



Zarząd Dróg Powiatu Krakowskiego



PROGRAM
REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Małopolska

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Inwestycja realizowana w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013, PRIORYTET 4. Infrastruktura dla rozwoju gospodarczego, DZIAŁANIE 4.1. Rozwój infrastruktury drogowej, Schemat C: Drogi powiatowe, Projekt Nr MRPO.04.01.03-12-006/10.

Wychodząc naprzeciw pilnym potrzebom rozbudowy i modernizacji powiatowej infrastruktury drogowej Powiat Krakowski wraz z Zarządem Dróg Powiatu Krakowskiego w lutym 2010r. złożył wniosek o dofinansowanie inwestycji związanej z przebudową ciągu dróg powiatowych nr 2191K i nr 2189K. Projekt przeszedł pozytywnie poszczególne etapy oceny i uzyskał rekomendację dofinansowania.

Umowa o dofinansowanie projektu (MRPO.04.01.03-12-006/10-00-XVI/530/FE/10) została oficjalnie zawarta w dniu 5 maja 2010r. pomiędzy Powiatem Krakowskim a Zarządem Województwa Małopolskiego.

KRÓTKA CHARAKTERYSTYKA PROJEKTU

■ Stan infrastruktury drogowej przed realizacją inwestycji

Drogi powiatowe na odcinkach objętych zakresem inwestycji są drogami jednojezdniowymi dwukierunkowymi, z jezdnią o nawierzchni bitumicznej. Wzdłuż dróg biegną pobocza gruntowe oraz odcinkami rowy drogowe i chodniki. Na odcinku od km 5+811,90 do końca przedmiotowej inwestycji po stronie północnej drogi powiatowej zlokalizowany był chodnik z kostki betonowej. Rowy odwadniające były często w bardzo złym stanie technicznym. Woda z dróg odprowadzana była powierzchniowo na przyległy teren oraz do rowów drogowych.

Stan nawierzchni dróg objętych wnioskowanym projektem był zły i wymagał natychmiastowej naprawy. Brak było równości poprzecznej i podłużnej. Występowały liczne ubytki mieszanki mineralno-asfaltowej i asfaltowo-betonowej, jak również spękania zmęczeniowe, deformacje lepkoplastyczne i przełomy wiosenne. Stan nawierzchni groził uszkodzeniem pojazdów poruszających się po niej, jak również stwarzał zagrożenie wypadkowe. Odwodnienie korpusu drogi nie funkcjonowało – woda gromadziła się w dziurach, koleinach drogowych, tworząc na jezdni zastoiska utrudniające ruch. Na poboczu miejscowo występowały garby oraz ubytki materiału.

■ Zidentyfikowane problemy

Główną barierą w rozwoju gospodarczym gmin powiatu krakowskiego, lokowaniu inwestycji oraz rozwoju terenów inwestycyjnych o potencjale generującym nowe, stałe miejsca pracy w gminie jest niewydolny i niewystarczający układ drogowy.

Mimo dobrej dostępności komunikacyjnej zewnętrznej gmin powiatu krakowskiego, przeszkodą dla rozwoju są niedostatki w sieci dróg lokalnych. Jest to szczególnie niepożądane z uwagi na procesy powiększania terenów inwestycyjnych zarówno do celów mieszkaniowych jak i komercyjnych. Ponadto z uwagi na usytuowanie licznych zakładów produkcyjnych na terenie gmin i wzmożony ruch tranzytowy, drogi lokalne ulegają szybkiemu procesowi niszczenia.

Koniecznym jest więc podjęcie działań mających na celu racjonalizację układu sieci wewnętrznej i takie jej połączenie z siecią dróg krajowych i wojewódzkich, które poprawi ich dostępność co umożliwi rozłożenie natężenia ruchu i zmniejszy tempo dewastacji nawierzchni.

Dlatego też Powiat Krakowski za priorytetowe zadanie uznał zarówno udostępnienie nowych obszarów dla inwestorów, jak i udrożnienie ciągów komunikacyjnych łączących strategiczne części powiatu.

Najistotniejszymi problemami do rozwiązania są:

- niewystarczający poziom bezpieczeństwa na drodze, w szczególności najmłodszych uczestników ruchu,
- utrudnienia w ruchu,
- brak płynności przejazdu,
- wydłużenie czasu podróży,
- zły stan dróg,
- niskie parametry techniczne dróg,
- brak odpowiedniego zaplecza dla komunikacji publicznej.
- utrudniony dostęp do stref gospodarczych i turystycznych.

