

PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH W MAŁOPOLSCE

**Na lata
2007-2013**



**Zarząd Dróg Wojewódzkich
w Krakowie**

Kraków, wrzesień 2007

Spis treści

1.	Wstęp	4
1.1.	Odniesienie do strategii i programów rozwoju	4
1.1.1.	Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007 – 2015	4
1.1.2.	Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 wspierające wzrost gospodarczy i zatrudnienie (NSRO).....	6
1.1.3.	Odniesienie do strategii rozwoju Województwa Małopolskiego.....	8
1.1.4.	Odniesienie do Wieloletniego Programu Inwestycyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2007-2013	16
1.2.	Cele oraz kryteria Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich.....	17
1.3.	Infrastruktura drogowa w Małopolsce.....	19
1.3.1.	Drogi krajowe	20
1.3.2.	Drogi wojewódzkie	21
1.3.3.	Drogi powiatowe.....	21
1.3.4.	Drogi gminne.....	22
1.4.	Stan istniejący sieci dróg wojewódzkich.....	22
1.5.	Analiza bezpieczeństwa ruchu na drogach wojewódzkich.....	27
2.	ELEMENTY DECYDUJĄCE O ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH W MAŁOPOLSCE 33	
2.1.	Nawiązanie do podstawowego układu drogowego województwa małopolskiego o znaczeniu międzynarodowym i krajowym – autostrada, drogi szybkiego ruchu oraz drogi krajowe.....	34
2.1.1.	Autostrada A4	34
2.1.2.	Droga krajowa nr 7	36
2.2.	Powiązanie z transportem lotniczym.....	37
2.3.	Współpraca międzynarodowa i przygraniczna – przejścia graniczne ze Słowacją	39
2.4.	Powiązania komunikacyjne z sąsiadującymi województwami: śląskim, świętokrzyskim, podkarpackim.....	40
2.4.1.	Powiązania z województwem śląskim.....	40
2.4.2.	Powiązania z województwem świętokrzyskim	41
2.4.3.	Powiązania z województwem podkarpackim.....	42
2.5.	Integracja przestrzenna województwa – powiązanie z głównymi ośrodkami miejskimi w tym z Krakowskim Ośrodkiem Metropolitalnym.....	43
2.5.1.	Powiązanie z Krakowskim Ośrodkiem Metropolitalnym (KOM)	44
2.5.2.	Powiązanie z Tarnowem	45
2.5.3.	Powiązanie z Nowym Sączem.....	46
2.6.	Wyniesie ruchu tranzytowego z centów miejscowości – obejścia miejscowości.....	48
2.7.	Prace utrzymaniowe.....	48
3.	INWESTYCJE WPŁYWAJĄCE NA ROZWÓJ SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH W MAŁOPOLSCE WRAZ Z KRYTERIAM I DOBORU ZADAŃ.....	49
3.1.	Zadania planowane do realizacji w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego.....	51
3.1.1.	Modernizacja obiektów inżynierskich na drogach woj. nr 956, 957, 975 z dostosowaniem do parametrów dróg wojewódzkich.....	57
3.1.2.	Modernizacja drogi woj. nr 933 na odc. Brzeszcze – Chrzanów wraz z budową wiaduktu w m. Kroczyńskich	59
3.1.3.	Modernizacja drogi woj. nr 980 Jurków – Biecz.....	60
3.1.4.	Modernizacja drogi woj. nr 776 Kraków – Proszowice – Ostrów	61
3.1.5.	Modernizacja drogi woj. nr 964 Kasina – Uście Solne ETAP I.....	63
3.1.6.	Modernizacja drogi woj. nr 957 od Białki do Nowego Targu ETAP I	64
3.1.7.	Modernizacja dróg woj. nr 956/955/967 Biertowice – Łapczyca.....	65
3.1.8.	Modernizacja dróg woj. nr 783 i 791 Trzebinia - Olkusz - Wolbrom – Raclawice...66	
3.1.9.	Modernizacja drogi woj. nr 977 Tarnów – Konieczna	68
3.1.10.	Budowa obwodnicy Proszowic.....	69
3.1.11.	Budowa obwodnicy Zembrzyc	70
3.1.12.	Budowa obwodnicy Dobczyc	71
3.1.13.	Budowa obwodnicy Podegrodzia.....	73
3.1.14.	Budowa obwodnicy Szczurowej.....	74
3.1.15.	Budowa obwodnicy Olkusza	75



3.1.16.	Budowa obwodnicy Wojnicza.	76
3.1.17.	Budowa obwodnicy Gdowa. ETAP I	77
3.1.18.	Budowa obwodnicy Wolbromia.....	78
3.1.19.	Budowa obwodnicy Chrzanowa.....	79
3.1.20.	Budowa obwodnicy Muszyny.....	80
3.1.21.	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 794 na odcinku od granic Miasta Krakowa do granic województwa małopolskiego.	81
3.1.22.	Grupa zadań „Żwirownie” ETAP I - modernizacja dróg wojewódzkich nr 964, 975, 973, 768.....	82
3.1.23.	Budowa obwodnicy Zakopanego ETAP I.....	85
3.1.24.	Modernizacja drogi woj. nr 768 Koszyce – Szczurowa – Brzesko etap I.....	86
3.1.25.	Modernizacja drogi woj. nr 780 Kraków – Chełmek, etap II.....	87
3.1.26.	Budowa połączenia lotniska w Krakowie Balicach z południową obwodnicą Krakowa oraz uporządkowanie ruchu kolejowego i drogowego w otoczeniu lotniska, w tym nowego przebiegu dr. wojewódzkiej nr 774.....	88
3.1.27.	Modernizacja drogi nr 984 Lisia Góra - Mielec do granicy województwa.....	89
3.1.28.	Modernizacja drogi nr 968 Mszana Dolna – Lubień.....	90
3.1.29.	Modernizacja dróg wojewódzkich nr 958 i nr 962 w celu poprawy dostępności do przejść granicznych Winiarczykówka - Bobrov oraz Chochołów - Sucha Hora oraz drogi nr 969.....	91
3.2.	Zadania realizowane ze środków własnych Województwa Małopolskiego.....	92
3.3.	Zadania współfinansowane przez samorząd Województwa Małopolskiego.....	93
4.	PODSUMOWANIE i WNIOSKI	94
5.	LITERATURA.....	97

Załącznik nr 1 – Ocena społeczno – ekonomicznych efektów realizacji projektów infrastruktury drogowej na sieci dróg wojewódzkich województwa małopolskiego (wyciąg z raportu)

Załącznik nr 2 – Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005 roku (kwiecień 2006)

Załącznik nr 3 – Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich w województwie małopolskim w 2005 roku wraz z prognozą na lata 2010, 2015, 2020.

Załącznik nr 4 – Zestawienie zadań inwestycyjnych zgłoszonych do wieloletniego programu inwestycyjnego województwa małopolskiego na lata 2007-2013

Załącznik nr 5 – Zestawienie szczegółowych informacji na temat każdej z dróg wojewódzkich w Małopolsce

Załącznik nr 6 – Średni dobowy ruch pojazdów samochodowych na sieci dróg województwa małopolskiego

Załącznik nr 7 – 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.”

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. Ogólna długość dróg publicznych w końcu roku 2005 wynosiła 381,5 tys. km, wobec 249 tys. km w 2000 r. Ponad 66% dróg charakteryzuje się twardą



nawierzchnią, a około 34% to drogi o nawierzchni gruntowej. Ogólna gęstość dróg o nawierzchni twardej osiągnęła 81,2 km na 100 km². Najgęstsza sieć posiadały województwa: śląskie – 163,7 km, małopolskie – 144,3 km, świętokrzyskie – 103,2 km, a najrzadszą: warmińsko – mazurskie – 51,1 km, podlaskie – 54,6 km, zachodnio – pomorskie – 55,6 km oraz lubuskie – 57,6 km. Blisko 89,5% długości dróg o nawierzchni twardej stanowiły drogi o nawierzchni ulepszonej, wobec 82% w 2000 r. W końcu 2005 r. długość autostrad wynosiła 551,7 km (tyle samo, co w roku 2004), a dróg ekspresowych (jedno i dwujezdniowych) 257,7 tys. km. Polska pod względem odsetka autostrad w ogólnej długości dróg kołowych zajmuje jedno z ostatnich miejsc w Europie. Przy tym sieć autostrad i dróg ekspresowych jest rozproszona, nie zapewnia ciągłości ruchu 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 większości miast brakuje dobrze ukształtowanej tranzytowej sieci dróg, a istniejące są w złym stanie technicznym. W końcu 2005 r. drogi krajowe o dobrej nawierzchni stanowiły 48,9% dróg, niezadowolającej 26,2%, a złej 24,9%. Ponadto większość dróg jest przystosowana do ruchu pojazdów o nacisku 8-10t/oś. Normy unijne przewidują natomiast 11,5 t/oś. Oznacza to, że należy spodziewać się szybszego niż pierwotnie zakładano niszczenia dróg, a tym samym spadku bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Głównym celem wspierania inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej będzie 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 drogowej, 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 samorzady wszystkich szczebli.



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, mającej 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.

Można zatem stwierdzić, że ułatwienie dostępu komunikacyjnego do portu lotniczego oraz atrakcyjnych rejonów turystycznych Małopolski będzie stanowić dodatkowy element przemawiający za tym, iż rozwój sieci dróg wojewódzkich na terenie naszego województwa jest jednym z głównych priorytetów rozwoju regionu.



1.1.3. Odniesienie do strategii rozwoju Województwa Małopolskiego

Uchwałą Nr XLI/527/06 z dnia 30 stycznia 2006 r. Sejmik Województwa Małopolskiego przyjął do realizacji Strategię Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2007 – 2013 [3]. Strategia rozwoju województwa jest najważniejszym dokumentem przygotowywanym przez samorząd województwa, określającym cele i priorytety polityki rozwoju, prowadzonej na terenie regionu.

Obowiązek opracowania strategii został nałożony na województwa w ustawie z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa, która stanowi również, że strategia województwa powinna uwzględniać następujące cele:

- pielęgnowanie polskości oraz rozwój i kształtowanie świadomości narodowej, obywatelskiej i kulturowej mieszkańców, a także pielęgnowanie i rozwijanie tożsamości lokalnej,
- pobudzanie aktywności gospodarczej,
- podnoszenie poziomu konkurencyjności i innowacyjności gospodarki województwa,
- zachowanie wartości środowiska kulturowego i przyrodniczego przy uwzględnieniu potrzeb przyszłych pokoleń,
- kształtowanie i utrzymanie ładu przestrzennego.

Jak wynika ze wskazań ustawy podstawowa odpowiedzialność samorządu województwa koncentruje się na nowoczesnym rozwoju gospodarczym, szeroko rozumianej sferze kulturowej oraz zrównoważonym gospodarowaniu środowiskiem i przestrzenią. Z chwilą uchwalenia strategia staje się podstawowym i nadrzędnym dokumentem formułującym politykę rozwoju województwa z perspektywy regionalnej. W systemie zarządzania regionalnego pełni kluczową rolę:

- z jednej strony jako generalny plan postępowania regionalnych władz samorządowych na swoim terenie i narzędzie zarządzania tym procesem,
- z drugiej zaś strony jako dokument informacyjny i promocyjny oraz narzędzie komunikowania się i współpracy z regionalną społecznością.

Rolą strategii jest więc na etapie planistycznym wskazanie odpowiedzi na wyzwania stojące przed Małopolską, zaś na etapie realizacji możliwie efektywne jej udzielenie.

Strategia Województwa Małopolskiego koncentruje się na 3 polach aktywności:

I – Konkurencyjność gospodarcza,



II – Rozwój społeczny i jakość życia,

III – Potencjał instytucjonalny.

Dla każdego z tych pól wyznaczone są cele strategiczne, które są definiowane jako ogólny opis pożądanego kierunku zmian rzeczywistości regionalnej i pozycji regionu w przyszłości, a są to:

Cel Strategiczny I: wzmocnienie konkurencyjności gospodarczej województwa.

Cel Strategiczny II: stworzenie warunków dla wszechstronnego rozwoju społecznego i wysokiej jakości życia.

Cel Strategiczny III: wzmocnienie potencjału instytucjonalnego województwa.

Struktura strategii wskazuje każde z trzech pól działania (A,B,C) obejmujące wyodrębnione OBSZARY POLITYKI ROZWOJU – obszary aktywności, w których samorząd województwa prowadzi określoną dla danego zagadnienia politykę.

Dla każdego z obszarów polityki sformułowane są CELE POŚREDNIE, których osiągnięciu podporządkowane są działania planowane w ramach danego obszaru, a które z kolei warunkują osiągnięcie celów strategicznych.

Strategia realizowana jest w ramach dziewięciu obszarów polityki rozwoju województwa (I-IX). Zakres tematyczny i układ pól oraz obszarów przedstawia Tabela 1.1.

Tabela 1.1 Zakres tematyczny strategii rozwoju Województwa Małopolskiego

POLA strategii	Obszary polityki rozwoju	
KONKURENCYJNOŚĆ GOSPODARCZA (A)	I	Spółeczeństwo wiedzy i aktywności
	II	Gospodarka regionalnej szansy
	III	Infrastruktura dla rozwoju regionalnego
	IV	Krakowski Obszar Metropolitalny
ROZWÓJ SPOŁECZNY I JAKOŚĆ ŻYCIA (B)	V	Spójność wewnątrzregionalna
	VI	Ochrona środowiska
	VII	Dziedzictwo i przestrzeń regionalna
POTENCJAŁ INSTYTUCJONALNY (C)	VIII	Współpraca terytorialna
	IX	Nowoczesne zarządzanie publiczne



W ramach poszczególnych obszarów polityki rozwoju w dokumencie strategii wskazywane są konkretne kierunki, w których realizowane będą kluczowe, najważniejsze dla osiągnięcia celów strategii działania i w których koncentrować się będzie aktywność merytoryczna i finansowa samorządu województwa.

Kierunki polityki rozwoju rozumiane są tu jako założenia, wskazówki działania w danej dziedzinie wyznaczające ramy, wewnątrz których powinny być ustalane cele szczegółowe interwencji i realizowane programowanie działań, ukierunkowane na osiągnięcie konkretnych rezultatów. W konsekwencji należy przyjąć, że podstawowym narzędziem realizacji ustalonych kierunków polityki będą konkretne strategie sektorowe oraz programy wojewódzkie. Ich katalog jest otwarty – strategia rozwoju województwa wskazuje założenia programów w około 40 najważniejszych dziedzinach – niemniej lista ta może ulec wzbogaceniu w trybie aktualizacji strategii.

Podsumowując: planowana strategia postępowania uporządkowana jest w strukturę obejmującą trzy poziomy:

- CELE STRATEGICZNE sformułowane w trzech POLACH strategii (A, B, C);
- CELE POŚREDNIE odnoszące się do OBSZARÓW polityki rozwoju (I-IX);
- KIERUNKI polityki rozwoju w kluczowych dziedzinach (I.1 – IX.5), w których sformułowane są założenia do programów wojewódzkich i strategii dziedzinowych.



Tabela 1.2 Schemat strategii rozwoju Województwa Małopolskiego

Wizja 2015	Małopolska - regionem szans, wszechstronnego rozwoju ludzi i nowoczesnej gospodarki, silnym aktywnością swych mieszkańców, czerpiącym z dziedzictwa przeszłości i zachowującym tożsamość w integrującej się Europie								
Pole Strategii	A. - Konkurencyjność gospodarcza				B. Rozwój społeczny i jakość życia			C. Potencjał instytucjonalny	
Cel strategiczny	Wzmocnienie konkurencyjności gospodarczej województwa				Stworzenie warunków dla wszechstronnego rozwoju społecznego i wysokiej jakości życia			Wzmocnienie potencjału instytucjonalnego	
Obszar polityki rozwoju	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
	Spółeczeństwo wiedzy i aktywności	Gospodarka regionalnej szansy	Infrastruktura dla rozwoju regionalnego	Krakowski Obszar Metropolitalny	Spójność wewnątrz-regionalna	Ochrona środowiska	Dziedzictwo i przestrzeń regionalna	Współpraca terytorialna	Nowoczesne zarządzanie publiczne
Cel pośredni	Lepiej wykształceni, twórczy i przedsiębiorczy mieszkańcy	Konkurencyjna, otwarta i innowacyjna gospodarka	Nowoczesna i sprawna, sprzyjająca rozwojowi społ.- gosp. Infrastruktura	Rozwój Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego jako europolii	Spójny wewnętrznie, bezpieczny, zapewniający równe szanse i możliwości rozwoju region	Wysoka jakość życia w czystym i bezpiecznym środowisku przyrodniczym	Wysoka jakość środowiska przyrodniczo-kulturowego i przestrzeni regionalnej	Silna pozycja Małopolski na arenie krajowej i międzynarodowej	Inspirująca, przejrzysta i wspierająca rozwój administracja publiczna



W ramach Obszaru III – Infrastruktura dla rozwoju regionalnego zostały określone cele i kierunki polityki. Cel pośredni został opisany jako: Nowoczesna i sprawna, sprzyjająca rozwojowi społeczno – gospodarczemu infrastruktura. Miarą sukcesu będzie pozytywna opinia publiczna, a miernikami statystycznymi (oczekiwane trwałe, długoterminowe efekty realizacji strategii):

- wzrost liczby osób zamieszkujących w promieniu 1 godziny oraz 2 godzin dojazdu do centrum Krakowa,
- wzrost odsetka przedsiębiorstw z dostępem do szerokopasmowego Internetu,
- wzrost wielkości przewozów pasażerskich realizowanych transportem publicznym,
- wzrost wartości bezpośrednich inwestycji zagranicznych lokowanych w Małopolsce w podziale na KOM oraz pozostałą część województwa.

W ramach obszaru III przewidziane są następujące kierunki polityki:

- III.1. – rozwój międzyregionalnych i wewnątrzregionalnych powiązań drogowych,
- III.2. – rozwój infrastruktury dla społeczeństwa informacyjnego,
- III.3. – zwiększenie roli transportu zbiorowego w obsłudze regionu,
- III.4. – kompleksowe zagospodarowanie stref aktywności gospodarczej.

Przedmiotem polityki transportowej województwa jest określenie celów szczegółowych sprawnego systemu transportowego regionu, a na tej podstawie – zadań, jakie dla osiągnięcia tego celu mają być podjęte oraz środków dla ich realizacji. Ze względów ustrojowych, ukształtowanie tych celów, zadań i środków realizacji musi być podjęte przez samorząd województwa we współpracy z zainteresowanymi podmiotami – począwszy od administracji rządowej, przez sąsiednie i inne jednostki samorządu terytorialnego, do podmiotów gospodarczych oraz grup obywatelskich i politycznych.

Głównym (generalnym) celem polityki transportowej województwa jest osiągnięcie stanu zrównoważonego gałęziowo transportu. Równowaga ta opiera się na ukształtowaniu zapotrzebowania na transport i podziału pomiędzy środki przewozowe tak, aby z jednej strony nie powstawały utrudnienia w dostępie do podregionów czy miejscowości, a z drugiej strony, aby nie występowały stany zatłoczenia oraz nadmierne uciążliwości dla otoczenia. Dotyczy to przede wszystkim ograniczenia przewożenia ładunków transportem samochodowym na rzecz przewozów koleją oraz zwiększenia znaczenia komunikacji zbiorowej, w tym udziału w przewozach pasażerów pojazdów



szynowych.

Poza właściwie funkcjonującą siecią drogową i kolejową należy podjąć działania zmierzające do rozbudowy i odpowiedniego dostosowania do potrzeb pasażerów Portu Lotniczego Kraków – Balice, który umożliwia nie tylko obsługę połączeń krajowych, ale także międzynarodowych. Małopolska jest jedynym regionem (poza Warszawą), który posiada lotnisko umożliwiające obsługę połączeń międzykontynentalnych. Rozwój Portu Lotniczego jest wyjątkowo ważny dla przyszłości gospodarczej i turystycznej województwa. Aktualna, w pewnym sensie uprzywilejowana pozycja, jest dobrym punktem wyjścia. Krakowskie lotnisko cały czas odnotowuje lawinowy wzrost liczby przyjmowanych pasażerów. Jednak istotnymi barierami dla dalszego rozwoju ruchu lotniczego jest infrastruktura portu i jego połączenie z centrum miasta oraz brak uregulowanych kwestii formalno – prawnych dotyczących zarządzania lotniskiem i pasami startowymi. Istotna będzie także rozbudowa lotnisk subregionalnych, które poprawią dostępność komunikacyjną do ośrodków rozwoju poza obszarem metropolitalnym.

W nowoczesnej gospodarce nie można zapominać o infrastrukturze teleinformatycznej, która odgrywa znaczącą rolę w rozwoju przedsiębiorczości oraz poprawie jakości życia mieszkańców. Kwestia rozwoju infrastruktury informatycznej jest kluczową sprawą dla rozwoju Małopolski. Od jej istnienia w regionie tj. od szybkich łącz internetowych dla instytucji i indywidualnych użytkowników zależy wzrost popytu na usługi świadczone drogą elektroniczną. Chodzi tu zarówno o usługi publiczne, jak i świadczone przez podmioty prywatne. Korzystanie z nich znacznie poprawi dostęp do wiedzy i informacji. Istnienie nowoczesnej, bezpiecznej infrastruktury znacznie poprawi również obraz Małopolski jako regionu przygotowanego na inwestycje i lokalizację przedsiębiorstw nowych technologii na jej terenie. Stworzenie warunków dla powstawania nowych przedsiębiorstw i jednostek badawczo – naukowych w postaci bezpiecznej infrastruktury teleinformatycznej na obszarze całego województwa będzie miało znaczący wpływ na rozwój gospodarczy. Rozbudowa stref aktywności gospodarczej daje możliwość wyjścia naprzeciw potrzebom przedsiębiorców z równoczesnym zachowaniem wszystkich ograniczeń prawnych. Ponadto stworzone zostają powiązania pomiędzy sferą publiczną a prywatną. Idealnym modelem możliwym do zastosowania w tym zakresie byłoby powstawanie stref aktywności przy montażu finansowym środków publicznych i prywatnych.



W odniesieniu do infrastruktury służącej rozwojowi regionalnemu założono, że:

- inwestycje obejmą nie tylko infrastrukturę transportową, ale także inne elementy wpływające na stworzenie zintegrowanego i gałęziowo zrównoważonego systemu transportowego,
- system transportowy będzie rozwijany z myślą o jego użytkownikach, a zwłaszcza o ich bezpieczeństwie i o wysokiej jakości świadczonych usług,
- zmiany w systemie transportowym będą dążyły do poprawy stanu technicznego infrastruktury drogowej i kolejowej oraz dostosowanie jej do wymogów europejskich,
- warunkiem realizacji strategii jest zwiększenie efektywności instytucji bezpośrednio odpowiadających za prowadzenie inwestycji; wymaga to wzmocnienia organizacyjnego i kadrowego pionów inwestycyjnych tych instytucji. Konieczne będzie również wzmocnienie ich pozycji od strony prawnej,
- zachowana zostanie równowaga pomiędzy nowymi inwestycjami a rozbudową i utrzymaniem infrastruktury już istniejącej.

W odniesieniu do zagospodarowania stref aktywności gospodarczej przewiduje się:

- doprowadzenie do powstania w każdym powiecie w Małopolsce strefy aktywności gospodarczej z dyspozycyjną powierzchnią 10-20 ha,

W ramach programu „Rozwój międzyregionalnych i wewnątrzregionalnych powiązań drogowych” planowane są następujące wskaźniki osiągnięć:

- systematyczny przyrost procentowego stanu realizacji docelowej,
- systematyczny przyrost procentowego stanu przebudowy zwiększonego nacisku na oś,
- przyrost liczby wybudowanych obwodnic miejscowości.

Podstawowym celem strategii jest radykalne przyśpieszenie tempa przebudowy głównej sieci dróg krajowych i wojewódzkich, rekonstrukcja nawierzchni i dostosowanie do standardów nacisku na oś obowiązujących w UE. Realizacja tych zadań wymaga jednoczesnego rozpoczęcia prac związanych z budową i przebudową sieci dróg na wielu odcinkach, efektem czego będzie zauważalna dla społeczeństwa poprawa infrastruktury drogowej w Małopolsce.

Najważniejsze działania:

- budowa nowych odcinków dróg (krajowych, wojewódzkich, powiatowych),



- przebudowa istniejących odcinków dróg do parametrów zgodnych z wymogami UE,
- budowa obwodnic miejscowości,
- powiązanie węzłów autostradowych i dróg ekspresowych z istniejącą siecią,
- budowa i przebudowa dróg dojazdowych do autostrad i dróg ekspresowych,
- budowa i przebudowa dróg dojazdowych do województw: śląskiego, świętokrzyskiego, podkarpackiego oraz krajów: preszowskiego i żylińskiego,
- poprawa dostępności do przejść granicznych,
- równoważenie transportem ekologicznym,
- wspieranie nowoczesnych technik zarządzania i utrzymania dróg.

Również w poprzedniej Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2001-2006 przyjętej uchwałą Sejmiku Województwa Małopolskiego Nr XXIII/250/2000 z dnia 28 sierpnia 2000 r. określono misję, przed jaką stoi przed Małopolską:

„Małopolska - regionem szans, wszechstronnego rozwoju ludzi i nowoczesnej gospodarki; silnym aktywnością swych mieszkańców, czerpiącym z dziedzictwa przeszłości i zachowującym tożsamość w integrującej się Europie”.

Wśród podstawowych celów rozwoju województwa znalazł się m.in.

„D. Lepsza dostępność komunikacyjna całego regionu”, który ma być realizowany przez konkretne cele strategiczne.

D.1. Dobrze rozwinięty system powiązań komunikacyjnych regionu z otoczeniem – poprzez rozwiązania:

- D.1.1. Modernizacja i przebudowa układu dróg głównych – oczekiwanym rezultatem ma być poprawa przepustowości sieci i osiągnięcie standardu osiągalności komunikacyjnej Krakowa na poziomie 60 minut dla 65% mieszkańców regionu i 120 minut dla 90%,
- D.1.2. Modernizacja przejść granicznych i dróg dojazdowych do przejść granicznych – oczekiwanym rezultatem ma być likwidacja bariery transportowej na granicy polsko – słowackiej,

D.2. Sprawny system transportu wewnętrznego – poprzez rozwiązania:

- D.2.1. Modernizacja dróg regionalnych i lokalnych w tym budowa obwodnic miast – oczekiwanymi rezultatami ma być przełamanie trendu pogarszania się stanu dróg oraz wyprowadzenie ruchu z centrum małych miast,
- D.2.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – oczekiwanym rezultatem



ma być spadek liczby zabitych i rannych w wypadkach drogowych.

1.1.4. 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”.

1.2. Cele oraz kryteria Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich

W oparciu o „Strategię rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2007 - 2013” 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 ZAKŁADANYM
KRYTERIOM:**

- ✓ **Zwiększeniu przepustowości dróg wojewódzkich**
- ✓ **Budowie obwodnic**
- ✓ **Poprawie stanu technicznego dróg**
- ✓ **Aktywności 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. Takie działania przekładają się bezpośrednio na poprawę stanu technicznego istniejącej sieci drogowej. 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.

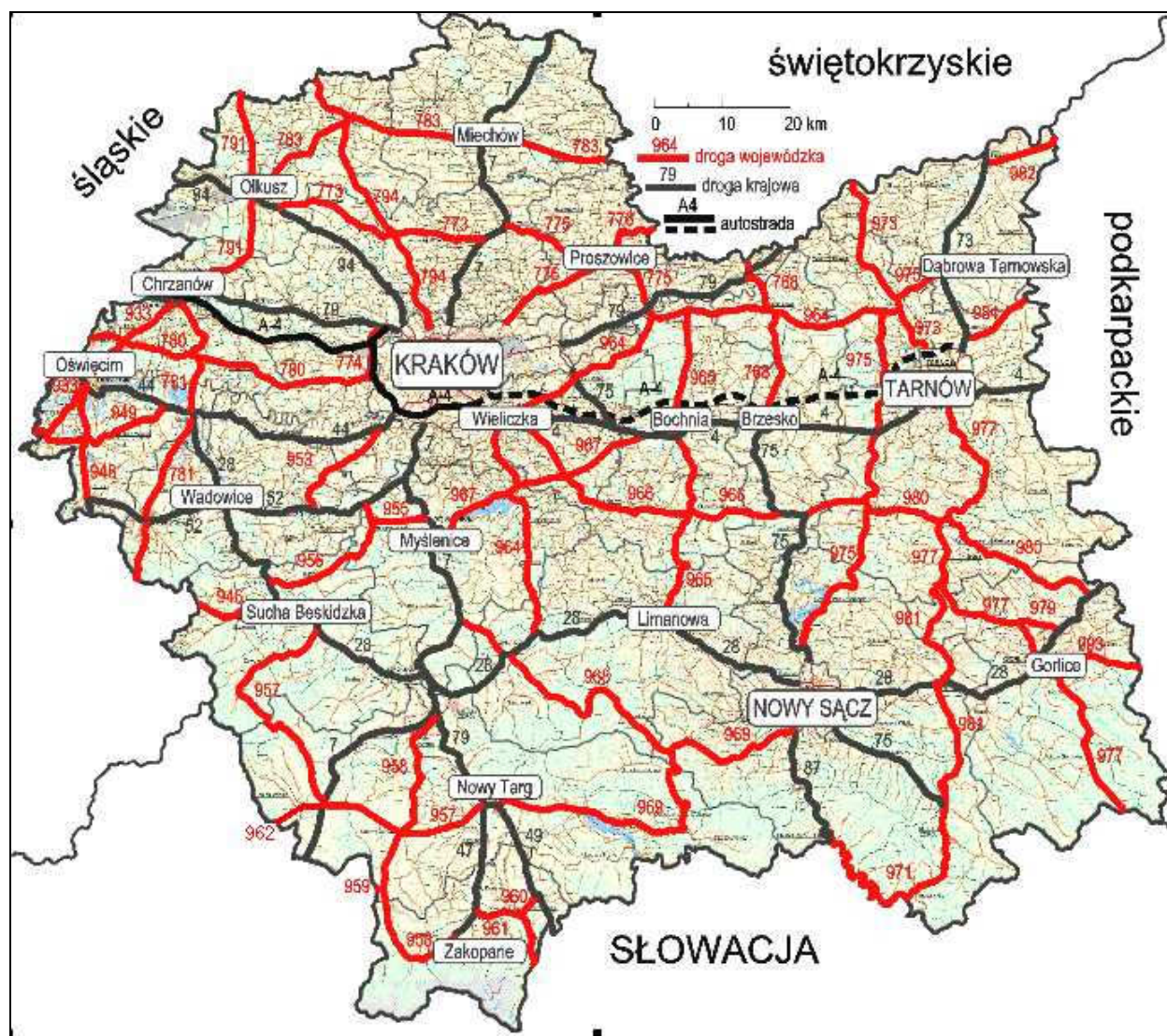
Na południowej granicy województwa, która w znaczącej części jest granicą Państwa znajduje się szereg drogowych przejść granicznych w tym:

- 3 w ciągach dróg krajowych (DK 7 Chyżne-Trstená, DK 49 Jurgów-Podspády, DK 87 Piwniczna-Mníšek nad Popradom),
- 4 w ciągu dróg wojewódzkich (DW 959 Chochołów-Suchá Hora, DW 960 Łysa Polana-Tatranská Javorina, DW 962 Winiarczykówka - Bobrov, DW 977 Konieczna-Becherovo),
- 3 w ciągu dróg powiatowych (DP K1639 Niedzica-Lysá nad Dunajcom, DP



K1514 Leluchów-Čirč, DP K1511 Muszynka-Kurov).

Załączony poniżej Rysunek 1.1 przedstawia sieć dróg krajowych i wojewódzkich w Małopolsce.



Rysunek 1.1 Podstawowa sieć dróg w Małopolsce

1.3.1. Drogi krajowe

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Krakowie zarządza siecią dróg krajowych w Małopolsce o długości 874.6 km z czego 85.5 km to drogi dwujezdniowe. Znajduje się na nich ok. 373 mostów i 1 800 innych obiektów inżynierskich [1]. Tabela 1.3 przedstawia sieć dróg krajowych wraz z ich przebiegiem na obszarze Małopolski.

Tabela 1.3 Drogi krajowe w Małopolsce

Nr drogi krajowej	Przebieg drogi w Małopolsce
4	Granica Państwa - Jędrzychowice - Bolesławiec - Krzywa - Wrocław - Prądy - Nogowczyce - Gliwice - Katowice - Chrzanów - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Jarosław- Radymno - Korczowa - Granica Państwa
7	Żukowo /Droga 6/ - Gdańsk - Elbląg - Ostróda - Olsztynek - Płońsk - Warszawa - Janki - Grójec - Radom - Kielce - Kraków- Rabka- Chyżne - Granica Państwa
28	Zator - Wadowice - Rabka - Limanowa - Nowy Sącz - Gorlice - Jasło - Krosno - Sanok - Kuźmina - Bircza - Przemyśl - Medyka - Granica Państwa
44	Gliwice - Mikołów - Tychy - Oświęcim - Zator - Skawina - Kraków
47	Rabka - Nowy Targ - Zakopane
49	Nowy Targ - Czarna Góra - Jurgów - Granica Państwa
52	Bielsko Biała - Kęty - Wadowice - Głogoczków
73	Wiśniówka - Kielce - Morawica - Busko Zdrój - Szczucin - Dąbrowa Tarnowska - Tarnów - Pilzno - Jasło
75	Branice /Droga 79/ - Niepołomice - Droga 4 - Brzesko - Nowy Sącz- Krzyżówka - Muszynka
79	Warszawa - Kozenice - Zwoleń - Sandomierz - Połaniec - Nowe Brzesko - Kraków- Trzebinia - Chrzanów - Jaworzno - Katowice - Chorzów - Bytom
87	Nowy Sącz - Stary Sącz - Piwniczna - Granica Państwa
94	Krzywa - Chojnów - Legnica - Prochowice - Wrocław - Brzeg - Opole - Strzelce Opolskie - Toszek - Pyskowice - Bytom - Będzin - Sosnowiec - Dąbrowa Górnicza - Olkusz - Kraków- Balice

1.3.2. Drogi wojewódzkie

Uzupełnienie sieci dróg krajowych stanowią drogi wojewódzkie, których łączna długość w Małopolsce wynosi 1377,8. 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 6 367 km. Spośród wszystkich dróg powiatowych 98% posiada nawierzchnię twardą [3].



1.3.4. Drogi gminne

Sieć dróg gminnych na terenie województwa Małopolskiego wynosi 29 386 km [3]. Główną rolą dróg tej klasy, jest rozprawianie 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 1377,85 km. Tabela 1.4 przedstawia zestawienie wszystkich ciągów drogowych z określeniem klasy technicznej, długości oraz ilości obiektów mostowych wraz z ich długością na danym odcinku drogi [6].

