łączy się z drogą wojewódzką nr 783.



Rysunek 2.11 Drogi wojewódzkie zlokalizowane w sąsiedztwie KOM

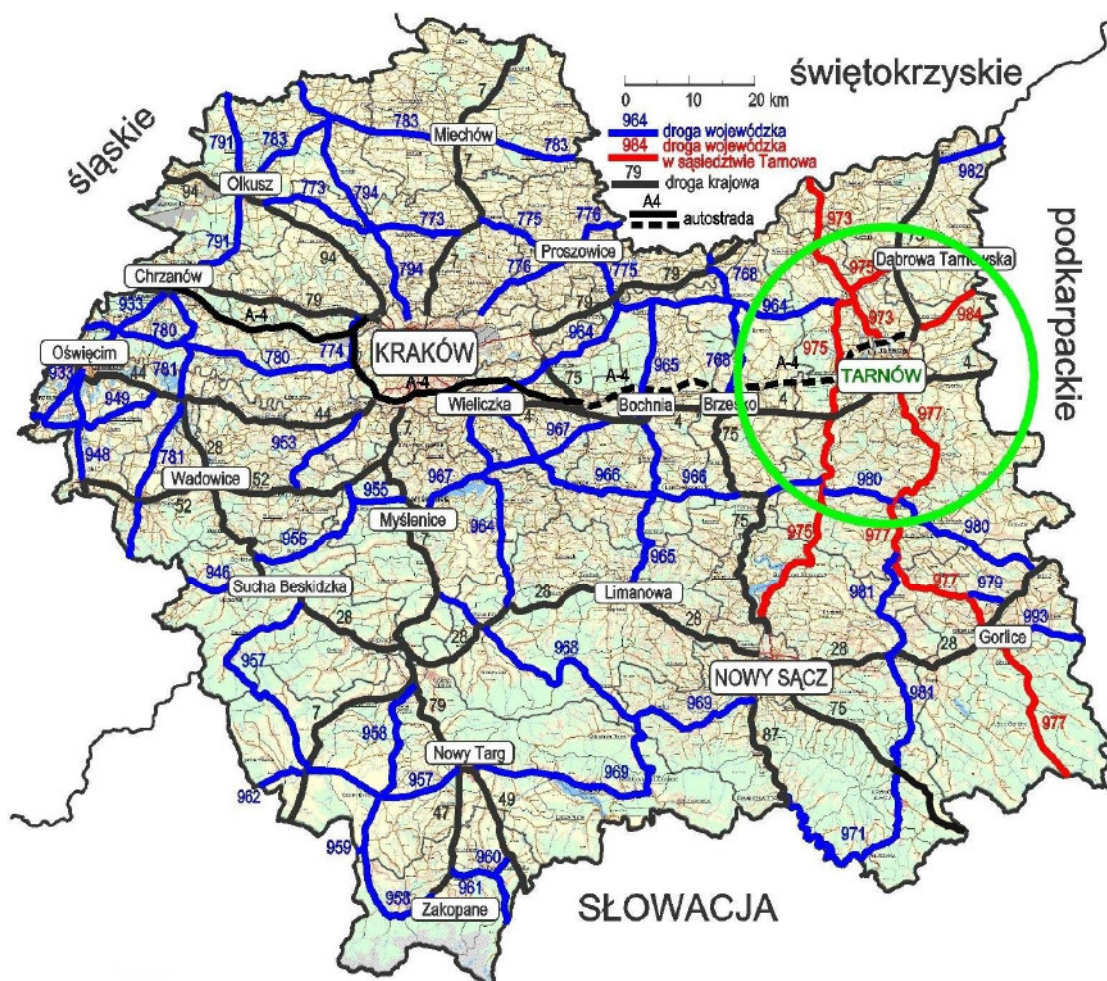
2.5.2. Powiązanie z Tarnowem

Tarnów jest miastem na prawach powiatu grodzkiego. Jest drugim największym miastem po Krakowie na terenie województwa małopolskiego. Miasto jest ośrodkiem handlowym i przemysłowym, ze znaczącym udziałem przemysłu chemicznego i przetwórstwa tworzyw sztucznych. Tarnów jest ważnym węzłem komunikacyjnym a co za tym idzie pełni funkcję aglomeracyjną dla wschodniej Małopolski. Najważniejszym szlakiem komunikacyjnym przebiegającym przez powiat tarnowski jest międzynarodowa droga E4. Z północy na południe powiat przecina droga krajowa nr 73. Tarnów z południową granicą państwa łączy linia kolejowa, obsługująca ruch osobowy i towarowy z państwami Europy Południowej.



Następujące drogi wojewódzkie stanowią powiązanie z tym obszarem:

- droga wojewódzka nr 973 relacji Busko Zdrój – Nowy Korczyn – Żabno – Niedomice – Tarnów,
- droga wojewódzka nr 975 relacji Dąbrowa Tarnowska – Biskupice Radłowskie – Wojnicz – Zakliczyn – Dąbrowa,
- droga wojewódzka nr 977 relacji Tarnów – Tuchów – Gromnik – Zborowice – Moszczenica – Gorlice – Konieczna – gr. państwa,
- droga wojewódzka nr 984 relacji Lisia Góra – Radomyśl Wielki – Mielec.



Rysunek 2.12 Drogi wojewódzkie zlokalizowane w sąsiedztwie Tarnowa

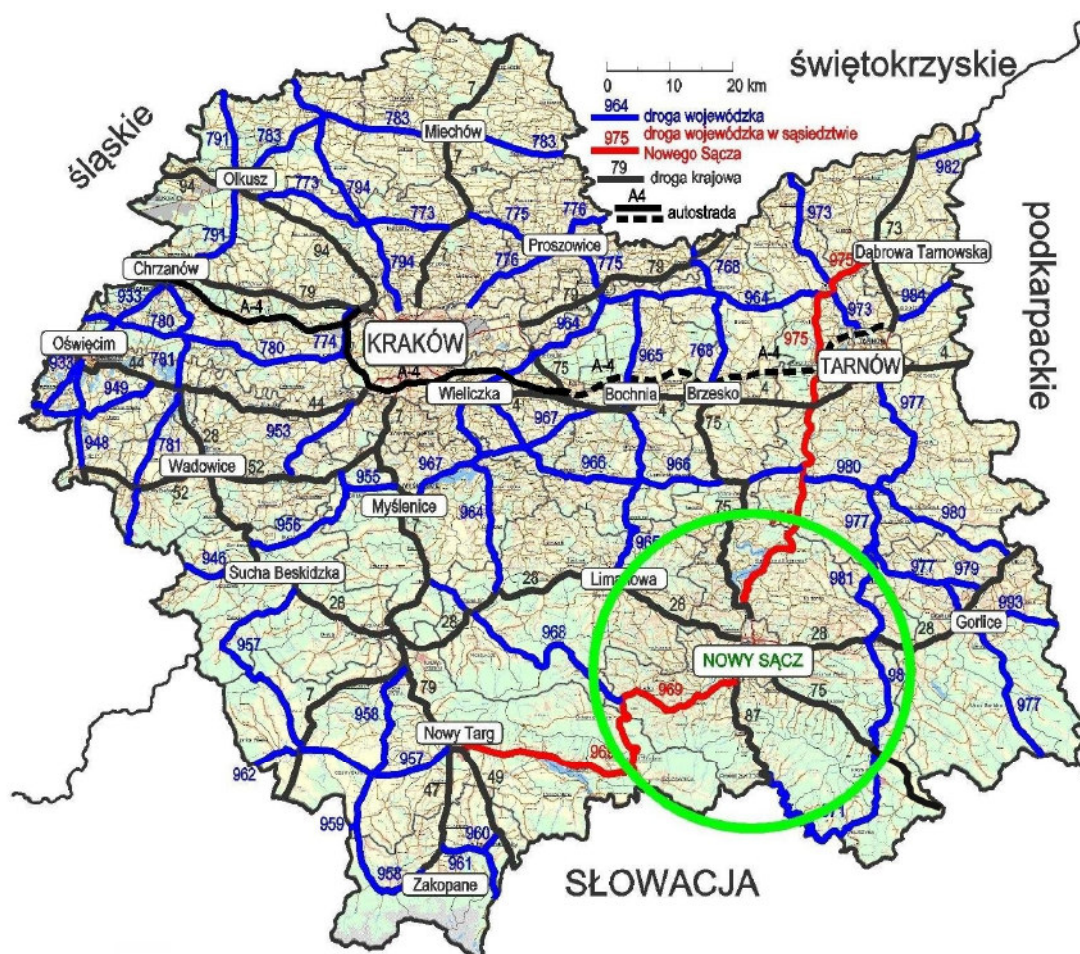
2.5.3. Powiązanie z Nowym Sączem

Nowy Sącz znajduje się w podobnej sytuacji jak Tarnów, stanowiąc w poprzednim podziale administracyjnym siedzibę województwa nowosądeckiego. Na dzień dzisiejszy ze względu na swoje znaczenie pełni funkcje aglomeracyjne dla południowej Małopolski. Nowy Sącz znajduje się na skrzyżowaniu istotnych szlaków komunikacyjnych – drogi krajowe nr 28 oraz 75, stanowiąc ważny węzeł dróg międzyregionalnych. Usytuowanie w odległości ok. 40 km od przejścia granicznego ze Słowacją dla międzynarodowego ruchu osobowego powoduje, iż Nowy Sącz jest miastem tranzytowym na trasie Kraków – Koszyce – Budapeszt (droga nr 87 prowadząca do przejścia granicznego w Mniskun/Popradem)

Następujące drogi wojewódzkie stanowią powiązanie z tym obszarem:



- droga wojewódzka nr 969 relacji Nowy Targ – Czorsztyn – Krościenko – Zabrzeż – Stary Sącz,
- droga wojewódzka nr 975 relacji Dąbrowa Tarnowska – Biskupice Radłowskie – Wojnicz – Zakliczyn – Dąbrowa.