Gmina Liszki oraz Gmina Czernichów jako ważni partnerzy gospodarczy Krakowa nie posiadają odpowiedniej infrastruktury łączącej gminy z miastem. Analizowana droga łącząca mieszkańców z drogą wojewódzką nr 774 i nr 780 oraz autostradą A4 jest w fatalnym stanie – odwodnienie korpusu drogi nie funkcjonuje, woda stoi w dziurach, koleinach drogi, na jezdni tworząc zastoiska utrudniające ruch. Na poboczu miejscowo występują garby i ubytki materiału. Droga wymaga więc natychmiastowych napraw. To pogarsza sytuację Gminy Liszki i Gminy Czernichów jako atrakcyjnych partnerów miasta Kraków.

Fatalny stan techniczny analizowanych odcinków dróg oznaczał dla mieszkańców poważne utrudnienia w dostępie do lokalnych ośrodków administracyjno-gospodarczych, w których zlokalizowane są szkoły, zakłady pracy, urzędy, szpitale. Stanowi również zagrożenie dla bezpieczeństwa mieszkańców w sytuacjach kryzysowych – przejazd analizowanymi odcinkami dróg karetki pogotowia czy innych służb ratowniczych był bardzo utrudniony i wydłużony w czasie. Skutkiem utrudnionej dostępności komunikacyjnej terenów było zagrożenie trwałą marginalizacją społeczną i ekonomiczną oraz ograniczenie możliwości skorzystania z szans rozwojowych, jakie daje integracja europejska i związany z nią rozwój gospodarczy kraju.

Słaba dostępność komunikacyjna terenów położonych przy drogach powiatowych nr 2191K i 2189K i problem braku dojazdu samochodami ciężarowymi utrudniał funkcjonowanie istniejących podmiotów gospodarczych a także zniechęcał do podejmowania działalności przez nowe podmioty.

Przebudowa dróg we wnioskowanym zakresie pozwoli na lepszą komunikację wyżej wymienionych ośrodków gospodarczych z Krakowem, co przełoży się na rozwój regionu. Dzięki lepszej jakości dróg samochody ciężarowe będą mogły ominąć najbardziej zatłoczone drogi podczas dostawy i odbioru materiałów w zlokalizowanych w gminach ośrodkach przemysłowych.

Zły stan techniczny dróg stanowił również barierę dla rozwoju budownictwa mieszkaniowego w ich otoczeniu. Brak możliwości dogodnego dojazdu do pracy lub szkoły, w Krakowie czy w poszczególnych gminach, zmniejszał atrakcyjność ziemi jako miejsca pod zabudowę mieszkalną.

Zły stan techniczny dróg powiatowych stwarzał zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Gwałtowne manewry kierujących pojazdami, starających się ominąć nierówności i ubytki nawierzchni, stwarzał zagrożenie dla uczestników ruchu. Dodatkowo sytuację pogarszał fakt braku chodników dla pieszych i miejsc parkingowych w rejonie szkół, kościołów, cmentarzy. Ruch nie był płynny, co skutkowało wydłużeniem czasu podróży niewspółmiernym do pokonywanych odległości. Zły stan techniczny drogi generował też większe koszty eksploatacji samochodów – przy jeździe na niskich biegach z prędkością 20÷30 km/h znacznie wzrasta zużycie paliwa oraz elementów zawieszenia pojazdów. Większe zużycie paliwa przekłada się bezpośrednio na wzrost emisji spalin. Nierówności nawierzchni powodują zwiększenie poziomu hałasu i wibracji, co szczególnie odczuwają mieszkańcy sąsiadujących z drogą domów.

Działania podejmowane przez Zarząd Dróg Powiatu Krakowskiego w Krakowie w celu poprawy przejezdności drogą ograniczały się głównie do uzupełnianiu ubytków nawierzchni (zwykle dwa razy w ciągu roku) i innych bieżących prac utrzymaniowych. Jednak ze względu na złą jakość podbudowy oraz brak należytego odwodnienia dróg działania te przynosiły jedynie chwilową poprawę sytuacji. Konieczne było więc podjęcie kompleksowej przebudowy, obejmującej przede wszystkim odnowę ze wzmocnieniem istniejącej nawierzchni, ujednolicenie szerokości jezdni oraz utworzenie systemu odwodnienia powierzchniowego.

▪ Opis inwestycji

Przedmiotem projektu jest przebudowa ciągu dróg powiatowych o łącznej długości 8 819,35 m, tj. odcinków drogi powiatowej nr 2189K o łącznej długości 4 202,05 m w miejscowościach Budzyń, Cholerzyn i Mników oraz odcinków drogi powiatowej nr 2191K o łącznej długości 4 617,30 m w miejscowościach Mników, Czułów, Sanka i obejmuje:

- przebudowę dr. nr 2191K na odc. 4 617,30 mb, w tym: poszerzenie jezdni do szer. 6 m (miejscami 5,5 m), wykonanie poboczy, remont 12 skrzyżowań, remont/przebudowa 179 szt. zjazdów, przebudowa i renowacja systemu

odwodnienia drogi (odtworzenie rowów drogowych, wykonanie przepustów z rur żelbetowych pod zjazdami i poprzecznie pod drogą, wykonanie odcinka rowu krytego z rur betonowych, budowa kanalizacji deszczowej, ścieki korytowe i przykrawężnikowe), budowa chodników (o dł. 727,1 mb),

- przebudowę dr. nr 2189K na odc. 4 202,05 mb, w tym: poszerzenie jezdni do szer. 6 m (miejscami 5,5 m), wykonanie poboczy, remont 7 skrzyżowań, remont 187 szt. zjazdów, przebudowa i renowacja systemu odwodnienia drogi (kanalizacji grawitacyjnej, opadowej wraz ze studniami rewizyjnymi oraz studzienkami wodościekowymi, kratki ściekowe, korytka, rowy otwarte i zamknięte, ściek przykrawężnikowy), budowa 4 szt. przejść dla pieszych, budowa chodników (o dł. 4 236,1 mb).

Docelową grupą odbiorców projektu są mieszkańcy terenów położonych w sąsiedztwie dróg (ok. 4,5 tysiąca osób), obecni przedsiębiorcy oraz ich dostawcy, odbiorcy i pracownicy (kilkaset osób rocznie), mieszkańcy 2 gmin oraz powiatu udający się do Krakowa z pominięciem korków, tworzących się na autostradzie A4 (ok. 35 tyś. osób rocznie) jak też nowopowstałe podmioty w przyszłości oraz turyści przebywający gościnnie na tym terenie.

▪ Efekty realizacji inwestycji

Bezpośrednimi mierzalnymi efektami realizacji projektu dla grupy docelowej są:

- zwiększenie dostępności komunikacyjnej, w tym poprawa dostępności transportowej oraz jakości transportu do stref gospodarczych,
- skrócenie czasu przejazdu,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu,
- poprawa komfortu podróżowania,
- zmniejszenie negatywnego wpływu sieci drogowej na stan środowiska,
- zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów samochodowych,
- wyeliminowanie utrudnień w ruchu spowodowanych częstym prowadzeniem remontów na drodze.





▪ realizacji projektu

Realizacja założonych celów przedmiotowej inwestycji umożliwi w sposób bezpośredni lub pośredni rozwiązanie zdecydowanej większości zidentyfikowanych problemów. Projekt znajduje swoje uzasadnienie zarówno pod względem korzyści ekonomicznych jak i społeczno-gospodarczych czy środowiskowych.

Przebudowa dróg, polegająca na poprawie stanu technicznego nawierzchni i ujednoliceniu szerokości jezdni w sposób bezpośredni przyczyni się do poprawy warunków komunikacyjnych, zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu oraz zmniejszenia negatywnego oddziaływania drogi na otaczające środowisko. W sposób pośredni projekt przyczyni się również do rozwiązania zidentyfikowanych problemów społeczno-gospodarczych.

Rezultatami projektu będą:

- zwiększenie dostępności komunikacyjnej, w tym poprawa dostępności transportowej oraz jakości transportu do stref gospodarczych,
- skrócenie czasu przejazdu,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu,
- poprawa komfortu podróżowania,
- zmniejszenie negatywnego wpływu sieci drogowej na stan środowiska naturalnego,
- zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów samochodowych,
- wyeliminowanie utrudnień w ruchu spowodowanych częstym prowadzeniem remontów na drodze,
- zmniejszona liczba wypadków drogowych a co za tym idzie zmniejszenie kosztów społecznych i ekonomicznych likwidacji skutków wypadków komunikacyjnych,
- powstanie nowych podmiotów gospodarczych, a co za tym idzie powstaną nowe miejsca pracy (spadek bezrobocia),

Z punktu widzenia odbiorców końcowych projektu najbardziej odczuwalnym efektem długofalowym projektu będzie zwiększenie dostępności komunikacyjnej która przyczyni się do:

- wzrostu mobilności zawodowej mieszkańców,
- poprawy dostępu do obiektów i placówek kulturalnych, sportowych, edukacyjnych i ochrony zdrowia,
- poprawy dostępności istniejących podmiotów gospodarczych
- zwiększenia atrakcyjności terenów gminy, dla rozwoju budownictwa mieszkaniowego oraz dla lokalnych i

zewnątrznych inwestorów (w tym zagranicznych), a tym samym tworzenia warunków do dywersyfikacji działalności gospodarczej.

- **Wartość inwestycji:** 14,7 mln zł brutto
- **Wartość dofinansowania UE:** 5,09 mln zł
- **Wkład własny (Powiat Krakowski, Gmina Liszki, Gmina Czernichów):** 9, 05 mln zł
- **Termin zakończenia inwestycji:** czerwiec 2012 r.