Tabela 1.4 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	27,478	2/416,96
2	773	G	Sieniczo - Sułozowa - Skąta - Wesoła	34,830	8/78,5
3	774	G	Zabierzów - Kryspinów	8,418	-
4	775	Z	Słomniki - Proszowice - Nowe Brzesko - Ispina	29,513	6/644,60
5	776	G	Kraków - Proszowice - Kazimierza Wielka - Busko Zdrój	29,020	1/21,89
6	780	G	Kraków - Alwernia - Chełmek - Chełm Śląski	45,811	11/180,07
7	781	G	Chrzanów - Babice - Zator - Andrychów - Łękawica	47,062	9/374,3
8	783	G	Olkusz - Wolbrom - Miechów - Raclawice - Skalbmierz	60,379	7/127,34
9	791	G	Wanaty - Zawiercie - Ogrodzieniec - Olkusz - Trzebinia	35,509	3/363,33
10	794	G	Konieczpol - Lelów - Pradła - Pilica - Wolbrom - Skąta - Kraków	44,193	6/44,60
11	933	G	Rzuchów - Wodzisław Śląski - Jastrzębie Zdrój - Pszczyna - Oświęcim - Chrzanów	29,622	3/250,8



Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Lp	Nr drogi	Klasa techn drogi	Nazwa drogi wg obowiązującego wykazu	Długość drogi [km]	Obiekty mostowe szt/m
12	946	G	Żywiec - Sucha Beskidzka	12,723	6/129,70
13	948	G	Oświęcim - Kęty* Kobiernice - Trena - Oczków	17,658	3/35,8
14	949	Z	Jawiszowice - Osiek - Polanka Wielka - Przeciszów	21,653	5/167,5
15	953	Z	Skawina - Kalwaria Zebrzydowska	18,224	2/11,22
16	955	Z	Sułkowice - Jawornik	8,507	1/11,60
17	956	Z	Biertowice - Sułkowice - Zembrzyce	24,593	12/289,12
18	957	G	Białka - Zawoja - Jabłonka - Czarny Dunajec - Nowy Targ	68,588	15/355,40
19	958	G	Chabówka - Czarny Dunajec - Choczołów - Zakopane	50,724	19/331,04
20	959	G	Choczołów - granica państwa	1,089	2/--
21	960	G	Czarna Góra - Bukowina Tatrzańska - Łysa Polana - granica państwa	13,224	2/17,55
22	961	G	Poronin - Bukowina Tatrzańska	7,686	3/90,40
23	962	G	Jabłonka - Lipnica Wielka - granica Państwa	9,050	4/144,54
24	964	G	Kasina W. - Dobczyce - Wieliczka - Niepołomice - Ispina - Zielona - Szczurowa - Biskupice Radł.	104,424	16/561,70
25	965	G	Zielona - Bochnia - Limanowa	52,924	13/436,99
26	966	G	Wieliczka - Gdów - Muchówka - Tymowa	50,619	14/348,22
27	967	G	Myślenice - Dobczyce - Łapczyca	35,099	12/663,95
28	968	G	Lubień - Mszana Dolna - Kamienica - Zabrzeż	43,918	20/565,98
29	969	G	Nowy Targ - Czorsztyn - Krościenko - Zabrzeż - Stary Sącz	67,283	21/724,06
30	971	G	Krynica - Muszyna - Piwniczna	38,400	18/460,39
31	973	G	Busko Zdrój - Nowy Korczyn - Żabno* Niedomice - Tarnów	29,890	1 prom
32	975	G	Dąbrowa Tarnowska - Biskupice Radłowskie - Wojnicz - Zakliczyn - Dąbrowa	77,447	9/757,29



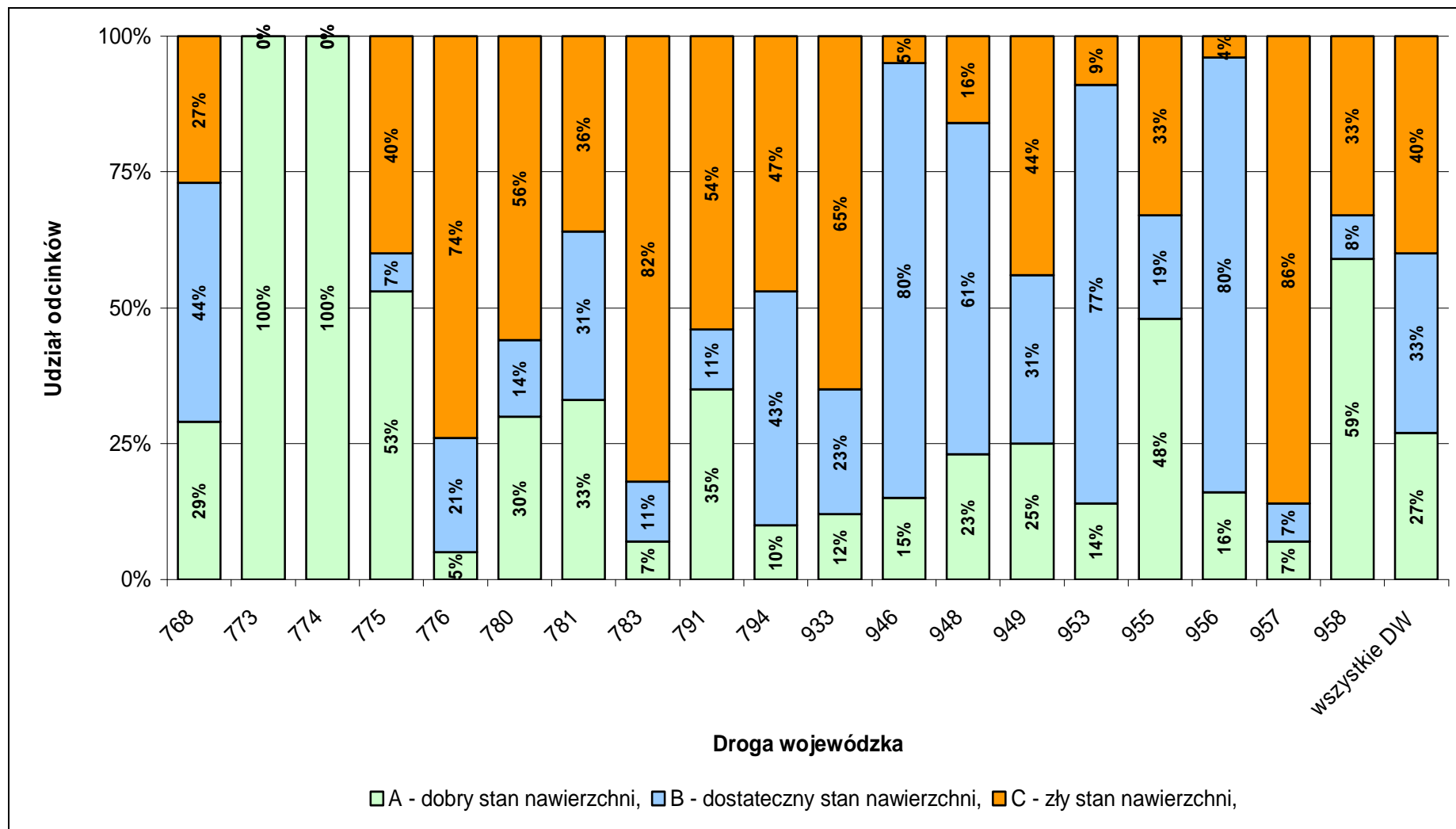
Lp	Nr drogi	Klasa techn drogi	Nazwa drogi wg obowiązującego wykazu	Długość drogi [km]	Obiekty mostowe szt/m
33	977	G	Tarnów - Tuchów - Gromnik - Zborowice - Moszczenica - Gorlice - Konieczna - gr. państwa	86,627	24/743,56
34	979	G	Moszczenica - Zagórzany	6,420	2/24,00
35	980	G	Jurków - Charzewice* Zakliczyn - Gromnik - Biecz	49,300	22/317,08
36	981	G	Zborowice - Grybów - Krzyżówka - Krynica	49,057	14/268,44
37	982	G	Szczucin - Sadowa Góra - Jaślany	11,251	1/36,54
38	984	G	Lisia Góra - Radomyśl Wielki - Mielec	13,360	-
39	993	G	Gorlice - Nowy Żmigród - Dukla	16,300	5/111,18
RAZEM				1377,85	321/10105,64 + 1 prom

W ramach przeglądu technicznego dróg w 2007 roku [4] dokonane zostały oceny stanu technicznego. Analizowane odcinki dróg zostały sklasyfikowane 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 dostateczny; 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.
-

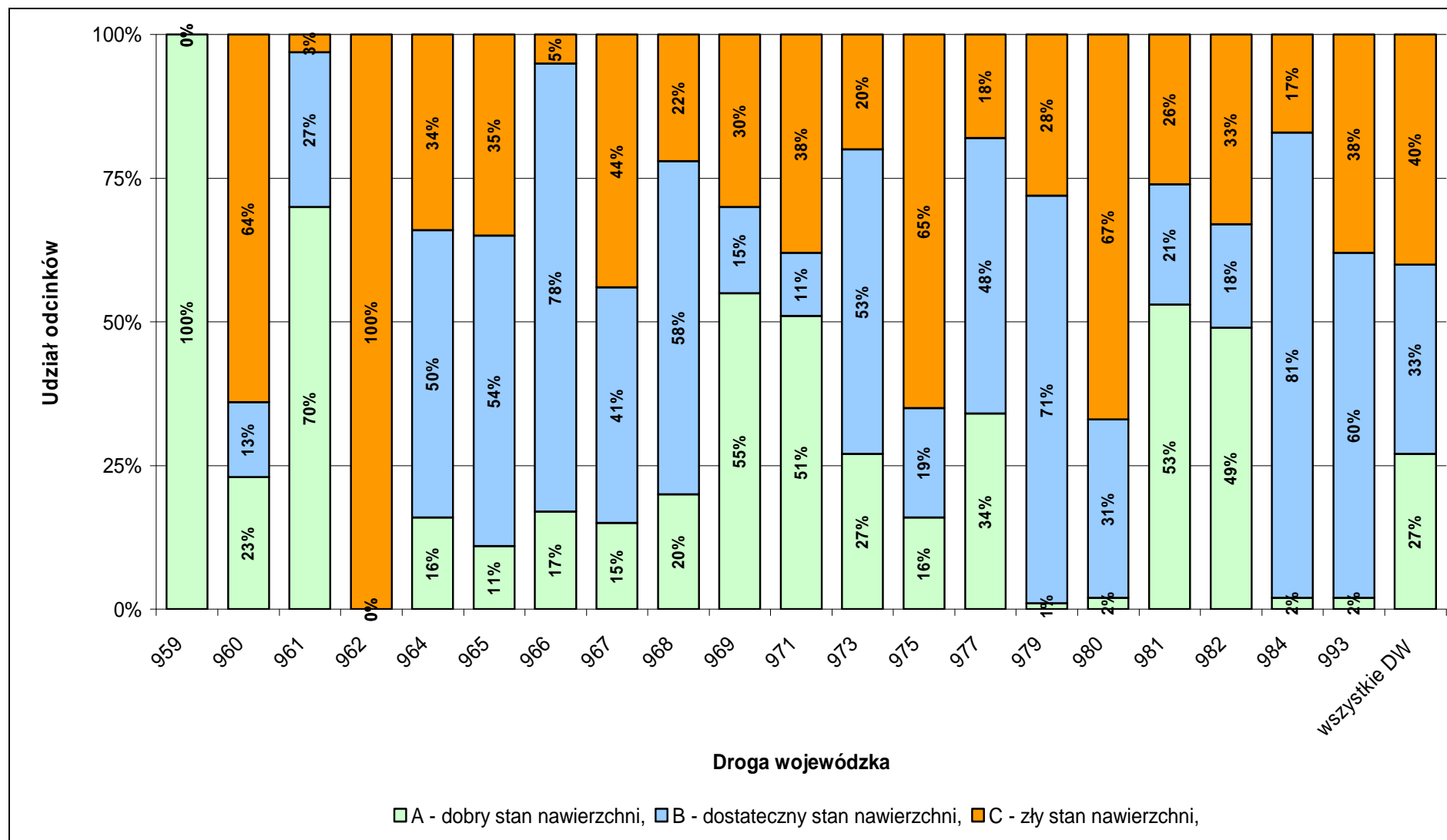
Na podstawie przeglądów technicznych dróg zostały opracowane diagramy przedstawiające procentowy udział nawierzchni drogowej o określonym stanie technicznym dla danej drogi oraz dla całej sieci dróg. Drogi wojewódzkie od nr 768 do nr 958 zawiera Rysunek 1.2 a drogi od nr 959 do 993 przedstawia Rysunek 1.3.





Rysunek 1.2 Procentowy udział odcinków o różnym stanie technicznym na DW 768 – 958





Rysunek 1.3 Procentowy udział odcinków o różnym stanie technicznym na DW 959 – 993



Analizując powyższe diagramy można zauważyć, że jest bardzo niewiele ciągów drogowych posiadających dobry stan nawierzchni. Globalnie spośród wszystkich odcinków dróg wojewódzkich tylko ok. 27% posiada nawierzchnię bez uszkodzeń, która nie wymaga żadnych prac niezwiązanych z utrzymaniem. Kolejna część odcinków dróg posiada nawierzchnię w dostatecznym stanie (ok. 33%), która wymaga już pewnych prac i korekt stanu istniejącego. Pozostała część sieci dróg wojewódzkich (ponad 40%) posiada nawierzchnię dróg w złym stanie technicznym. Wymaga ona natychmiastowych działań związanych z poprawą tej sytuacji.

Zestawienie szczegółowych informacji na temat każdej z dróg wojewódzkich w Małopolsce zawiera Załącznik Nr 5. Wszystkie parametry tych dróg zostały opisane w zakresie obejmującym tylko obszar województwa małopolskiego. Podano również parametry obiektów mostowych oraz 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.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. 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).

1.5. Analiza bezpieczeństwa ruchu na drogach wojewódzkich

Niniejsza analiza została opracowana na podstawie „Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005 roku” [8]. W latach 1999 – 2005 na sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce doszło do 22 258 kolizji drogowych oraz 5 269 wypadków, w których zginęło 534 osób, a rannych zostało 6 925. Szczegółowe informacje odnośnie zdarzeń drogowych przedstawia

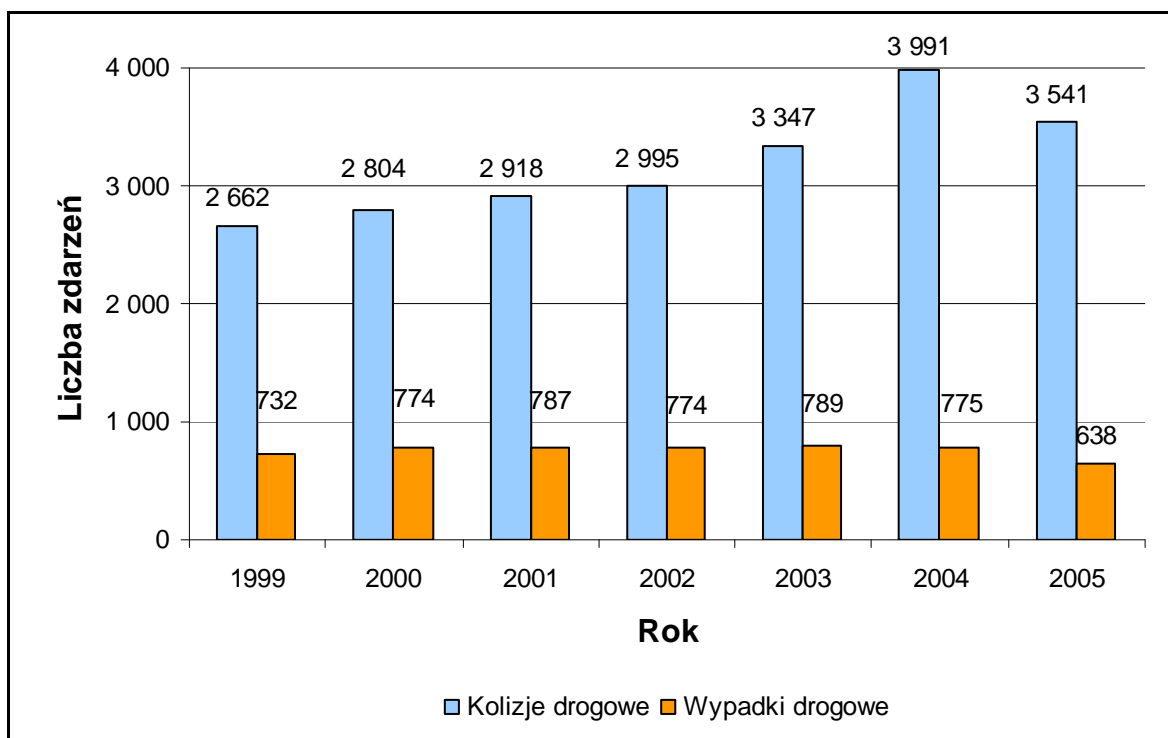


Tabela 1.5.

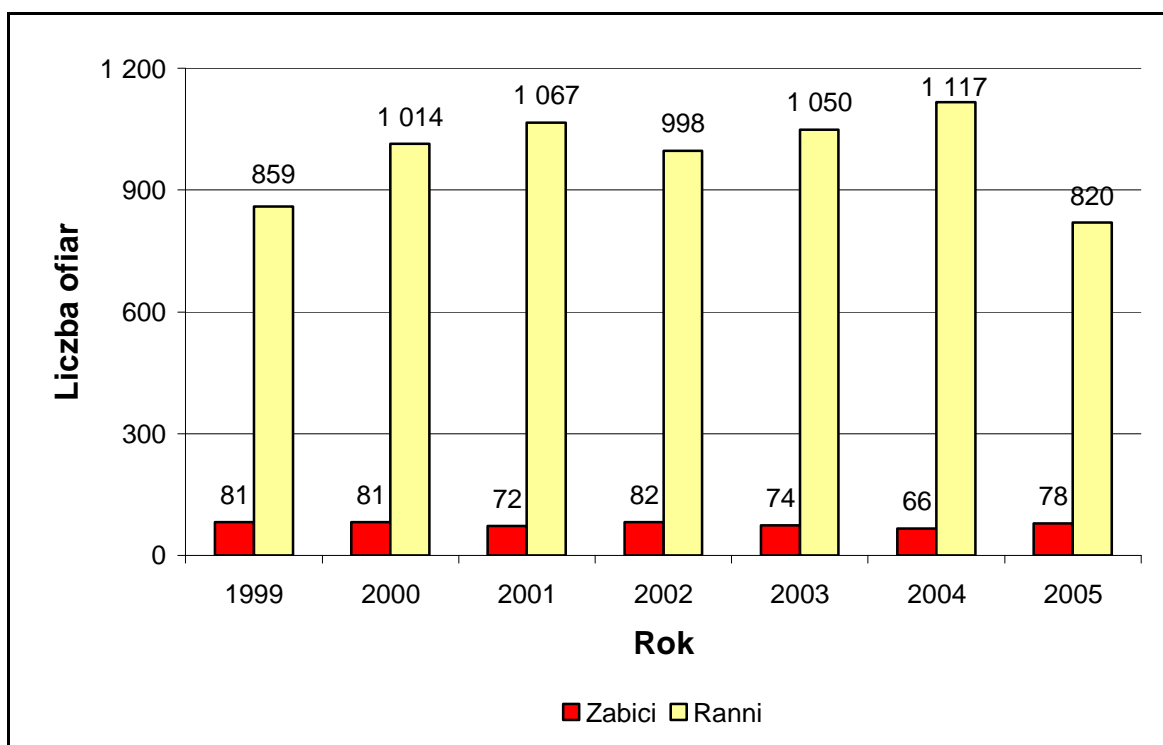
Tabela 1.5 Dane odnośnie zdarzeń drogowych

Rok	Kolizje drogowe	Wypadki drogowe	Zabici	Ranni
1999	2 662	732	81	859
2000	2 804	774	81	1 014
2001	2 918	787	72	1 067
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
Suma	22 258	5 269	534	6 925

Rysunek 1.4 przedstawia ujęte w postaci diagramu zdarzenia drogowe z podziałem na lata, a Rysunek 1.5 przedstawia ilość ofiar wypadków drogowych w poszczególnych latach.



Rysunek 1.4 Zdarzenia drogowe na drogach wojewódzkich



Rysunek 1.5 Ofiary wypadków drogowych na drogach wojewódzkich

Analizując powyżej przedstawione dane można zauważyć tendencję wzrostu ilości kolizji drogowych od 2 662 w 1999 roku do blisko czterech tysięcy w 2004 roku. Dopiero w 2005 ilość kolizji ulega zmniejszeniu w stosunku do roku poprzedniego. Natomiast ilości wypadków drogowych w kolejnych latach 1999 - 2004 pozostają na zbliżonym poziomie. Podobnie jak w przypadku kolizji zauważalny jest znaczny spadek ilości zdarzeń w 2005 roku. Dane te znajdują pewne odzwierciedlenie w liczbie ofiar. Właśnie w 2005 roku zanotowano najniższą ilość rannych na przeciągu 7 lat. Liczba ofiar śmiertelnych w czasie okresu analizy waha się od 66 w 2004 roku do 82 w 2002. W ostatnim roku nastąpił znaczny o blisko 20% wzrost liczby ofiar śmiertelnych.

Dane obrazujące ilość zdarzeń drogowych z przeniesieniem na sieć drogową w postaci wskaźników gęstości zostały przedstawione na poniższym zestawieniu – Tabela 1.6.

Tabela 1.6 Wskaźniki gęstości zdarzeń drogowych

Rok	Długość sieci dróg wojewódzkich	Gęstość zdarzeń na 1 km	Gęstość kolizji na 1 km	Gęstość wypadków na 1 km	Gęstość zabitych na 1 km	Gęstość rannych na 1 km
2002	1360,6	2,77	2,20	0,57	0,06	0,73
2003	1362,5	3,04	2,46	0,58	0,05	0,77
2004	1363,1	3,50	2,93	0,57	0,05	0,82
2005	1363,6	3,06	2,60	0,47	0,06	0,60

Wyżej przedstawiona tabela jest analogiczna do wcześniej przedstawionych diagramów, tylko uśredniona na całą sieć drogową. Jednak bardziej obrazowo pokazuje rozkład statystyczny ilości tych zdarzeń na każdy kilometr sieci drogowej.

W kolejnym zestawieniu – Tabela 1.7, przedstawione zostały wskaźniki ofiar na 100 wypadków drogowych.

Tabela 1.7 Wskaźniki na 100 wypadków drogowych

Rok	Ilość rannych na 100 wypadków	Ilość zabitych na 100 wypadków
2002	128,9	10,60
2003	133,1	9,40
2004	144,1	8,50
2005	128,5	12,20

Przedstawione wskaźniki pozwalają określić ciężar gatunkowy wypadków drogowych. Można zauważyć, iż w ostatnim roku spadła ilość rannych w wypadkach, natomiast znacznie zwiększyła się liczba ofiar śmiertelnych – prawie 50% więcej osób zginęło w wypadkach w 2005 roku w stosunku do roku 2004. Świadczy to o znacznym wzroście wypadków drogowych, w wyniku których następują ofiary śmiertelne.

Pozostałe informacje odnośnie zdarzeń drogowych w Małopolsce w 2005 r. wymienione w raporcie [8]:



- zdarzenia drogowe na drogach wojewódzkich, zarządzanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, stanowiły 12% ogółu zdarzeń drogowych w całej Małopolsce,
- najbardziej zagrożone bezpieczeństwo ruchu było na drogach wojewódzkich nr: 965, 977, 969, 964, 783, 780, 975,
- najbardziej zagrożone bezpieczeństwo ruchu było w miastach: Bochnia, Proszowice, Olkusz, Libiąż, Brzeszcze,
- najbardziej zagrożone bezpieczeństwo pieszych było na drogach wojewódzkich nr: 977, 965, 969, 949, 933, 964,
- najbardziej zagrożone bezpieczeństwo ruchu było w miastach: Stary Sącz, Bochnia, Proszowice, Libiąż.

Podstawowe wnioski, które wynikają z opracowanego raportu o stanie bezpieczeństwa na drogach w Małopolsce w 2005r. [8]:

- pomimo spadku ilości zdarzeń drogowych z pieszymi, niepokojąco wzrosła ilość zabitych wśród pieszych; w co 3-cim zdarzeniu z pieszym, spowodowanym z winy pieszego, pieszy był nietrzeźwy,
- konieczne jest kontynuowanie przez ZDW – wspólnie z samorządami lokalnymi – działań w zakresie budowy chodników w miejscowościach o największym zagrożeniu dla pieszych,
- w ramach zimowego utrzymania – bezwzględnie konieczne jest porządkowanie nie tylko drogi ale także chodników, aby pieszy nie był zmuszony poruszać się drogą.

W ramach analiz bezpieczeństwa zostało wykonane opracowanie pt.: „Wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego dla odcinków dróg wojewódzkich w 2005 roku” [9]. Przedmiotem tego opracowania jest ocena zagrożeń w ruchu drogowym na odcinkach dróg wojewódzkich w Małopolsce w 2005 roku w oparciu o najczęściej stosowane makrowskaźniki. Podstawą ich opracowania były dane o wypadkach i kolizjach drogowych uzyskane z Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie.

W ramach makrowskaźników zostały opracowane następujące:

- liczba wypadków przypadająca na 1 mln mieszkańców w 2005r.:
 $W_M=196.6$ wyp./mln mieszk – dla porównania w 2004 $W_M=231.8$ wyp./mln mieszk
- liczba rannych przypadająca na 1 mln mieszkańców w 2005r.:
 $R_M=253.1$ zab./mln mieszk – dla porównania w 2004 $R_M=344.8$ wyp./mln mieszk



- liczba zabitych przypadająca na 100 rannych (wskaźnik ciężkości wypadków) w 2005r.:

$W_{Z/R}=9.51$ – dla porównania w 2004 $W_{Z/R}=5.91$

Szczegółowe dane odnośnie bezpieczeństwa zawiera załącznik nr 2 pn. „Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005 roku.”



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 skomplikowany 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.159



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 mapkę 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

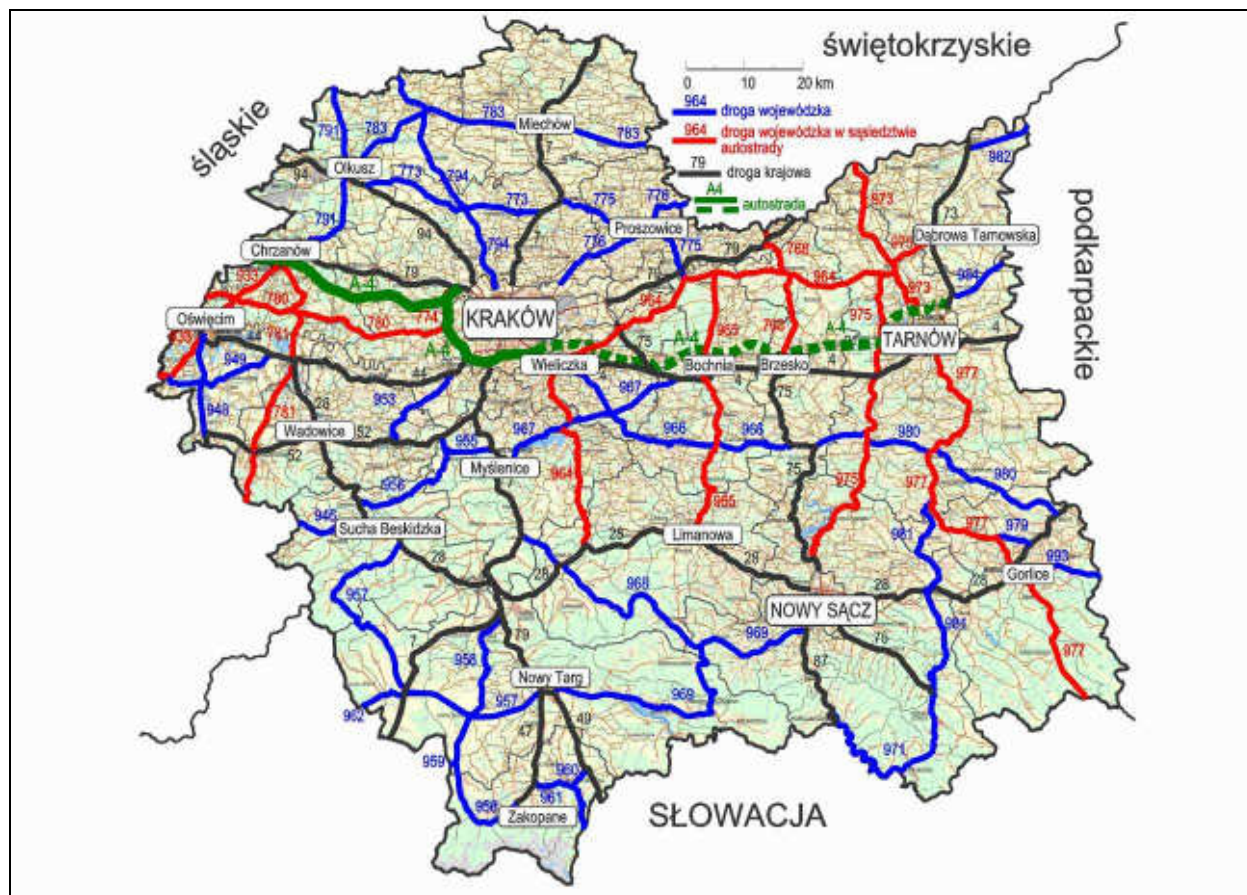
Podstawowy układ drogowy stanowi fragment autostrady A4 Katowice – Kraków oraz planowany do realizacji odcinek Kraków – Tarnów. Stanowi ona fragment transeuropejskiego korytarza relacji: Berlin – Wrocław – Katowice – Lwów – Kijów. Jest

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 – Chełmek – Chełm 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 – Skalbmierz – 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.

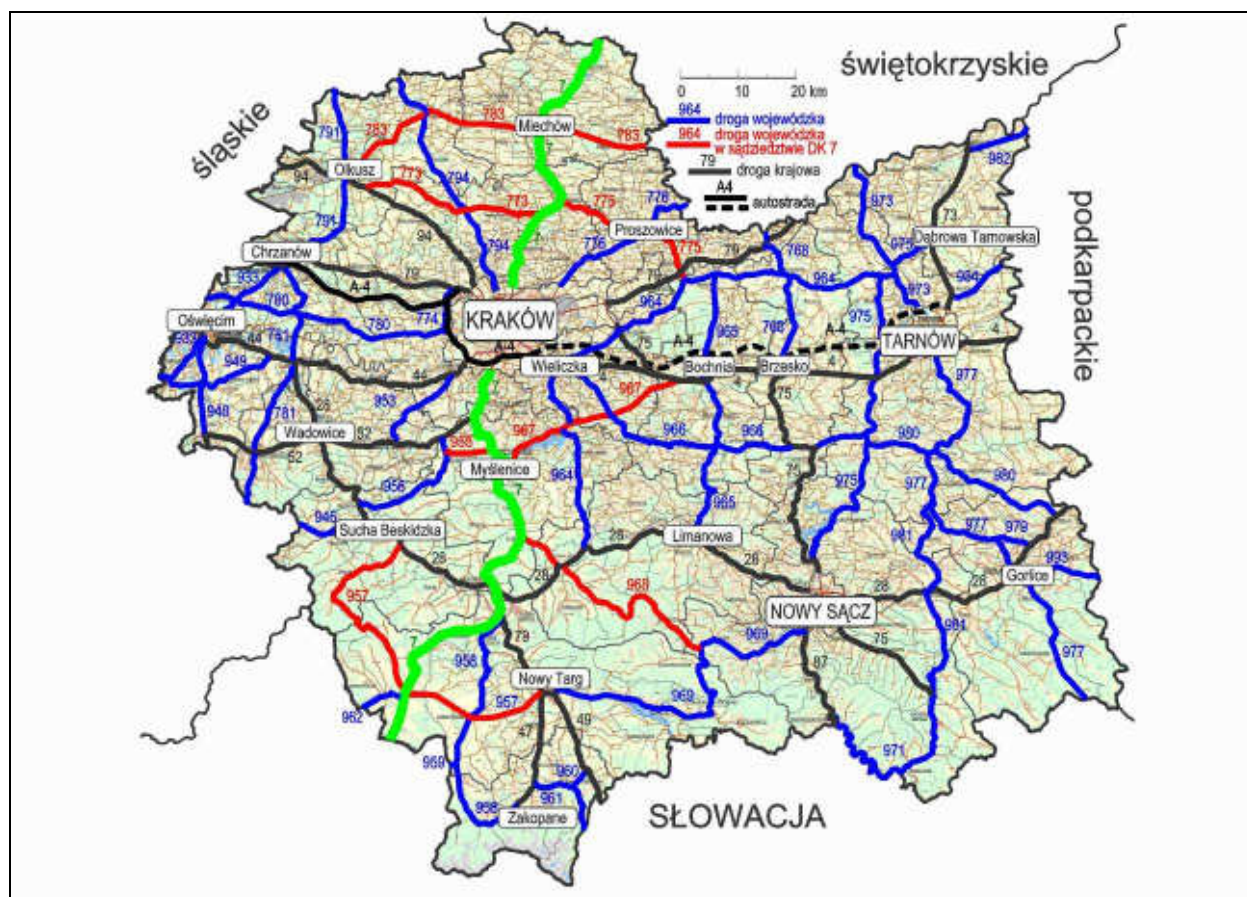


Rysunek 2.3 Autostrada A4 i jej powiązania w Małopolsce

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 Sieniczno – Sułoszowa – Skala – Wesola,
- droga wojewódzka nr 775 relacji Słomniki – Proszowice – Nowe Brzesko – Ispina,
- droga wojewódzka nr 955 relacji Sułowice – 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.



Rysunek 2.4 Droga krajowa nr 7 i jej powiązania w Małopolsce

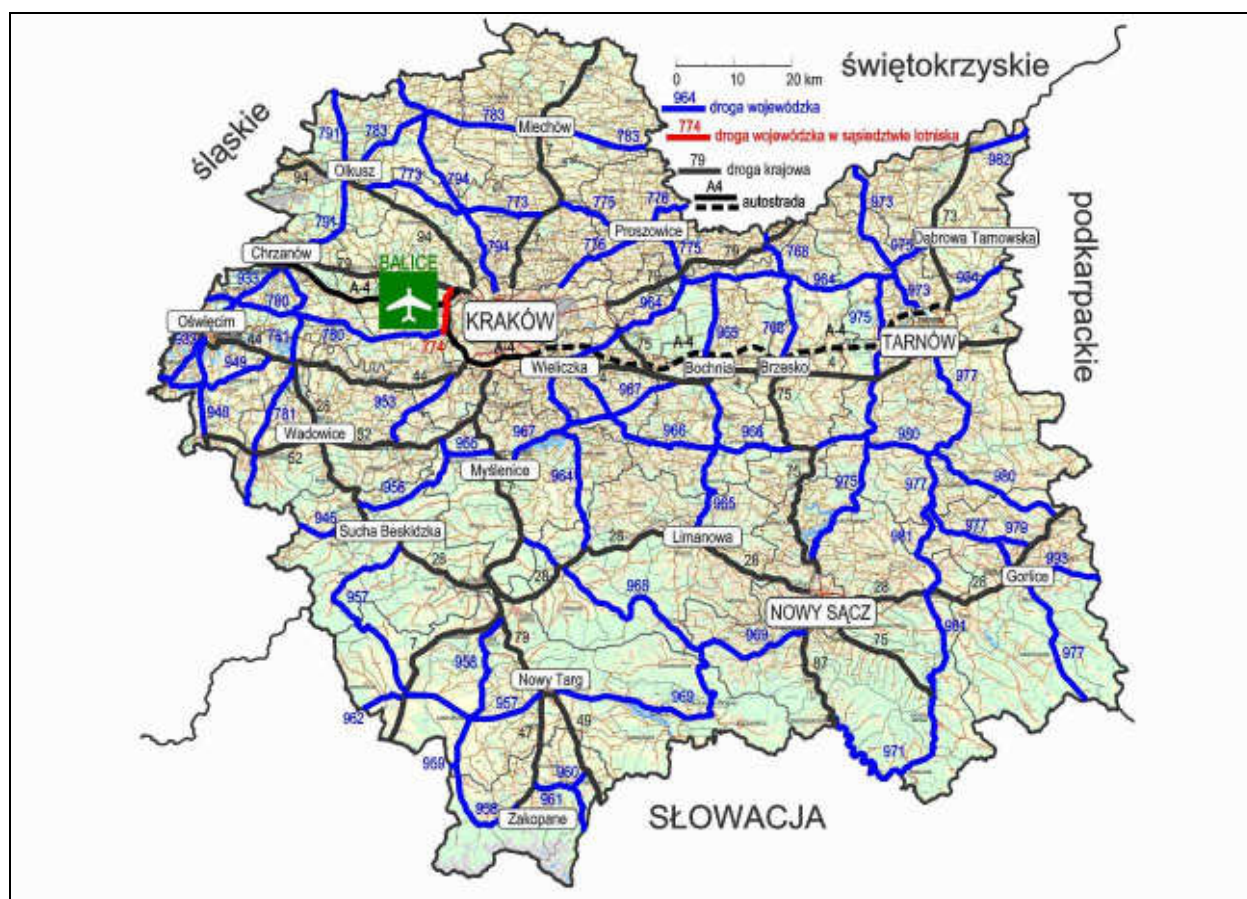
2.2. Powiązanie z transportem lotniczym

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 – Kryspinów.