Rysunek 2.13 Drogi wojewódzkie zlokalizowane w sąsiedztwie Nowego Sącza

2.6. Wyniesie ruchu tranzytowego z centów miejscowości – obejścia miejscowości

Wraz z dynamicznym wzrostem ruchu samochodowego zaczął pojawiać się problem znacznego obciążenia ruchem dróg przechodzących przez centra miejscowości. Istniejące rozwiązania komunikacyjne oraz parametry techniczne dróg w tych miejscach nie są dostosowane do panujących i planowanych obciążeń ruchem. Konieczność budowy obwodnic centrów miejscowości wymuszona jest nie tylko potrzebą wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza jego obszar, ale także czynnikami społeczno – środowiskowymi. Budowa krótkich odcinków nowych dróg powoduje też zwiększenie dostępności komunikacyjnej nowych obszarów oraz ułatwia ich zaktywizowanie, co wpływa bezpośrednio na rozwój gospodarczy nowych obszarów na obrzeżach tychże miejscowości. Ze środków Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego sfinansowano budowę obwodnic Proszowic, Zembrzyc, Dobczyc, Podegrodzia i Szczurowej. Dofinansowanie ze środków UE planuje się wykorzystać również na budowę

zachodniej obwodnicy Nowego Sącza oraz obwodnicy Wojnicza, Gdowa i Zakopanego. W Wykazie Wieloletnich Przedsięwzięć Województwa Małopolskiego są zabezpieczone środki finansowe na budowę obwodnicy Muszyny, Zatora oraz Chrzanowa (obwodnica płn. – wsch.).

2.7. Północna obwodnica Krakowa

Duże znaczenie dla całej sieci transportowej Małopolski ma północna obwodnica Krakowa. Podstawowym celem realizacji tego ciągu drogowego jest zbudowanie IV obwodnicy miasta, umożliwiającej przejęcie z wewnętrznego – podstawowego układu drogowego miasta, ruchu tranzytowego oraz ruchu generowanego przez gminy północne: Wielka Wieś, Zielonki, Michałowice. Rozwiązanie tych problemów powoduje konieczność znalezienia takiego korytarza, który stanowiłby powiązanie ruchu pomiędzy dwoma węzłami Modlnica i Okulickiego – Łowńskiego – Zastów na wysokich parametrach planowanej obwodnicy. Planowana północna obwodnica będzie stanowiła trasę kategorii „S”. Wszystkie warianty posiadać będą węzły trasy ekspresowej :

z trasa Wolbromską

z trasa DK7

z drogą powiatową w kierunku Raciborowic - Zastów

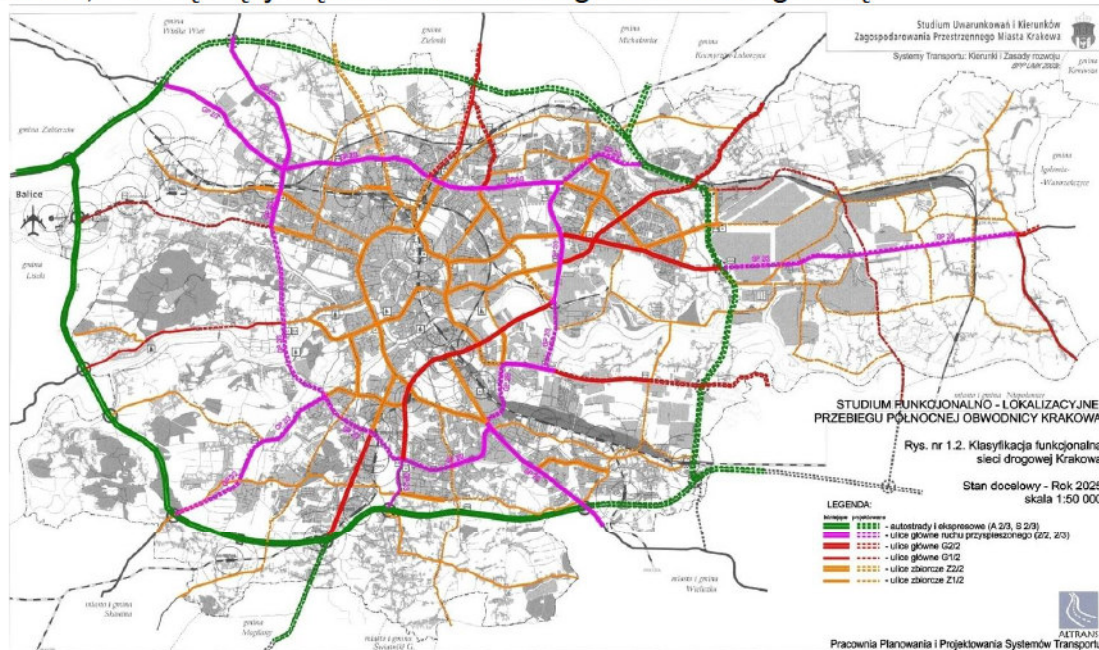
Skrzyżowania będą całkowicie bezkolizyjne, wzdłuż planowanego przebiegu trasy planuje się wykonanie obustronnych dróg zbiorczych (serwisowych) umożliwiających dojazd do każdej działki. Włączenia do drogi ekspresowej może nastąpić w rejonie planowanych węzłów.

Władze Województwa Małopolskiego oraz gminy miejskiej Kraków od wielu lat zajmują się przygotowaniem wskazanej inwestycji, w tym przede wszystkim zapewnieniem jej finansowania z budżetu centralnego, z uwagi na kategorię i znaczenie planowanego ciągu drogowego. W tym celu zlecono opracowanie koncepcji obwodnicy oraz pozyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Obecnie trwa postępowanie środowiskowe. W jego toku organ prowadzący – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, z uwagi na klasę drogi „S”, zażądał, aby zgodnie z ustawą o drogach publicznych pełnienie funkcji inwestora powierzone zostało zarządcy drogi, którym w tym przypadku powinna być GDDKiA. Prace nad dokumentacją prowadzone były ze świadomością, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zostanie wydana dla tego właśnie podmiotu. W 2010 r. władze województwa wystąpiły do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z wnioskiem o wyrażenie przez niego zgody na dopisanie do złożonego wniosku o decyzję środowiskową również zarządcy drogi krajowej, jako inwestora zadania. GDDKiA odpowiedziała negatywnie. Następnie województwo podjęło próby wpisania północnej obwodnicy Krakowa do Programu Budowy Dróg Krajowych (PBDK). Wnioskowano również o ujęcie północnej obwodnicy Krakowa w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, jako drogi w standardzie drogi ekspresowej. W październiku 2010 r. GDDKiA oficjalnie poinformowała władze województwa małopolskiego oraz miasta Kraków, że w swoich planach inwestycyjnych nie uwzględnia budowy północnej obwodnicy miasta z uwagi na to, że układ dróg krajowych w rejonie Krakowa jest wystarczający i spełni zadania przewidziane dla głównych dróg tranzytowych w tym obszarze, a północna obwodnica Krakowa nie jest elementem niezbędnym w sieci dróg krajowych. W związku z powyższym zadanie nie zostało ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, ani umieszczone na liście przedsięwzięć ujętych w PBDK, załączonej do przygotowywanej Prognozy Oddziaływania na środowisko dla

Programu Budowy Dróg Krajowych po roku 2010.

Z uwagi na konieczność wskazania inwestora północnego obejścia w ramach toczącego się postępowania środowiskowego, Marszałek Województwa poinformował, że to Województwo Małopolskie będzie pełnić tą rolę. Koszt realizacji tej inwestycji szacuje się na kwotę 1,5 mld zł. Rozważane są dwa warianty północnego obejścia: W1 (bliżej miasta) oraz W3 (północny).

Ukończony natomiast i oddany do użytkowania jest załączek północnej obwodnicy Krakowa, czyli droga pomiędzy węzłem Radzikowskiego, a węzłem Mydlnica. Odcinek ten ułatwia przejazd na zachód i północ Województwa Małopolskiego. Na drogę krajową w stronę Olkusza można wyjechać omijając zatłoczone Rondo Ofiar Katania. Jest to odcinek o długości 2,3 km łączący węzeł Radzikowskiego z ul. Jasnogórską.



Rysunek 2.14 Przebieg północnej obwodnicy Krakowa

2.8. Droga ekspresowa S7

Należąca do trasy europejskiej E28, droga ekspresowa S7 łączy aglomeracje: gdańską, warszawską i krakowską. Na terenie Województwa Małopolskiego w 2010 r. został oddany do użytku na nowo wybudowany odcinek drogi S7 na terenie miasta Krakowa: pomiędzy węzłem Bieżanów a ul. Christo Botewa. Stanowi on fragment wschodniej obwodnicy miasta i został wybudowany po śladzie zarezerwowanym w planach miasta pod Trasę Nowohucką. Zakres inwestycji obejmował: budowę dwujezdniowej drogi o parametrach ekspresowej na długości 2,7 km, budowę 6 obiektów mostowych, budowę węzła Bieżanów, budowę dróg dojazdowych i ekranów akustycznych. Najdłuższym obiektem mostowym jest estakada wieloprzęsłowa o długości 256,67 m, która przebiega nad ul. Zarzyckiego, linią kolejową i rzeką Serafą. W ramach inwestycji powstał także most nad rzeką Drwiną o długości 83,2 m. Koszt budowy tej inwestycji wyniósł 200 mln złotych a inwestorem zadania była Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Kolejnym etapem budowy trasy ekspresowej S7, a jednocześnie wschodniej obwodnicy miasta Kraków, jest odcinek Rybitwy-Igołomska. Zakres inwestycji obejmuje

budowę 4,5 km odcinka dwujezdniowej drogi ekspresowej, przebudowę 1,5 km drogi krajowej nr 79, budowę dwupoziomowych węzłów Rybitwy oraz Igołomska. Zaplanowane zadanie posiada już pozwolenie na budowę, jednakże GDDKiA nie udało się zapewnić finansowania z budżetu państwa. Nie są znane ewentualne terminy realizacji przedsięwzięcia (koszty tego odcinka szacowane są na ponad 916 mln zł).