Rysunek 2.5 Międzynarodowy Port Lotniczy w Balicach

2.3. Współpraca międzynarodowa i przygraniczna – przejścia graniczne ze Słowacją

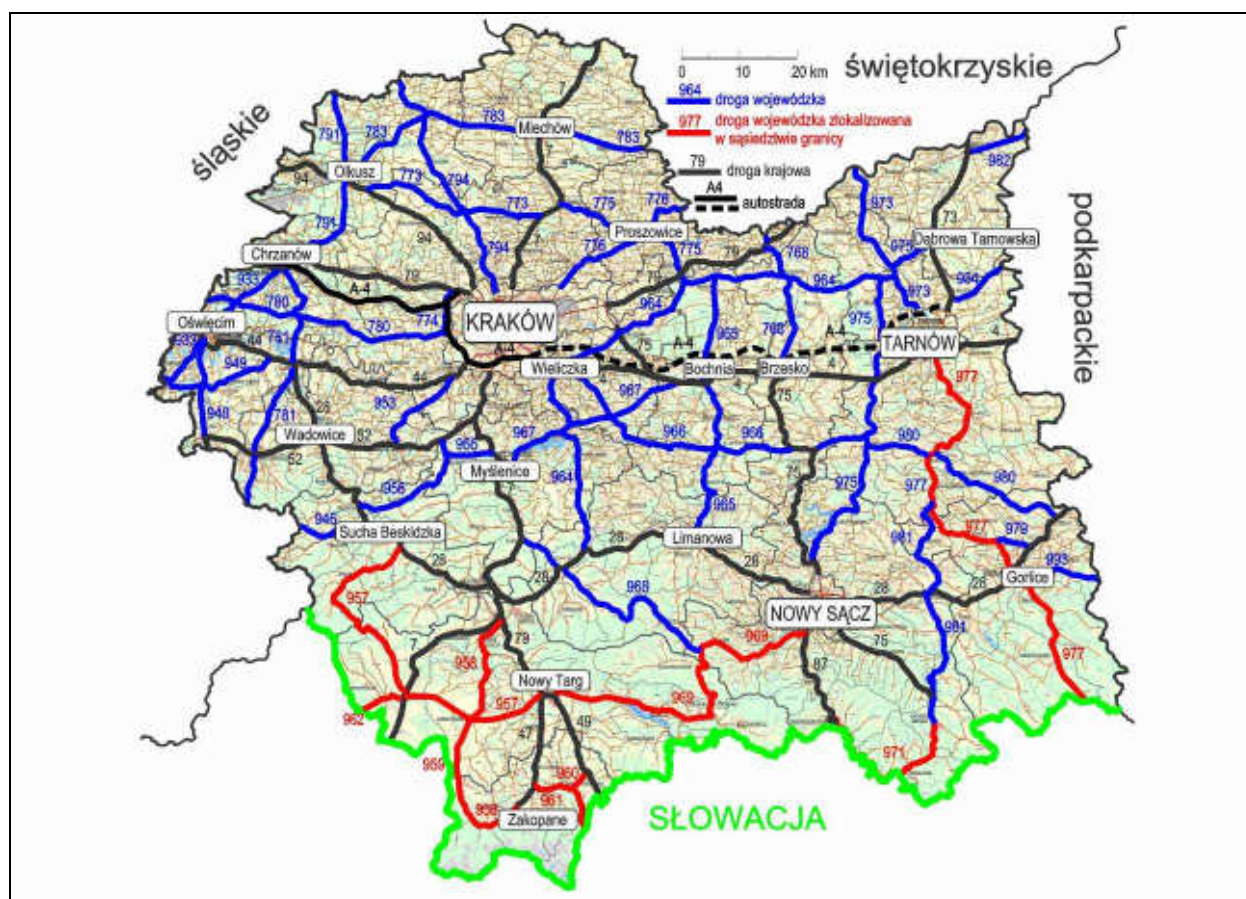
Małopolska bezpośrednio graniczy z Republiką Słowacką długością granicy ok. 317 km. Znajdujące się w jej ciągu drogowe przejścia graniczne, umożliwiają komunikację z 2 krajami słowackimi: Krajem Preszowskim i Krajem Żyliński. Na dzień dzisiejszy funkcjonuje 10 przejść granicznych z ruchem drogowym, w tym 4 w ciągu dróg wojewódzkich:

- przejście graniczne Chochotów – Suchá Hora w ciągu drogi wojewódzkiej nr 959 Chochotów – 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 – Chochotów – Zakopane,
- droga wojewódzka nr 961 Poronin – Bukowina Tatrzańska,
- droga wojewódzka nr 969 Nowy Targ – Czorsztyń – 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.

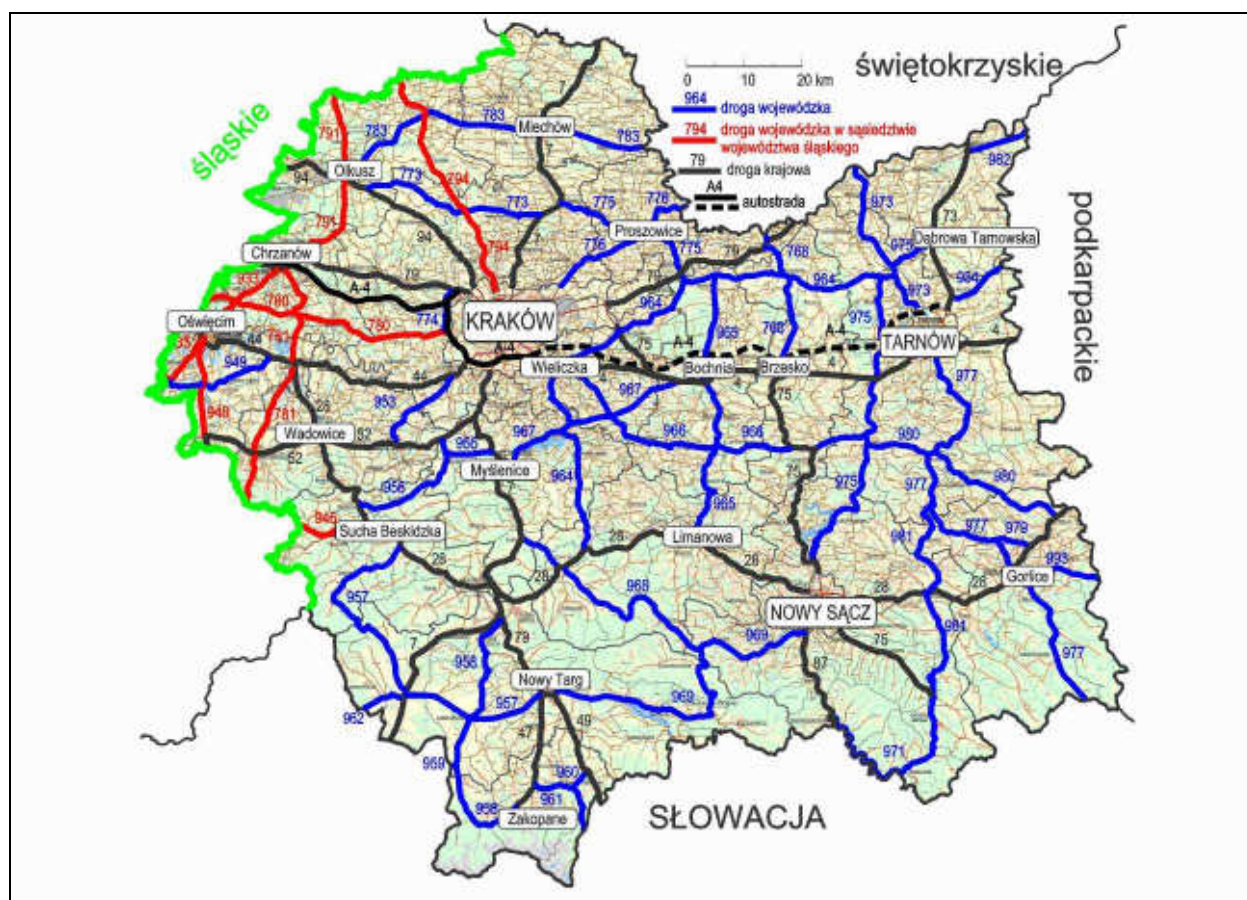
2.4.1. Powiązania z województwem śląskim

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 – Skąta – Kraków,
- droga wojewódzka nr 933 relacji Rzuchów – 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.



Rysunek 2.7 Drogi wojewódzkie graniczące z województwem śląskim

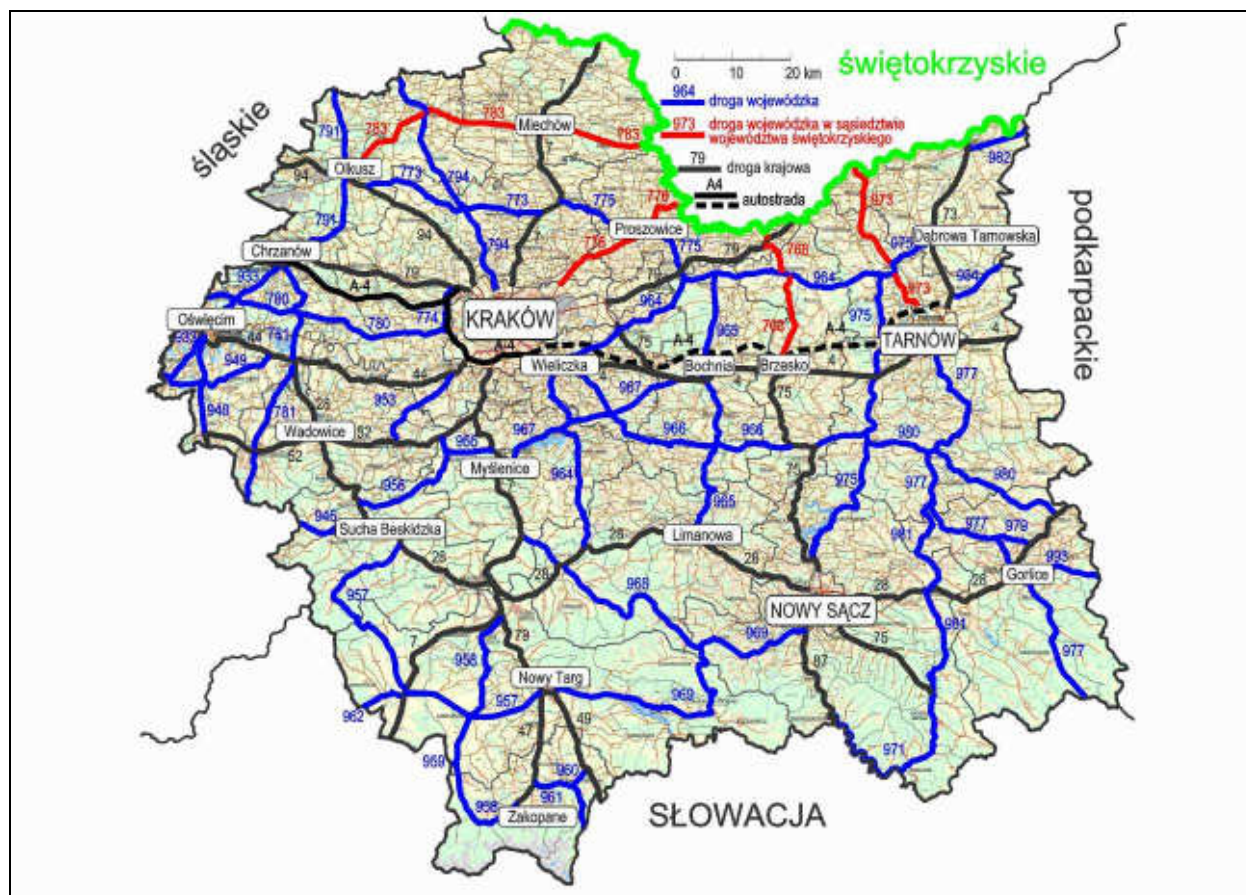
2.4.2. Powiązania z województwem świętokrzyskim

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.

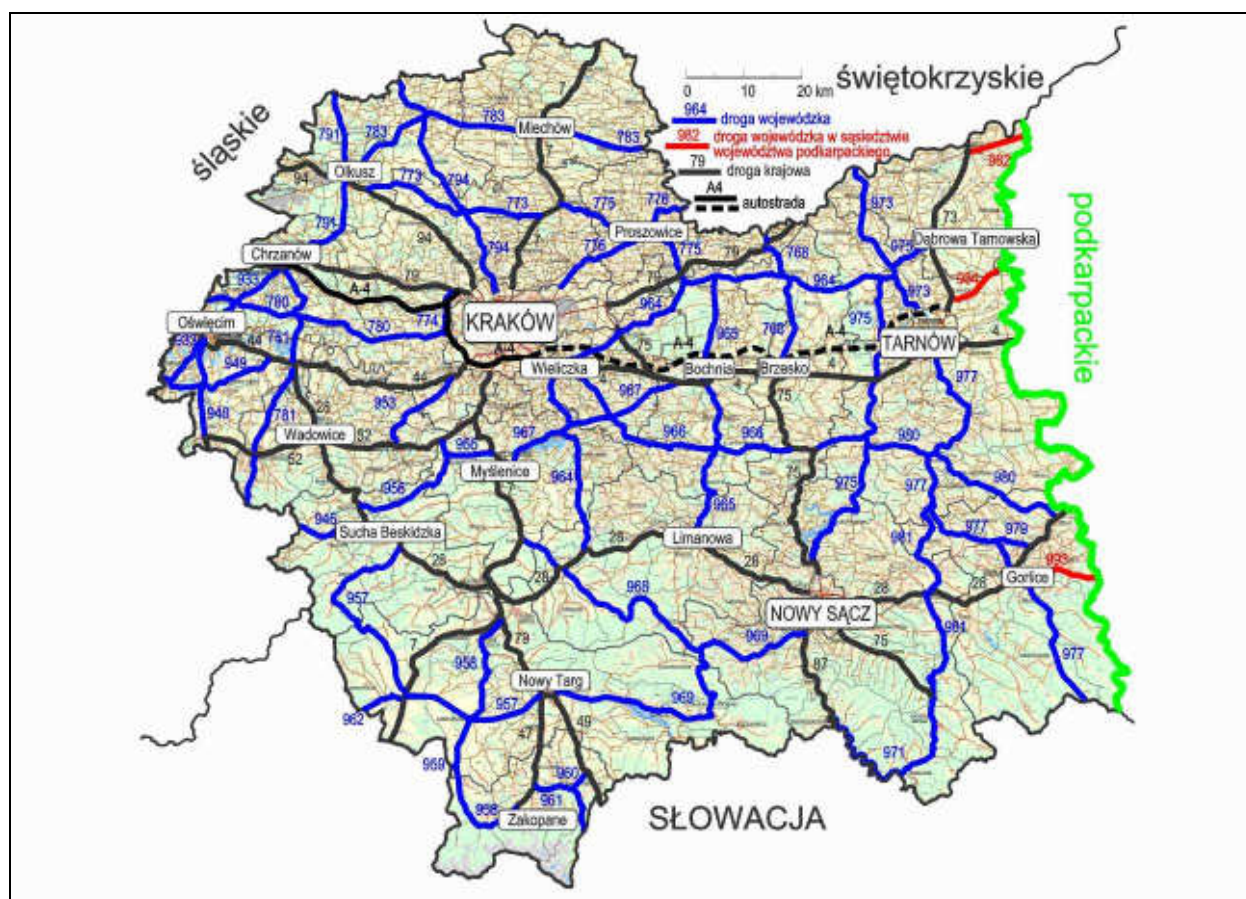


Rysunek 2.8 Drogi wojewódzkie graniczące z województwem świętokrzyskim

2.4.3. Powiązania z województwem podkarpackim

Następujące ciągi drogowe stanowią połączenie pomiędzy województwem małopolskim a świętokrzyskim:

- droga wojewódzka nr 982 relacji Szczucin – Sadowa 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 Metropolitarnym

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.

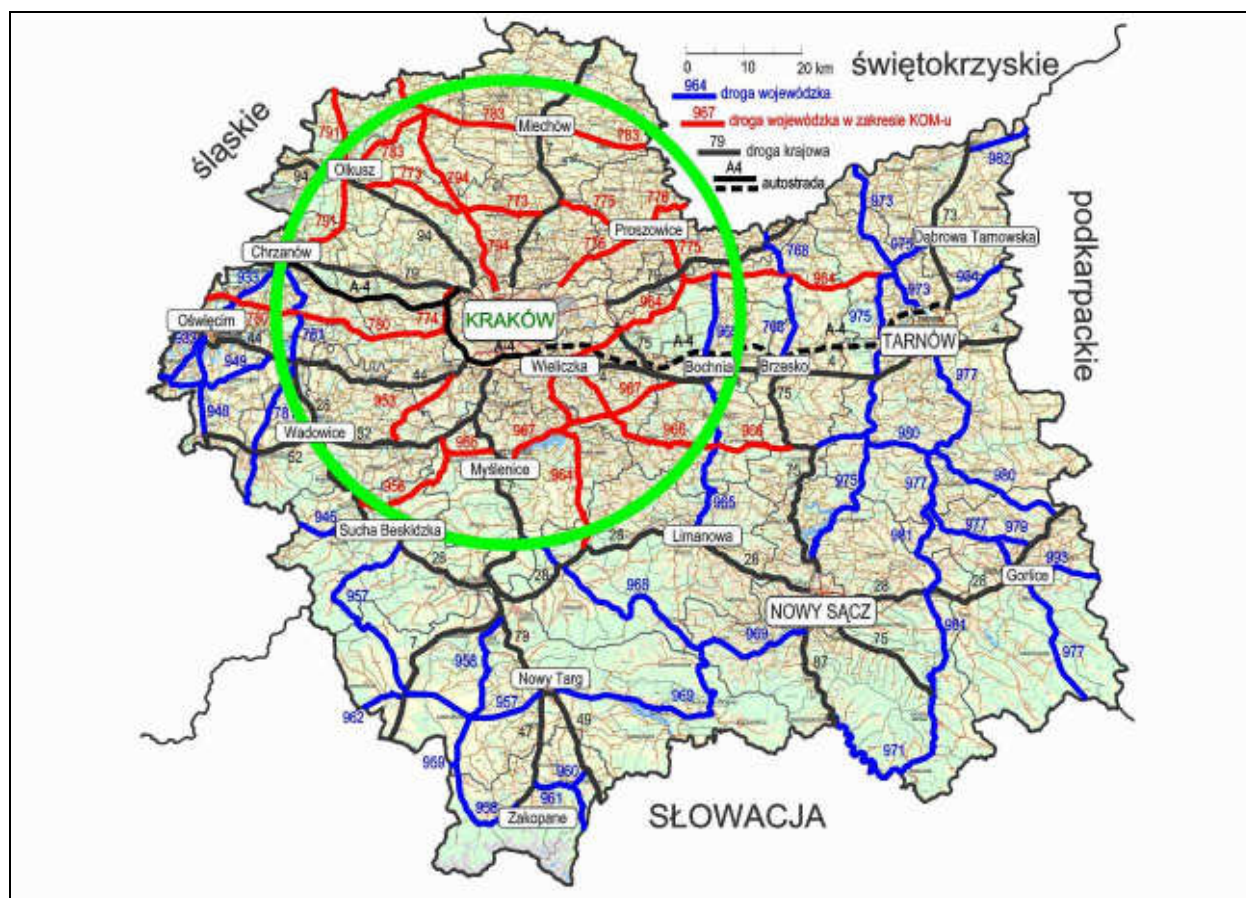
2.5.1. Powiązanie z Krakowskim Ośrodkiem Metropolitalnym (KOM)

Krakowski Obszar Metropolitalny stanowi swoisty region funkcjonalny obejmujący Kraków wraz z sąsiadującym zespołem jednostek osadniczych obejmujących 40 sąsiadujących gmin. Funkcja powiązania tego obszaru jest realizowana poprzez następujące ciągi drogowe:

- droga wojewódzka nr 773 relacji Sieniczo – Sułoszowa – Skała – Wesoła przeprowadza ruch po północnej stronie KOM,
- droga wojewódzka nr 774 relacji Zabierzów – Kryspinów przeprowadza ruch po zachodniej stronie KOM,
- droga wojewódzka nr 775 relacji Sieniczo Słomniki – Proszowice – Nowe Brzesko – Ispina prowadzi ruch po północno – wschodniej części KOM,
- droga wojewódzka nr 776 relacji Kraków – Proszowice – Kazimierza Wielka – Busko Zdrój wprowadza ruch z północno – wschodniej części województwa do KOM,
- droga wojewódzka nr 780 relacji Kraków – Alwernia – Chełmek – Mysłowice wprowadza ruch z zachodniej części województwa do KOM,
- droga wojewódzka nr 794 relacji Koniecpol – Lelów – Pradła – Pilica – Wolbrom – Skała – Kraków wprowadza ruch z północnej części województwa,
- droga wojewódzka nr 953 relacji Skawina – K alwaria Zebrzydowska wprowadza ruch z południowych obrębów KOM,
- droga wojewódzka nr 955 relacji Sułowice – Jawornik prowadzi ruch po południowej stronie KOM,
- droga wojewódzka nr 956 relacji Biertowice – Sułkowice – Zembrzyce doprowadza ruch z południowej części województwa do KOM,
- droga wojewódzka nr 964 relacji Kasina Wielka – Dobczyce – Wieliczka – Niepołomice – Ispina – Zielona – Szczurowa – Biskupice Radłowskie doprowadza ruch z południowej i wschodniej części województwa do KOM,
- droga wojewódzka nr 966 relacji Wieliczka – Gdów – Muchówka – Tymowa doprowadza ruch z południowo – wschodniej części województwa do KOM,
- droga wojewódzka nr 967 relacji Myślenice – Dobczyce – Łapczyca prowadzi ruchu po południowej części KOM,
- droga wojewódzka nr 783 relacji Olkusz – Wolbrom – Miechów – Raclawice – Skalbmierz prowadzi ruch po północnej części KOM tworząc dużą obwodnicę,



- droga wojewódzka 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.



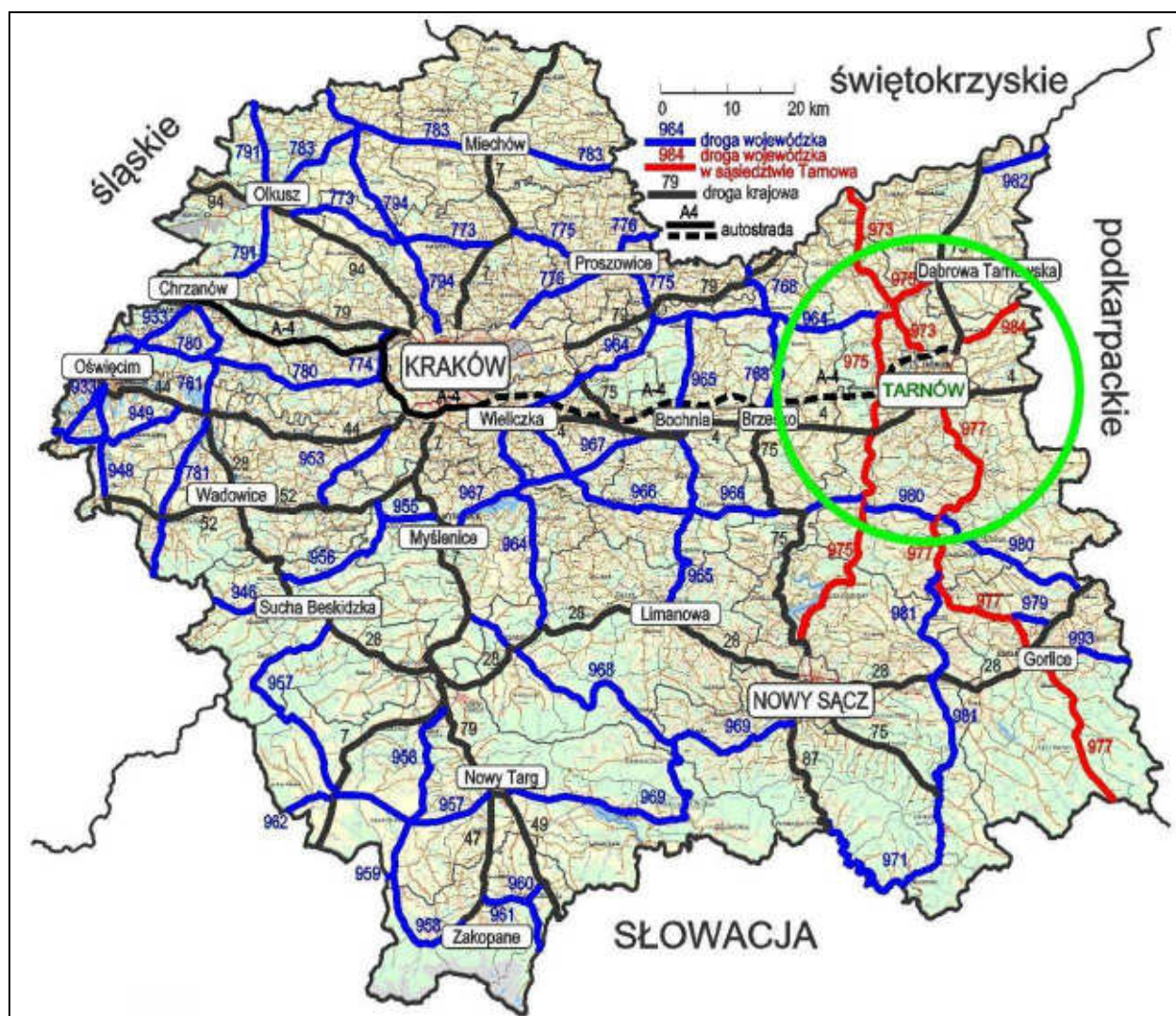
Rysunek 2.10 Drogi wojewódzkie zlokalizowane w sąsiedztwie KOM

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 2.11 Drogi wojewódzkie zlokalizowane w sąsiedztwie Tarnowa

2.5.3. Powiązanie z Nowym Sączem

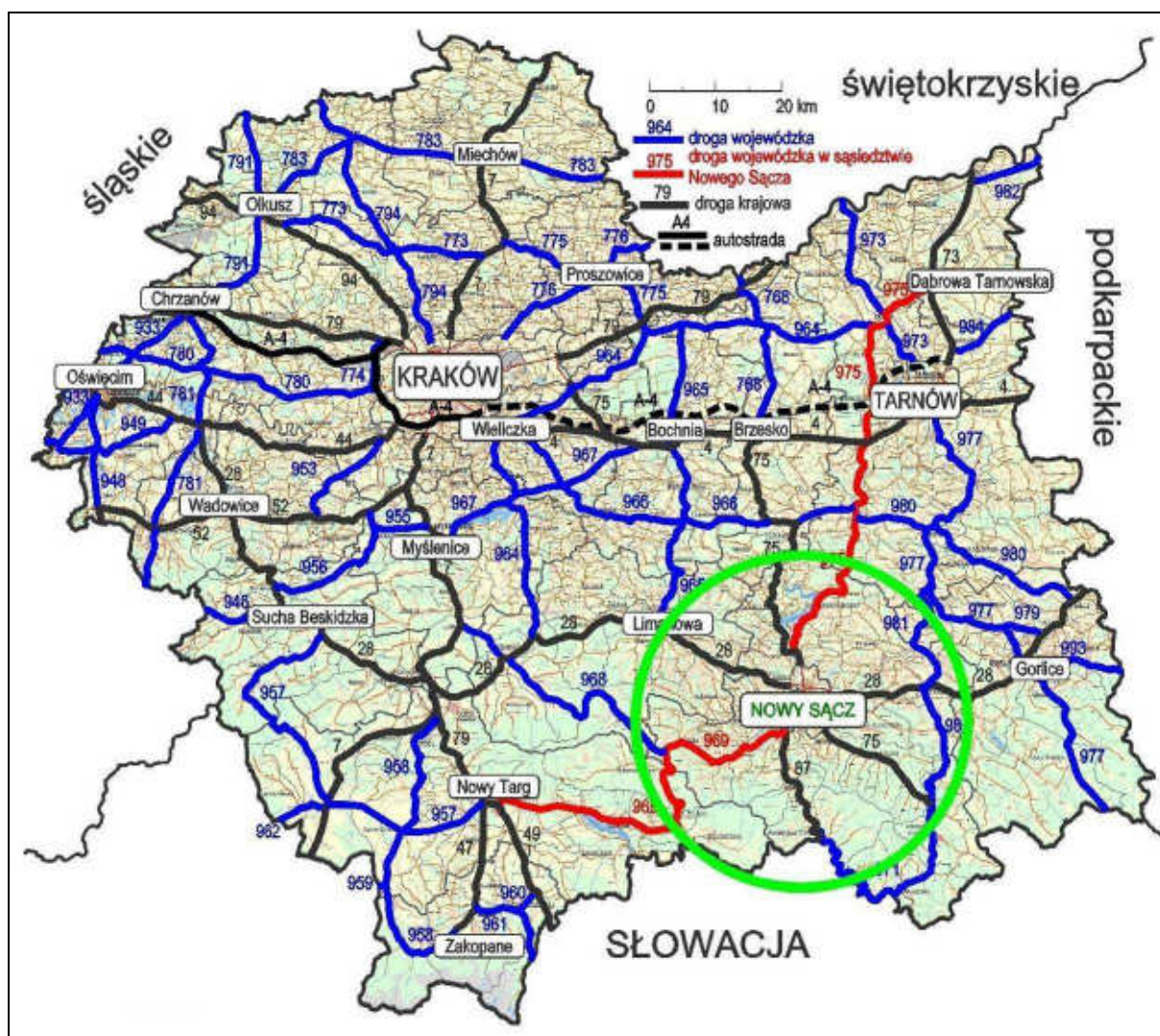
Nowy Sącz znajduje się w podobnej sytuacji jak Tarnów, stanowiąc w poprzednim podziale administracyjnym siedzibę województwa nowosądeckiego. Na dzień dzisiejszy



ze względu na swoje znaczenie pełni funkcje aglomeracyjne dla południowej Małopolski. Nowy Sącz znajdują 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 Mnisku n/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 2.12 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.

2.7. Prace utrzymaniowe

Oprócz przeprowadzania inwestycji całość sieci drogowej wymaga odpowiednich zabiegów utrzymaniowych. Prace te obejmują nie tylko czynności związane z zimowym odśnieżaniem, ale także te związane z bieżącym zapewnieniem odpowiedniego standardu stanu całej sieci dróg. W ramach tych działań, należy przewidywać remonty i przebudowy dróg uwzględniając prognozowany przyrost natężenia ruchu. Takie zabiegi powinny też znaleźć odzwierciedlenie w nowoczesnym sposobie zarządzania, który pozwoli zharmonizować poszczególne działania oraz przełożyć się na jego sprawne funkcjonowanie.

Ważnym elementem jest także likwidacja i ograniczenie działań wpływających na bezpieczeństwo ruchu. Konieczne jest także usprawnienie funkcjonowania komunikacji zbiorowej poprzez przygotowanie odpowiedniej infrastruktury. W miejscach występowania dużego natężenia ruchu pieszego zachodzi konieczność realizacji zabezpieczeń i usprawnień.

Całość przeprowadzonych działań powinna być przeprowadzona w taki sposób, aby ograniczyć negatywny wpływ na środowisko naturalne, a w miejscach gdzie sytuacja będzie tego wymagać należy zdecydowanie je ograniczyć.



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

W ramach nakreślonych przez strategię rozwoju Województwa Małopolskiego, uwzględniając aktualny stan sieci dróg wojewódzkich, a także możliwości finansowe samorządu Województwa Małopolskiego zdecydowano o podziale zadań planowanych do zrealizowania w latach 2007 – 2013 na trzy zasadnicze grupy:

- zadania planowane do realizacji w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego,
- zadania realizowane ze środków własnych Województwa Małopolskiego,
- zadania współfinansowane przez samorząd Województwa Małopolskiego

Zasadniczą przesłanką decydującą o umieszczeniu planowanej inwestycji w danej grupie zadań jest planowany sposób jej finansowania. Ograniczone możliwości finansowe Województwa Małopolskiego jak i limity wynikające z alokacji środków pochodzących z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego determinują konieczność stworzenia optymalnego montażu finansowego, pozwalającego na maksymalne wykorzystanie dostępnych zasobów finansowych.

W celu utworzenia poszczególnych grup zadań, określone zostały kryteria, na podstawie których następowała kwalifikacja zadań. 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.

Wypadkowa powyższych pozwala na stworzenie rankingu potrzeb oraz ocenę kompatybilności poszczególnych inwestycji z Małopolskim Regionalnym Programem Operacyjnym.

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,
- wzrost natężenia pojazdów,
- zmniejszenie tendencji wzrostu wypadków drogowych.

Istotną zmianą w podejściu do sposobu realizacji inwestycji jest nastawienie na szeroko rozumianą współpracę. Dotychczas prowadzone inwestycje często obejmowały swoim zakresem tylko drogi związane z jednym konkretnym zarządcą (drogi wojewódzkie, drogi powiatowe, drogi gminne) częstokroć niezależnie od siebie. Na dzień dzisiejszy dąży się do rozwiązywania problemów i przygotowania inwestycji kompleksowo w całym danym obszarze, nie ograniczając się tylko do jednego typu dróg. W ramach takich zadań wszystkie jednostki samorządowe (województwo, powiat, gmina) przystępują wspólnie do przygotowania inwestycji, które obejmują drogi będące w ich zarządzaniu.

W okresie od marca do sierpnia 2007 roku zostały przeprowadzone badania zatytułowane „Ocena społeczno – ekonomicznych efektów realizacji projektów infrastruktury drogowej” na sieci dróg wojewódzkich województwa małopolskiego. Celem badania było:

- zidentyfikowanie projektów inwestycyjnych przeznaczonych do realizacji w latach 2007 – 2015
- oszacowanie łącznych oszczędności kosztów użytkowników i środowiska wynikających z realizacji zidentyfikowanych projektów inwestycyjnych
- utworzenie obiektywnego rankingu projektów inwestycyjnych.

Łączny koszt brutto badanej puli projektów inwestycyjnych wynosił ponad 810 mln PLN co w przeliczeniu na projekt daje średnią kwotę na poziomie 47 mln PLN. Każdy projekt z puli generuje korzyści społeczno – ekonomiczne na średnim poziomie 88 mln PLN (ENPV) oraz zwrot z inwestycji na średnim poziomie 31,77 % (EIRR) [2]

Szczegółowe dane z przedmiotowego badania zawiera „Wyciąg z raportu - Badanie efektywności ekonomicznej projektów drogowych i mostowych” - załącznik nr 1 do niniejszego opracowania.

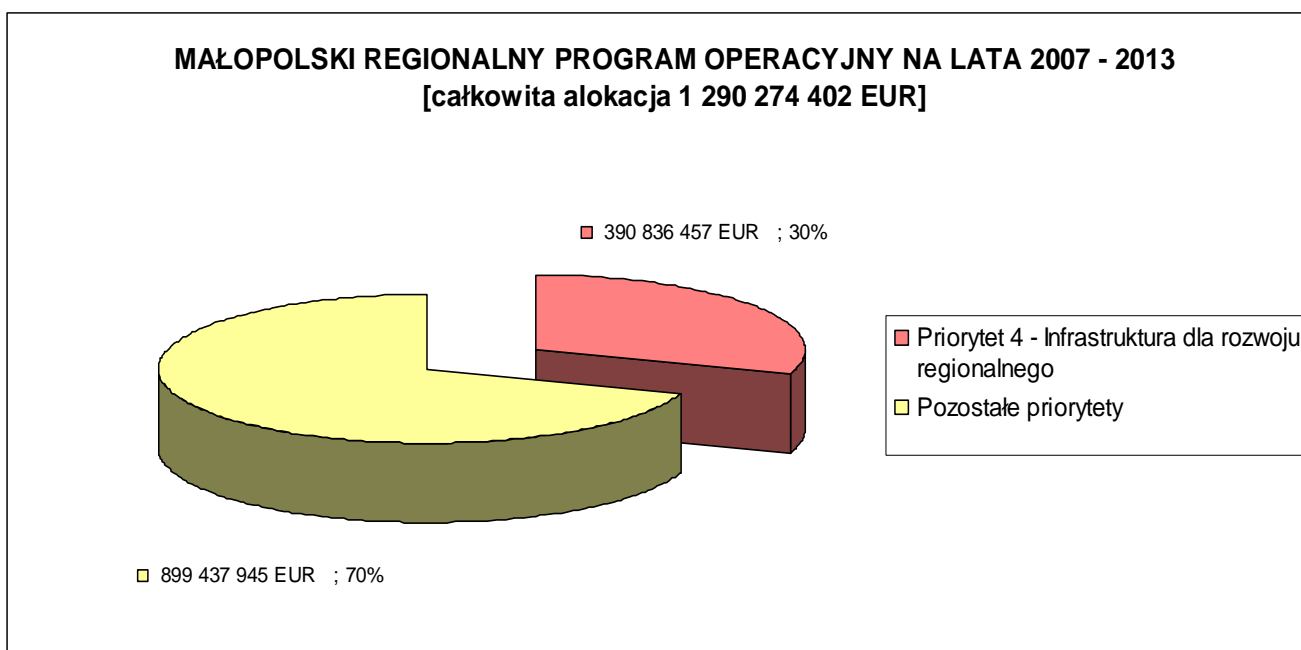


3.1. Zadania planowane do realizacji w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego.

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.

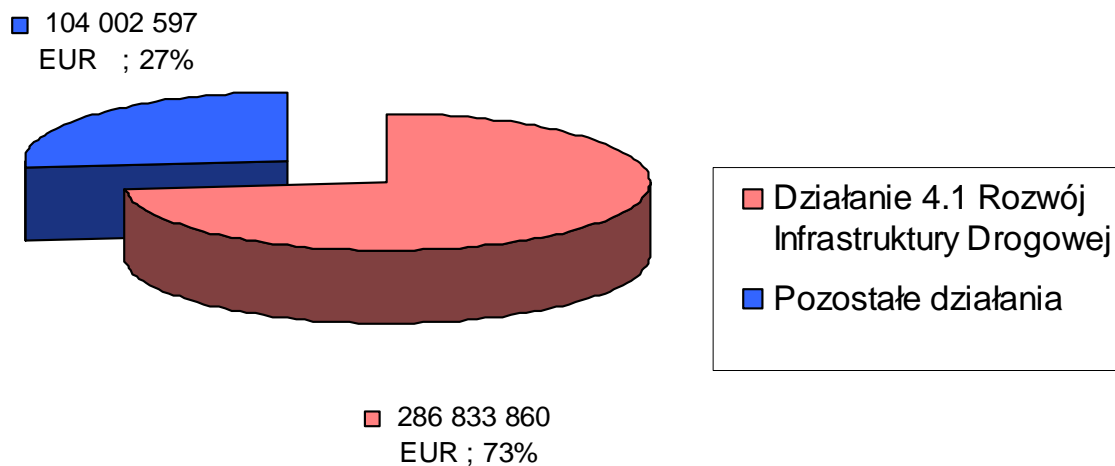
Całkowita alokacja środków Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 – 2013 wynosi 1.290.274.402 euro. Alokacja środków w ramach priorytetu 4. Infrastruktura dla rozwoju regionalnego wynosi 390.836.457 euro. Na działanie 4.1 Rozwój infrastruktury drogowej przeznaczone będzie 286.833.860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

Na rysunkach 3a, 3b oraz 3c przedstawiono podział środków w ramach MRPO.



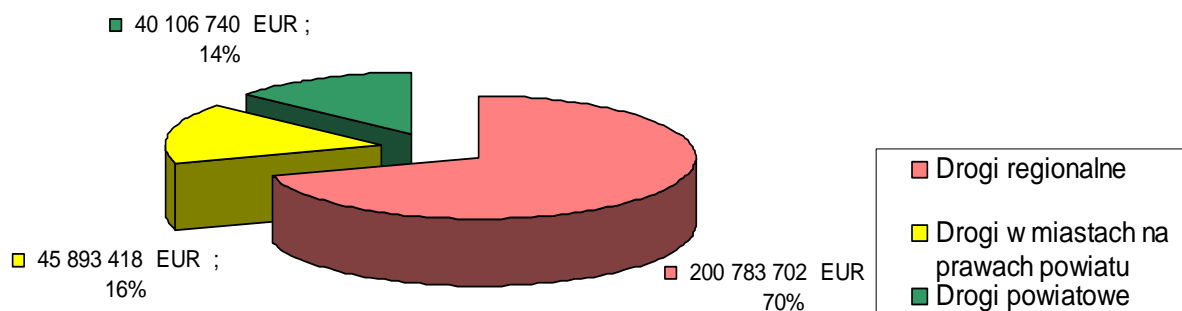
Rysunek nr 3.a Całkowita alokacja środków Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego

PRIORYTET 4 - INFRASTRUKTURA DLA ROZWOJU REGIONALNEGO [całkowita alokacja 390 836 457 EUR]



Rysunek nr 3.b Alokacja środków w ramach priorytetu 4

DZIAŁANIE 4.1 ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ [całkowita alokacja 286 833 860 EUR]



Rysunek nr 3.c Alokacja środków w ramach działania 4.1



Tabela 3.1 Zadania planowane do realizacji w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego.

Lp	Nazwa zadania	Wartość całkowita zadania w PLN	Łączne nakłady 2007-2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Modernizacja obiektów inżynierskich na drogach woj. nr 956, 957, 975 z dostosowaniem do parametrów dróg wojewódzkich	24 630 000	24 630 000	14 440 000	10 190 000					
2	Modernizacja drogi woj. nr 933 na odcinku Brzeszcze – Chrzanów wraz z budową wiaduktu w m. Kroczykach	72 100 000	72 100 000	12 263 000	59 837 000					
3	Modernizacja drogi woj. nr 980 Jurków - Biecz	60 000 000	60 000 000	8 000 000	10 000 000	20 000 000	22 000 000			
4	Modernizacja drogi woj. nr 776 Kraków - Proszowice - Ostrów	116 000 000	116 000 000	3 000 000	20 000 000	50 000 000	43 000 000			
5	Modernizacja drogi woj. nr 964 Kasina - Uście Solne ETAP I	35 000 000	35 000 000		15 000 000	15 000 000	5 000 000			
6	Modernizacja drogi woj. nr 957 od Białki do Nowego Targu ETAP I	50 000 000	50 000 000		20 000 000	20 000 000	10 000 000			
7	Modernizacja drogi woj. 956/955/967 Biertowice - Łapczyca ETAP I	80 000 000	80 000 000		5 000 000	15 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	
8	Modernizacja dróg woj. nr 783/791 Trzebinia - Olkusz - Wolbrom - Raclawice	60 000 000	60 000 000				5 000 000	40 000 000	15 000 000	
9	Modernizacja drogi woj. nr 977 Tarnów - Konieczna	40 000 000	40 000 000				20 000 000	20 000 000		
10	Obwodnica Proszowice - Indykatywny Plan Inwestycyjny MRPO	32 000 000	32 000 000		5 000 000	20 000 000	7 000 000			



Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Lp	Nazwa zadania	Wartość całkowita zadania w PLN	Łączne nakłady 2007-2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
11	Obwodnica Zembrzyc - Indykatywny Plan Inwestycyjny MRPO	46 000 000	46 000 000		5 000 000	20 000 000	21 000 000			
12	Obwodnica Dobczyc - Indykatywny Plan Inwestycyjny MRPO	58 000 000	58 000 000				10 000 000	20 000 000	28 000 000	
13	Obwodnica Podegrodzia - Indykatywny Plan Inwestycyjny MRPO	30 000 000	30 000 000			10 000 000	10 000 000	10 000 000		
14	Obwodnica Szczurowej - Indykatywny Plan Inwestycyjny MRPO	30 000 000	30 000 000			5 000 000	10 000 000	5 000 000	10 000 000	
15	Obwodnica Olkusza - Indykatywny Plan Inwestycyjny MRPO	50 000 000	50 000 000					5 000 000	45 000 000	
16	Obwodnica Wojnicza - Indykatywny Plan Inwestycyjny MRPO	40 000 000	40 000 000						20 000 000	20 000 000
17	Obwodnica Gdowa, ETAP I	30 000 000	30 000 000				10 000 000	20 000 000		
18	Obwodnica Wolbromia	15 000 000	15 000 000				5 000 000	10 000 000		
19	Obwodnica Chrzanowa	40 000 000	40 000 000						10 000 000	30 000 000
20	Obwodnica Muszyny	15 000 000	15 000 000				5 000 000	10 000 000		

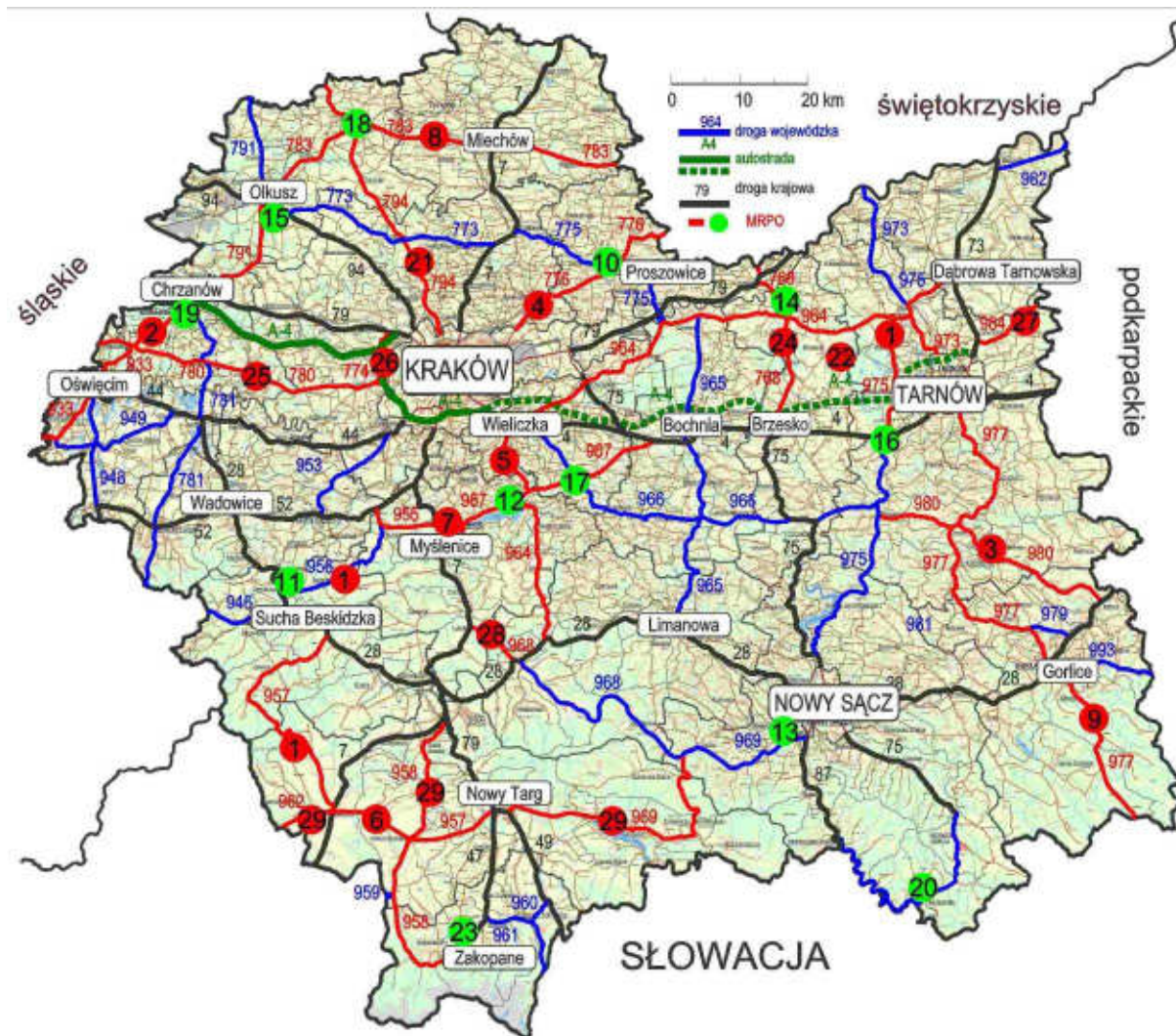


Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Lp	Nazwa zadania	Wartość całkowita zadania w PLN	Łączne nakłady 2007-2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
21	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 794 na odcinku od granic Miasta Krakowa do granic województwa małopolskiego	65 000 000	65 000 000				15 000 000	40 000 000	10 000 000	
22	Grupa zadań „Żwirownie” ETAP I - modernizacja dróg wojewódzkich nr 964, 975, 973, 768	50 000 000	50 000 000					20 000 000	10 000 000	20 000 000
23	Obwodnica Zakopanego ETAP I	30 000 000	30 000 000					10 000 000	10 000 000	10 000 000
24	Modernizacja drogi 768 Koszyce - Brzesko ETAP I	32 163 000	32 163 000				15 000 000	15 000 000	2 163 000	
25	Modernizacja drogi woj. nr 780 Kraków-Chełmek, ETAP II	40 000 000	40 000 000		10 000 000	20 000 000	10 000 000			
26	Budowa połączenia lotniska w Krakowie Balicach z południową obwodnicą Krakowa oraz uporządkowanie ruchu kolejowego i drogowego w otoczeniu lotniska, w tym nowego przebiegu dr. wojewódzkiej nr 774	60 000 000	60 000 000		1 600 000			9 470 000	19 470 000	29 460 000
27	Modernizacja drogi nr 984 Lisia Góra - Mielec do granicy województwa	10 000 000	10 000 000				5 000 000	5 000 000		
28	Modernizacja drogi nr 968 Mszana Dolna - Lubień	25 000 000	25 000 000					12 500 000	12 500 000	
29	Modernizacja dróg wojewódzkich nr 958 i nr 962 w celu poprawy dostępności do przejść granicznych Winiarczykówka - Bobrov oraz Chochołów - Sucha Hora oraz drogi i nr 969	40 000 000	40 000 000				20 000 000	20 000 000		
RAZEM		1 275 893 000	1 275 893 000	37 703 000	161 627 000	195 000 000	268 000 000	291 970 000	212 133 000	109 460 000



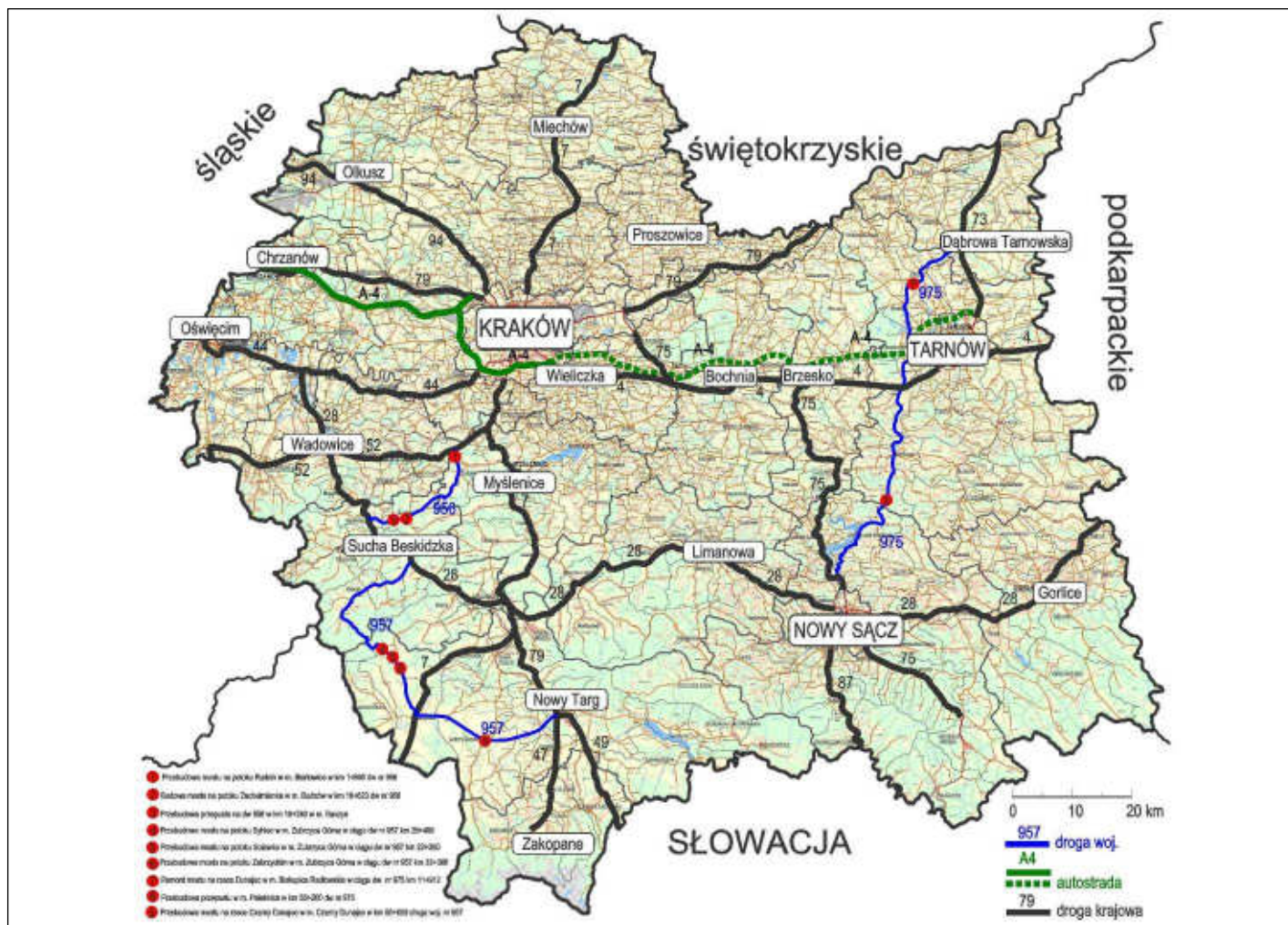
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007



Rysunek nr 3.d Zadania planowane do realizacji w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego



3.1.1. Modernizacja obiektów inżynierskich na drogach woj. nr 956, 957, 975 z dostosowaniem do parametrów dróg wojewódzkich.



Rysunek 3.1 Modernizacja obiektów inżynierskich na drogach woj. nr 956, 957, 975 z dostosowaniem do parametrów dróg wojewódzkich.

Droga wojewódzka nr 956 Biertowice - Zembrzyce oraz droga wojewódzka nr 957 Białka - Nowy Targ tworzą w południowo-zachodniej części województwa małopolskiego ważny ciąg komunikacyjny łącząc drogi krajowe nr 7, 28, 47 i 52. Natomiast zlokalizowana we wschodniej części Małopolski droga wojewódzka nr 975 stanowi połączenie pomiędzy miastami Nowy Sącz i Tarnów, będąc równocześnie łącznikiem dróg krajowych nr 4 i 75.

Średniodobowe natężenie ruchu na przedmiotowych drogach waha się od 1 744

poj/dobę aż do wartości maksymalnej 16.444 poj/dobę na drodze woj. nr 957 w m. Nowy Targ. Udział pojazdów ciężkich wynosi od 3.89% do 11.0%.

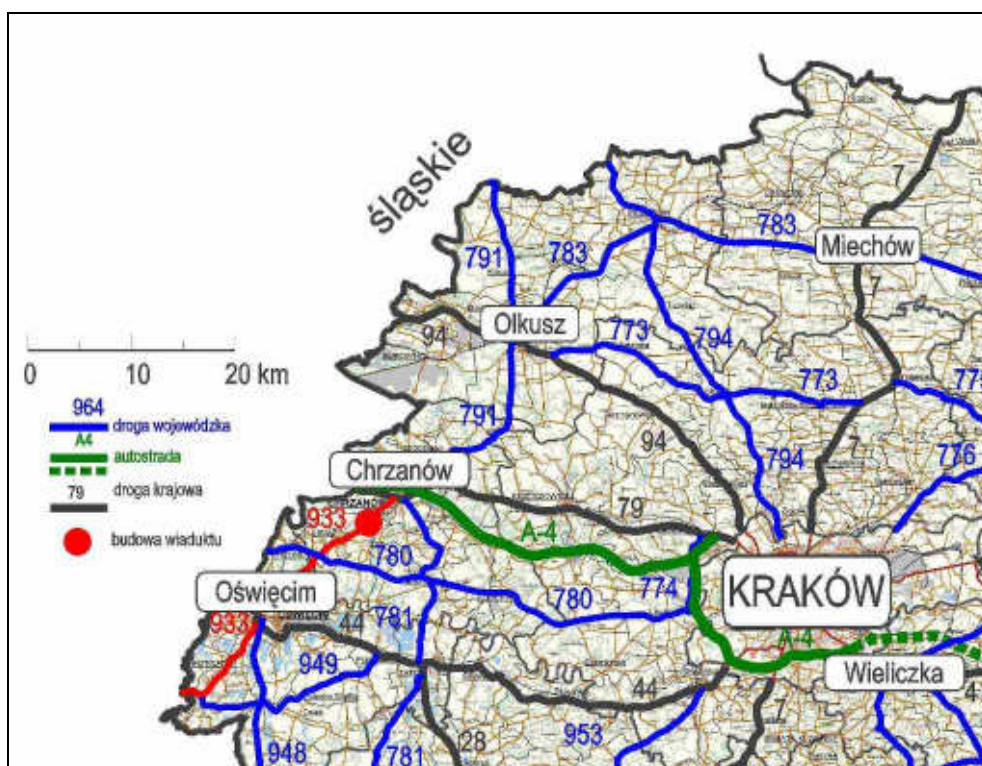
Utrudnieniem komunikacyjnym są zlokalizowane w m. Biertowice, Baczyn, Budzów (droga woj. nr 956), Zubrzyca Górna (droga woj. nr 957), Biskupice Radłowskie oraz Paleśnica (droga woj. nr 975) obiekty mostowe, których stan techniczny wymusił ograniczenie dozwolonego obciążenia do 15 t.

W ramach zadania przewiduje się w latach 2007 – 2008 wykonać następujące prace:

1. Przebudowa mostu na potoku Rudnik w km 1+685 w m. Biertowice:
2. Przebudowa mostu na potoku Zachełmianka w km 16+671 w m. Budzów:
3. Przebudowa przepustu na pot. b.n. w m. Baczyn, km 15+240 dw nr 956:
4. Przebudowa mostu na potoku Solawka (Syhlec) w/c drogi wojewódzkiej nr 957 w km 29+499 w miejscowości Zubrzyca Górna:
5. Przebudowa mostu na potoku Solawka w/c drogi wojewódzkiej nr 957 w km 32+380 w miejscowości Zubrzyca Górna:
6. Przebudowa mostu na potoku Zubrzyckim w/c drogi wojewódzkiej nr 957 w km 33+366 w miejscowości Zubrzyca Górna:
7. Modernizacja mostu na rzece Dunajec w m. Biskupice Radłowskie w km 11+912:
8. Przebudowa przepustu na pot. Kawiory w m. Palenica:
9. - Przebudowa mostu na rzece Czarny Dunajec w m. Czarny Dunajec w km 55+609 droga woj. nr 957



3.1.2. Modernizacja drogi woj. nr 933 na odc. Brzeszcze – Chrzanów wraz z budową wiaduktu w m. Kroczymiech.



Rysunek 3.2 Modernizacja drogi woj. nr 933 na odc. Brzeszcze – Chrzanów wraz z budową wiaduktu w m. Kroczymiech

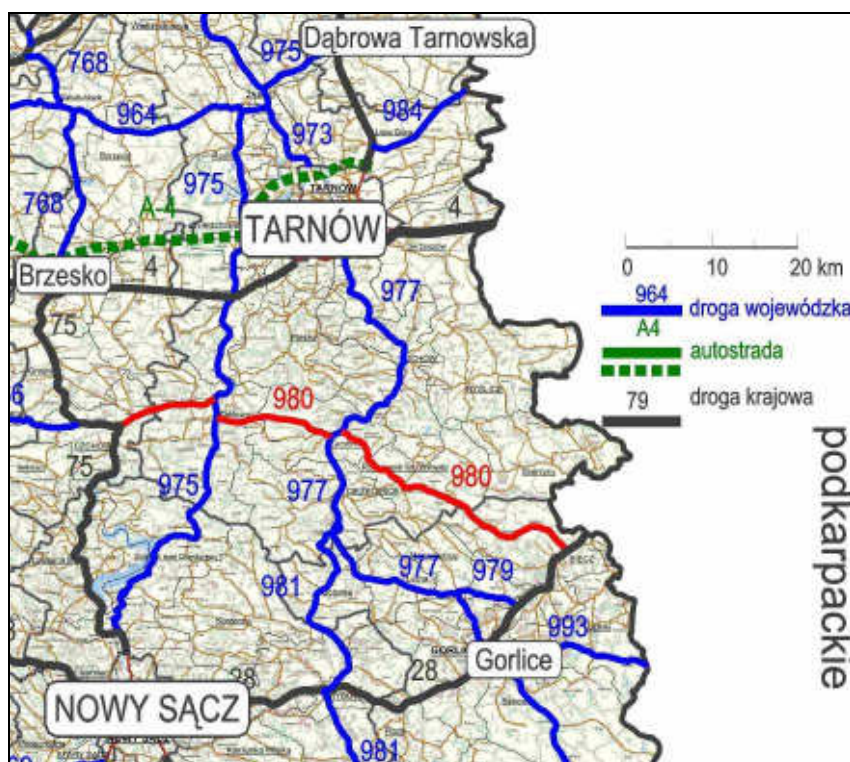
Droga wojewódzka nr 933 na tym odcinku oprócz samej funkcji połączenia dwóch ośrodków miejskich (Oświęcim, Chrzanów) pełni rolę łącznika pomiędzy drogami krajowymi nr 44 i 79, które to posiadają bezpośrednie włączenie do autostrady A4 na odcinku Katowice – Kraków. Pełni więc rolę łącznika zachodniej części województwa z węzłem autostradowym. Aby rozwiązać problem kolizyjnego przejazdu przez linię kolejową, zdecydowano się na realizację wiaduktu drogowego. Realizacja takiego obiektu zwiększy bezpieczeństwo użytkowników drogi oraz wpłynie na poprawę płynności ruchu.

Średniobowe natężenie ruchu w 2005 r. na odcinku drogi wojewódzkiej nr 933 Oświęcim – Chrzanów waha się od 5 257 do 10 997 poj/dobę, przy udziale pojazdów ciężkich 5.8 – 9.9%. Duże zainteresowanie ze strony samorządów budzi możliwość przebudowy przedmiotowego fragmentu drogi, a szczególnie budowa wiaduktu nad torami kolejowymi w Kroczyńskim. Znalazło to odzwierciedlenie we współfinansowaniu

na etapie przygotowania dokumentacji oraz przy pozyskiwaniu gruntów na potrzeby inwestycji.

Kontraktem będzie objęta modernizacja nawierzchni na długości ok. 24,5 km. Zostanie wybudowane lub wyremontowane ok. 10,2 km chodników, 2 skrzyżowania w Brzeszczu i Libiążu, powstanie 12 zatok autobusowych. Zostanie zmodernizowany wiadukt nad linią kolejową do kopalni w Libiążu. W m. Kroczymiech zostanie wybudowany nowy wiadukt drogowy nad linią kolejową Kraków – Śląsk o konstrukcji siedmioprzęsłowej, ustroju płytowo-belkowym. Szerokość wiaduktu od 12,2 do 15,7 m. Długość całkowita 155,2 m.

3.1.3. Modernizacja drogi woj. nr 980 Jurków – Biecz.



Rysunek 3.3 Modernizacja drogi woj. nr 980 Jurków – Biecz

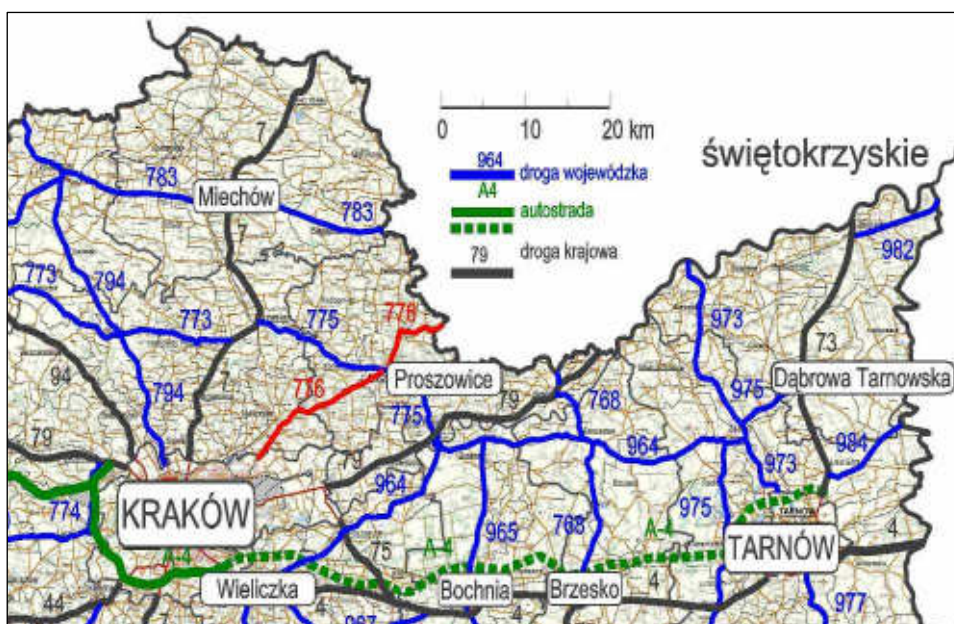
Droga woj. nr 980 Jurków - Biecz jest drogą zaliczoną do klasy G. Oprócz funkcji tranzytowych, droga woj. nr 980 na odcinku Jurków - Roztoka, stanowi główną arterię komunikacyjną nie tylko dla mieszkańców przyległych do niej gmin, ale również dla ludności części południowej województwa małopolskiego, dla której to stanowi najdogodniejsze połączenie w kierunku Krakowa. Droga częściowo przebiega w

trudnym terenie osuwiskowym, dlatego też pozyskano środki finansowe i przebudowano odcinek drogi położony w Rzepienniku Strzyżewskim i Rzepienniku Biskupim. Obecnie trwa przebudowa odcinka w ramach projektu „Osłona przeciwosuwiskowa” współfinansowanego przez EBI, dzięki temu zostanie przebudowany i zabezpieczony kolejny odcinek drogi w Rzepienniku Biskupim.

Droga prowadzi ruch o zróżnicowanym na poszczególnych odcinkach natężeniu ruchu od 2.095 poj/dobę do 4.945 poj/dobę. Udział pojazdów ciężkich wynosi 4.69% do 12.12%

Modernizacja nawierzchni na drodze wojewódzkiej nr 980 obejmuje odcinki zlokalizowane między miejscowościami Jurków i Biecz. W ramach zakresu rzeczowego planuje się także budowę i przebudowę chodników, poprawę odwodnienia, korektę łuków, budowę zatok autobusowych, wykonanie lokalnych poszerzeń nawierzchni, zabezpieczenie korpusu drogi oraz modernizację obiektów mostowych.

3.1.4. Modernizacja drogi woj. nr 776 Kraków – Proszowice – Ostrów.



Rysunek 3.4 Modernizacja drogi woj. nr 776 Kraków – Proszowice – Ostrów

Droga ta umożliwi dostęp do Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego i Krakowa mieszkańcom północno – wschodniej części województwa oraz umożliwi bezpośredni dojazd do województwa świętokrzyskiego. Droga wojewódzka nr 776 w

części swojego przebiegu znajduje się w granicach administracyjnych Krakowa i jest w zarządzie Gminy Kraków – ten odcinek nie stanowi zakresu planowanej inwestycji.

Nawierzchnia drogi wojewódzkiej nr 776 w 74% jest w złym stanie technicznym. 21% całego odcinka posiada zadawalający stan, a pozostała część (5%) jest w stanie dobrym. Średniodobowe natężenie w roku 2005 wynosiło od 6 512 do 10 133 poj/dobę a udział pojazdów ciężkich od 5.8 do 6.7%. Od 2000 roku trwa przygotowanie zadania, odbywające się przy dużym wsparciu ze strony samorządów lokalnych, co znalazło odzwierciedlenie we współpracy przy przygotowaniu dokumentacji oraz pozyskiwaniu gruntów pod zamierzoną inwestycję.

Modernizacja drogi woj. nr 776 Kraków - Proszowice - Ostrów będzie realizowana w następujących etapach:

- Modernizacja nawierzchni drogi na odcinku Kraków - Kocmyrzów - etap I
- Modernizacja nawierzchni drogi na odcinku Kocmyrzów - Ostrów - etap II
 - Budowa obwodnicy Proszowic - zadanie realizowane jako oddzielna inwestycja w ramach grupy zadań „Obwodnice I” (pkt 3.1.4)

Zakres rzeczowy etapu I modernizacji obejmuje :

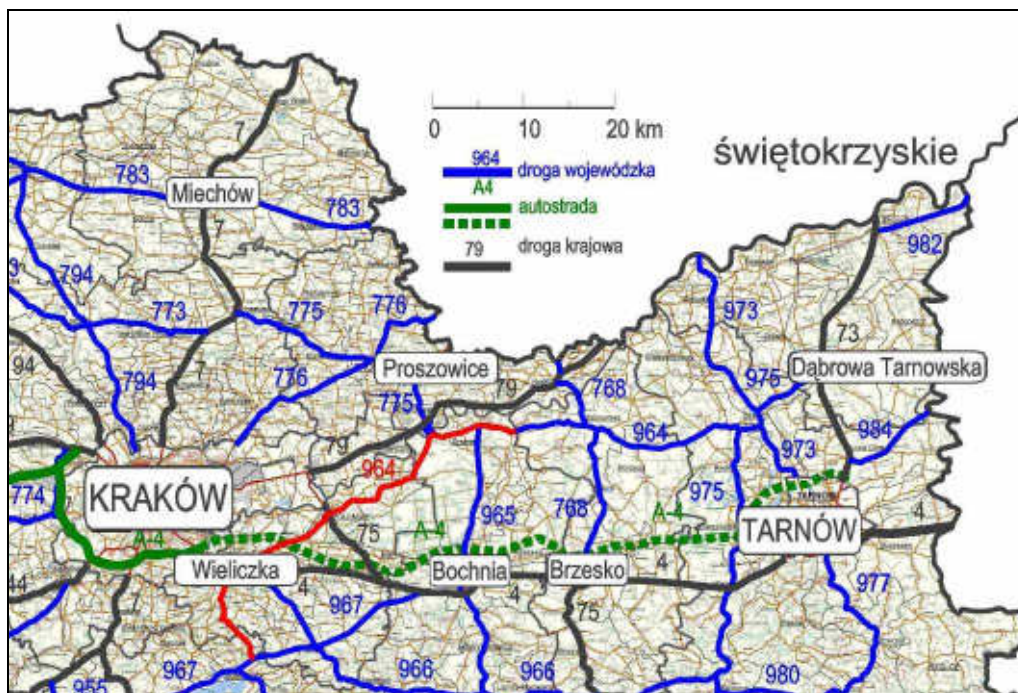
- przebudowę drogi - droga dwujezdniowa po dwa pasy ruchu;
- przebudowę skrzyżowań - pasy do prawo i lewoskrętów;
- budowa 2 skrzyżowań typu rondo;
- budowę chodników, przystanków autobusowych i przejść dla pieszych.

W etapie II modernizacji zaplanowano,:

- przebudowę drogi - droga jednojezdniowa po dwa pasy ruchu klasy „G”
- przebudowę skrzyżowań
- budowę i przebudowę chodników;
- budowę i przebudowę zatok autobusowych.



3.1.5. Modernizacja drogi woj. nr 964 Kasina – Uście Solne ETAP I.



Rysunek 3.5 Modernizacja drogi woj. nr 964 Kasina – Uście Solne ETAP I

Droga ta o najdłuższym przebiegu wśród dróg wojewódzkich w Małopolsce przebiega przez obszar Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego w bezpośrednim sąsiedztwie Krakowa. Dzięki tej drodze istnieje możliwość dojazdu do Krakowa od strony południowej (droga krajowa nr 28), a także od strony wschodniej (kierunek od Tarnowa). Na znacznej części droga ta jest alternatywą dla ciągów krajowych: 4 i 79.

Średniodobowe natężenie ruchu na tej drodze waha się 2 547 do 5 204 poj/dobę, a udział pojazdów ciężkich wynosi od 3.1 do 10.4%.