Kolejny odcinek drogi S7 na terenie Województwa Małopolskiego to fragment od węzła Igołomska do granic Województwa Świętokrzyskiego (Kraków – Zastów – Widoma – Szczepanowie – Moczydło) po terenie powiatów krakowskiego i miechowskiego. Obecnie zarządca drogi krajowej pozyskuje dokumentację oraz decyzje umożliwiające realizację tego zadania. W budżecie państwa nie przewidziano środków finansowych na realizację tego odcinka w latach 2014 – 2020. Jest to odcinek o długości 57 km.

Na południu Małopolski została zakończona przebudowa drogi krajowej na odcinku Myślenice - Lubień wraz z obwodnicą Lubienia. Koszt całego odcinka z Myślenic do Lubnia wraz z jego obwodnicą to ok. 438 mln zł. Kolejnym etapem przebudowy Zakopianki jest odcinek Lubień – Rabka. Obecnie trwają prace projektowe.

2.9. Rozwój tatrzańskiego układu komunikacyjnego

Decentralizacja obiektów związanych z ruchem turystycznym i rekreacyjnym na terenie Podhala oraz prognozy rozwoju zagospodarowania przestrzennego uzasadniają potrzebę nowego spojrzenia na problem obsługi komunikacyjnej regionu podhalańsko – tatrzańskiego. Na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie opracowywano Studium lokalizacyjno – funkcjonalno – ruchowe rozwoju podhalańsko tatrzańskiego układu komunikacyjnego ze szczególnym uwzględnieniem dostępności miasta Zakopane. Przedmiotowe Studium jest załącznikiem nr 6 do niniejszego opracowania (nośnik CD).

Celem Studium jest przedstawienie koncepcji oraz programu działań zarówno inwestycyjnych jak i organizacyjnych na Podhalu i Podtatrzu. Realizacja tego przedsięwzięcia ma na celu usprawnienie systemu transportowego analizowanego obszaru, przy zapewnieniu podstawowych standardów bezpieczeństwa i warunków ruchu obsługi komunikacyjnej, z zachowaniem wymagań ochrony środowiska, ochrony terenów i stref chronionego krajobrazu oraz obszaru parku narodowego.

Projekt obejmuje obszar Powiatów Nowotarskiego i Tatrzańskiego, wyznaczony głównymi osiami transportowymi: drogami krajowymi nr 7, 47, 49, linią kolejową Kraków – Zakopane, drogami wojewódzkimi nr 958, 957, 969 oraz drogami powiatowymi w Zakopanem i w jego otoczeniu. Zasadniczym elementem projektu jest przedstawienie opcjonalnych kierunków rozwoju oraz programu niezbędnych inwestycji, działań organizacyjnych i formalno – prawnych w wariantach uwzględniających zarówno realizację tych działań, jak i skutki ich zaniechań.

Analizy przeprowadzone w ramach niniejszego opracowania nasuwają następujące wnioski:

– Istniejąca sieć dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych Podhala jest wystarczająca dla realizacji rozproszonego systemu obsługi komunikacyjnej, w zasadzie bez potrzeby istotnego poszerzania obecnych pasów drogowych;

– Istniejąca sieć dróg gminnych dobrze służy ruchowi lokalnemu i docelowemu, który nie powinien być zakłócany przejazdami tranzytowymi. W związku z tym nie należy podnosić ich parametrów technicznych ponad potrzeby lokalne;

- Wszystkie zaplanowane inwestycje należy kontynuować, weryfikując ich zakres stosownie do założonego rozproszonego modelu obsługi komunikacyjnej regionu;
- Dla Podhala należy opracować precedensowy, regionalny system oznakowania drogowaskazowego, służący prawidłowej obsłudze komunikacyjnej Podtatrza i obejmujący wszystkie drogi prowadzące do celów turystycznych oraz rekreacyjnych, a także szlaki dojazdowe prowadzące z głębi kraju do celu (nie tylko „Zakopianką”). Informacja o tym systemie powinna zostać upowszechniona przy pomocy map, folderów, internetu i innych mediów;
- Konieczność opracowania i następnego wdrożenia programu małych modernizacji układu transportowego (MAMUT). Niezależnie od działań inwestycyjnych (budowa nowej Zakopianki, budowa obwodnicy w Nowym Targu, obejście Mszany Dolnej, konieczne obejście Białki, sugerowane obejście Czarnego Dunajca, itp.) warto podjąć, na wybranych skrzyżowaniach i odcinkach dróg, działania modernizacyjne, zwiększające ich sprawność oraz poziom BRD;
- Aby zmniejszyć samochodowy ruch miejscowy m.in. w dojazdach do pracy, warto trasę kolejową od Nowego Targu do Zakopanego przystosować do potrzeb Szybkiej Kolei Miejskiej, to znaczy szynobusów, jeżdżących regularnie, np. nie rzadziej niż co 60 minut i zatrzymujących się na (nowych) przystankach usytuowanych w odległościach ok.500 -700 m;
- Utworzenie skoordynowanego i świadomego zarządzania transportem publicznym. Proponuje się wzorem dużych aglomeracji powołanie Regionalnego (docelowo) lub Miejskiego (na początek) Zarządu Transportu, zarządzającego trasami, rozkładami jazdy i przede wszystkim przystankami i węzłami przesiadkowym

Osiągnięcie powyższych celów możliwe jest przy realizacji następujących działań:

Działania organizacyjne

Dla sprawnej realizacji rozproszonego modelu obsługi komunikacyjnej regionu niezbędne jest podjęcie w pierwszej kolejności działań organizacyjnych. Główne kierunki działań systemowych to:

- podjęcie decyzji o wyborze wariantu do realizacji (pętlowego lub promienistego). Konsultant proponuje podjęcie działań zgodnych z promienistą obsługą komunikacyjną, który dodatkowo cieszy się dużym poparciem społecznym;
- opracowanie planu inwestycyjnego, obejmującego zarówno duże inwestycje (m.in. obwodnice miejscowości), jak i program małych modernizacji układu transportowego (MAMUT);
- opracowanie koncepcji regionalnego systemu informacji drogowaskazowej i turystycznej;
- opracowanie założeń dla utworzenia spójnego systemu obsługi regionu komunikacją publiczną oraz powołania zarządu transportu regionalnego, zarządzającego pracą systemu (regularne rozkłady jazdy, integracja środków transportu, itp.);
- opracowanie harmonogramu realizacji planu inwestycyjnego;
- pozyskanie środków na realizację modelu docelowego.

W odniesieniu do Zakopanego, które jest jednym z głównych celów podróży na Podhalu i Podtatrzu, należy podjąć następujące działania:

- opracować koncepcję docelowego układu komunikacyjnego, z uwzględnieniem budowy Zakopiańskiego Centrum Komunikacyjnego, sprawnych dróg wylotowych i parkingów zaporowych;
- opracować model obsługi miasta siecią komunikacji publicznej, umożliwiającej w okresie zimowym przewóz narciarzy ze sprzętem;
- opracować harmonogram działań inwestycyjnych;
- opracować niezbędne dokumentacje techniczne;
- pozyskać środki na realizację inwestycji.

Działania techniczne

Działania techniczne sprowadzają się do:

- opracowania szczegółowych dokumentacji technicznych, w tym dla regionalnego systemu informacji drogowskiej i turystycznej;
- realizacji projektów w terenie.

Oba warianty w rozproszonym modelu obsługi komunikacyjnej regionu (B1-pętlowy i B2-promienisty) bazują na modernizacji istniejącej sieci dróg i zakładają w większości przypadków wykorzystanie istniejących pasów drogowych.

W proponowanym rozproszonym modelu obsługi komunikacyjnej Podhala w wariantach pętlowym (B1) i promienistym (B2) wskazane jest podwyższenie kategorii dróg powiatowych:

- K 1639 Dębno – Niedzica – granica państwa;
- K 1638 Krośnica – Sromowce Niżne;
- K 1642 Groń – Trybsz – Niedzica.

do kategorii dróg wojewódzkich.

Ponadto w wariantcie promienistym (B2) niezbędne jest także podwyższenie kategorii ciągu: Rogoźnik – Stare Bystre - Ciche – Chochołów do kategorii dróg wojewódzkich.

W przypadku otoczenia Zakopanego proponuje się podwyższenie parametrów technicznych i zmianę kategorii dla dróg:

- od strony zachodniej - ul. Powstańców Śląskich (DP 1656);
- od strony wschodniej - Droga Oswalda Balzera.

Kategorie pozostałych dróg publicznych na Podhalu mogą być zachowane. Ponadto należy w sposób zdecydowany stworzyć warunki do przesiedania się na kolej, zwłaszcza na odcinku gdzie droga biegnie obok toru, a lokalna społeczność nie chce dopuścić do jej przebudowy i zwiększenia przepustowości. W związku z tym proponuje się przeprowadzenie działań umożliwiających utworzenie podhalańskiej Szybkiej Kolei Miejskiej kursującej pomiędzy Nowym Targiem a Zakopanem, takich jak: poprawa stanu infrastruktury, budowa 6 nowych przystanków dogodnie usytuowanych dla mieszkańców.