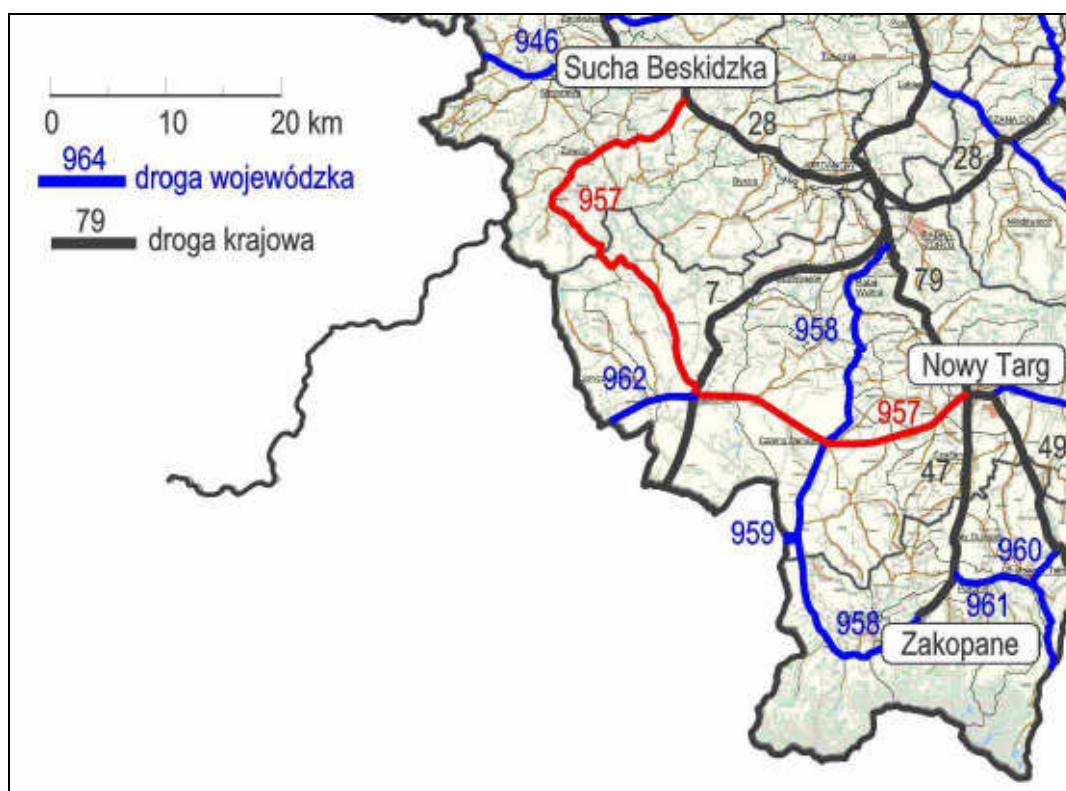
Inwestycja ta ma duże znaczenie dla samorządów lokalnych usytuowanych w sąsiedztwie drogi. Deklarują one nie tylko współpracę, ale także pomoc finansową w przygotowaniu inwestycji.

W pierwszym etapie inwestycji zostanie wykonana modernizacja drogi na odcinku Kasina Wielka – Wieliczka wraz z budową oraz remontem chodników. W związku z koniecznością podniesienia nośności drogi niezbędne jest zwiększenie nośności obiektów inżynierskich. Modernizacją zostaną objęte również skrzyżowania, planuje się miejscowe poszerzenia jezdni, zostanie wykonana korekta łuków poziomych i pionowych. Poprawi się również odwodnienie drogi poprzez renowację rowów

odwadniającego i remont istniejących przepustów.

Wykonane zostaną zatoki autobusowe, w miejscach gdzie nie będzie dyspozycji gruntem - perony przystankowe. W ciągu drogi znajdują się też czynne osuwiska, które zostaną ustabilizowane.

3.1.6. Modernizacja drogi woj. nr 957 od Białki do Nowego Targu ETAP I.



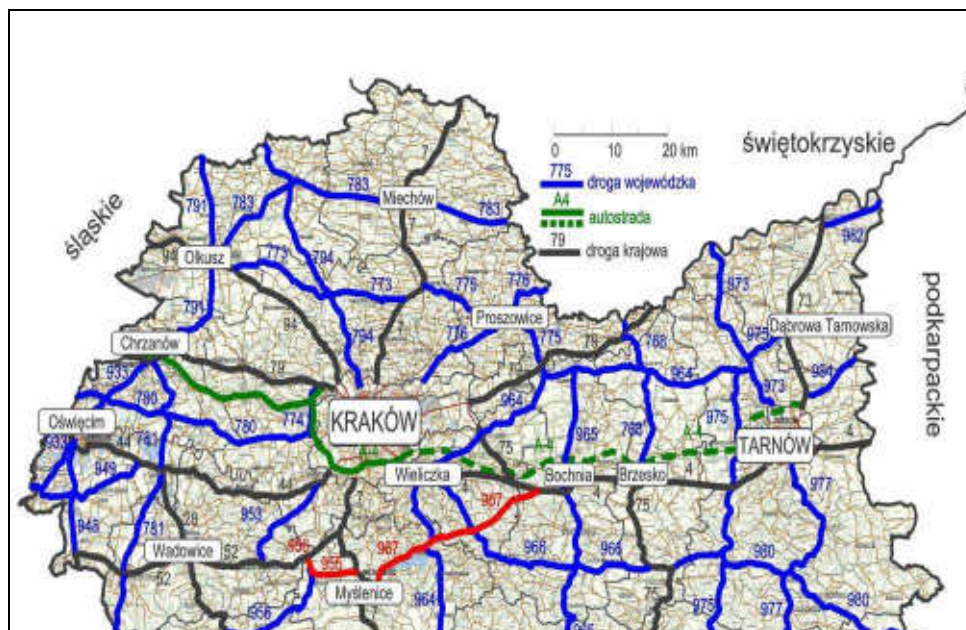
Rysunek 3.6 Modernizacja drogi woj. nr 957 od Białki do Nowego Targu ETAP I

Na większości tego ciągu drogowego (przeszło 86%) istniejący stan nawierzchni jest zły. Droga posiada dużą ilość odkształceń (wybojów, kolein, złuszczeń, spękań), co wskazuje na utratę nośności. Średniodobowy ruch występujący na tej drodze waha się od 1 744 poj/dobę do 16 444 poj/dobę, co uwidacznia duże zróżnicowanie w poziomie ruchu na poszczególnych odcinkach. Udział pojazdów ciężkich wynosi od 4.8% do 6.1%. Istniejące elementy geometryczne drogi (skrzyżowania, zatoki) nie posiadają odpowiednich parametrów i lokalizacji, co powoduje utrudnienia w ruchu i zmniejsza

poziom bezpieczeństwa.

W ramach inwestycji planowana jest modernizacja nawierzchni, przebudowa i budowa chodników, przebudowa i budowa zatok autobusowych, przebudowa skrzyżowań, przebudowa przepustów, przebudowa elementów odwodnienia

3.1.7. Modernizacja dróg woj. nr 956/955/967 Biertowice – Łapczyca



Rysunek 3.7 Modernizacja dróg woj. nr 956/955/967 Biertowice – Łapczyca

Droga wojewódzka nr 956 na odcinku Biertowice – Rudnik wraz z drogą wojewódzką nr 955 Rudnik – Jawornik i drogą wojewódzką nr 967 Myślenice – Łapczyca tworzą formę dużej południowej obwodnicy Krakowa, w całości zawierając się w obszarze Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego. Cały ten ciąg drogowy pozwala się poruszać pomiędzy drogami krajowymi nr: 52, 7 i 4 oraz w przyszłości autostradą A4.

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 956 wchodzący w zakres tego zadania posiada nawierzchnię w stanie technicznym określonym jako zadawalający. Średniodobowe natężenie ruchu na podstawie GPR 2005 zostało określone na poziomie 2 375 poj/dobę, a udział pojazdów ciężkich wynosi 8.3%.

Cała droga wojewódzka nr 955 wchodząca w zakres zadania na 33% swojej długości posiada nawierzchnię w złym stanie technicznym, na 19% stan jest

zadawalający, a na pozostałej części (48%) stan ten jest dobry. Natężenie pojazdów pomierzone w 2005 roku na tej drodze wynosi 3 725 poj/dobę, a udział pojazdów ciężkich wynosi 4.2%.

Droga wojewódzka nr 967 objęta przedmiotowym zadaniem posiada w swoim przebiegu na 44% długości odcinka nawierzchnię w złym stanie technicznym. Na 41% długości nawierzchnia jest w zadawalającym stanie, a na pozostałych 15% stan jest określany jako dobry. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów na tej drodze w 2005 r. waha się w przedziale od 3 433 do 13 911 poj/dobę przy udziale pojazdów ciężkich na poziomie od 8.0 do 15.2%.

Przedmiotowe zadanie budzi zainteresowanie po stronie samorządów lokalnych, które deklarują chęć współpracy przy przygotowaniu i realizacji tej inwestycji.

Inwestycja obejmuje modernizację ciągu drogowego 956/955/967 w tym budowę pasów ruchu powolnego na podjazdach pod górę Borzęcką w km 2+270 - 6+100. W ciągu drogi wojewódzkiej nr 967 planuje się przeprowadzić remont i budowę chodników, przebudowę skrzyżowań z krzyżującymi się drogami oraz modernizację obiektów inżynierskich.

3.1.8. Modernizacja dróg woj. nr 783 i 791 Trzebinia - Olkusz - Wolbrom – Raclawice.



Rysunek 3.8 Modernizacja dróg woj. nr 783 i 791 Trzebinia - Olkusz - Wolbrom – Raclawice

Droga wojewódzka nr 791 na odcinku od Trzebini do Olkusza wraz z całym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 783 od Olkusza do granicy województwa stanowi północną dużą obwodnicę Krakowa. Korzystanie z tego ciągu drogowego umożliwia przejazd pomiędzy autostradą A4 oraz drogami krajowymi nr: 79, 94, 7 aż do granicy województwa w miejscowości Raclawice.

Droga wojewódzka nr 791 na odcinku objętym przedmiotowym zadaniem na długości 40% posiada nawierzchnię w złym stanie technicznym. 21% omawianego odcinka posiada nawierzchnię w wstanie technicznym zadawalającym, a 39% w dobrym. Natężenie ruchu na tym odcinku obliczone na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu 2005 wynosi od 4 028 do 15 476 poj/dobę przy udziale pojazdów ciężkich 3.9 do 5.6%.

Droga wojewódzka nr 783 na długości 82% posiada nawierzchnię w złym stanie technicznym. Na pozostałej części droga posiada nawierzchnię w stanie zadawalającym (11%) i dobrym (7%). Średniodobowe natężenie ruchu w 2005 r. na tej drodze waha się od 2 211 do 10 397 poj/dobę przy udziale pojazdów ciężkich w strumieniu ruchu na poziomie od 2.5 do 9.1%.

Już na etapie przygotowania inwestycji zadanie posiada duże wsparcie samorządów lokalnych. Przekłada się to na współfinansowanie dokumentacji oraz współpracę przy realizacji samego zadania.

Celem inwestycji jest stworzenie ciągu drogowego posiadającego nawierzchnię o normatywnej nośności oraz podniesione parametry wpływające na poziom bezpieczeństwa ruchu.

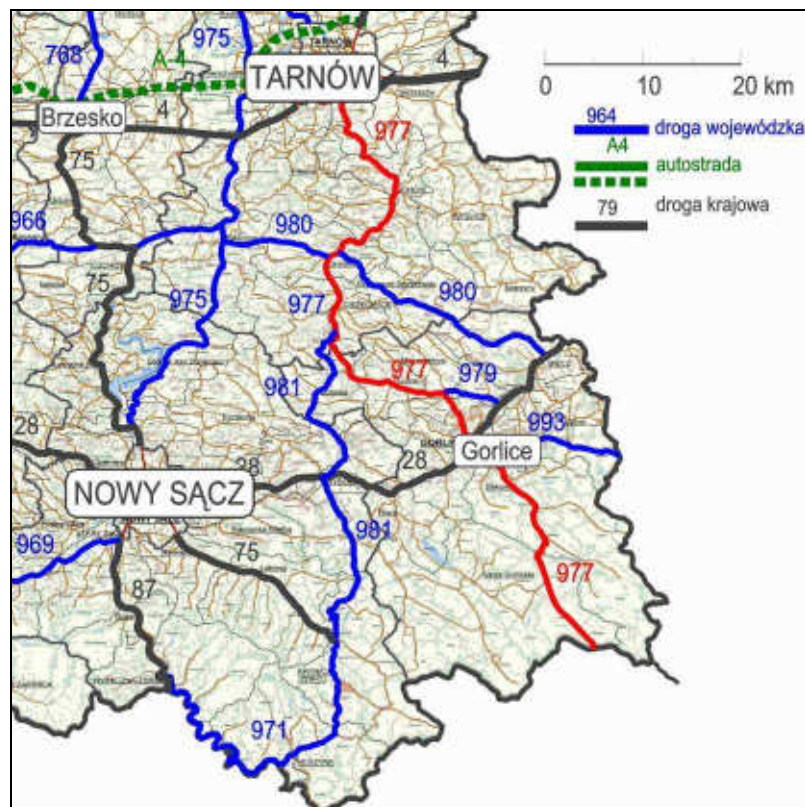
Planowany zakres rzeczowy zadania przewiduje:

- modernizację nawierzchni,
- przebudowę skrzyżowań,
- uporządkowanie lokalizacji zatok i przystanków autobusowych,
- budowę i przebudowę chodników,
- organizację ruchu wraz z poprawą bezpieczeństwa.

Obecnie trwa opracowywanie studium wykonalności z programem funkcjonalno użytkowym, które w sposób szczegółowy określi potrzeby w zakresie modernizowanych odcinków.



3.1.9. Modernizacja drogi woj. nr 977 Tarnów – Konieczna.



Rysunek 3.9 Modernizacja drogi woj. nr 977 Tarnów – Konieczna

Droga wojewódzka nr 977 w swoim przebiegu łączy Tarnów z granicą państwa krzyżując się z drogą krajową nr 28 w Gorlicach. Na dzień dzisiejszy nie jest planowane bezpośrednie włączenie się do projektowanej autostrady A4 – odbywać się ono będzie poprzez południową obwodnicę Tarnowa. Sprawia to, że droga wojewódzka nr 977 będzie pełnić rolę dostępu do autostrady dla mieszkańców południowo – wschodniej części Małopolski, a także poprzez przejście graniczne dla mieszkańców strefy przygranicznej. Droga wojewódzka nr 977 w części swojego przebiegu znajduje się w granicach administracyjnych Tarnowa i jest w zarządzie Miasta Tarnów – nie stanowi zakresu planowanej inwestycji.

W poprzednich latach przebudowie został poddany odcinek drogi na fragmencie od Moszczenicy do granicy państwa. Na dzień dzisiejszy w ramach 2 naboru do Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego realizowana jest przebudowa szeregu odcinków na fragmencie Tarnów – Moszczenica.

W chwili obecnej droga wojewódzka nr 977 na odcinku Tarnów – Konieczna posiada na 18% nawierzchnię w złym stanie technicznym. 48% nawierzchni jest

w stanie technicznym zadawalającym przy 34% dobrego stanu. Natężenie ruchu obliczone na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu 2005 szacowane jest w przedziale od 2 449 do 10 538 poj/dobę a udział pojazdów ciężkich 3.8 do 8.1%. Powyższe zadanie jest wspierane przez samorzady lokalne. W 2002 roku została zadeklarowana pomoc przy opracowaniu dokumentacji oraz regulacji stanów prawnych gruntów. Wskazuje to na duże zapotrzebowanie samorządów na drogę o dobrych parametrach. W ramach inwestycji planuje się modernizację nawierzchni, budowę chodników, modernizację obiektów mostowych, budowę sygnalizacji ostrzegawczych.

3.1.10. Budowa obwodnicy Proszowic.



Rysunek 3.10 Budowa obwodnicy Proszowic

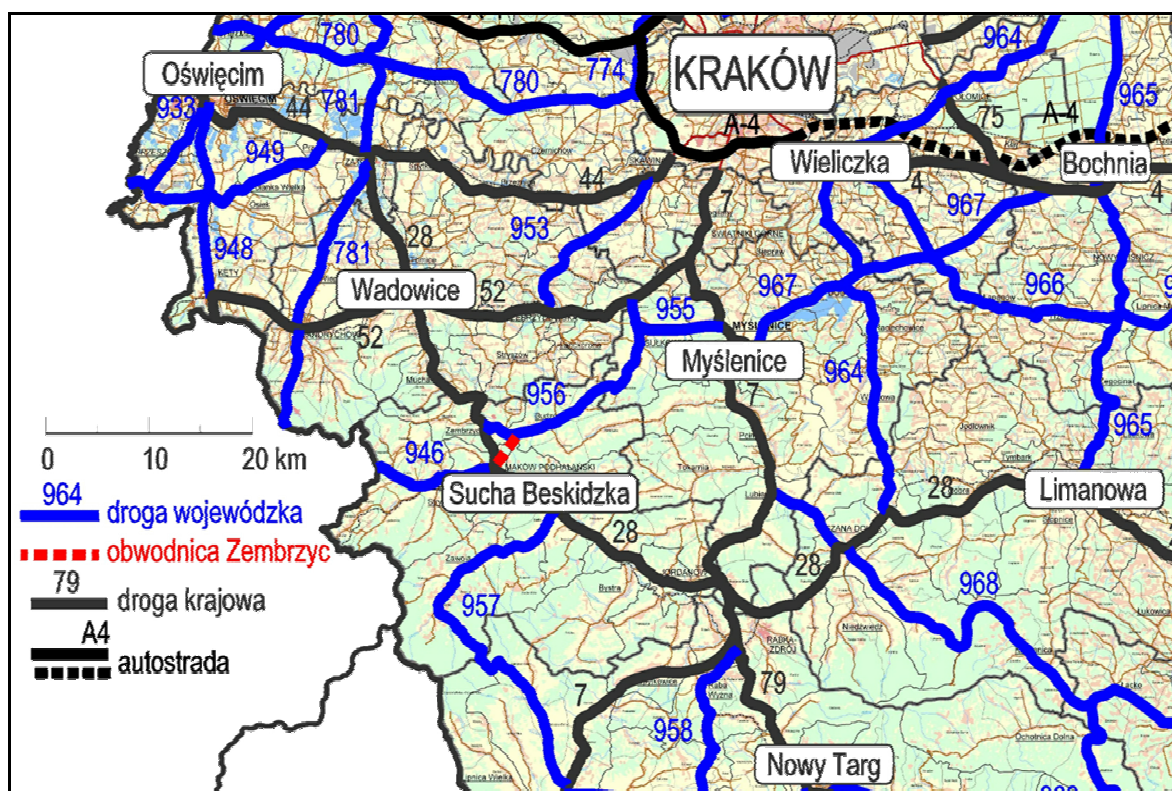
Na dzień dzisiejszy przez Proszowice przebiegają dwie drogi wojewódzkie: nr 775 i nr 776. Krzyżując się w centrum miejscowości wprowadzają duże strumienie ruchu. Wiąże się to z powstawaniem znacznych utrudnień w ruchu oraz zagrożeń w bezpieczeństwie ruchu.

Natężenie ruchu na tych drogach w obszarze Proszowic na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu 2005 zostało określone na poziomie od 2 388 do 12 759

poj/dobę przy udziale pojazdów ciężkich na poziomie od 3.6 do 8.1%. Istniejąca nawierzchnia na tych drogach praktycznie w całości jest w złym stanie technicznym. To wszystko powoduje, że od 2000 roku trwają starania ze strony samorządów lokalnych zmierzające do budowy obwodnicy, co przełożyło się na współpracę przy przygotowaniu dokumentacji oraz pozyskiwaniu gruntów pod zamierzoną inwestycję.

Budowa obwodnicy po północnej stronie m. Proszowic obejmuje wykonanie: drogi jednojezdniowej klasy „G” o całkowitej długości ok. 3,2 km, pięciu skanalizowanych skrzyżowań (w tym czterech rond), mostu na rzece Szreniawie o długości 25,26 m, mostu na potoku Ścieklec o długości 17,14m.

3.1.11. Budowa obwodnicy Zembrzyc.



Rysunek 3.11 Budowa obwodnicy Zembrzyc

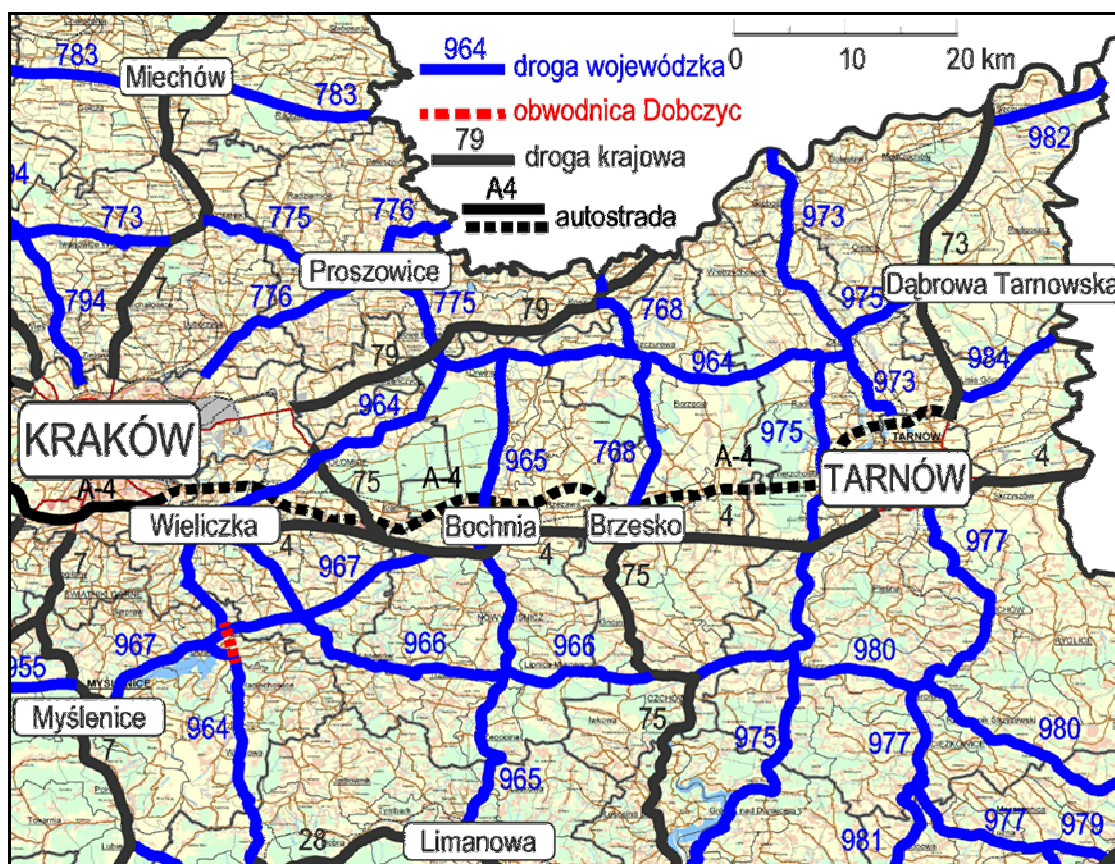
Droga wojewódzka nr 956 prowadzi ruch przez miejscowość Zembrzyce do skrzyżowania z drogą krajową nr 28. Gęsta zabudowa w centrum miejscowości powoduje duże utrudnienia w ruchu, co w połączeniu z nienormalnym obiektem mostowym na rzece Skawie powoduje powstawanie ograniczeń w komunikacji. Nowa obwodnica pełniłaby również formę ochrony Zembrzyc przed napływem wód burzowych

z terenu pobliskich wzgórz. Konieczność budowy obwodnicy spowodowała duże zainteresowanie ze strony gminy i powiatu, co przełożyło się na partycypację przez te samorządy w przygotowaniu inwestycji.

Średniodobowy ruch na podstawie pomiarów w 2005 r. określa natężenie ruchu na poziomie 4 521 poj/dobę przy udziale pojazdów ciężkich 3.9%. Stan techniczny nawierzchni na całym odcinku drogi w gminie Zembrzyce jest określany jako zły.

Budowa obejścia Zembrzyc obejmuje budowę: drogi jednojezdniowej klasy „G” o całkowitej długości 1784,95 m, mostu podwieszanego wantowego na rzece Skawie o długości 243.95 metrów (w osi), dwa skrzyżowania skanalizowane. Południowe obejście Zembrzyc zapoczątkowane jest od strony zachodniej skrzyżowaniem z drogą krajową nr 28 a zakończone skrzyżowaniem od strony wschodniej z drogą wojewódzką nr 956.

3.1.12. Budowa obwodnicy Dobczyc.



Rysunek 3.12 Budowa obwodnicy Dobczyc

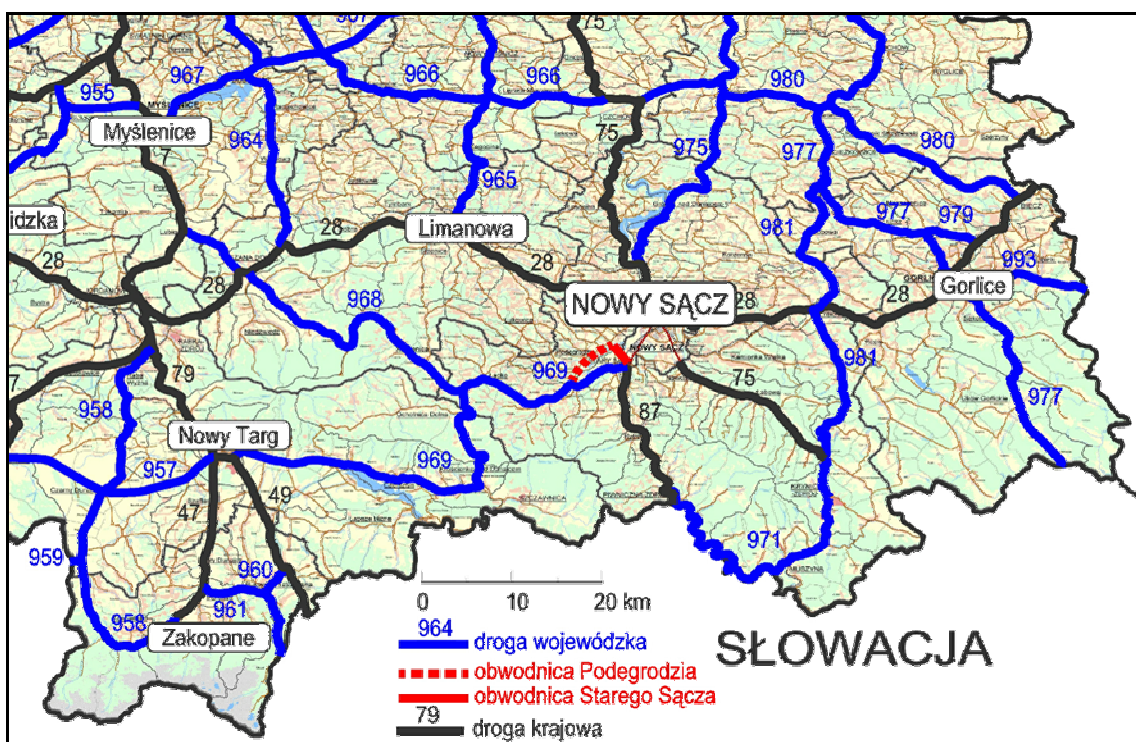
Droga wojewódzka nr 964 w swoim przebiegu prowadzi ruch przez centrum Dobczyc. Istniejąca gęsta zabudowa i nienormatywne parametry drogi powodują utrudnienia w ruchu i zagrożenie bezpieczeństwa dla użytkowników. Droga na tym odcinku posiada nawierzchnię w złym stanie technicznym, co powoduje dyskomfort dla użytkowników.

Natężenie ruchu na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu w 2005r. waha się od 3 611 do 5 204 poj/dobę, a udział pojazdów ciężkich wynosi od 3.6 do 3.9%. Od samego początku przygotowania inwestycji duże zainteresowanie oraz pomoc wykazywały lokalne samorządy – Miasto i Gmina Dobczyce oraz Powiat Myślenicki. Nowobudowana obwodnica znacznie ułatwi dostęp do funkcjonującej na obszarze Dobczyc strefy przemysłowej.

Projekt obejmuje budowę obejścia drogi klasy „G” po północno-wschodniej części Dobczyc o całkowitej długości 1633,00 m. Obejście zapoczątkowane jest budową skrzyżowania typu rondo na skrzyżowaniu dr woj. nr 964 i 967, poprzez budowę obiektów mostowych o łącznej długości 645,12m przez dolinę i rzekę Rabę i zakończone budową skrzyżowania skanalizowanego drogi wojewódzkiej nr 964 z ulicą Jagiellońską (dr. gminną).



3.1.13. Budowa obwodnicy Podegrodzia.



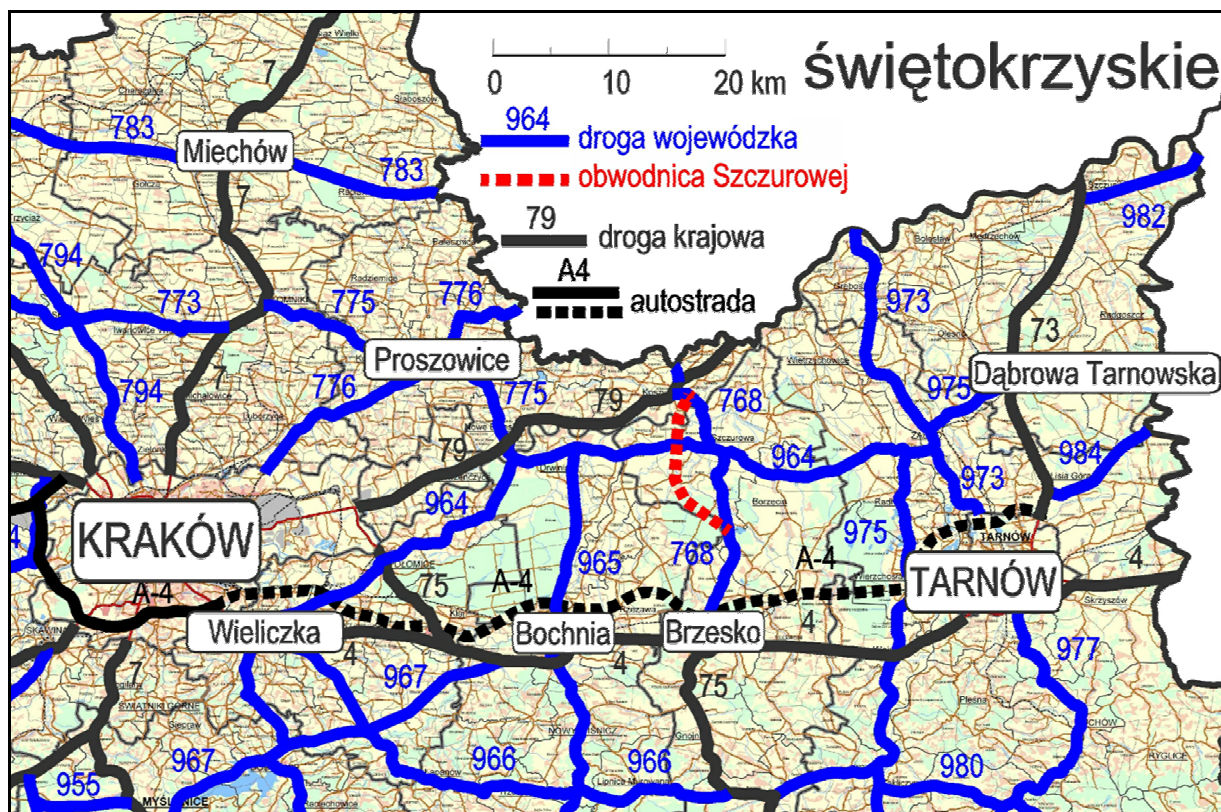
Rysunek 3.13 Budowa obwodnicy Podegrodzia

Na dzień dzisiejszy droga wojewódzka nr 969 przechodząc przez Dunajec prowadzi ruch poprzez centrum Starego Sącza w kierunku Nowego Sącza. Istniejący most jest w bardzo złym stanie technicznym, a poruszanie się po nim jest bardzo ograniczone. Biegnąca przez Rynek w Starym Sączu droga wojewódzka zlokalizowana jest pośród gęstej zabudowy.

Średniodobowe natężenie ruchu w 2005 r. na tym odcinku drogi wojewódzkiej wynosi 9 265 do 9 388 poj/dobę przy udziale pojazdów ciężkich od 4.8 do 6.4%. Na 23% tego odcinka nawierzchnia posiada zły stan – na pozostałej części jest on dobry. Duże znaczenie ma też fakt dużego zainteresowania budową tej obwodnicy ze strony społeczności lokalnej. W trakcie realizacji znajduje się zadanie pn.: Budowa obwodnicy Starego Sącza, które jest realizowane w ramach 2 naboru do Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego. Inwestycja, ta po wykonaniu obwodnicy Podgórze stworzy spójny system komunikacyjny umożliwiając swobodny przejazd w kierunku Nowego Sącza.

Obejście południowo - wschodnie Podgórze obejmuje wykonanie: drogi jednojezdniowej klasy „G” o długości około 6500,00 metra, pięciu skrzyżowań skanalizowanych w tym trzech rond, oraz pięciu obiektów mostowych.

3.1.14. Budowa obwodnicy Szczurowej.



Rysunek 3.14 Budowa obwodnicy Szczurowej

Na dzień dzisiejszy ruch odbywa się przez centrum m. Szczurowa poprzez dwie drogi wojewódzkie: 964 i 768. Stan techniczny, parametry geometryczne oraz gęsta zabudowa powodują, że ruch w centrum stanowi problem nie tylko dla kierowców, ale także dla mieszkańców.

Nawierzchnia tych dwóch dróg wojewódzkich jest w złym stanie technicznym, a średniodobowe natężenie ruchu waha się od 2 100 poj/dobę do 4 233 poj/dobę przy udziale pojazdów ciężkich od 5% do 11%. Duże zainteresowanie ze strony samorządów lokalnych na etapie przygotowania tej inwestycji wskazuje na konieczność rozwiązania zaistniałego problemu oraz określa duże znaczenie dla miejscowej ludności.

Projekt obejmuje budowę obejścia Szczurowej od mostu na rzece Wiśle w m. Górka w km 5+006 poprzez skrzyżowanie (typu rondo) dróg wojewódzkich nr 768 z 964 w km 8+332 do skrzyżowania z dr. powiatową nr 43104 w m. Niedzieliska w km 13+210. Budowa obejścia obejmuje budowę drogi jednojezdniowej klasy „G” o całkowitej długości 8 204,00 m wraz z budową

5 skrzyżowań. Projektowana obwodnica stanowi jeden z etapów zadania pn. „Modernizacja drogi woj. nr 768 Koszyce – Szczurowa – Brzesko”.

3.1.15. Budowa obwodnicy Olkusza.



Rysunek 3.15 Budowa obwodnicy Olkusza

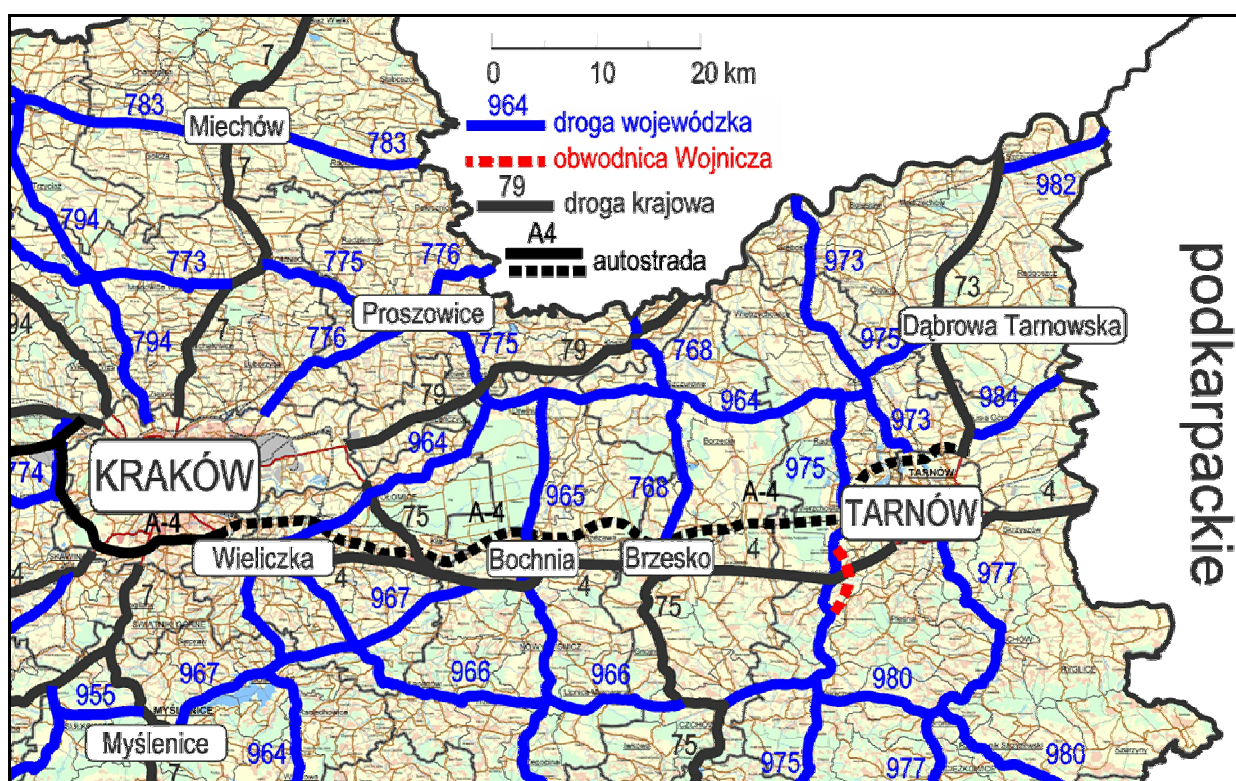
Na dzień dzisiejszy Olkusz nie posiada drogi o wysokich parametrach technicznych, pełniącej rolę obwodnicy. W związku z powyższym całość ruchu tranzytowego prowadzonego drogami wojewódzkimi 783 i 791 oraz drogą krajową nr 94 odbywa się przez centrum miasta. Ponieważ ruch w ciągu dróg wojewódzkich odbywa się na kierunku północ południe (przecinając drogę krajową nr 94) – na tej relacji konieczna jest realizacja obwodnicy.

Natężenie ruchu w roku 2005 r. zostało oszacowane na poziomie od 4 028 do 15 476 poj/dobę przy udziale pojazdów ciężkich od 3.1 do 5.6%. Duże znaczenie ma też zaangażowanie ze strony samorządów lokalnych, które deklarują swoją pomoc w przygotowaniu inwestycji.

Projekt obejmuje budowę połączenia drogowego istniejącej drogi wojewódzkiej nr

791 z drogą wojewódzką nr 783, częściowo z wykorzystaniem istniejącej sieci dróg powiatowych.

3.1.16. Budowa obwodnicy Wojnicza.



Rysunek 3.16 Budowa obwodnicy Wojnicza

Droga wojewódzka nr 975 przebiega przez centrum miejscowości Wojnicz gdzie krzyżuje się z drogą krajową nr 4. Powoduje to powstawanie znacznych problemów komunikacyjnych na sąsiadujących terenach. Na dzień dzisiejszy trwają roboty budowlane zmierzające do realizacji obwodnicy w ciągu drogi krajowej nr 4 na kierunku wschód – zachód.

Natężenie ruchu na odcinku drogi wojewódzkiej nr 975 przebiegającej przez Wojnicz na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu 2005 wynosi od 3 090 do 5 055 poj/dobę z udziałem pojazdów ciężkich na poziomie od 9.9 do 11.0%. Droga wojewódzka na tym odcinku posiada nawierzchnię w stanie zadawalającym. Cała inwestycja ma duże znaczenie dla lokalnego społeczeństwa, co przekłada się na chęć

współpracy przy przygotowaniu inwestycji.

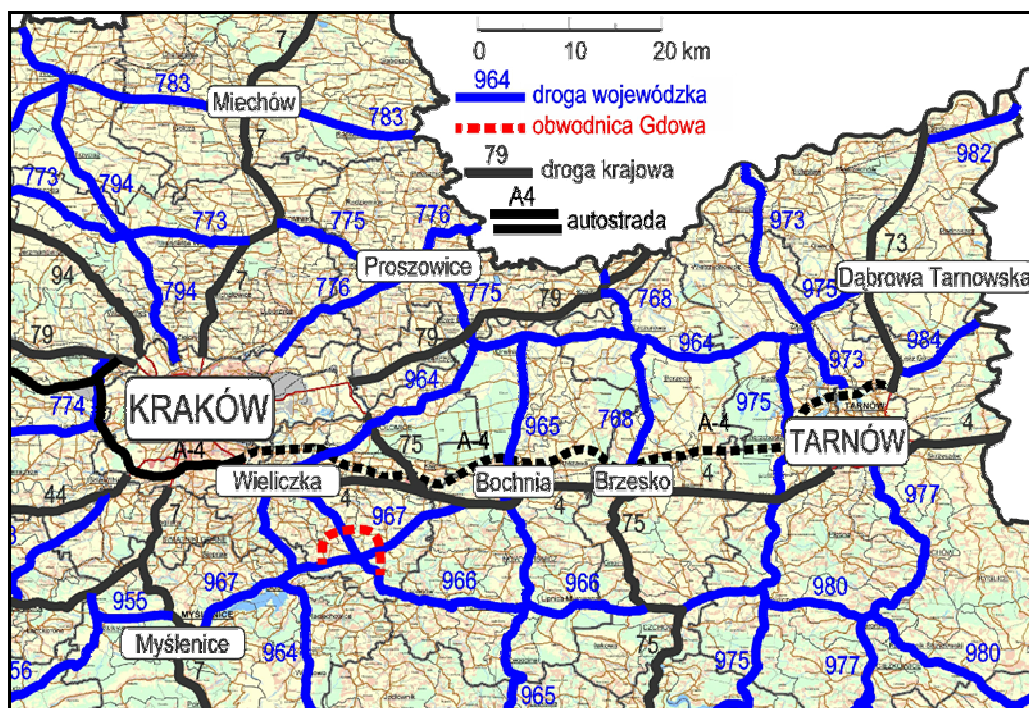
Projekt obejmuje budowę obwodnicy Wojnicza w ciągu drogi wojewódzkiej nr 975 (Dąbrowa Tarnowska - Wojnicz -Dąbrowa) na odcinku od m. Dębina Łętowska do m. Wielka Wieś o łącznej długości ok. 6 400 m, w klasie drogi głównej jednojezdniowej, szerokość jezdni 7,00 m, obustronne pobocza, ścieżki rowerowe, obiekt estakadowy, drogi dojazdowe do pól i posesji.

Projekt jest podzielony na zadania:

Zadanie A – odcinek obwodnicy północnej (od m. Dębina Łętowska do zakresu realizacji węzła z droga krajową nr 4 – długość odcinka ok. 2,6 km

Zadanie B – odcinek obwodnicy południowej (od węzła z droga krajową nr 4 do m. Wielka Wieś) długość odcinka ok. 3,8 km

3.1.17. Budowa obwodnicy Gdowa. ETAP I



Rysunek 3.17 Budowa obwodnicy Gdowa ETAP I.

W centrum Gdowa krzyżują się dwie drogi wojewódzkie nr 966 i 967. Przebieg tych dróg w gęstej zabudowie w połączeniu ze skomplikowanym układem w obrębie samego skrzyżowania powoduje utrudnienia w ruchu oraz powstawanie zagrożeń dla

bezpieczeństwa ruchu.

Drogi wojewódzkie w obrębie gminy Gdów posiadają nawierzchnię w stanie zadawalającym. Natężenie ruchu pojazdów na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu w 2005 roku waha się od 3 433 do 6 907 poj/dobę przy udziale pojazdów ciężkich na poziomie 3.6 do 9.9%. Konieczne jest w związku z powyższym odciążenie centrum Gdowa z pojazdów tranzytowych osobowych i ciężarowych.

Obwodnica Gdowa będzie miała ok. 4,1 km (północno - wschodnie obejście miejscowości od drogi wojewódzkiej nr 967 do drogi wojewódzkiej nr 966) z podziałem na 3 etapy. Klasa drogi „G”, trasa jednojezdniowa z sześcioma skrzyżowaniami (w tym 2 typu rondo) oraz obiektem mostowym na rzece Raba.

3.1.18. Budowa obwodnicy Wolbromia.



Rysunek 3.18 Budowa obwodnicy Wolbromia.

Na terenie m. Wolbrom krzyżują się ciągi komunikacyjne utworzone przez drogi wojewódzkie nr 783 oraz 794. Zgodnie z wynikami generalnego Pomiaru Ruchu z 2005 r. średniodobowe natężenie ruchu na przedmiotowym węźle komunikacyjnym osiąga

wartość do 10 397 poj/dobę przy udziale pojazdów ciężkich 7.5 %.

Projekt polega na realizacji I etapu południowego obejścia Wolbromia w klasie drogi G lub Z z wykorzystaniem istniejącej sieci dróg (ul. 1 –go Maja) wraz z budową nowego odcinka dł ok. 1300 m i połączenia drogi wojewódzkiej nr 783 z drogą wojewódzką nr 794 z ominięciem centrum miasta.

3.1.19. Budowa obwodnicy Chrzanowa.



Rysunek 3.19 Budowa obwodnicy Chrzanowa.

Zadanie jest zgodne z założeniami Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego, ustaleniami Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego i Strategii Rozwoju Gminy Chrzanów. Połączenie drogi krajowej nr 79 (ulica Śląska) z ul. Oświęcimską (droga wojewódzka nr 933) uwzględnia również Miejsowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego sporządzony na podstawie uchwały Rady Miasta Chrzanowa z 27 kwietnia 2004.

Zachodnie obejście Chrzanowa zapewni zdecydowaną poprawę bezpieczeństwa i warunków ruchu na przeciążonej i prowadzącej ruch przez centrum miasta drodze 933,

a ponadto zapewni sprawny rozrząd ruchu na kierunku północ-południe i wschód-zachód z uwzględnieniem dostępu do autostrady A-4 w tzw. węźle „byczyńskim”. Zadanie jest spójne z planem obwodnicy północnej miasta w ciągu drogi krajowej nr 79. Drogę zaplanowano w klasie G 1/2, łączna długość odcinka ok. 2,6 km.

3.1.20. Budowa obwodnicy Muszyny.



Rysunek 3.20 Budowa obwodnicy Muszyny.

Przez centrum miejscowości Muszyna przechodzi droga wojewódzka nr 971. Zgodnie z Generalnym Pomiarem Ruchu przeprowadzonym w 2005 r. średniodobowe natężenie ruchu na przedmiotowej drodze waha się od 1 057 do 3 865 poj/dobę. Udział pojazdów ciężkich wynosi od 5.12 do 10.41%.

Projekt obejmuje realizację obejścia centrum Muszyny z rozdzieleniem ruchu w kierunku przejść granicznych w Piwnicznej i Leluchowie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 971 i powiatowej nr K1514.

Zadanie I obejmuje budowę nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 971 w klasie

G 1/2 jednojezdniowej o szerokości 7,00 m wraz z obustronnymi chodnikami i ścieżką rowerową, łącznej długości ok. 1500 m

Zadanie II obejmuje budowę nowego odcinka drogi powiatowej w klasie G 1/2 szerokości 7,00 m z chodnikami i ścieżką rowerową, długości ok. 2 200 m.

Zadanie I można zrealizować bez dalszej kontynuacji – kończąc zakres budowy obejścia centrum na skrzyżowaniu z istniejącą drogą powiatową K 1514

3.1.21. Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 794 na odcinku od granic Miasta Krakowa do granic województwa małopolskiego.



Rysunek 3.21 Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 794 na odcinku od granic miasta Krakowa do granicy województwa małopolskiego

Droga ta umożliwia dostęp do Krakowa i Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego podróżującym z północnej części województwa (od granicy województwa śląskiego). Droga na pewnym fragmencie znajduje się na obszarze Krakowa i jest zarządzana przez Gminę Kraków – nie stanowi przedmiotu niniejszej inwestycji.

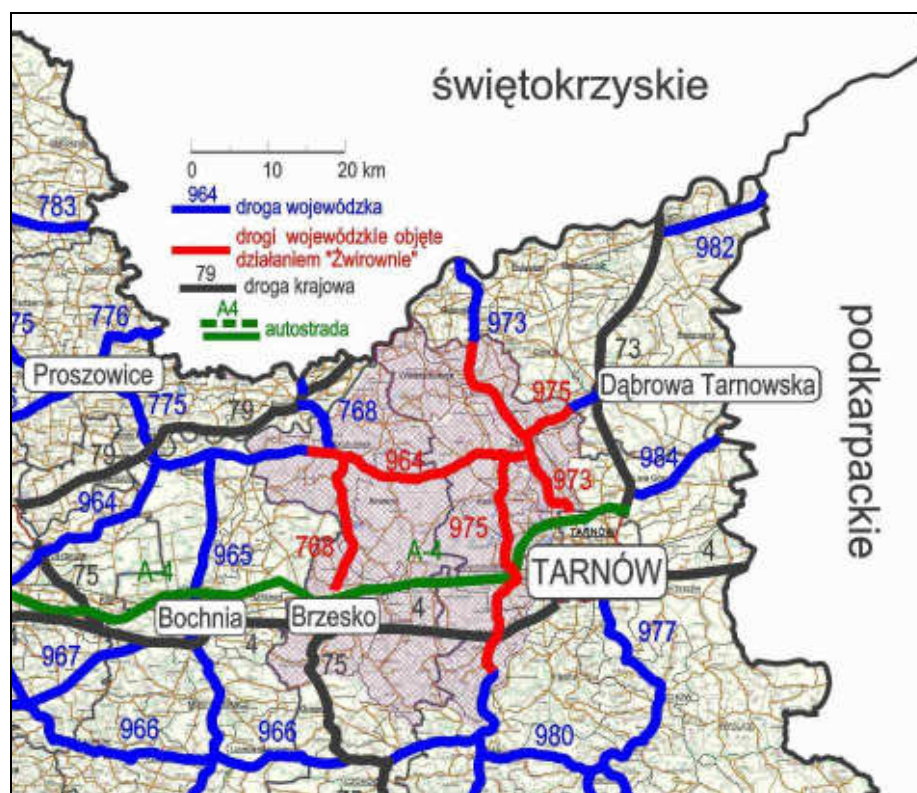
Droga posiada na swoim przebiegu w 47% nawierzchnię w złym stanie technicznym. 43% z całej długości posiada nawierzchnię w dostatecznym stanie technicznym, przy 10% stanu dobrego. Średniodobowe natężenie ruchu na omawianej drodze w 2005 r. wynosiło od 2 720 do 10 302 poj/dobę, a udział pojazdów ciężkich wahał się od 2.5 do 5.3%.

Niniejsza inwestycja ma duże znaczenie dla samorządów lokalnych, które biorą czynny udział na etapie przygotowania inwestycji. Współpraca nie ogranicza się tylko do współfinansowania dokumentacji, ale obejmuje także pomoc przy regulacji problemów związanych z pozyskaniem i regulacją gruntów.

Zakres rzeczowy inwestycji obejmuje:

- modernizację nawierzchni - dostosowanie nośności do prognozowanego obciążenia ruchem
- przebudowę obiektów mostowych do wymaganej klasy technicznej - budowę chodników w miejscach wzmożonego ruchu pieszych
- przebudowę skrzyżowań
- modernizację urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

3.1.22. Grupa zadań „Żwirownie” ETAP I - modernizacja dróg wojewódzkich nr 964, 975, 973, 768



Rysunek 3.22 Działanie obejmujące grupę zadań „Żwirownie” ETAP I

Na terenie gmin Borzęcin, Brzesko, Dębno, Szczurowa, Wojnicz, Wierzchosławice, Radłów, Żabno, Wietrzychowice eksploatowane są złoża kruszyw naturalnych oraz przewidziane są miejsca eksploatacji w przyszłości. Transport kruszyw odbywa się z miejsca wydobycia odcinkami dróg gminnych, powiatowych do wojewódzkich w ruchu ogólnym w większości odcinkami dróg nie dostosowanymi technicznie i normatywnie do natężenia i obciążenia ruchem. Szczególnym problemem są obszary zabudowane, gdzie drogi prowadzą równocześnie ruch pieszy bez wydzielonych chodników, skrzyżowania nie spełniają wymaganych bezpieczeństwem i warunkami ruchu wymogów widoczności, przekroje dróg nie zapewniają wymaganego poziomu swobody i bezpieczeństwa ruchu.

Droga woj. nr 768 na terenie powiatu brzeskiego (Szczurowa, Brzesko).

Stan nawierzchni na przedmiotowym odcinku jest w większości w złym albo zadawalającym stanie. Średniodobowe natężenie ruchu na tym odcinku waha się od 4 233 do 7 398 pojazdów na dobę, a udział pojazdów ciężkich w tym ruchu wynosi od 5.20% do 6.61%.

Droga woj. nr 964 na terenie powiatu brzeskiego i tarnowskiego (Szczurowa, Borzęcin, Radłów)

Omawiany odcinek posiada nawierzchnię głównie w złym stanie. Niemalże znacznie ma także fakt, iż na powyższym odcinku drogi występuje duży ruch pojazdów ciężkich 8.18% do 10.95%, co pomimo niezbyt dużego natężenia ruchu (2 100 – 2 886 poj/dobę) ma znaczący wpływ na stan techniczny drogi. Droga ta w całym swoim przebiegu jest najdłuższą drogą wojewódzką w Małopolsce, co ma też przełożenie na ilość notowanej na niej zdarzeń drogowych. Liczba 224 kolizji i 34 wypadków z 43 rannymi wskazuje, że istnieje konieczność rozwiązania problemów związanych z bezpieczeństwem ruchu.

Droga woj. nr 975 na terenie powiatu tarnowskiego (Radłów, Wierzchosławice, Wojnicz)

Na tym odcinku zlokalizowanych jest szereg odcinków posiadających zły stan nawierzchni. Średniodobowe natężenie ruchu na tym odcinku waha się od 3 090 do 5 197 pojazdów na dobę, a udział pojazdów ciężkich w tym ruchu wynosi od 6.29% do 11.00%. Wskazuje to znaczne oddziaływanie tej grupy pojazdów zarówno na infrastrukturę drogową jak i na bezpośrednie otoczenie. Także duża ilość zdarzeń drogowych (148 kolizji i 37 wypadków) oraz ilość ofiar (46 rannych i 7 śmiertelnych)



wskazuje na konieczność regulacji spraw związanych z bezpieczeństwem ruchu.

Na drodze wojewódzkiej nr 975 w ramach 1 naboru do Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego zostało zakwalifikowane zadanie pn. „Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 975 Dąbrowa Tarnowska – Wojnicz”. W ramach tej inwestycji zostały zrealizowane odcinki tej drogi i nie będą one objęte zakresem prac niniejszej inwestycji.

Droga woj. nr 973 na terenie powiatu tarnowskiego (Żabno).

Na terenie gminy Żabno droga wojewódzka nr 973 posiada odcinki nawierzchni charakteryzujące się złym stanem technicznym. Średniodobowe natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku waha się od 1 634 do 4 820 poj/dobę, przy udziale pojazdów ciężkich 4.2 - 5.8 %.

Modernizacja dróg będzie polegała na przebudowie wyznaczonych odcinków sieci dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich z uwzględnieniem:

- podniesienia nośności konstrukcji nawierzchni;
- przebudowy obiektów inżynierskich;
- uporządkowania gospodarki wodno-ściekowej;
- przebudowy skrzyżowań;
- uporządkowania lokalizacji zatok i przystanków autobusowych;
- budowy i przebudowy chodników;
- korekty istniejącej organizacji ruchu;
- zastosowania urządzeń ochrony środowiska;
- wyznaczenia miejsc ważenia pojazdów.

Realizacja obejmować będzie odcinki sieci dróg powiatu brzeskiego w gminach Borzęcin, Brzesko, Dębno, Szczurowa oraz powiatu tarnowskiego na terenie gmin: Wojnicz, Wierzchosławice, Radłów, Żabno, Wietrzychowice w powiązaniu i z uwzględnieniem odcinków dróg wojewódzkich nr 768, 964, 975, 973.

Obecnie trwa opracowywanie studium wykonalności z programem funkcjonalno użytkowym, które w sposób szczegółowy określi potrzeby w zakresie modernizowanych odcinków.



3.1.23. Budowa obwodnicy Zakopanego ETAP I.



Rysunek 3.23 Budowa obwodnicy Zakopanego ETAP I.

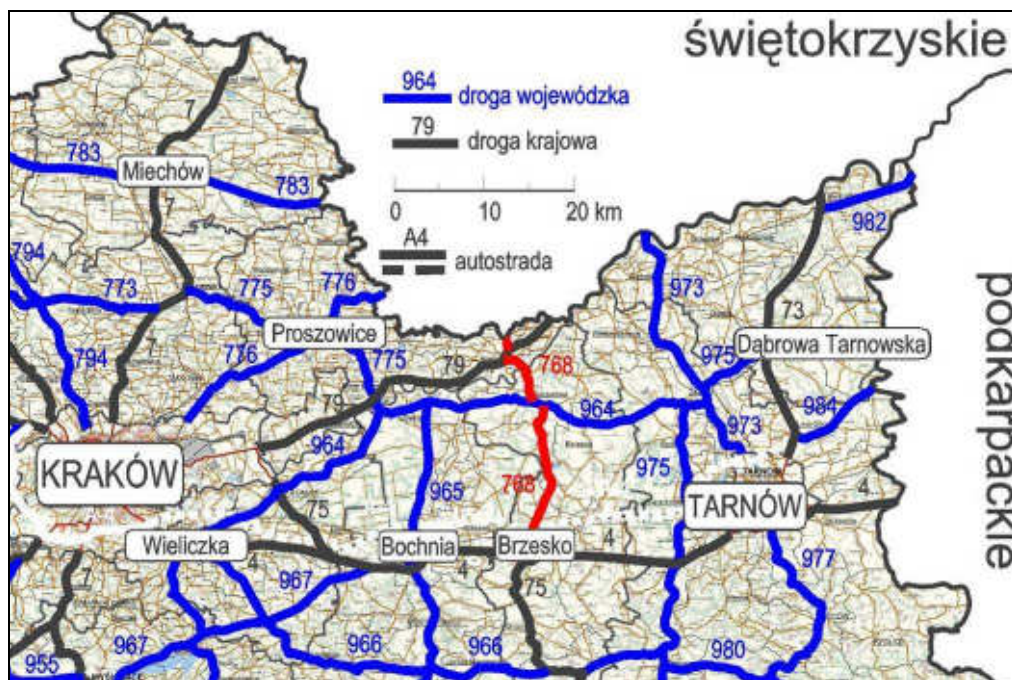
Rejon Zakopanego wraz z samym miastem tworzą jedną z większych atrakcji turystycznych oraz zimową stolicę Polski. Powoduje to powstawanie wzmożonego ruchu samochodowego. Istniejący układ komunikacyjny w samym Zakopanem i jego okolicy kieruje główne strumienie ruchu do centrum miasta. Powoduje to powstawanie dużych zatorów na drogach dojazdowych oraz ma znaczny wpływ na tworzenie utrudnień dla mieszkańców.

Średniodobowy ruch w roku 2005 na drodze wojewódzkiej nr 958 w Zakopanem wynosił 11 584 poj/dobę przy udziale pojazdów ciężkich na poziomie 4.4%. Nawierzchnia na tym odcinku drogi w 33% jest w złym stanie technicznym. Ważną informacją jest także zamierzenie inwestycyjne Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która jest w trakcie przygotowania północnej obwodnicy Zakopanego w ciągu drogi krajowej nr 47. Budowa obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej i dowiązanie się jej do obwodnicy w ciągu drogi krajowej pozwoli na swobodniejsze i bardziej komfortowe przemieszczanie się pojazdów.

Projekt polega na budowie odcinka drogi jednojezdniowej klasy G (alternatywnie Z albo L w zależności od uwarunkowań terenowych) długości ok. 1000 m, stanowiącego połączenie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 958 (ul. Skibówki) z drogą powiatową (ul. Powstańców Śląskich) stanowiącą kontynuację drogi krajowej nr 47 jako

zachodniego obejścia centrum Zakopanego.

3.1.24. Modernizacja drogi woj. nr 768 Koszyce – Szczurowa – Brzesko etap I.



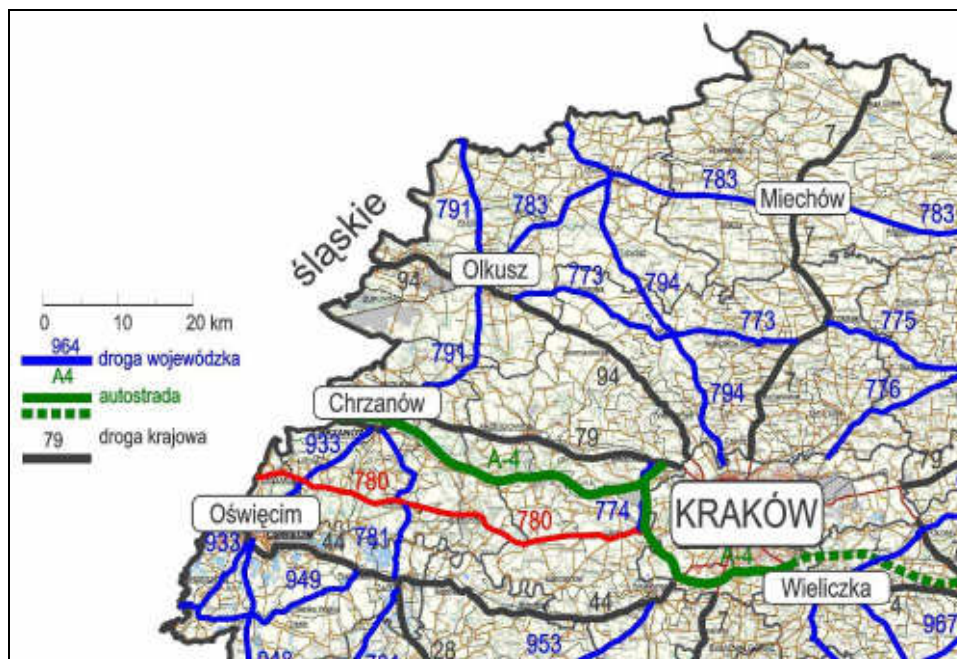
Rysunek 3.24 Modernizacja drogi woj. nr 768 Koszyce – Szczurowa – Brzesko etap I

Droga wojewódzka 768 w swoim przebiegu od granicy z województwem świętokrzyskim łączy drogę krajową nr 79 (Koszyce) z drogą krajową nr 4 (Brzesko). W ramach planowanej autostrady projektuje się połączenie węzła Brzesko z drogą wojewódzką nr 768, dlatego też konieczne jest przystosowanie drogi do przeniesienia zwiększonego ruchu z węzła autostradowego.

Droga ta na dzień dzisiejszy w 27% posiada nawierzchnię w złym stanie technicznym. 44% posiada nawierzchnię w stanie zadawalającym, a pozostałe 29% to stan dobry. Natężenie ruchu pomierzone w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu w 2005 roku zostało określone w przedziale od 749 do 7 398 poj/dobę przy udziale pojazdów ciężkich od 5.2 do 7.4%.

Przebudowa przedmiotowej drogi stanowi ważną inwestycję dla samorządów lokalnych zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi. Powoduje to, że od roku 2002 są one zaangażowane we współpracę nad różnymi etapami dokumentacji.

3.1.25. Modernizacja drogi woj. nr 780 Kraków – Chełmek, etap II.



Rysunek 3.25 Modernizacja drogi woj. nr 780 Kraków – Chełmek, etap II

Droga wojewódzka nr 780 umożliwia dojazd do Krakowa z zachodniej części województwa, prowadząc ruch od granicy z województwem śląskim. Część przebiegu tej drogi znajduje się w granicach administracyjnych Krakowa i jest w zarządzie Gminy Kraków – nie stanowi zakresu planowanej inwestycji. Droga wojewódzka nr 780 stanowi także alternatywę dla przejazdu przez płatną autostradę. W ramach 1 naboru do Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (2004-2006) na przedmiotowej drodze została przebudowana część odcinków. Dlatego na kolejne lata planowana jest realizacja pozostałej części.

Stan techniczny nawierzchni na drodze wojewódzkiej nr 780 w 56% jest zły. 14% nawierzchni posiada stan zadawalający, a 30% jest w dobrym stanie. Natężenie ruchu w 2005 r. waha się w przedziale od 3 509 do 8 811 poj/dobę przy udziale pojazdów ciężkich od 6.8 do 13.8%.

Planowany zakres rzeczowy w ramach II etapu inwestycji obejmuje modernizację nawierzchni, przebudowę skrzyżowań, budowę i przebudowę chodników, oraz budowę sygnalizacji świetlnej.

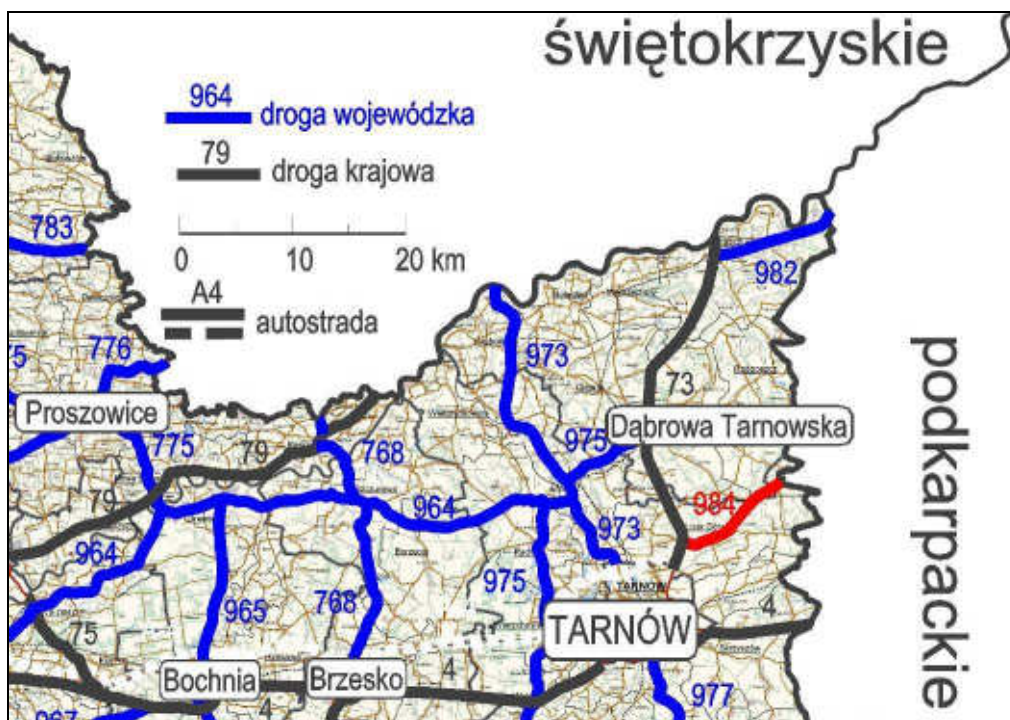
3.1.26. Budowa połączenia lotniska w Krakowie Balicach z południową obwodnicą Krakowa oraz uporządkowanie ruchu kolejowego i drogowego w otoczeniu lotniska, w tym nowego przebiegu dr. wojewódzkiej nr 774



Rysunek 3.26 Modernizacja Budowa połączenia lotniska w Krakowie Balicach z południową obwodnicą Krakowa oraz uporządkowanie ruchu kolejowego i drogowego w otoczeniu lotniska, w tym nowego przebiegu dr. woj. nr 774

Droga wojewódzka nr 774 stanowi ważny element składający się na infrastrukturę lotniska w Krakowie – Balicach. Obecny przebieg drogi uniemożliwia sprawną i bezkolizyjną obsługę ruchu kołowego związanego z obsługą lotniska. Konieczne w tej sytuacji jest wybudowanie nowego 11 km odcinka drogi wraz z wiaduktem nad Trasą Balicką, który połączy lotnisko z południową obwodnicą Krakowa i autostradą A-4. Biorąc pod uwagę fakt, że lotnisko w Krakowie – Balicach jest jednym z największych lotnisk w Polsce, zapewnienie odpowiedniej infrastruktury okołolotniskowej jest zadaniem priorytetowym. Realizacja inwestycji przyczyni się do zwiększenia przepustowości drogi, skrócenia czasu przejazdu między dwoma punktami sieci, poprawy bezpieczeństwa i komfortu podróżowania użytkowników ruchu.

3.1.27. Modernizacja drogi nr 984 Lisia Góra - Mielec do granicy województwa



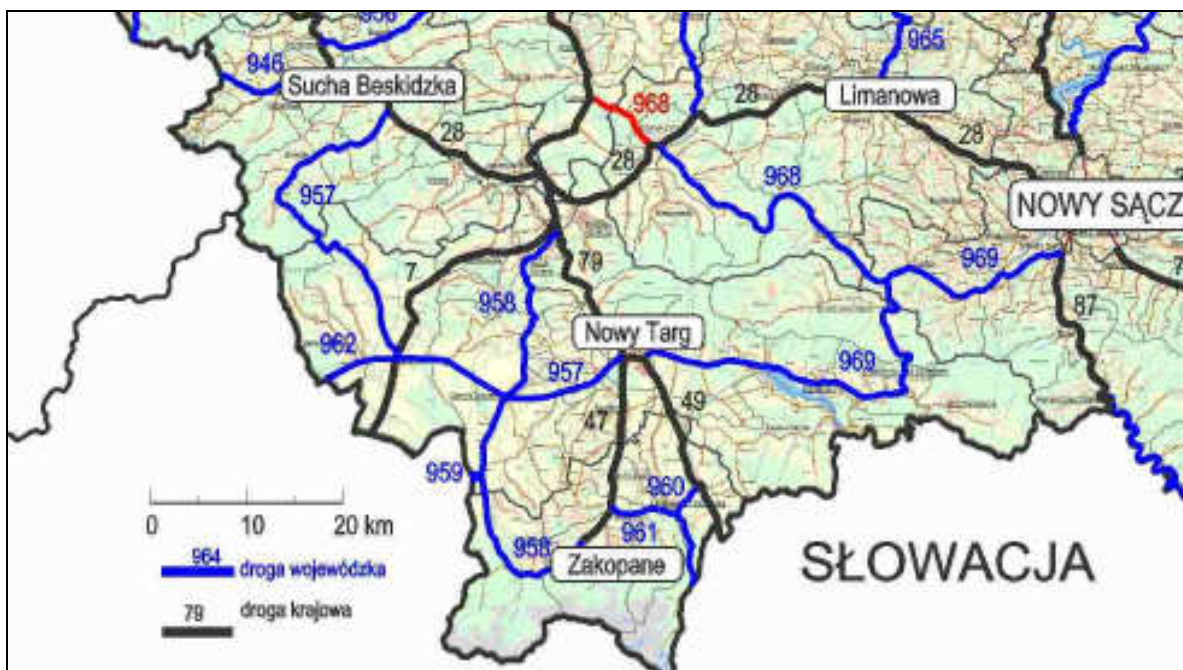
Rysunek 3.27 Modernizacja drogi woj. nr 984 Lisia Góra - Mielec do granicy województwa

Droga wojewódzka nr 984 stanowi połączenie drogi krajowej nr 73 z miastem Mielec, będącym miejscem lokalizacji Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro – Park Mielec. W szerszej perspektywie stanowi ona połączenie Małopolski z wymienioną SSE. Zgodnie z zasadą zintegrowanego rozwoju zapewnienie połączenia drogowego o odpowiednim standardzie ze SSE stanowi wysoki priorytet.

Na większości tego ciągu drogowego (81%) istniejący stan nawierzchni jest dostateczny, może okazać się to niewystarczające w obliczu przewidywanego wzmożonego ruchu kołowego związanego z funkcjonowaniem SSE.

Średniodobowy ruch występujący na tej drodze waha się na poziomie 3772 poj/dobę.