Działania wspomagające – inteligentne systemy

Sprawne rozproszenie ruchu na poziomie Nowego Targu na poszczególne kierunki podróży docelowych powinien zapewnić czytelny system regionalnej informacji drogowskiej i turystycznej. System ten powinien być jednak wspomagany systemem znaków zmiennej treści służących m.in. do wyświetlania aktualnych informacji o warunkach ruchu na poszczególnych drogach.

Odpowiednie zarządzanie tym systemem pozwoli na:

- dynamiczne przekazywanie wiadomości o warunkach ruchu panujących na poszczególnych odcinkach dróg (temperatura powietrza i jezdnii, opady, gołoledź, itp.);
- przekierowanie potoków ruchu na drogi alternatywne, mniej w danym czasie obciążone;

- sterowanie prędkością potoków ruchu, w sposób eliminujący powstawanie zatorów;
- przekierowanie na trasy zastępcze w przypadku wystąpienia zdarzeń drogowych;
- przekierowanie na trasy zastępcze w przypadku utrudnień w ruchu spowodowanych m.in. remontami nawierzchni, odnową oznakowania poziomego, itp.

Niezależnie od inteligentnego systemu sterowania ruchem na poziomie Nowego Targu należy również w sposób systemowy rozwiązać problem sterowania ruchem na wlotach poprzecznych do DK 47 w miejscach, gdzie linia kolejowa zbliża się bezpośrednio do drogi. W miejscach tych niejednokrotnie długi pojazd oczekujący na wlocie do DK 47 zajmuje część torowiska. Jest to istotne, zwłaszcza przy założeniu uruchomienia sprawnego regionalnego połączenia kolejowego na trasie Nowy Targ (lotnisko) – Zakopane. Zastosowane akomodacyjne sygnalizacje świetlne powinny uwzględniać priorytet dla pojazdów szynowych.

Przed wszystkim należy pamiętać, że wszystkie działania zarówno w zakresie infrastruktury drogowej, jak i kolejowej muszą być prowadzone spójnie (odnośnie terminu i obszaru), z zachowaniem należytego bezpieczeństwa i płynności ruchu oraz w odpowiedniej kolejności. W związku z tym pożądanym jest wskazanie powołanie Koordynatora odpowiedzialnego za prawidłowy przebieg działań inwestycyjnych na Podhalu.

ZDW w Krakowie zrealizował w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego projekt pn. „Inteligentny System Sterowania Ruchem Regionu Podhalańskiego”. Projekt polega na budowie systemu ITS, składającego się z sieci specjalistycznych urządzeń takich jak stacje monitorowania natężenia ruchu, stacje ostrzegania monitorujące warunki atmosferyczne oraz stan nawierzchni dróg, stacje monitoringu wizyjnego a także tablice informacji drogowej, połączonych ze sobą w centrum sterowania ruchem, pełniące także funkcje dystrybutora danych dla portalu internetowego funkcjonującego w wielu wymiarach (internet, nawigacja GPS, radio, GSM) i służy do przekazywania informacji użytkownikom dróg. Integralną częścią systemu jest mobilne centrum sterowania ruchem operujące bezpośrednio w terenie przekazując informacje do regionalnego centrum o sytuacji panującej na drogach.



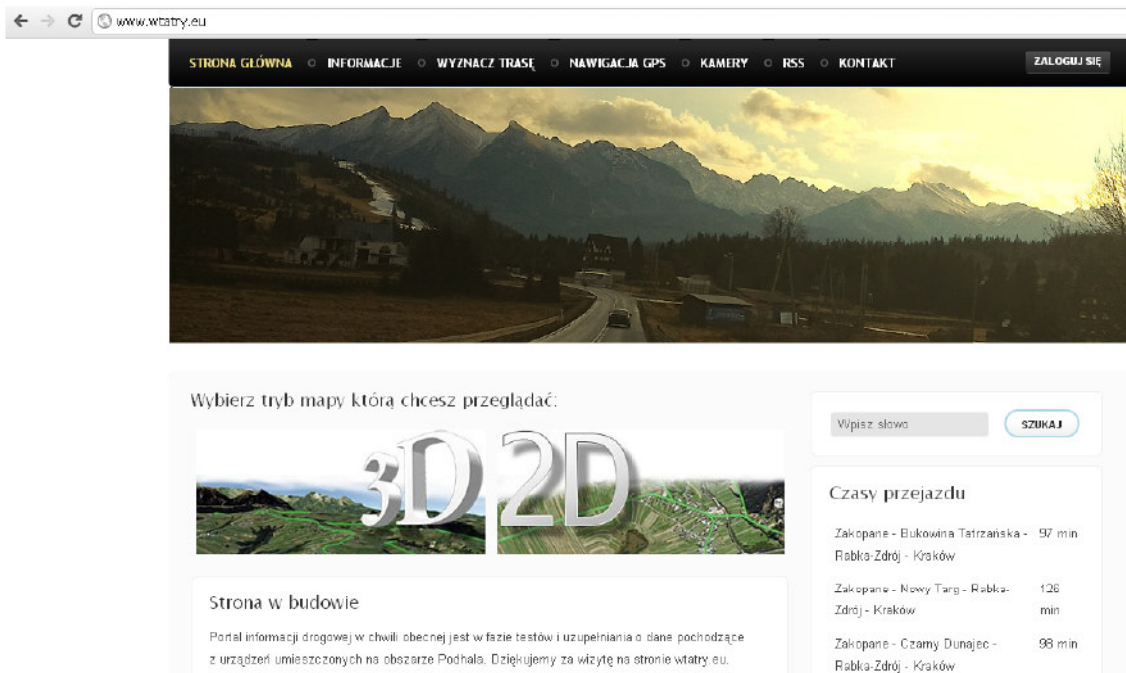
Fotografia 1. Stacja monitoringu przy drodze wojewódzkiej



Fotografia 2. Tablice informacyjne



Fotografia 3. Regionalne centrum zarządzania ruchem w siedzibie ZDW Kraków



Fotografia 4. Portal internetowy www.wtatry.eu

2.10. Zintegrowany System Sterowania Ruchem w Małopolsce.

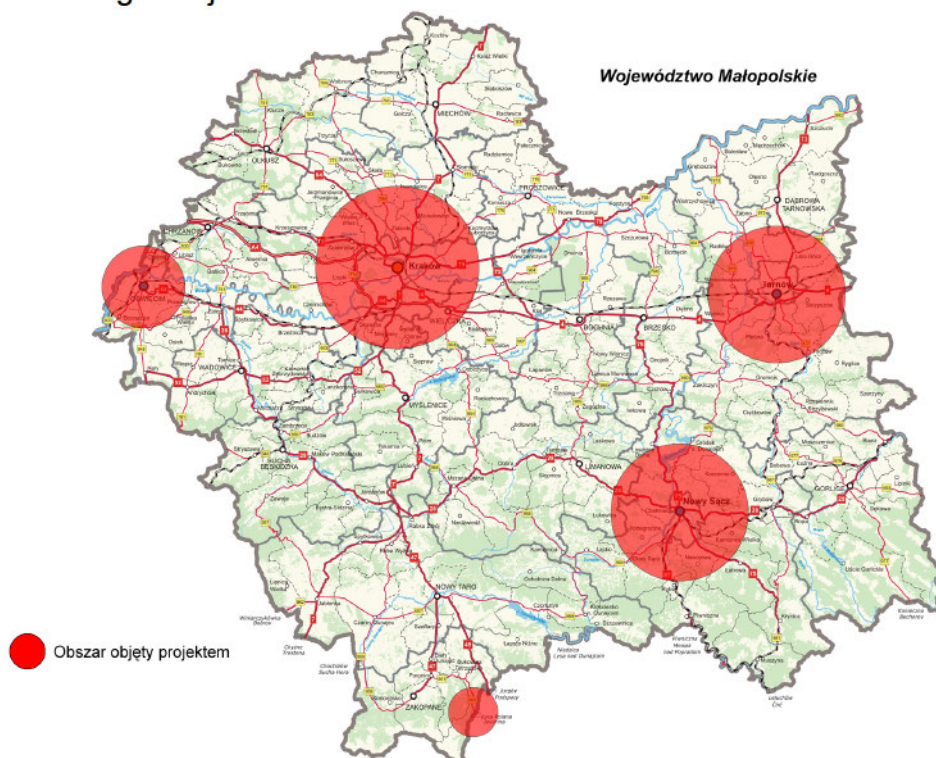
Zintegrowany System Sterowania Ruchem w Małopolsce (ZSSRM) ma na celu wdrożenie Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) na drogach w Województwie Małopolskim.

W ramach projektu planowana jest budowa systemu składającego się z urządzeń służących do monitoringu i nadzoru ruchu, emisji komunikatów oraz monitoringu wizyjnego na drogach wlotowych do aglomeracji miejskich (Kraków, Tarnów Nowy Sącz, Oświęcim) a także stworzenie infrastruktury teleinformatycznej w celu udroźnienia dojazdu do parkingu w Palenicy Białczańskiej.

Elementy Systemu:

- Stacje typu ANPR: System zakłada budowę autonomicznych stacji pomiarowych zlokalizowanych przed wjazdem do aglomeracji za pomocą, których prowadzony będzie pomiar w czasie rzeczywistym: natężenia ruchu, klasyfikacji pojazdów, pomiar prędkości poruszania się pojazdów, wykrywania zdarzeń drogowych, monitorowania poruszania się określonych pojazdów, wykrywania pojazdów skradzionych,
- Tablice VMS: System zakłada umieszczenie przy drogach tablic informacji drogowej (VMS), na których wyświetlane będą komunikaty dla kierujących poruszających się drogami objętymi systemem. Planuje się zróżnicowanie w typie umieszczanych tablic uzależnione od niezbędnej funkcjonalności na określonym odcinku drogi w celu ograniczenia kosztów inwestycyjnych a w przyszłości kosztów eksploatacyjnych urządzeń,
- Urządzenia SPRD: System zakłada budowę autonomicznych stacji pomiaru ruchu drogowego w miejscach, w których powstają zatory drogowe w celu umożliwienia precyzyjnej identyfikacji powstałego zatoru i poinformowania kierujących o jego powstaniu. Stacje SPRD umieszczone zostaną tylko w miejscach szczególnych jako uzupełnienie stacji typu ANPR,
- Urządzenia monitoringu: System zakłada rozmieszczenie kamer monitoringu wideo w punktach węzłowych, co umożliwi podgląd w czasie rzeczywistym na odcinki dróg objętych projektem,
- Urządzenia DSPM (stacje pomiarów meteorologicznych): System zakłada budowę urządzeń meteorologicznych w celu umożliwienia przewidywania występowania zjawisk pogodowych. Zakłada się budowę stacji o funkcjonalności dotyczącej stanu nawierzchni jezdni oraz przejrzystości powietrza,
- System informatyczny: Bazując na doświadczeniach zdobytych w trakcie realizacji projektu Inteligentny System Sterowania Ruchem Regionu Podhalańskiego (ISSRRP) w projekcie Zintegrowany System Sterowania Ruchem w Małopolsce ZSSRM planuje się budowę wielowymiarowego systemu informatycznego służącego do zarządzania urządzeniami umieszczonymi w terenie. System będzie zbieżny z systemem informatycznym ISSRRP a w końcowej fazie realizacji projektu ZSSRM oba systemy informatyczne zostaną zintegrowane. Stworzone w ramach projektu ISSRRP Regionalne Centrum Nadzoru Ruchu zostanie rozbudowane w celu efektywnego zarządzania ruchem w całym Województwie Małopolskim. Planuje się także stworzenie drugiego Mobilnego

Centrum Nadzoru Ruchu, co umożliwi efektywne reagowanie na sytuacje drogowe na obszarze całego Województwa.



Rysunek 2.15 Lokalizacja obszarów oddziaływania systemu.

2.11. Połączenie z węzłami autostradowymi w ciągu budowanej autostrady A4

Zgodnie ze Strategią Rozwoju Województwa Małopolskiego realizacja nowego odcinka autostrady A4 stwarza duże szanse rozwoju całego regionu. W 2009 r. został otwarty 20- kilometrowy odcinek autostrady A4 od Krakowa do Szarowa. Obecnie realizowany jest etap Kraków (węzeł Szarów) –Tarnów (węzeł Krzyż). Został on podzielony na trzy odcinki:

- odcinek węzeł Szarów – węzeł Brzesko,
- odcinek węzeł Brzesko – węzeł Wierchosławice,
- odcinek węzeł Wierchosławice – węzeł Krzyż.

Szczegółowe informacje dotyczące połączenia z węzłami autostradowymi w ciągu budowanej autostrady A4 przedstawiono w Załączniku nr 8 do niniejszego opracowania w punkcie 2. Rozprowadzenie ruchu ze zjazdów autostrady A4 (Działanie 3.2.2 Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego 2011-2020).

3. BESKIDZKA DROGA INTEGRACYJNA - BDI

Trasy planowanego nowego przebiegu drogi krajowej nr 52 Bielsko Biała - Głogoczów (BESKIDZKA DROGA INTEGRACYJNA) zlokalizowane są na terenie województw śląskiego i małopolskiego.

Na terenie województwa śląskiego droga przebiega po obszarze powiatu bielskiego i przechodzi przez

tereny:

- miasta Bielsko Biała,
- gminy Kozy,
- gminy Porąbka.

Na terenie województwa małopolskiego droga jest zlokalizowana w powiecie oświęcimskim, wadowickim, myślenickim oraz krakowskim.

Drogowa sieć w pasie drogi krajowej DK 52 składa się z sieci dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych i wielu dróg lokalnych i gospodarczych.

W zakres rzeczowy opracowania wchodzi budowa:

- drogi klasy GP, (S) dwujezdniowa,
- przebudowa i budowa skrzyżowań z drogami przecinającymi budowaną drogę,
- budowa węzłów bezkolizyjnych na skrzyżowaniu z drogami krajowymi i wojewódzkimi, powiatowymi,
- budowa obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, estakady, tunele, przepusty),
- budowa dróg dojazdowych (wewnętrznych) do obsługi przyległego terenu,
- budowa urządzeń ochrony środowiska (ekrany akustyczne, zbiorniki podczyszczające wody, zieleń) ochronna, przejścia dla zwierząt, ogrodzenie drogi),
- przebudowa i budowa urządzeń infrastruktury technicznej.

Głównym celem tego projektu jest budowa nowej drogi dwujezdniowej o wysokich parametrah technicznych odciążającej istniejący ciąg obecnej drogi krajowej DK 52 w celu usprawnienia ruchu, zwiększenia bezpieczeństwa na analizowanym terenie oraz odciążenie miejscowości leżących przy trasie istniejącej drogi krajowej nr 52 od ruchu tranzytowego.

Najważniejszymi efektami tego przedsięwzięcia będzie:

- wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości leżących na trasie istniejącej drogi krajowej DK 52,
- 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 miast i gmin mieszkających w korytarzu istniejącej drogi krajowej DK 52 [1].

Budowa nowej trasy, której koszt szacuje się na 3 mld zł, ma być realizowana w latach 2016-2018.

Połączenie BDI z istniejącym układem komunikacyjnym (drogi wojewódzkie) [1]:

Wariant I

Węzły:

- Skrzyżowanie BDI z DW 781 (Chrzanów – Babice - Zator), ul. Stefana Batorego w km 19+800 na terenie gmina Andrychów - węzeł „Andrychów”
- Skrzyżowanie BDI z DW 953 (Zebrzydowice - Skawina) w km 45+887 na terenie gminy Kalwaria Zebrzydowska – węzeł „Kalwaria Północ”

Drogi porzeczne:

- DW 948 relacji Oświęcim – Kęty – Kobiernice – Tresna – Oczków w miejscowości Kęty
- DW 781 klasy G, relacji Chrzanów – Babice – Zator,
- DW 953 relacji Skawina – Kalwaria Zebrzydowska w miejscowości Zebrzydowice

Wariant II

Węzły:

- Skrzyżowanie BDI z DW 984 (Oświęcim - Żywiec) w km 12+570 na terenie gminy Kęty - Węzeł „Kęty”
- Skrzyżowanie BDI z DW 781 (Zator – Żywiec) w km 21+800 na terenie gminy Wieprz – węzeł „Wieprz”
- Skrzyżowanie BDI z DW953 w km 48+078 (wariant A) lub km 48+609 (wariant B) na terenie gminy Kalwaria Zebrzydowska – węzeł „Kalwaria Północ”

Drogi porzeczne:

- DW 948 relacji Oświęcim – Kęty – Kobiernice – Tresna – Oczków w miejscowości Kęty
- DW 781 klasy G relacji Chrzanów – Babice - Zator,
- DW 953 relacji Skawina – Kalwaria Zebrzydowska w miejscowości Zebrzydowice;

4. ZADANIA REALIZOWANE ZE ŚRODKÓW UNII EUROPEJSKIEJ.

Województwo Małopolskie już od 2002 roku rozpoczęło pozyskiwanie środków z UE. W pierwszym okresie były to środki przedakcesyjne, które pozwoliły wykonać trzy projekty na łączną kwotę 49,7 mln PLN

Od 2004 r. czyli od momentu pojawienia się funduszy strukturalnych z przeznaczeniem na infrastrukturę transportową nastąpił dynamiczny rozwój i sprawna modernizacja systemu drogowego. Województwo Małopolskie w latach 2004 – 2006 miało możliwość aplikowania o środki finansowe w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR). W ramach tego programu Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie (ZDW) zrealizował 11 Projektów infrastrukturalnych na łączną kwotę 244 mln PLN przy poziomie dofinansowania blisko 177 mln PLN.

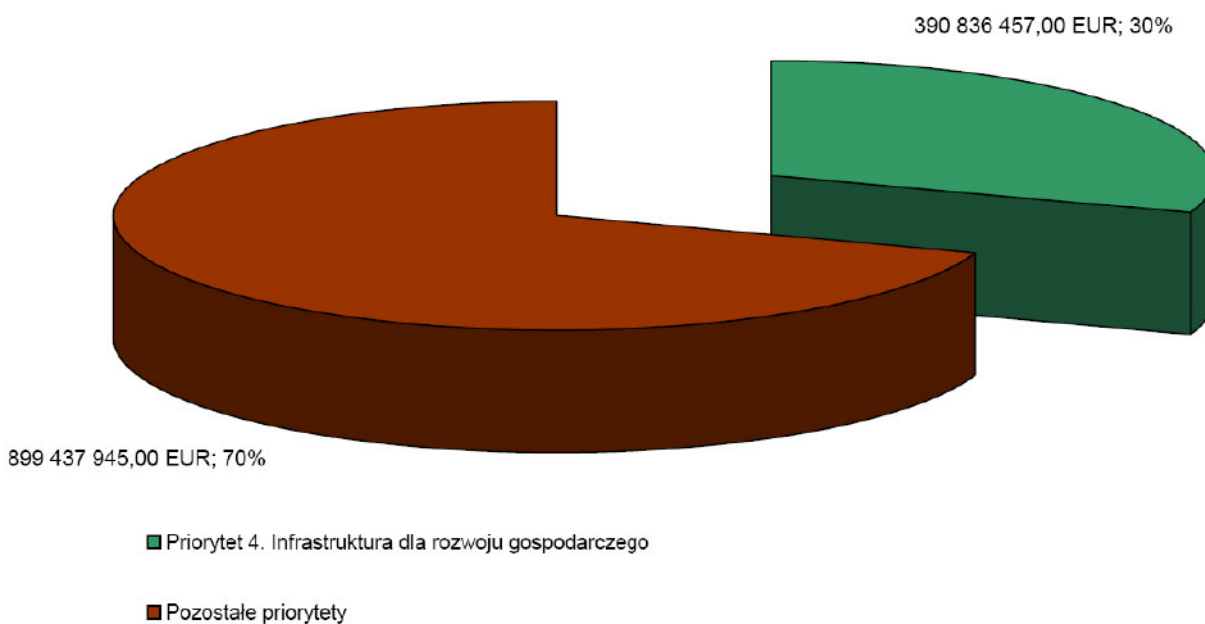
Obecnie Małopolska na rozwój sieci dróg wojewódzkich w głównej mierze wykorzystuje środki pochodzące z Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 – 2013 (MRPO).

Małopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2007 – 2013 jest podstawowym dokumentem operacyjnym służącym realizacji polityki rozwoju regionu. Łączy on w sobie założenia Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia oraz potrzeby i aspiracje mieszkańców wynikające ze specyfiki i wewnętrznego potencjału Województwa Małopolskiego.

Całkowita alokacja środków Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 – 2013 wynosi 1.290.274.402 Euro. Alokacja środków w ramach priorytetu 4. Infrastruktura dla rozwoju regionalnego wynosi 390.836.457 Euro. Na działanie 4.1 Rozwój infrastruktury drogowej przeznaczono 286.833.860 Euro.

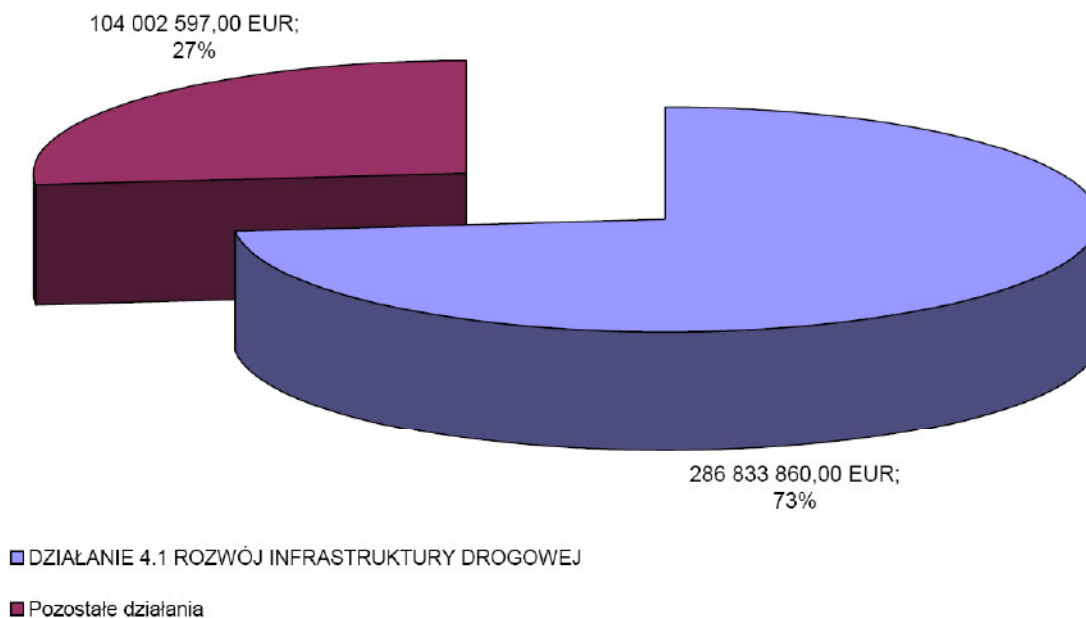
Na kolejnych wykresach przedstawiono podział środków w ramach MRPO.

MAŁOPOLSKI REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY NA LATA 2007-2013
[całkowita alokacja 1.290.274.402 Euro]



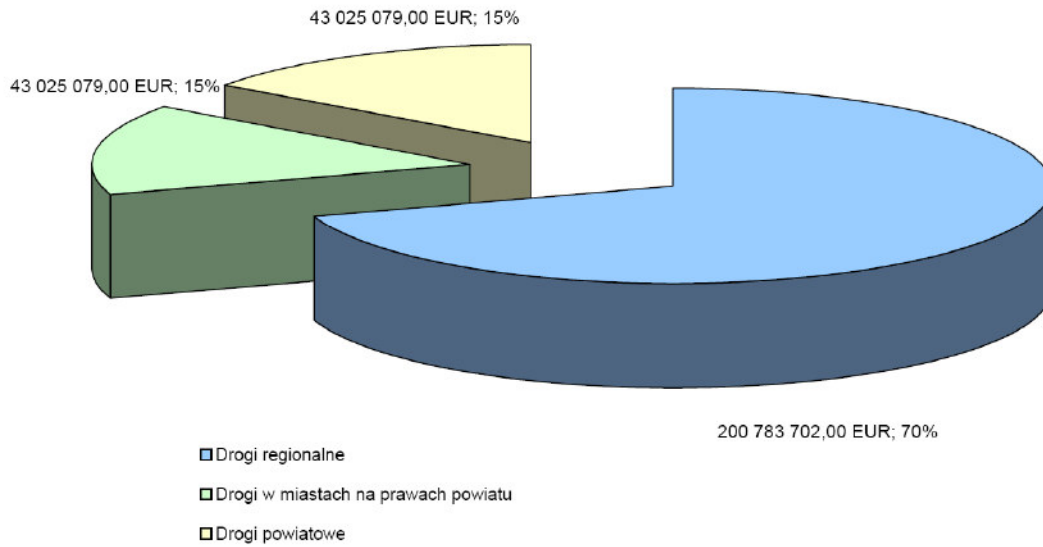
Rysunek 4.1 Całkowita alokacja środków Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego

Oś Priorytetowa 4. Infrastruktura dla rozwoju gospodarczego
[całkowita alokacja 390.836.457 Euro]



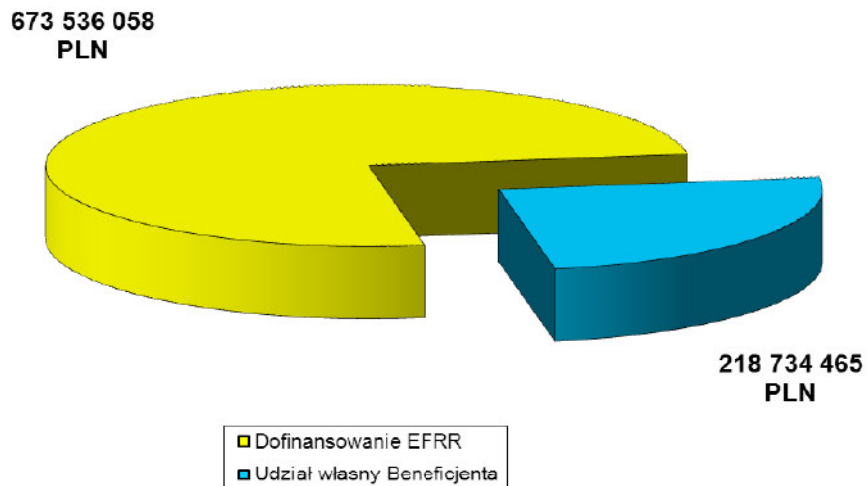
Rysunek 4.2 Alokacja środków w ramach priorytetu 4

DZIAŁANIE 4.1 ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ
[całkowita alokacja 286.833.860 Euro]

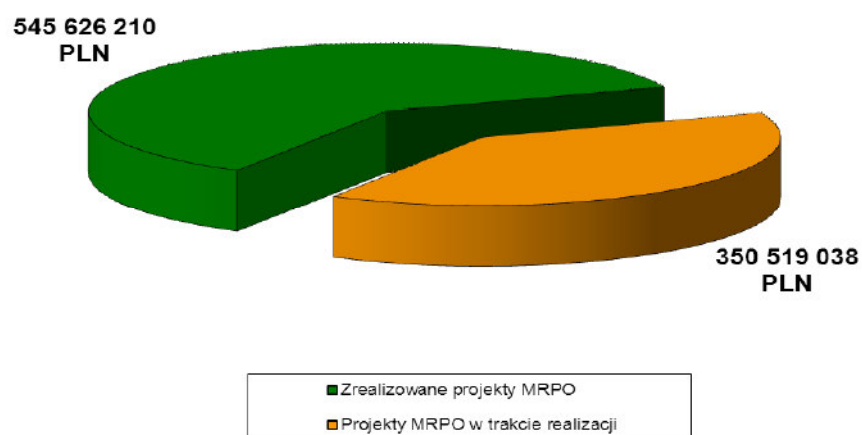


Rysunek 4.3 Alokacja środków w ramach działania 4.1

W ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 – 2013 Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie zgłosił 26 projektów o całkowitej wartości ponad 896 mln PLN przy poziomie dofinansowania ponad 673 mln PLN.



Rysunek 4.4 Finansowanie projektów MRPO zgłoszonych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie



Rysunek 4.5 Projekty MRPO realizowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Projekty finansowane ze środków Unii Europejskiej opisano szczegółowo w załączniku nr 7 do niniejszego opracowania.

5. INWESTYCJE WPŁYWAJĄCE NA ROZWÓJ SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH W MAŁOPOLSCE WRAZ Z KRYTERIAMI DOBORU ZADAŃ

Mimo znaczących nakładów finansowych sieć dróg wojewódzkich wymaga dalszych intensywnych działań. Celem niniejszego opracowania jest wskazanie inwestycji drogowych, których realizacja jest niezbędna do dalszego rozwoju Województwa Małopolskiego. Istotne jest również zwrócenie uwagi na priorytet jakim jest sprawny i funkcjonalny system komunikacyjny oparty na sieci dróg wojewódzkich.