3.1.28. Modernizacja drogi nr 968 Mszana Dolna – Lubień

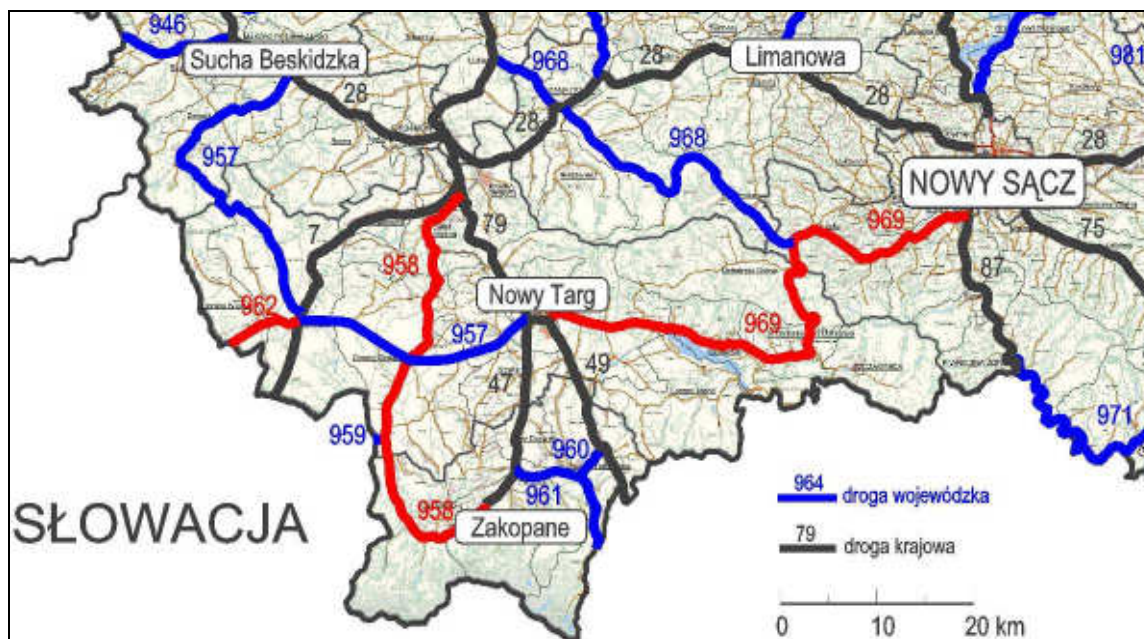


Rysunek 3.28 Modernizacja drogi nr 968 Mszana Dolna – Lubień

Droga wojewódzka nr 968 na odcinku Lubień – Mszana Dolna stanowi połączenie dwóch dróg krajowych: drogi krajowej nr 7 i drogi krajowej nr 28. Powyższy odcinek drogi jest bardzo mocno obciążony ruchem kołowym z dużym udziałem ruchu samochodów ciężarowych. Mimo tego, że stan nawierzchni na tym odcinku jest na dzień dzisiejszy określony jako zadowalający, może okazać się niewystarczający w sytuacji ciągłego wzrostu natężenia ruchu. Natężenie ruchu w 2005 r. na przedmiotowym odcinku drogi wynosiło 6390 pojazdów/dobę .

Odcinek drogi przebiegający od drogi krajowej nr 28 w kierunku Nowego Sącza cechuje zły stan nawierzchni, co jest przesłanką do uwzględnienia także tej części drogi w planowanej inwestycji.

3.1.29. Modernizacja dróg wojewódzkich nr 958 i nr 962 w celu poprawy dostępności do przejść granicznych Winiarczykówka - Bobrov oraz Chochołów - Sucha Hora oraz drogi nr 969



Rysunek 3.29 Modernizacja dróg wojewódzkich nr 958 i nr 962 w celu poprawy dostępności do przejść granicznych Winiarczykówka - Bobrov oraz Chochołów - Sucha Hora oraz drogi nr 969

Droga wojewódzka nr 962 stanowi dojazd do przejścia granicznego Winiarczykówka – Bobrov. Powyższa droga nie spełnia jednak parametrów drogi wojewódzkiej, co powoduje konieczność dokonania przebudowy tego ciągu drogowego wraz z infrastrukturą i obiektami inżynieryjnymi. Stan techniczny nawierzchni na drodze wojewódzkiej nr 962 jest w 100 % zły.

Droga wojewódzka nr 958 jest z kolei drogą dojazdową do przejścia granicznego Chochołów – Sucha Hora. 50% nawierzchni odcinka drogi Rabka – Chochołów jest w złym stanie technicznym, co w połączeniu ze stosunkowo dużym natężeniem ruchu stanowi istotną przesłankę do jak najszybszego przeprowadzenia inwestycji.

Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 969 poprawi dostępność do drogowego przejścia granicznego Niedzica – Lysa.

3.2. Zadania realizowane ze środków własnych Województwa Małopolskiego

W Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Województwa Małopolskiego na lata 2007 – 2013 zostały zarezerwowane środki dla zadania pn. „Inwestycje drogowe – mostowe”. W ramach powyższego zadania, w zależności od stopnia przygotowania, planuje się realizację następujących projektów:

- Modernizacja drogi woj. nr 775 na odcinku Proszowice – Ispina
- Modernizacja drogi woj. nr 965 Limanowa – Zielona
- Modernizacja drogi woj. nr 966 Wieliczka – Tymowa
- Modernizacja odcinków ciągu drogi woj. nr 971 Piwniczna – Krynica
- Przebudowa drogi woj. nr 981 – obejście Siedlisk, w celu likwidacji kolizyjnych skrzyżowań z torami PKP
- Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 964 na odcinku Uście Solne - Biskupice Radłowskie
- Modernizacja drogi woj. nr 964 Kasina - Uście Solne ETAP II
- Modernizacja drogi woj. nr 958 na odcinku Chabówka – Chochołów – ETAP II
- Modernizacja drogi woj. nr 957 od Białki do Nowego Targu ETAP II
- Modernizacja drogi woj. 956/955/967 Biertowice - Łapczyca ETAP II
- Modernizacja drogi woj. nr 975, ETAP II
- Modernizacja drogi woj. nr 969 na odcinku Krościenko – Nowy Targ ETAP II
- Grupa zadań „Żwirownie” ETAP II - modernizacja dróg wojewódzkich nr 964, 975, 973, 768



3.3. Zadania współfinansowane przez samorząd Województwa Małopolskiego.

Celem uzupełnienia układu komunikacyjnego w województwie Małopolskim oraz dla poprawy połączeń międzyregionalnych i wewnątrzregionalnych planuje się inwestycje, które będą realizowane wspólnie z innymi Jednostkami Samorządu Terytorialnego.

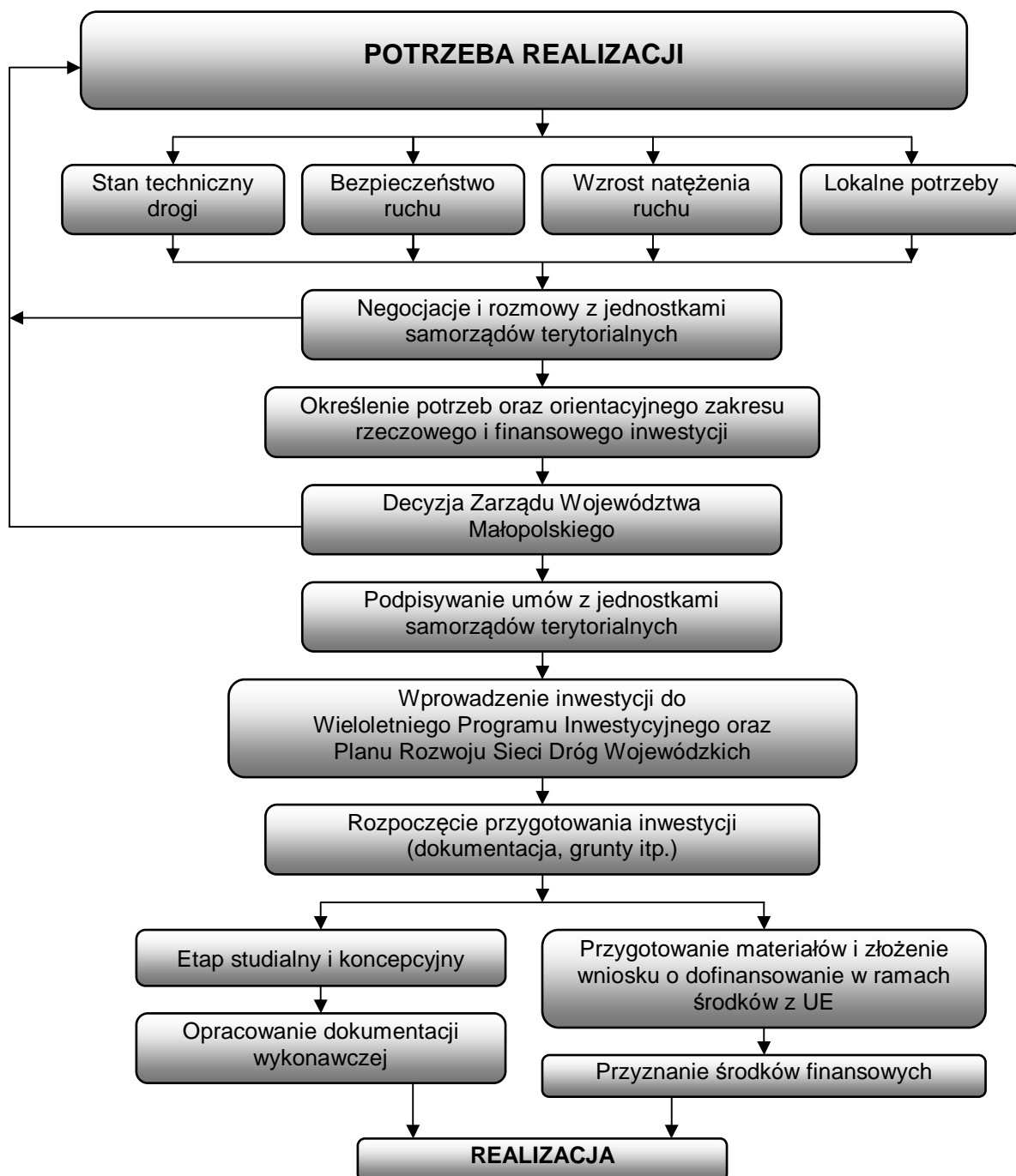
W ramach powyższego przedsięwzięcia planuje się następujące zadania:

- Budowa mostu na Wiśle w m. Borusowa
- Budowa węzła autostradowego - Bochnia
- Modernizacja dróg woj. nr 961/960 Poronin - Łysa Polana
- Usprawnienie transportu drogowego w obszarze Krościenko – Szczawnica
- Przebudowa ciągu drogi powiatowej Krynica - Wysowa
- Przebudowa obiektu mostowego wraz z modernizacją drogi woj. nr 969 na odcinku Krościenko – Nowy Targ ETAP I



4. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Wszystkie zadania wymienione w pkt.3 „Inwestycje Wpływające Na Rozwój Sieci Dróg Wojewódzkich w Małopolsce Wraz z Kryteriami Doboru Zadań” znalazły swoje odzwierciedlenie w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Województwa Małopolskiego na lata 2007-2013. Na poniższym diagramie przedstawiono ścieżkę przebiegu prac przygotowawczych inwestycji znajdującej się w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym.



Opisany w pkt. 1.4 stan techniczny dróg wojewódzkich pokazuje duży problem jakim jest stan istniejący. Przeprowadzony przegląd techniczny dróg w roku 2007 [4] wykazał, że tylko 27% całej sieci dróg wojewódzkich posiada dobry stan techniczny nawierzchni. 33% dróg posiada nawierzchnię w stanie technicznym dostatecznym przy ponad 40% nawierzchni w złym stanie. Dlatego docelowo, po realizacji wcześniej przedstawionych zadań w pkt. 3, planuje się osiągnąć znaczną poprawę stanu technicznego nawierzchni – do poziomu 70%, a pozostałe 30% jako drogi o dostatecznym (15%) i złym (15%) stanie technicznym.

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 2005 roku wynosiła 5 093 poj/dobę i będzie wzrastać do: 6 167 w 2010 r., 7 219 w 2015 r. i 8 328 w 2020. Podjęte działania wymienione w pkt. 3 pozwolą dostosować drogi to 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, a zlokalizowane są na drogach wojewódzkich. Były to głównie zadania obejmujące swoim zakresem: budowy i remonty chodników, 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. 1.5 oraz w złączniku nr 2 została omówiona analiza bezpieczeństwa ruchu na sieci dróg wojewódzkich. Można zauważyć, że wraz ze wzrostem natężenia ruchu w kolejnych latach wzrasta ilość zdarzeń drogowych. Dlatego celowe jest zmniejszenie tendencji wzrostu wypadków drogowych oraz zmniejszenie ich ciężaru gatunkowego zmierzające do ograniczenia ilości rannych i zabitych na 100 wypadków.

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.



5. LITERATURA

- [1] <http://www.krakow.gddkia.gov.pl/drogi/malopolska.htm>
- [2] Ocena społeczno – ekonomicznych efektów realizacji projektów infrastruktury drogowej na sieci dróg wojewódzkich województwa małopolskiego – badanie przy współudziale firmy OPTIMA – Baca Robert oraz ZDW Kraków
- [3] Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2007-2013
- [4] Przeglądy dróg wojewódzkich czerwiec 2007 – opracowanie własne ZDW Kraków.
- [5] Generalny Pomiar Ruchu 2005 – wstępne dane z pomiarów.
- [6] Ewidencja dróg wojewódzkich 2006 – 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 2005 roku – opracowanie własne ZDW Kraków.
- [9] Wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego dla odcinków dróg wojewódzkich w 2005 roku – opracowanie własne ZDW Kraków.



Spis tabel

Tabela 1.1 Zakres tematyczny strategii rozwoju Województwa Małopolskiego	9
Tabela 1.2 Schemat strategii rozwoju Województwa Małopolskiego	11
Tabela 1.3 Drogi krajowe w Małopolsce	21
Tabela 1.4 Zestawienie dróg wojewódzkich w Małopolsce.....	22
Tabela 1.5 Dane odnośnie zdarzeń drogowych.....	28
Tabela 1.6 Wskaźniki gęstości zdarzeń drogowych	30
Tabela 1.7 Wskaźniki na 100 wypadków drogowych.....	30
Tabela 3.1 Zadania planowane do realizacji w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego.	53



Spis rysunków

Rysunek 1.1 Podstawowa sieć dróg w Małopolsce	20
Rysunek 1.2 Procentowy udział odcinków o różnym stanie technicznym na DW 768 – 958	25
Rysunek 1.3 Procentowy udział odcinków o różnym stanie technicznym na DW 959 – 993	26
Rysunek 1.4 Zdarzenia drogowe na drogach wojewódzkich	28
Rysunek 1.5 Ofiary wypadków drogowych na drogach wojewódzkich	29
Rysunek 2.1 Drogi wojewódzkie i ich lokalizacja wysokościowa	33
Rysunek 2.2 Międzynarodowe ciągi komunikacyjne na terenie centralnej i południowej Polski.....	34
Rysunek 2.3 Autostrada A4 i jej powiązania w Małopolsce	36
Rysunek 2.4 Droga krajowa nr 7 i jej powiązania w Małopolsce.....	37
Rysunek 2.5 Międzynarodowy Port Lotniczy w Balicach	38
Rysunek 2.6 Drogi wojewódzkie w obszarze przygranicznym.....	40
Rysunek 2.7 Drogi wojewódzkie graniczące z województwem śląskim.....	41
Rysunek 2.8 Drogi wojewódzkie graniczące z województwem świętokrzyskim.....	42
Rysunek 2.9 Drogi wojewódzkie graniczące z województwem podkarpackim	43
Rysunek 2.10 Drogi wojewódzkie zlokalizowane w sąsiedztwie KOM	45
Rysunek 2.11 Drogi wojewódzkie zlokalizowane w sąsiedztwie Tarnowa.....	46
Rysunek 2.12 Drogi wojewódzkie zlokalizowane w sąsiedztwie Nowego Sącza.....	47
Rysunek 3.1 Modernizacja obiektów inżynierskich na drogach woj. nr 956, 957, 975 z dostosowaniem do parametrów dróg wojewódzkich.....	57
Rysunek 3.2 Modernizacja drogi woj. nr 933 na odc. Brzeszcze – Chrzanów wraz z budową wiaduktu w m. Kroczyńskich.....	59
Rysunek 3.3 Modernizacja drogi woj. nr 980 Jurków – Biecz	60
Rysunek 3.4 Modernizacja drogi woj. nr 776 Kraków – Proszowice – Ostrów.....	61
Rysunek 3.5 Modernizacja drogi woj. nr 964 Kasina – Uście Solne ETAP I.....	63
Rysunek 3.6 Modernizacja drogi woj. nr 957 od Białki do Nowego Targu ETAP I.....	64
Rysunek 3.7 Modernizacja dróg woj. nr 956/955/967 Biertowice – Łapczyca	65
Rysunek 3.8 Modernizacja dróg woj. nr 783 i 791 Trzebinia - Olkusz - Wolbrom – Raclawice	66
Rysunek 3.9 Modernizacja drogi woj. nr 977 Tarnów – Konieczna	68



Rysunek 3.10 Budowa obwodnicy Proszowic.....	69
Rysunek 3.11 Budowa obwodnicy Zembrzyc	70
Rysunek 3.12 Budowa obwodnicy Dobczyc	71
Rysunek 3.13 Budowa obwodnicy Podegrodzia.....	73
Rysunek 3.14 Budowa obwodnicy Szczurowej.....	74
Rysunek 3.15 Budowa obwodnicy Olkusza.....	75
Rysunek 3.16 Budowa obwodnicy Wojnicza	76
Rysunek 3.17 Budowa obwodnicy Gdowa ETAP I.	77
Rysunek 3.18 Budowa obwodnicy Wolbromia.....	78
Rysunek 3.19 Budowa obwodnicy Chrzanowa.....	79
Rysunek 3.20 Budowa obwodnicy Muszyny.....	80
Rysunek 3.21 Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 794 na odcinku od granic miasta Krakowa do granicy województwa małopolskiego	81
Rysunek 3.22 Działanie obejmujące grupę zadań „Żwirownie” ETAP I	82
Rysunek 3.23 Budowa obwodnicy Zakopanego ETAP I.....	85
Rysunek 3.24 Modernizacja drogi woj. nr 768 Koszyce – Szczurowa – Brzesko etap I	86
Rysunek 3.25 Modernizacja drogi woj. nr 780 Kraków – Chełmek, etap II	87
Rysunek 3.26 Modernizacja Budowa połączenia lotniska w Krakowie Balicach z południową obwodnicą Krakowa oraz uporządkowanie ruchu kolejowego i drogowego w otoczeniu lotniska, w tym nowego przebiegu dr. woj. nr 774.....	88
Rysunek 3.27 Modernizacja drogi woj. nr Modernizacja drogi nr 984 Lisia Góra - Mielec do granicy województwa.....	89
Rysunek 3.28 Modernizacja drogi nr 968 Mszana Dolna – Lubień.....	90
Rysunek 3.29 Modernizacja dróg wojewódzkich nr 958 i nr 962 w celu poprawy dostępności do przejść granicznych Winiarczykówka - Bobrov oraz Chochółów - Sucha Hora oraz drogi nr 969	91
Rysunek nr 3.a Całkowita alokacja środków Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego	51
Rysunek nr 3.b Alokacja środków w ramach priorytetu 4	52
Rysunek nr 3.c Alokacja środków w ramach działana 4.1	52
Rysunek nr 3.d Zadania planowane do realizacji w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego	56



WYCIĄG Z RAPORTU

BADANIE EFEKTYWNOŚCI EKONOMICZNEJ PROJEKTÓW DROGOWYCH I MOSTOWYCH

BADANIE

Ocena społeczno-ekonomicznych efektów realizacji projektów rozwoju infrastruktury drogowej

OPRACOWANIE

OPTIMA Baca Robert
ul. Przy Lesie 3
87-134 Zławieś Mała
baca@optimaconsulting.com.pl
www.optimaconsulting.com.pl
T +48 609 60 82 38; +48 22 398 78 31
F +48 22 398 78 32
NIP 956-105-52-56 **REGON** 871722977



Toruń, sierpień 2007



SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie.....	3
2. Infrastruktura drogowa w Małopolsce	5
3. Wyniki badania.....	7
4. Podsumowanie	14



1. Wprowadzenie

Badanie zatytułowane **Ocena społeczno-ekonomicznych efektów realizacji projektów rozwoju infrastruktury drogowej** zostało przeprowadzone w okresie od marca do sierpnia 2007r. na sieci dróg wojewódzkich województwa małopolskiego zarządzanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie. Celem badania było:

- zidentyfikowanie projektów inwestycyjnych przeznaczonych do realizacji w latach 2007-2015,
- oszacowanie łącznych oszczędności kosztów użytkowników i środowiska wynikających z realizacji zidentyfikowanych projektów inwestycyjnych,
- utworzenie obiektywnego rankingu projektów inwestycyjnych.

Ocena efektywności ekonomicznej projektów drogowych i mostowych wykonana została w oparciu o metodę analiza kosztów i korzyści, której wytyczne zawarte są w następujących publikacjach:

- *Analiza kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych*, Jednostka ds. Ewaluacji, Dyrekcja Generalna - Polityka Regionalna, Komisja Europejska,
- *Instrukcja oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych - weryfikacja metody badań zgodnie z zaleceniami UE oraz aktualizacja cen jednostkowych na poziomie 2006r.*, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa, marzec 2007r.

Analiza kosztów i korzyści poszczególnych inwestycji wykonywana została za pomocą modelu informatycznego. Jego powstanie jest efektem wieloletnich doświadczeń z zakresu oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych. Konstrukcja modelu z jednej strony gwarantuje poprawność stosowania metody analiza kosztów i korzyści, z drugiej zaś zapewnia pełną porównywalność przedsięwzięć inwestycyjnych (od strony rozmiaru generowanego efektu społeczno-ekonomicznego), co pozwala obiektywnie sporządzić ranking projektów.

Parametry inwestycji (parametry odcinków jednorodnych, parametry obiektów inżynierskich, koszt i harmonogram inwestycji) zostały oszacowane przez pracowników Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie. Informacje dotyczące natężeń ruchu pochodzą

z Generalnego Pomiaru Ruchu z 2005r. na sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce. Dane statystyczne pochodzą z Banku Danych Regionalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

Niniejszy raport końcowy składa się z następujących części:

- INFRASTRUKTURA DROGOWA W MAŁOPOLSCE – ogólna charakterystyka województwa oraz sieci drogowej,
- METODYKA BADANIA – opis głównych założeń metodycznych,
- WYNIKI BADANIA – ogólna prezentacja,
- PODSUMOWANIE – rankingi projektów inwestycyjnych.

Integralną częścią niniejszego raportu są załączniki zawierające pełne analizy kosztów i korzyści poszczególnych projektów inwestycyjnych. W zależności od potrzeb mogą one stanowić osobne dokumenty lub części studiów wykonalności.

Informacje zaprezentowane w niniejszym raporcie wynikają wyłącznie z ekonomicznego spojrzenia na inwestycje drogowe i mostowe. W utworzonych rankingach projektów inwestycyjnych wyznacznikiem są rozmiary generowanych efektów społeczno-ekonomicznych, natomiast czynniki pozaekonomiczne zostały pominięte.

2. Infrastruktura drogowa w Małopolsce

Województwo małopolskie ma powierzchnię **15.190 km²**. Składa się z **3** podregionów, **19** powiatów oraz **3** miast na prawach powiatu. Województwo obejmuje **182** gminy w tym **15** miejskich, **127** wiejskich oraz **40** miejsko-wiejskich. Na terenie Małopolski istnieje **2.018** miejscowości w tym **1.963** wiejskich¹.

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. Takie działania przekładają się bezpośrednio na poprawę stanu technicznego istniejącej sieci drogowej. Podstawowy szkielet układu drogowego w Małopolsce stanowią dwa ciągi komunikacyjne²:

- 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. Sieć dróg krajowych w Małopolsce ma długość **1.016,2 km** w tym 309,1 km miejskich i 707,1 km zamiejskich. Na sieć dróg krajowych składa się **12** ciągów drogowych o następujących numerach: 4, 7, 28, 44, 47, 49, 52, 73, 75, 79, 87, 94. Łączna długość dróg wojewódzkich wynosi **1.401,4 km** w tym 223,6 km miejskich i 1.177,8 km zamiejskich. Na sieć dróg wojewódzkich składa się **39** ciągów drogowych o następujących numerach: 768, 773, 774, 775, 776, 780, 781, 783, 791, 794, 933, 946, 948, 949, 953, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 971, 973, 975, 977, 979, 980, 981, 982, 984, 993. Drogi powiatowe stanowią uzupełnienie dróg krajowych i wojewódzkich tworząc sieć o znaczeniu lokalnym. Łączna długość dróg powiatowych wynosi **6.496,3 km**. Sieć dróg gminnych ma długość **13.028,7 km**. Główną

¹ Bank Danych Regionalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dane za 2005r.

² Informacje pochodzą z Planu Rozwoju Dróg Wojewódzkich w Małopolsce na lata 2007-2013, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, październik 2006r.

ich rolą jest rozprowadzanie ruchu z dróg wyższej kategorii służąc głównie lokalnej społeczności³.

Tab. 1. Drogi w województwie małopolskim – wskaźniki za 2005r.

Wyszczególnienie	Jedn.	Małopolska	Polska
drogi o twardej nawierzchni			
na 100 km ²	km	144,3	81,2
na 10 tys. ludności	km	67,1	66,5
drogi miejskie o twardej nawierzchni			
na 100 km ²	km	26,7	16,2
na 10 tys. ludności	km	12,4	13,3
drogi zamiejskie o twardej nawierzchni			
na 100 km ²	km	117,6	64,9
na 10 tys. ludności	km	54,7	53,2
drogi o twardej nawierzchni ulepszonej			
na 100 km ²	km	123,2	72,7
na 10 tys. ludności	km	57,3	59,6
drogi miejskie o twardej nawierzchni ulepszonej			
na 100 km ²	km	24,5	15,4
na 10 tys. ludności	km	11,4	12,6
drogi zamiejskie o twardej nawierzchni ulepszonej			
na 100 km ²	km	98,7	57,3
na 10 tys. ludności	km	45,9	46,9

Zródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych GUS

³ Bank Danych Regionalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dane za 2005r.

3. Wyniki badania

Badanie obejmowało **17** wybranych projektów inwestycyjnych zidentyfikowanych przez pracowników Zarządu Dróg Wojewódzkich. Inwestycje są przeznaczone do realizacji w latach 2007-2015 w pierwszym etapie okresu programowania MRPO 2007-2015. Lista projektów inwestycyjnych została zaprezentowana w poniższej tabeli.

Tab. 2. Lista projektów inwestycyjnych ujętych w badaniu

Lp.	Symbol projektu inwestycyjnego	Tytuł projektu inwestycyjnego
1	2	3
1	ZDW_Kraków_P01	Modernizacja obiektów mostowych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 957 Białka-Jablonka-Nowy Targ
2	ZDW_Kraków_P02	Modernizacja obiektów mostowych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 975 Dąbrowa Tarnowska-Zakliczyn-Dąbrowa
3	ZDW_Kraków_P03	Modernizacja obiektów mostowych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 956 Biertowice-Zembrzyce
4	ZDW_Kraków_P04	Modernizacja drogi wojewódzkiej 933 na odcinku Brzeszcze-Chrzanów wraz z budową wiaduktu w miejscowości Kroczykach
5	ZDW_Kraków_P05	Modernizacja drogi wojewódzkiej 955, 956, 967 Biertowice-kapczyca wraz z budową pasów ruchu powolnego na podjazdach pod Górę Borzęcką na drodze wojewódzkiej nr 967
6	ZDW_Kraków_P06	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 964 Kasina-Uście Solne
7	ZDW_Kraków_P07	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 980 Jurków-Biecz
8	ZDW_Kraków_P08	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 957 Białka-Nowy Targ
9	ZDW_Kraków_P09	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 962 Jablonka-Lipnica Wielka-granica państwa
10	ZDW_Kraków_P10	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 780 Kraków-Chelmek - etap II
11	ZDW_Kraków_P11	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 975 Wojnicz-Zakliczyn - etap II
12	ZDW_Kraków_P12	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 977 Tarnów-Moszczenica - etap II
13	ZDW_Kraków_P13	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 965 Limanowa-Zielona
14	ZDW_Kraków_P14	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 794 na odcinku od granicy województwa do granicy gminy Zielonki
15	ZDW_Kraków_P15	Modernizacja dróg wojewódzkich nr 783, 791 Trzebinia-Olkusz-Wołbrom-Raclańce
16	ZDW_Kraków_P16	Budowa obwodnicy Dobczyc
17	ZDW_Kraków_P17	Budowa obwodnicy Zembrzyc

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych ZDW w Krakowie

Inwestycje zlokalizowane są w podregioniach:

- krakowsko-tarnowskim - **8** projektów,
- nowosądeckim - **9** projektów.

W puli projektów występowały następujące typy inwestycji:

- obiekty inżynierskie - **3** projekty,
- przebudowa - **12** projektów,

- budowa - 2 projekty.

Lokalizacja oraz typ inwestycji dla poszczególnych projektów zostały zaprezentowane w poniższej tabeli.

Tab. 3. Lokalizacja oraz typ inwestycji

Lp.	Symbol projektu inwestycyjnego	Podregion_Nazwa	Podregion_NTS	Typ projektu inwestycyjnego
1	2	3	4	5
1	ZDW_Kraków_P01	podregion 16 nowosądecki	3.12.16	obiekty
2	ZDW_Kraków_P02	podregion 15 krakowsko-tarnowski	3.12.15	obiekty
3	ZDW_Kraków_P03	podregion 16 nowosądecki	3.12.16	obiekty
4	ZDW_Kraków_P04	podregion 15 krakowsko-tarnowski	3.12.15	przebudowa
5	ZDW_Kraków_P05	podregion 16 nowosądecki	3.12.16	przebudowa
6	ZDW_Kraków_P06	podregion 16 nowosądecki	3.12.16	przebudowa
7	ZDW_Kraków_P07	podregion 15 krakowsko-tarnowski	3.12.15	przebudowa
8	ZDW_Kraków_P08	podregion 16 nowosądecki	3.12.16	przebudowa
9	ZDW_Kraków_P09	podregion 16 nowosądecki	3.12.16	przebudowa
10	ZDW_Kraków_P10	podregion 15 krakowsko-tarnowski	3.12.15	przebudowa
11	ZDW_Kraków_P11	podregion 15 krakowsko-tarnowski	3.12.15	przebudowa
12	ZDW_Kraków_P12	podregion 16 nowosądecki	3.12.16	przebudowa
13	ZDW_Kraków_P13	podregion 15 krakowsko-tarnowski	3.12.15	przebudowa
14	ZDW_Kraków_P14	podregion 15 krakowsko-tarnowski	3.12.15	przebudowa
15	ZDW_Kraków_P15	podregion 15 krakowsko-tarnowski	3.12.15	przebudowa
16	ZDW_Kraków_P16	podregion 16 nowosądecki	3.12.16	budowa
17	ZDW_Kraków_P17	podregion 16 nowosądecki	3.12.16	budowa

Zródło: opracowanie własne

Badaniu poddano **290** odcinków jednorodnych o łącznej długości **537,67 km** i powierzchni **3.595.691,10 m²** oraz **61** obiektów inżynierskich o łącznej powierzchni **33.819,02 m²**. Na jeden projekt inwestycyjny przypadało średnio **17,06** odcinków jednorodnych o długości **31,22 km** i powierzchni **256.835,08 m²** oraz **3,59** obiektów inżynierskich o powierzchni **1.989,35 m²**. Liczbę, długość i powierzchnię odcinków jednorodnych oraz liczbę i powierzchnię obiektów inżynierskich zaprezentowano w poniższych tabelach.

Tab. 4. Liczba, długość i powierzchnia odcinków jednorodnych

Lp.	Symbol projektu inwestycyjnego	Liczba odcinków		Długość odcinków		Powierzchnia odcinków	
		W0	W1	W0	W1	W0	W1
		szł.	szł.	km	km	m ²	m ²
1	2	3	4	5	6	7	8
1	ZDW_Kraków_P01	2	2	10,000	10,000	ND	ND
2	ZDW_Kraków_P02	2	2	10,000	10,000	ND	ND
3	ZDW_Kraków_P03	2	2	7,500	7,500	ND	ND
4	ZDW_Kraków_P04	19	19	26,585	26,585	200 136,60	200 136,60
5	ZDW_Kraków_P05	18	18	14,830	14,830	101 356,50	134 672,00
6	ZDW_Kraków_P06	37	37	79,839	79,839	527 421,00	570 888,00
7	ZDW_Kraków_P07	31	31	49,300	49,300	332 430,00	390 300,00
8	ZDW_Kraków_P08	21	21	65,706	65,706	428 475,00	452 719,00
9	ZDW_Kraków_P09	2	2	9,058	9,058	49 819,00	54 348,00
10	ZDW_Kraków_P10	23	23	28,351	28,351	185 948,50	216 419,00
11	ZDW_Kraków_P11	7	7	17,100	17,100	102 600,00	103 857,50
12	ZDW_Kraków_P12	30	30	28,260	28,260	190 320,00	199 895,00
13	ZDW_Kraków_P13	32	32	51,984	51,984	354 236,00	377 898,00
14	ZDW_Kraków_P14	15	15	40,458	40,458	255 397,00	255 397,00
15	ZDW_Kraków_P15	43	43	80,426	80,426	490 060,00	558 090,00
16	ZDW_Kraków_P16	2	3	3,800	6,000	24 400,00	39 800,00
17	ZDW_Kraków_P17	2	3	3,473	5,273	27 071,00	43 271,00
	<i>Minimum</i>	2,00	2,00	3,47	5,27	24 400,00	39 800,00
	<i>Maksimum</i>	43,00	43,00	80,43	80,43	527 421,00	570 888,00
	<i>Średnia</i>	16,94	17,06	30,98	31,22	233 547,90	266 835,08
	<i>Suma</i>	288,00	290,00	626,67	630,67	3 269 670,60	3 595 691,10

Źródło: opracowanie własne

Tab. 5. Liczba i powierzchnia obiektów inżynierskich

Lp.	Symbol projektu inwestycyjnego	Liczba obiektów inżynierskich		Powierzchnia obiektów inżynierskich	
		W0	W1	W0	W1
		szł.	szł.	m ²	m ²
1	2	3	4	5	6
1	ZDW_Kraków_P01	-	4	853,05	1 204,70
2	ZDW_Kraków_P02	-	2	3 256,80	3 371,00
3	ZDW_Kraków_P03	-	3	210,26	266,40
4	ZDW_Kraków_P04	-	2	78,44	2 515,08
5	ZDW_Kraków_P05	-	-	-	-
6	ZDW_Kraków_P06	-	8	2 463,71	2 463,71
7	ZDW_Kraków_P07	-	10	1 581,76	1 581,76
8	ZDW_Kraków_P08	-	10	2 798,90	2 798,90
9	ZDW_Kraków_P09	-	-	-	-
10	ZDW_Kraków_P10	-	2	905,20	905,20
11	ZDW_Kraków_P11	-	2	3 274,09	3 274,09
12	ZDW_Kraków_P12	-	4	236,64	236,64
13	ZDW_Kraków_P13	-	5	2 462,61	2 462,61
14	ZDW_Kraków_P14	-	4	216,23	216,23
15	ZDW_Kraków_P15	-	2	241,50	241,50
16	ZDW_Kraków_P16	-	2	-	9 036,00
17	ZDW_Kraków_P17	-	1	-	3 245,20
	<i>Minimum</i>	-	-	-	-
	<i>Maksimum</i>	10,00	10,00	3 274,09	9 036,00
	<i>Średnia</i>	3,35	3,59	1 092,89	1 989,35
	<i>Suma</i>	57,00	61,00	18 579,19	33 819,02

Źródło: opracowanie własne

Łączny koszt brutto badanej puli projektów inwestycyjnych wynosił **810.214.178,90 PLN**, co w przeliczeniu na projekt daje średnią kwotę na poziomie **47.659.657,58 PLN**. Koszt brutto, netto oraz zdyskontowany koszt netto zaprezentowane są w poniższej tabeli.