Głównym czynnikiem spowalniającym rozwój i modernizację sieci drogowej to ograniczenia finansowe. Ogromne koszty realizacji projektów infrastrukturalnych oraz ograniczone środki jakimi dysponuje samorząd Województwa Małopolskiego wskazują na konieczność dofinansowania tego typu przedsięwzięć. W latach 2007 - 2013 Małopolska na rozwój sieci dróg wojewódzkich przede wszystkim wykorzystuje środki pochodzące z MRPO. W perspektywie finansowej 2014 – 2020 koniecznie będzie zaangażowanie dodatkowych środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.

Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich wskazuje do realizacji następujące cele: I - Poprawę dostępności sieci dróg wojewódzkich do podstawowego układu drogowego województwa, II - Integrację przestrzenną województwa poprzez poprawę dostępności do stref gospodarczych i turystycznych województwa oraz III - Poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Powyższe cele zostaną zrealizowane poprzez działania w postaci: Budowy obwodnic, Poprawy stanu technicznego dróg oraz Aktywności jednostek samorządów lokalnych w realizacji inwestycji.

Zadania planowane do zrealizowania do 2020 roku podzielono na następujące grupy:

- Budowa obwodnic
- Rozprowadzenie ruchu ze zjazdów autostrady A4
- Budowa nowych ciągów drogowych
- Powiązanie Systemu Park & Ride z Centrami Logistyczno – Przeładunkowymi
- Modernizacja istniejącej sieci drogowej

W celu utworzenia listy konkretnych zadań, określone zostały kryteria, na podstawie których następowala ich kwalifikacja. Kryteria obejmują następujące parametry:

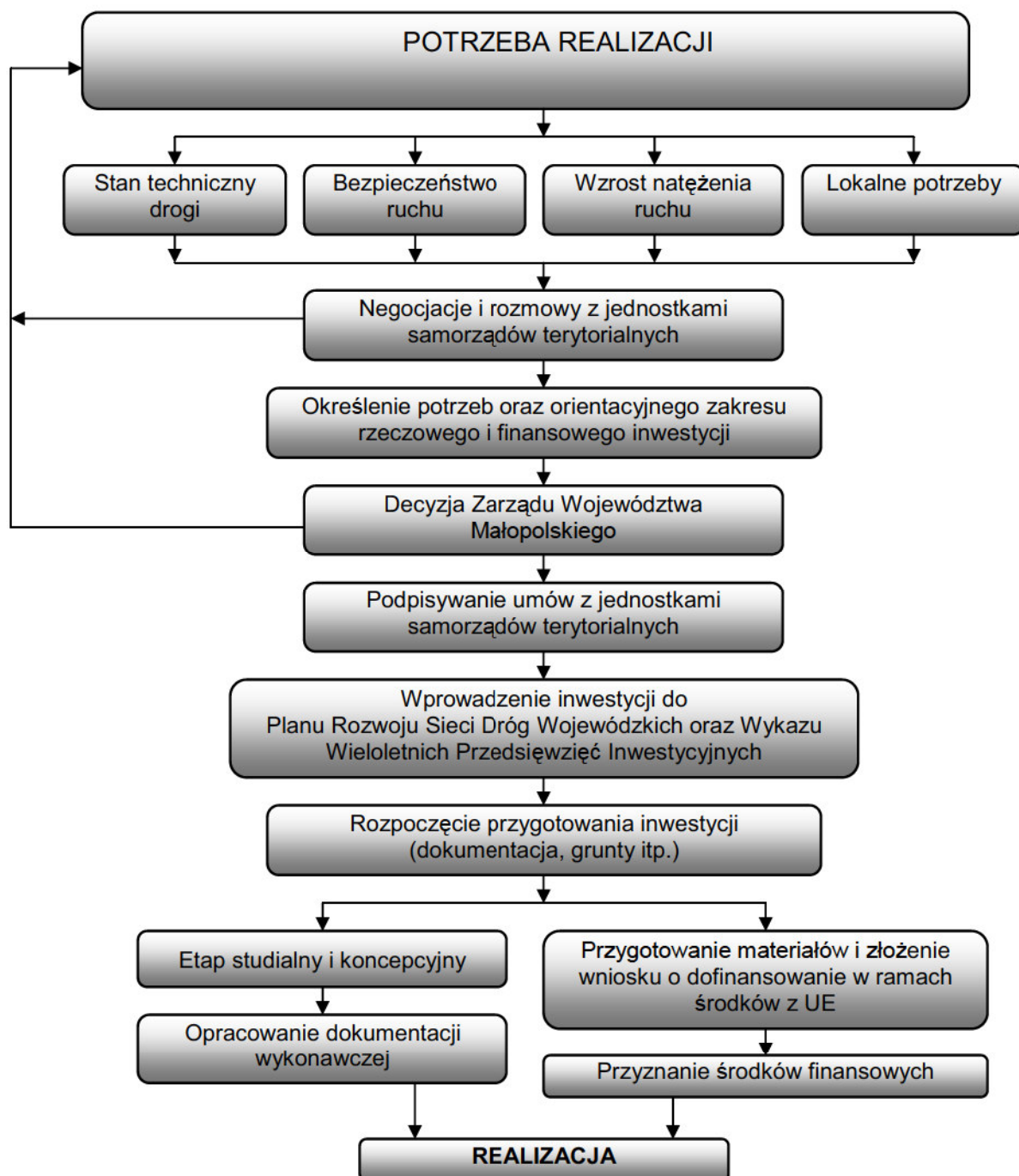
- stan techniczny nawierzchni,
- natężenie ruchu i udział pojazdów ciężkich,
- aktywność i współpraca ze strony samorządów lokalnych w przygotowaniu i realizacji inwestycji,
- zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.

W oparciu o ww. kryteria zostały także określone wskaźniki osiągnięć dla zamierzonych działań. Są to:

- poprawa stanu technicznego nawierzchni dróg,
- przyrost liczbowy wybudowanych obwodnic miejscowości,
- zmniejszenie tendencji wzrostu wypadków drogowych.

Wykazana w załączniku nr 8 do niniejszego opracowania *Lista zadań planowanych do realizacji do 2020 roku* będzie stopniowo wprowadzana do

Wykazu Wieloletnich Przedsięwzięć Inwestycyjnych Województwa Małopolskiego. Zasadniczą przesłanką decydującą o umieszczeniu planowanej inwestycji w WWPI jest planowany sposób jej finansowania oraz ograniczone możliwości finansowe Województwa Małopolskiego. Na kolejnym diagramie przedstawiono ścieżkę przebiegu prac przygotowawczych inwestycji znajdującej się w Wykazie Wieloletnich Przedsięwzięć Inwestycyjnych.



Rysunek 5.1 Ścieżka przebiegu prac przygotowawczych inwestycji znajdującej się w Wykazie Wieloletnich Przedsięwzięć Inwestycyjnych

6. NAKŁADY FINANSOWE NA DROGI WOJEWÓDZKIE.

Prowadząc swą statutową działalność Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie zajmuje się również utrzymaniem nawierzchni chodników, dróg, mostów, znaków drogowych i innych urządzeń drogowych oraz dbaniem o otoczenie pasa drogowego. ZDW prowadzi również ewidencję dróg i wszystkich obiektów, a także okresowo przeprowadza kontrolę stanu dróg i obiektów. Poprzez Rejony Dróg Wojewódzkich przeprowadza roboty interwencyjne, utrzymaniowe i zabezpieczające. W związku z powyższym konieczne jest planowanie nakładów finansowych na kolejne lata w takiej wysokości, aby zabezpieczone środki pozwoliły na utrzymanie infrastruktury drogowej na odpowiednim poziomie.

W załączniku nr 9 do niniejszego opracowania przedstawiono nakłady finansowe na Małopolskie drogi wojewódzkie poniesione w latach 1999 - 2011. We wskazanych latach poniesiono łącznie ponad 2,2 mld PLN przy znacznym udziale środków z budżetu Unii Europejskiej. Średnie nakłady na małopolskie drogi wojewódzkiej w ostatnich sześciu latach wyniosły około 300 mln PLN na rok i przyczyniły się do poprawy stanu nawierzchni określonej jako A – stan dobry z 24 % (2006 rok) do 54 % (2011 rok). Utrzymanie w kolejnych latach środków finansowych na zbliżonym poziomie około 300 mln PLN/rok (mając na uwadze wskaźnik inflacji) daje gwarancję dalszej poprawy stanu technicznego nawierzchni.

W załączniku nr 10 do niniejszego opracowania przedstawiono planowane nakłady finansowe na infrastrukturę drogową w latach 2012 – 2020. Przedstawione dane dotyczą planowanych zadań inwestycyjnych i innych statutowych zadań prowadzonych przez ZDW. Do prognozy wydatków założono wskaźnik inflacji na poziomie 3% oraz współfinansowanie inwestycji kluczowych z budżetu Unii Europejskiej.

7. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Opisany w pkt. 1.4 stan techniczny dróg wojewódzkich obrazuje problem jakim jest stan istniejący nawierzchni. Przeprowadzony przegląd techniczny dróg w roku 2011 [4] wykazał, że 54% całej sieci dróg wojewódzkich posiada dobry stan techniczny nawierzchni. Tylko 12% dróg posiada nawierzchnię w stanie technicznym zadowalającym przy ok. 34% nawierzchni w złym stanie. Dlatego docelowo, po realizacji wcześniej przedstawionych zadań planuje się osiągnąć znaczną poprawę stanu technicznego nawierzchni do poziomu ok. 70%, pozostałe 30% stanowiąc będą drogi o zadowalającym stanie technicznym.

Z przeprowadzonego w 2011 roku przeglądu obiektów mostowych wynika, iż około 33% obiektów (108 sztuk) jest w stanie niepokojącym a 10 % w stanie niedostatecznym (33 sztuk).

Istniejące natężenie ruchu pojazdów na drogach wojewódzkich, choć bardzo zróżnicowane jest globalnie duże i w kolejnych latach będzie ulegało zwiększeniu. Uśredniona dla całej sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce wartość SDR w 2010 roku wynosiła 5 524 poj./dobę i będzie stopniowo wzrastać. Podjęcie zaproponowanych w Planie Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich działań pozwoli dostosować drogi do planowanego wzrostu natężenia ruchu oraz poprawić komfort przejazdu.

Województwo Małopolskie od początku wprowadzenia nowego podziału administracyjnego ściśle współpracuje z samorządami lokalnymi. W zakresie realizacji zadań dotyczących infrastruktury drogowej. Przekłada się to na przygotowanie i realizację wielu zadań, które mają duże znaczenie dla społeczności lokalnych. Są to głównie zadania obejmujące swoim zakresem: budowę i remonty chodników, budowę i modernizację skrzyżowań, przejść dla pieszych, przystanków itp. Ta współpraca przeniosła się także na etap przygotowania większych inwestycji, także tych o znaczeniu regionalnym. Realizacja takich inwestycji jest szansą rozwoju nie tylko dla lokalnych społeczności, ale pozwala rozwiązać problemy komunikacyjne na szerszym obszarze.

W pkt.1.6 oraz w załączniku nr 1 została omówiona analiza bezpieczeństwa ruchu na sieci dróg wojewódzkich. Można zauważyć, że wraz ze wzrostem natężenia ruchu w kolejnych latach wzrastała ilość zdarzeń drogowych. W 2011 r. bezpieczeństwo ruchu na drogach wojewódzkich pogorszyło się w stosunku do poprzednich lat, dlatego celowe jest dalsze kontynuowanie działań zmierzające do minimalizacji rannych i zabitych w wypadkach na drogach wojewódzkich Małopolski.

Szczególne położenie Małopolski, aby było w pełni wykorzystane potrzebna jest znaczna poprawa infrastruktury drogowej, która pozwoli na dogodny, sprawny i bezpieczny dojazd do sąsiednich regionów – województw jak i również umożliwi połączenia ze Słowacją i całą południową Europą.

Widoczny obecnie dynamiczny rozwój gospodarczy Małopolski wymusza rozwój połączeń transportowych, zwłaszcza drogowych gdyż stan infrastruktury transportowej jest kluczowym czynnikiem stymulującym wzrost ekonomiczny oraz jednym z najważniejszych kryteriów oceny poziomu rozwoju społeczno – gospodarczego regionu. Bez rozwiązania problemów infrastruktury drogowej nie można mówić o rozwoju gospodarczym Małopolski.



Fotografia 5. Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 773 Sieniczno-Wesoła.



Fotografia 6. Obwodnica Zembrzyc.



Fotografia 7. Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 980 Jurków - Biecz



Fotografia 8. Budowa obwodnicy Podegrodzia



Fotografia 9. Modernizacja drogi woj. nr 933 na odcinku Brzeszcze - Chrzanów wraz z budową wiaduktu w m. Kroczykach.



Fotografia 10. Budowa obwodnicy Szczurowej

8. LITERATURA

- [1] Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad GDDKiA.
- [2] Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2007-2013.
- [3] Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011-2020.
- [4] Przeglądy dróg wojewódzkich czerwiec 2011 – opracowanie własne ZDW Kraków.
- [5] Generalny Pomiar Ruchu 2010.
- [6] Ewidencja dróg wojewódzkich 2011 – opracowanie własne ZDW Kraków.
- [7] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U.00.63.735).
- [8] Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2011 roku – opracowanie własne ZDW Kraków.
- [9] Główny Urząd Statystyczny.

Spis tabel

Tabela 1.1 Wykaz dróg krajowych na terenie województwa małopolskiego zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Krakowie	26
Tabela 1.2 Zestawienie dróg wojewódzkich w Małopolsce	32
Tabela 1.3 Dane odnośnie zdarzeń drogowych	41

Spis rysunków

Rysunek 1.1 Schemat koncepcji docelowego układu transportowego w Małopolsce w perspektywie 2030 roku [3]	14
Rysunek 1.2 Korytarze transportowe w Małopolsce. Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Małopolskiego	23
Rysunek 1.3 Powiązania komunikacyjne – kierunki powiązań zewnętrznych. Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Małopolskiego	23
Rysunek 1.4 Przejścia graniczne w Małopolsce [2]	24
Rysunek 1.5 Podstawowa sieć dróg w Małopolsce	25
Rysunek 1.6 Ofiary śmiertelne na poszczególnych kategoriach małopolskich dróg w 2011 roku	28
Rysunek 1.7 Ofiary śmiertelne wypadków w latach 2001 - 2011 w Małopolsce źródło: http://www.małopolska.policja.gov.pl	29
Rysunek 1.8 Ofiary śmiertelne wypadków w latach 2002 - 2011 na sieci małopolskich dróg wojewódzkich	29
Rysunek 1.9 Klasyfikacja stanu nawierzchni wg SOSN źródło: http://www.gddkia.gov.pl	30
Rysunek 1.10 Ocena globalna nawierzchni bitumicznych i betonowych sieci dróg krajowych w latach 2007- 2010 źródło: http://www.gddkia.gov.pl	31
Rysunek 1.11 Rozkład wskaźnika natychmiastowych potrzeb remontowych w województwach w latach 2007 – 2010 źródło: http://www.gddkia.gov.pl	31
Rysunek 1.12 Klasyfikacja stanu nawierzchni dróg wojewódzkich w Małopolsce	34
Rysunek 1.13 Procentowy udział odcinków o różnym stanie technicznym na DW 768 – 958	36
Rysunek 1.14 Procentowy udział odcinków o różnym stanie technicznym na DW 959 – 993	37
Rysunek 1.15 Stan nawierzchni dróg wojewódzkich w Małopolsce w 2011 roku*	38
Rysunek 1.16 Zmiana stanu nawierzchni w latach 2006 - 2011	39
Rysunek 1.17 Stan techniczny obiektów mostowych na koniec 2011 roku	40
Rysunek 1.18 Zdarzenia drogowe na drogach wojewódzkich	41
Rysunek 1.19 Ofiary wypadków drogowych na drogach wojewódzkich	42
Rysunek 1.20 Rodzaj zdarzeń drogowych na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2011 r.	43
Rysunek 1.21 Obciążenie ruchem Małopolskich dróg wojewódzkich na podstawie GPR 2010 r. – dane uśrednione	46
Rysunek 2.1 Drogi wojewódzkie i ich lokalizacja wysokościowa	47
Rysunek 2.2 Międzynarodowe ciągi komunikacyjne na terenie centralnej i południowej Polski	48
Rysunek 2.3 Autostrada A4 i jej powiązania w Małopolsce	49
Rysunek 2.4 Droga krajowa nr 7 i jej powiązania w Małopolsce	50
Rysunek 2.5 Międzynarodowy Port Lotniczy w Balicach	51
Rysunek 2.6 Drogi wojewódzkie w obszarze przygranicznym	52
Rysunek 2.7 Drogi wojewódzkie graniczące z województwem śląskim	54
Rysunek 2.8 Drogi wojewódzkie graniczące z województwem świętokrzyskim	55
Rysunek 2.9 Drogi wojewódzkie graniczące z województwem podkarpackim	56
Rysunek 2.10 Granice Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego [2]	57
Rysunek 2.11 Drogi wojewódzkie zlokalizowane w sąsiedztwie KOM	58
Rysunek 2.12 Drogi wojewódzkie zlokalizowane w sąsiedztwie Tarnowa	59
Rysunek 2.13 Drogi wojewódzkie zlokalizowane w sąsiedztwie Nowego Sącza	60
Rysunek 2.14 Przebieg północnej obwodnicy Krakowa	62
Rysunek 2.15 Lokalizacja obszarów oddziaływania systemu	70
Rysunek 4.1 Całkowita alokacja środków Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego	74
Rysunek 4.2 Alokacja środków w ramach priorytetu 4	74
Rysunek 4.3 Alokacja środków w ramach działania 4.1	75
Rysunek 4.4 Finansowanie projektów MRPO zgłoszonych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie	75
Rysunek 4.5 Projekty MRPO realizowane przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie	76
Rysunek 5.1 Ścieżka przebiegu prac przygotowawczych inwestycji znajdującej się w Wykazie Wieloletnich Przedsięwzięć Inwestycyjnych	78

Spis fotografii

Fotografia 1. Stacja monitoringu przy drodze wojewódzkiej	67
Fotografia 2. Tablice informacyjne	67
Fotografia 3. Regionalne centrum zarządzania ruchem w siedzibie ZDW Kraków	68
Fotografia 4. Portal internetowy www.wtatry.eu	68
Fotografia 5. Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 773 Sieniczno-Wesoła.	81
Fotografia 6. Obwodnica Zembrzyc.....	81
Fotografia 7. Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 980 Jurków - Biecz.....	82
Fotografia 8. Budowa obwodnicy Podegrodzia	83
Fotografia 9. Modernizacja drogi woj. nr 933 na odcinku Brzeszcze - Chrzanów wraz z budową wiaduktu w m. Kroczymiech.	84
Fotografia 10. Budowa obwodnicy Szczurowej.....	84

ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W KRAKOWIE

ul. Głowackiego 56

30-085 Kraków

NIP: 677-20-85-382

REGON: 000588890

Sekretariat (12) 44-65-700

fax: (12) 44-65-701

www.zdw.krakow.pl

e-mail: sekretariat@zdw.krakow.pl

Elektroniczna wersja dokumentu dostępna jest pod adresem:

www.prs.zdw.krakow.pl