Tab. 6. Koszt brutto, netto oraz zdyskontowany koszt netto inwestycji

Lp.	Symbol projektu inwestycyjnego	Koszt brutto inwestycji	Koszt netto inwestycji	Zdyskontowany koszt netto inwestycji
		pln 3	pln 4	pln 5
1	ZDW_Kraków_P01	13 110 959,36	10 746 686,00	10 138 384,91
2	ZDW_Kraków_P02	5 421 680,00	4 444 000,00	4 192 452,83
3	ZDW_Kraków_P03	5 018 539,54	4 113 557,00	3 880 714,15
4	ZDW_Kraków_P04	59 263 000,00	48 576 229,51	45 826 631,61
5	ZDW_Kraków_P05	81 500 000,00	66 803 278,69	63 021 961,03
6	ZDW_Kraków_P06	100 000 000,00	81 967 213,11	77 327 559,54
7	ZDW_Kraków_P07	60 000 000,00	49 180 327,87	46 396 535,73
8	ZDW_Kraków_P08	70 000 000,00	57 377 049,18	54 129 291,68
9	ZDW_Kraków_P09	40 000 000,00	32 786 885,25	30 931 023,82
10	ZDW_Kraków_P10	40 000 000,00	32 786 885,25	30 931 023,82
11	ZDW_Kraków_P11	40 000 000,00	32 786 885,25	30 931 023,82
12	ZDW_Kraków_P12	37 500 000,00	30 737 704,92	28 997 834,83
13	ZDW_Kraków_P13	55 000 000,00	45 081 967,21	42 530 157,75
14	ZDW_Kraków_P14	40 000 000,00	32 786 885,25	30 931 023,82
15	ZDW_Kraków_P15	60 000 000,00	49 180 327,87	46 396 535,73
16	ZDW_Kraków_P16	57 400 000,00	47 049 180,33	44 388 019,18
17	ZDW_Kraków_P17	46 000 000,00	37 704 918,03	35 570 677,39
	<i>Minimum</i>	5 018 539,54	4 113 557,00	3 880 714,15
	<i>Maksimum</i>	100 000 000,00	81 967 213,11	77 327 559,54
	<i>Średnia</i>	47 659 657,58	39 065 293,10	36 854 080,09
	<i>Suma</i>	810 214 178,90	664 109 982,70	626 518 851,61

Źródło: opracowanie własne

Efektywność ekonomiczna projektów inwestycyjnych została zmierzona następującymi wskaźnikami:

- ekonomiczna zaktualizowana wartość netto ENPV,
- wskaźnik ekonomicznej zaktualizowanej wartości netto ENPVR,
- ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu EIRR,
- wskaźnik korzyści/koszty B/C.

Każdy projekt z puli generuje korzyści społeczno-ekonomiczne na średnim poziomie **88.192.760,64 PLN** (ENPV) oraz zwrot z inwestycji na średnim poziomie **31,77%** (EIRR). Zdyskontowane oszczędności kosztów przewyższają zdyskontowane koszty inwestycji oraz utrzymania i remontów infrastruktury drogowej, a ich stosunek wynosi średnio **5,88** (B/C). Wartości wskaźników ENPV, ENPVR, EIRR, B/C zostały zaprezentowane w poniższej tabeli.

Tab. 7. ENPV, ENPV, EIRR oraz B/C

Lp.	Symbol projektu inwestycyjnego	ENPV	ENPVR	EIRR	B/C
		pln	pln		
1	2	3	4	5	6
1	ZDW_Kraków_P01	31 658 375,01	3,12	0,2940	4,22
2	ZDW_Kraków_P02	47 086 962,76	11,23	0,8405	22,68
3	ZDW_Kraków_P03	31 917 070,28	8,22	0,5894	9,46
4	ZDW_Kraków_P04	54 614 630,35	1,19	0,1687	2,43
5	ZDW_Kraków_P05	5 936 555,25	0,09	0,0702	1,10
6	ZDW_Kraków_P06	145 386 717,84	1,88	0,2490	3,79
7	ZDW_Kraków_P07	102 596 201,81	2,21	0,2933	4,15
8	ZDW_Kraków_P08	159 052 869,40	2,94	0,3556	6,44
9	ZDW_Kraków_P09	2 169 306,56	0,07	0,0682	1,08
10	ZDW_Kraków_P10	108 705 231,18	3,45	0,3732	5,57
11	ZDW_Kraków_P11	150 092 748,68	4,85	0,3584	7,57
12	ZDW_Kraków_P12	59 286 361,27	2,04	0,2581	3,98
13	ZDW_Kraków_P13	136 594 153,02	3,21	0,3707	6,90
14	ZDW_Kraków_P14	43 645 588,54	1,41	0,2183	3,56
15	ZDW_Kraków_P15	318 900 646,96	6,87	0,6558	12,96
16	ZDW_Kraków_P16	53 101 794,78	1,20	0,1296	1,91
17	ZDW_Kraków_P17	50 531 719,17	1,42	0,1083	2,21
	<i>Minimum</i>	2 169 306,56	0,07	0,0682	1,08
	<i>Maksimum</i>	318 900 646,96	11,23	0,8405	22,68
	<i>Średnia</i>	88 192 760,64	3,26	0,3177	5,88

Źródło: opracowanie własne

W wyniku analizy oszacowano korzyści użytkowników i środowiska, tj.:

- oszczędności kosztów eksploatacji pojazdów samochodowych,
- oszczędności kosztów czasu pasażerów, czasu pracy kierowców, czasu w transporcie samochodów ciężarowych z przyczepami,
- oszczędności kosztów wypadków drogowych,
- oszczędności kosztów emisji toksycznych składników spalin.

W wyniku realizacji wybranych 17 projektów łączne zdyskontowane oszczędności kosztów użytkowników i środowiska dla całej puli projektów wynoszą **2.109.600.957,87 PLN**.

Oszczędności kosztów wynikają:

- ze skrócenia czasu podróży (**43,42%**),
- z niższej eksploatacji pojazdów samochodowych (**34,59%**),
- z niższej wypadkowości (**21,02%**),
- z niższej emisji toksycznych składników spalin (**0,97%**).

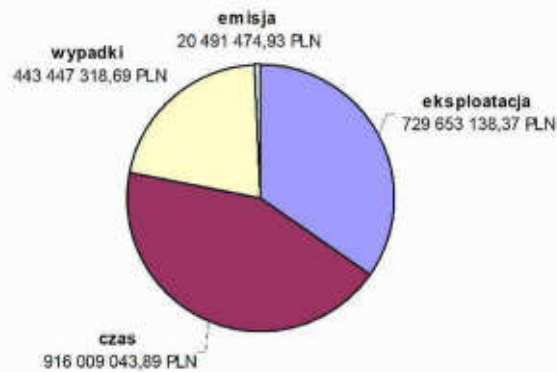
Oszczędności kosztów użytkowników i środowiska w ujęciu kwotowym i procentowym zaprezentowane są w poniższych tabelach i na poniższych wykresach.

Tab. 8. Zdyskontowane oszczędności kosztów użytkowników i środowiska

Lp.	Symbol projektu inwestycyjnego	Zdyskontowane oszczędności kosztów				
		eksploatacja	czas	wypadki	emisja	razem
		pln	pln	pln	pln	pln
1	2	3	4	5	6	7
1	ZDW_Kraków_P01	4 748 964,21	38 989 379,76	-	231 388,28	43 969 732,25
2	ZDW_Kraków_P02	6 703 276,44	45 176 883,73	-	334 277,31	52 214 437,49
3	ZDW_Kraków_P03	4 160 525,70	33 482 112,81	-	190 392,04	37 833 030,56
4	ZDW_Kraków_P04	65 236 701,13	-	31 762 665,65	1 364 028,99	98 363 395,77
5	ZDW_Kraków_P05	34 701 147,18	17 269 157,57	18 868 558,63	681 333,08	71 520 196,45
6	ZDW_Kraków_P06	74 224 806,58	66 172 269,10	67 053 918,44	1 975 934,58	209 426 728,70
7	ZDW_Kraków_P07	48 513 183,00	29 958 829,85	63 641 983,91	1 166 582,09	143 280 578,85
8	ZDW_Kraków_P08	87 720 129,44	74 205 979,31	35 187 086,77	2 463 543,39	199 576 738,92
9	ZDW_Kraków_P09	4 724 622,61	13 715 167,01	13 356 321,33	147 927,31	31 944 038,27
10	ZDW_Kraków_P10	61 146 587,31	40 704 917,73	34 631 046,08	1 392 422,12	137 874 973,23
11	ZDW_Kraków_P11	37 182 396,30	97 557 724,98	47 261 426,77	1 295 605,80	183 297 153,84
12	ZDW_Kraków_P12	42 647 623,09	18 974 768,23	21 270 543,62	1 020 593,99	83 913 528,93
13	ZDW_Kraków_P13	57 274 248,49	61 969 266,81	48 638 109,64	1 459 771,04	169 341 395,99
14	ZDW_Kraków_P14	57 667 973,53	-	5 373 625,20	1 325 935,78	64 367 534,52
15	ZDW_Kraków_P15	155 989 715,59	143 888 200,48	61 943 932,70	4 418 807,77	366 240 656,54
16	ZDW_Kraków_P16	- 9 197 306,84	129 964 043,27	- 3 001 043,90	684 240,57	118 449 933,09
17	ZDW_Kraków_P17	- 3 791 255,40	103 980 343,24	- 2 540 856,15	338 680,77	97 986 822,46
	<i>Minimum</i>	- 9 197 306,84	-	- 3 001 043,90	147 927,31	31 944 038,27
	<i>Maksimum</i>	155 989 715,59	143 888 200,48	67 053 918,44	4 418 807,77	366 240 656,54
	<i>Średnia</i>	42 920 772,85	63 882 884,93	26 085 136,39	1 205 380,88	124 094 175,05
	<i>Suma</i>	729 653 138,37	916 009 043,89	443 447 318,69	20 491 474,93	2 109 600 975,87

Źródło: opracowanie własne

Wyk. 1. Zdyskontowane oszczędności kosztów użytkowników i środowiska



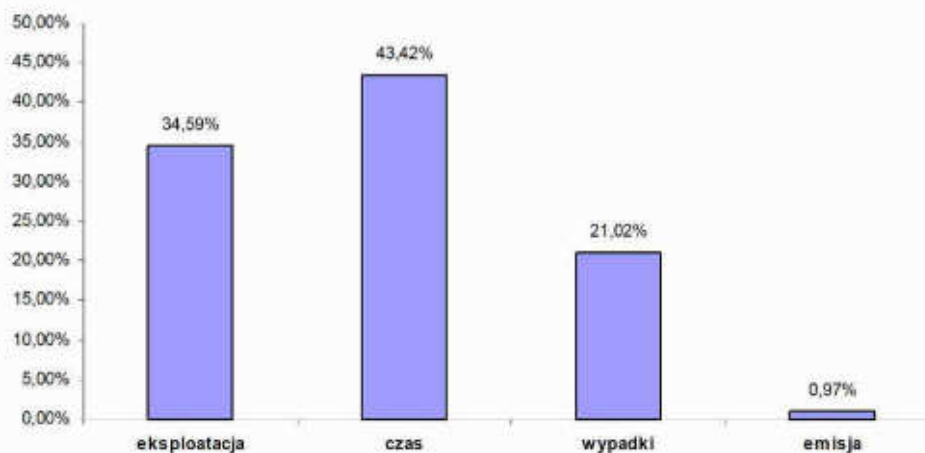
Źródło: opracowanie własne

Tab. 9. Udział zdyskontowanych oszczędności kosztów użytkowników i środowiska w zdyskontowanych oszczędnościach kosztów ogółem

Lp.	Symbol projektu inwestycyjnego	Udział w zdyskontowanych oszczędnościach kosztów ogółem				
		eksploatacja	czas	wypadki	emisja	razem
1	2	3	4	5	6	7
1	ZDW_Kraków_P01	0,1080	0,8867	-	0,0053	1,0000
2	ZDW_Kraków_P02	0,1284	0,8652	-	0,0064	1,0000
3	ZDW_Kraków_P03	0,1100	0,8850	-	0,0050	1,0000
4	ZDW_Kraków_P04	0,6632	-	0,3229	0,0139	1,0000
5	ZDW_Kraków_P05	0,4852	0,2415	0,2638	0,0095	1,0000
6	ZDW_Kraków_P06	0,3544	0,3160	0,3202	0,0094	1,0000
7	ZDW_Kraków_P07	0,3386	0,2091	0,4442	0,0081	1,0000
8	ZDW_Kraków_P08	0,4395	0,3718	0,1763	0,0123	1,0000
9	ZDW_Kraków_P09	0,1479	0,4293	0,4181	0,0046	1,0000
10	ZDW_Kraków_P10	0,4435	0,2952	0,2512	0,0101	1,0000
11	ZDW_Kraków_P11	0,2029	0,5322	0,2576	0,0071	1,0000
12	ZDW_Kraków_P12	0,5082	0,2261	0,2535	0,0122	1,0000
13	ZDW_Kraków_P13	0,3382	0,3659	0,2872	0,0086	1,0000
14	ZDW_Kraków_P14	0,8959	-	0,0835	0,0206	1,0000
15	ZDW_Kraków_P15	0,4259	0,3929	0,1691	0,0121	1,0000
16	ZDW_Kraków_P16	-	0,0776	1,0972	0,0253	1,0000
17	ZDW_Kraków_P17	-	0,0387	1,0612	0,0259	1,0000
	<i>Minimum</i>	-	0,0776	-	0,0259	0,0035
	<i>Maksimum</i>	0,8959	1,0972	0,4442	0,0206	1,0000
	<i>Srednia</i>	0,3459	0,4342	0,2102	0,0097	1,0000

Źródło: opracowanie własne

Wyk. 2. Udział zdyskontowanych oszczędności kosztów użytkowników i środowiska w zdyskontowanych oszczędnościach kosztów ogółem



Źródło: opracowanie własne

4. Podsumowanie

Rozwój infrastruktury drogowej realizowany jest z uwzględnieniem priorytetów obranych przez zarządców dróg. Jednym z najważniejszych jest rozmiar generowanych korzyści społeczno-ekonomicznych przejmowanych przez użytkowników dróg i środowisko, na które składają się oszczędności czasu podróży, oszczędności kosztów eksploatacji pojazdów samochodowych, oszczędności kosztów wypadków drogowych, oszczędności kosztów emisji toksycznych składników spalin. W związku z powyższym wskaźniki efektywności ekonomicznej inwestycji drogowych i mostowych stanowią podstawę budowania rankingów projektów inwestycyjnych. W niniejszym badaniu zaproponowano następujące wskaźniki:

- ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu EIRR,
- zdyskontowane oszczędności kosztów eksploatacji pojazdów samochodowych/zdyskontowany koszt inwestycji,
- zdyskontowane oszczędności kosztów czasu pasażerów, czasu pracy kierowców, czasu w transporcie samochodów ciężarowych z przyczepami /zdyskontowany koszt inwestycji,
- zdyskontowane oszczędności kosztów wypadków drogowych/zdyskontowany koszt inwestycji,
- zdyskontowane oszczędności kosztów emisji toksycznych składników spalin/zdyskontowany koszt inwestycji.

W zależności od wyboru priorytetu (łącznie korzyści społeczno-ekonomiczne, eksploatacja, czas, wypadki, emisja) kolejność zadań inwestycyjnych ulega zmianie. W niniejszym badaniu podstawą konstruowania rankingów były następujące kryteria:

- maksymalne łączne zdyskontowane oszczędności użytkowników i środowiska,
- maksymalne zdyskontowane oszczędności kosztów eksploatacji,
- maksymalne zdyskontowane oszczędności kosztów czasu,
- maksymalne zdyskontowane oszczędności kosztów wypadków,
- maksymalne zdyskontowane oszczędności kosztów emisji.

W poniższych tabelach zaprezentowano hierarchię zadań inwestycyjnych dla najważniejszych poszczególnych kryteriów.

Tab. 10. Ranking według kryterium maksymalne łączne oszczędności użytkowników i środowiska

Lp.	Symbol projektu inwestycyjnego	EIRR
1	2	3
1	ZDW_Kraków_P02	0,8405
2	ZDW_Kraków_P15	0,6558
3	ZDW_Kraków_P03	0,5894
4	ZDW_Kraków_P10	0,3732
5	ZDW_Kraków_P13	0,3707
6	ZDW_Kraków_P11	0,3584
7	ZDW_Kraków_P08	0,3558
8	ZDW_Kraków_P01	0,2940
9	ZDW_Kraków_P07	0,2933
10	ZDW_Kraków_P12	0,2581
11	ZDW_Kraków_P06	0,2490
12	ZDW_Kraków_P14	0,2183
13	ZDW_Kraków_P04	0,1687
14	ZDW_Kraków_P16	0,1296
15	ZDW_Kraków_P17	0,1083
16	ZDW_Kraków_P05	0,0702
17	ZDW_Kraków_P09	0,0682
	<i>Minimum</i>	0,0682
	<i>Maksimum</i>	0,8405
	<i>Średnia</i>	0,3177

Źródło: opracowanie własne

Tab. 11. Ranking według kryterium maksymalne oszczędności kosztów czasu

Lp.	Symbol projektu inwestycyjnego	Zdyskont. oszczędności kosztów czasu/Zdyskont. koszt netto inwestycji
1	2	3
1	ZDW_Kraków_P02	10,7758
2	ZDW_Kraków_P03	8,6278
3	ZDW_Kraków_P01	3,8457
4	ZDW_Kraków_P11	3,1540
5	ZDW_Kraków_P15	3,1013
6	ZDW_Kraków_P16	2,9280
7	ZDW_Kraków_P17	2,9232
8	ZDW_Kraków_P13	1,4571
9	ZDW_Kraków_P08	1,3709
10	ZDW_Kraków_P10	1,3160
11	ZDW_Kraków_P06	0,8557
12	ZDW_Kraków_P12	0,6544
13	ZDW_Kraków_P07	0,6457
14	ZDW_Kraków_P09	0,4434
15	ZDW_Kraków_P05	0,2740
16	ZDW_Kraków_P04	-
17	ZDW_Kraków_P14	-
	<i>Minimum</i>	-
	<i>Maksimum</i>	10,7758
	<i>Średnia</i>	2,4925

Źródło: opracowanie własne

Tab. 12. Ranking według kryterium maksymalne oszczędności kosztów wypadków

Lp.	Symbol projektu inwestycyjnego	Zdyskont. oszczędności kosztów wypadków/Zdyskont. koszt netto inwestycji
1	2	3
1	ZDW_Kraków_P11	1,5280
2	ZDW_Kraków_P07	1,3717
3	ZDW_Kraków_P15	1,3351
4	ZDW_Kraków_P13	1,1436
5	ZDW_Kraków_P10	1,1196
6	ZDW_Kraków_P06	0,8671
7	ZDW_Kraków_P12	0,7335
8	ZDW_Kraków_P04	0,6931
9	ZDW_Kraków_P08	0,6501
10	ZDW_Kraków_P09	0,4318
11	ZDW_Kraków_P05	0,2994
12	ZDW_Kraków_P14	0,1737
13	ZDW_Kraków_P01	-
14	ZDW_Kraków_P02	-
15	ZDW_Kraków_P03	-
16	ZDW_Kraków_P16	- 0,0676
17	ZDW_Kraków_P17	- 0,0714
	<i>Minimum</i>	- 0,0714
	<i>Maksimum</i>	1,5280
	<i>Średnia</i>	0,6005

Źródło: opracowanie własne

Załącznik nr 2

„Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na
drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005 roku
(kwiecień 2006)”

PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH W MAŁOPOLSCE

Na lata
2007-2013



Zarząd Dróg Wojewódzkich
w Krakowie

Kraków, wrzesień 2007



Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień 2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Przedmiotem Raportu jest przedstawienie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005 roku.

Raport nie obejmuje miast na prawach powiatu (Kraków, Nowy Sącz, Tarnów). Łączna długość dróg wojewódzkich, których dotyczy Raport, wynosi 1363,601 km (stan w dniu 31.12.2005 r.).

Podstawą opracowania były dane o wypadkach i kolizjach drogowych, uzyskane z Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie, zweryfikowane poprzez Rejony Dróg Wojewódzkich i Zarząd Dróg Wojewódzkich.

I. Zdarzenia drogowe na drogach Małopolski w 2005 roku.

1. Zdarzenia drogowe w Małopolsce w 2005 roku.

Małopolska	Zdarzenia drogowe	Kolizje	Wypadki	Zabici	Ranni
miasto Kraków	11008	9633	1375	39	1624
miasto Nowy Sącz	1510	1337	173	6	222
miasto Tarnów	1610	1514	96	6	121
pozostała część Małopolski	20328	17536	2792	283	3627
Razem	34456	30020	4436	334	5594

W dalszej części Raportu określenie „drogi wojewódzkie w Małopolsce” dotyczy dróg wojewódzkich poza miastami na prawach powiatu (Kraków, Nowy Sącz, Tarnów). Jako „Małopolska” będzie rozumiany obszar Małopolski bez tych miast.

Oznaczenia stosowane w Raporcie:

W+K	zdarzenia drogowe (wypadki i kolizje łącznie)
K	kolizje drogowe (bez poszkodowanych osób, z uszkodzeniami pojazdu)
W	wypadki drogowe (z poszkodowanymi ludźmi)
Z	zabici w wypadkach drogowych
R	ranni w wypadkach drogowych

2. Zdarzenia drogowe na drogach wojewódzkich w Małopolsce w latach 1999 – 2005.

	Rok	Drogi wojewódzkie
Zdarzenia drogowe	1999	3394
	2000	3578
	2001	3705
	2002	3769
	2003	4136
	2004	4766



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

2



Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

	2005	4179
Kolizje drogowe	1999	2662
	2000	2804
	2001	2918
	2002	2995
	2003	3347
	2004	3991
	2005	3541
Wypadki drogowe	1999	732
	2000	774
	2001	787
	2002	774
	2003	789
	2004	775
	2005	638
Zabici	1999	81
	2000	81
	2001	72
	2002	82
	2003	74
	2004	66
	2005	78
Ranni	1999	859
	2000	1014
	2001	1067
	2002	998
	2003	1050
	2004	1117
	2005	820

Uwaga:

- dane za okres 1999 r. - 2003 r. – nie obejmują skrzyżowań dróg wojewódzkich z drogami krajowymi,
- dane z 2004 r. i 2005 r.– ze względu na konstrukcję programu Magelot, który od 2004 r. obsługuje bazę zdarzeń drogowych w ZDW - obejmują skrzyżowania dróg wojewódzkich z drogami krajowymi, jeśli do zdarzenia drogowego doszło na wlocie drogi wojewódzkiej.

W 2005 r. w stosunku do 2004 r. na drogach wojewódzkich zanotowano :

- spadek ilości zdarzeń drogowych (o 587)
- spadek ilości kolizji drogowych (o 450)
- spadek ilości wypadków drogowych (o 137)



Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień 2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

- wzrost ilości ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych (o 12)
- spadek ilości osób rannych w wypadkach drogowych (o 297)

3. Wskaźniki określające bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005 roku.

a/ wskaźniki gęstości - w odniesieniu do długości sieci dróg :

Rok	Długość sieci dróg wojewódzkich	Gęstość zdarzeń / 1 km	Gęstość kolizji /1 km	Gęstość wypadków /1 km	Gęstość zabitych /1 km	Gęstość rannych /1 km
2001	1360,6	2,72	2,14	0,58	0,05	0,78
2002	1360,6	2,77	2,20	0,57	0,06	0,73
2003	1362,5	3,04	2,46	0,58	0,054	0,77
2004	1363,1	3,50	2,93	0,57	0,048	0,82
2005	1363,601	3,06	2,60	0,47	0,057	0,60

- w stosunku do 2004 r. wskaźnik gęstości kolizji zmalał
- w stosunku do 2004 r. wskaźnik gęstości wypadków zmalał
- w stosunku do 2004 r. wskaźnik gęstości zabitych wzrósł
- w stosunku do 2004 r. wskaźnik gęstości rannych zmalał

b/ wskaźniki dla 100 wypadków drogowych - w odniesieniu do skutków wypadków :

• wskaźnik ilości osób rannych w 100 wypadkach drogowych:

2002 r. 128,9 osób rannych/100 wypadków
2003 r. 133,1 osób rannych/100 wypadków
2004 r. 144,1 osób rannych/100 wypadków
2005 r.- 128,5 osób rannych/100 wypadków

- w stosunku do 2004 r. wskaźnik ilości osób rannych w 100 wypadkach zmalał

• wskaźnik ilości osób zabitych w 100 wypadkach drogowych:

2002 r. 10,6 osób zabitych /100 wypadków
2003 r. 9,4 osób zabitych /100 wypadków
2004 r. 8,5 osób zabitych /100 wypadków



Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

2005 r.- 12,2 osób zabitych /100 wypadków

→ w stosunku do 2004 r. wskaźnik ilości osób zabitych w 100 wypadkach wzrósł

II. Wykaz dróg wojewódzkich w Małopolsce według malejącej ilości zdarzeń drogowych w 2005 roku.

Numer drogi	Zdarzenia drogowe ogółem	w tym wypadki	zabici	ranni	kolizje drogowe
965	272	43	3	59	229
977	262	37	5	45	225
969	259	29	6	33	230
964	258	34	2	43	224
783	204	25	4	25	179
780	188	42	4	70	146
975	185	37	7	46	148
933	179	26	4	24	153
957	168	16	1	23	152
968	146	20	2	33	126
967	145	20	3	25	125
781	137	22	2	27	115
966	136	23	1	40	113
791	135	21	2	33	114
958	135	21	3	24	114
794	124	26	3	34	98
776	120	30	3	44	90
948	111	14	4	13	97
956	107	16	3	14	91
971	104	17	1	20	87
946	96	13	2	13	83
981	85	16	4	24	69
980	74	13	3	13	61
775	69	9	1	11	60
949	64	10	1	9	54
953	63	5	0	7	58
768	61	14	1	17	47



Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

774	53	10	0	16	43
773	44	14	1	17	30
993	34	3	0	3	31
973	32	4	2	6	28
984	30	2	0	2	28
961	30	1	0	2	29
960	27	1	0	1	26
955	25	2	0	2	23
982	11	2	0	2	9
979	6	0	0	0	6
959	0	0	0	0	0
Razem	4179	638	78	820	3541

→ **najwięcej zdarzeń drogowych** było na drodze wojewódzkiej nr **965** (272 zdarzenia)

→ **najwięcej kolizji drogowych** było na drodze wojewódzkiej nr **969** (230 kolizji)

→ **najwięcej wypadków drogowych** było na drodze wojewódzkiej nr **965** (43 wypadki)

→ **najwięcej zabitych** w wypadkach drogowych było na drodze wojewódzkiej nr **975** (7 ofiar śmiertelnych)

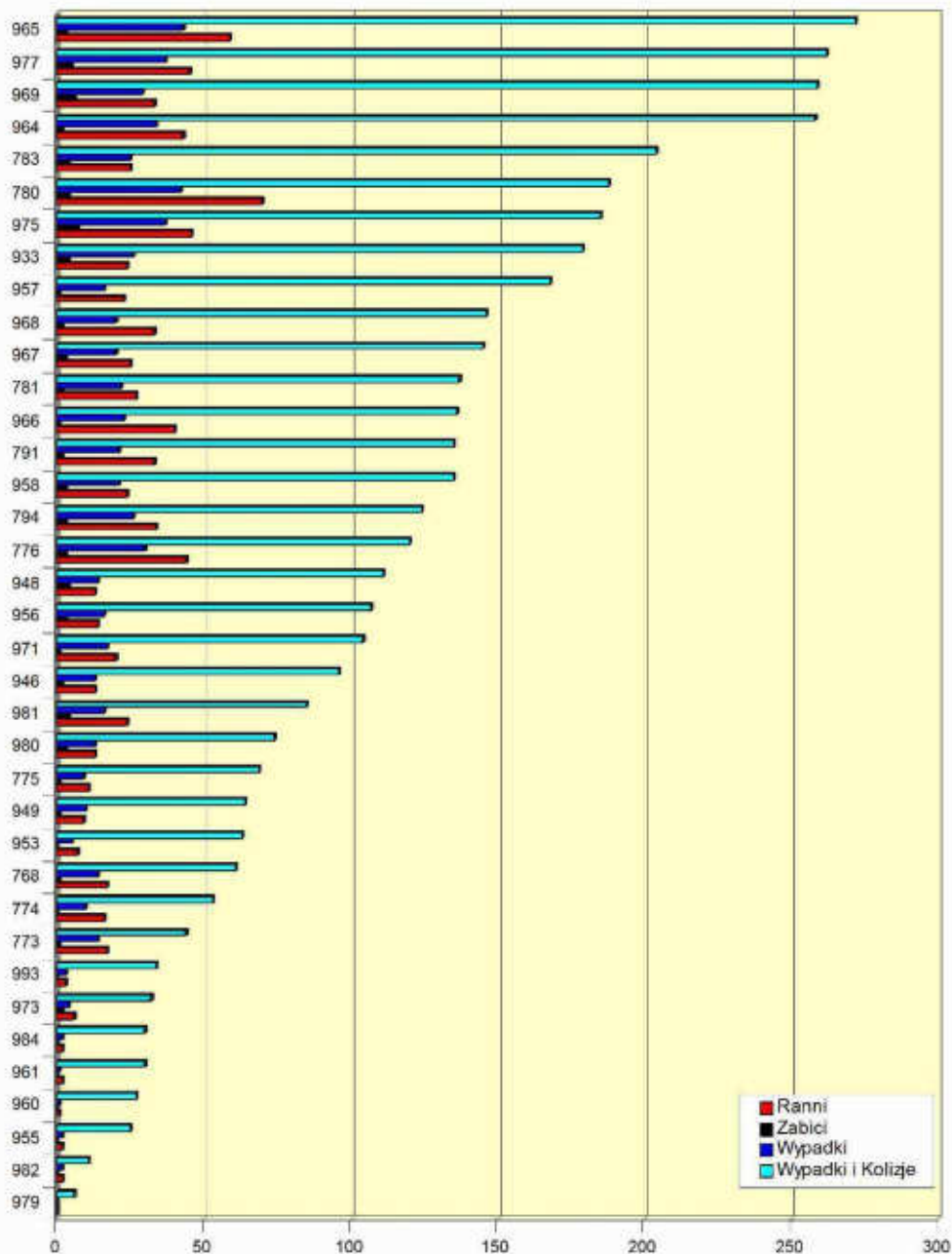
→ **najwięcej rannych** w wypadkach drogowych było na drodze wojewódzkiej nr **780** (70 osób rannych)



Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień 2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Drogi wojewódzkie w Małopolsce według malejącej ilości zdarzeń drogowych w 2005 roku.

Numer drogi



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

7



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

III. Miasta w Małopolsce według malejącej ilości wypadków drogowych na drogach wojewódzkich w 2005 roku.

L.p	Miasto	Ilość wypadków ogółem	w tym wypadki z ofiarami śmiertelnymi	Zabici	Ranni
1	BOCHNIA	15	0	0	17
2	PROSZOWICE	14	1	1	20
3	OLKUSZ	11	0	0	13
4	LIBIAŻ	11	1	1	12
5	BRZESZCZE	10	2	2	9
6	SUCHA BESKIDZKA	9	0	0	9
7	NIEPOŁOMICE	8	0	0	12
8	KRYNICA ZDRÓJ	8	1	1	11
9	ZAKOPANE	8	1	1	10
10	STARY SĄCZ	8	0	0	8
11	TUCHÓW	7	0	0	10
12	GORLICE	7	1	1	8
13	CHRZANÓW	7	0	0	7
14	MSZANA DOLNA	5	1	1	6
15	MIECHÓW	5	0	0	5
16	ANDRYCHÓW	4	0	0	5
17	BRZESKO	4	0	0	5
18	MYŚLENICE	4	0	0	5
19	MUSZYNA	4	0	0	4
20	SUŁKOWICE	4	0	0	4
21	DOBCZYCE	4	1	1	3
22	WOLBROM	4	1	1	3
23	TRZEBINIA	3	0	0	6
24	SKAŁA	3	1	1	5
25	LIMANOWA	3	0	0	5
26	WIELICZKA	3	0	0	3
27	ŻABNO	2	1	1	5



Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

28	GRYBÓW	2	0	0	5
29	KĘTY	2	0	0	3
30	ALWERNIA	2	0	0	2
31	SKAWINA	1	0	0	2
32	CIEŻKOWICE	1	0	0	1
33	KALWARIA ZEBRZYDOWSKA	1	0	0	1
34	NOWY TARG	1	0	0	1
35	OŚWIĘCIM	1	0	0	1
36	BIECZ	0	0	0	0
37	CHEŁMEK	0	0	0	0
38	DĄBROWA TARNOWSKA	0	0	0	0
39	NOWY WIŚNICZ	0	0	0	0
40	PIWNICZNA ZDRÓJ	0	0	0	0
41	SŁOMNIKI	0	0	0	0
42	ZATOR	0	0	0	0
Razem w miastach		186	12	12	226
Razem poza miastami		452	58	66	594
RAZEM		638	70	78	820



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

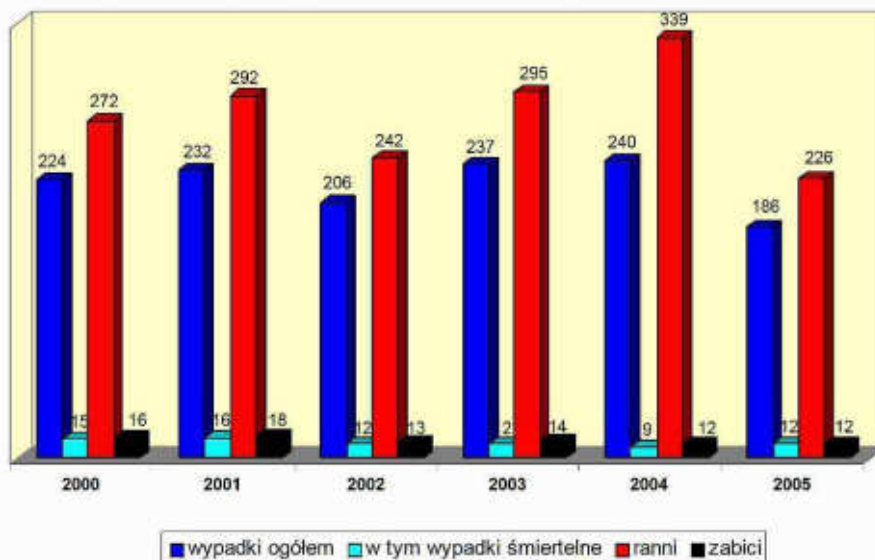
9



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień 2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Wypadki na drogach wojewódzkich w miastach Małopolski w latach 2000 - 2005



- **najwięcej wypadków drogowych** było w **Bochni** (15 wypadków)
- **najwięcej zabitych** było w wypadkach drogowych w **Brzeszczach** (2 ofiary śmiertelne)
- **najwięcej rannych** było w wypadkach drogowych w **Proszowicach** (20 osób rannych)

IV. Zdarzenia drogowe z pieszymi na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005 roku.

Rok	ilość zdarzeń drogowych z pieszymi	ilość wypadków drogowych z pieszymi	ilość ofiar śmiertelnych w wypadkach z pieszymi	ilość osób rannych w wypadkach z pieszymi
2004	303	230	22	223
2005	271	192	31	173

W stosunku do 2004 r. zanotowano w 2005 r.:

- spadek ilości wypadków z pieszymi (o 38)
- wzrost ilości osób zabitych w wypadkach z pieszymi (o 9)
- spadek ilości osób rannych w wypadkach z pieszymi (o 50)



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

10



Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

a/ miejscowości według malejącej ilości wypadków drogowych z pieszymi (co najmniej 2 wypadki) na drogach wojewódzkich

Miejscowość	Wypadki	Zabici	Ranni
STARY SĄCZ	6	0	6
BOCHNIA	5	0	6
PROSZOWICE	5	0	5
LIBIAŻ	5	1	4
MIECHÓW	4	0	4
SUCHA BESKIDZKA	4	0	4
TUCHÓW	4	0	4
GORLICE	4	1	3
ZAKOPANE	4	1	3
KĄCŁOWA	3	1	4
NIEPOŁOMICE	3	0	4
BRZESZCZE	3	1	2
KRYNICA ZDRÓJ	3	1	2
OSIEK	3	1	2
ŁAZANY	2	0	3
STRYSZAWA	2	1	2
ALWERNIA	2	0	2
BABICE	2	0	2
GROJEC	2	0	2
KASINKA MAŁA	2	0	2
LIMANOWA	2	0	2
LISZKI	2	0	2
ŁĄCKO	2	0	2
MSZANA DOLNA	2	0	2
OLKUSZ	2	0	2
PODOLANY	2	0	2
POLANKA WIELKA	2	0	2
PRUSY	2	0	2
SUŁKOWICE gm. Sułkowice	2	0	2
WIELICZKA	2	0	2
WIEPRZ	2	0	2
WIERBANOWA	2	0	2
WYGIEŁZÓW	2	0	2
ZAWOJA	2	0	2
ZUBRZYCA GÓRNA	2	0	2
BRZACZOWICE	2	1	1
MASZKOWICE	2	1	1



Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

OLSZYNY	2	1	1
PROSZÓWKI	2	1	1
RACŁAWICE	2	1	1
WITÓW	2	1	1
SEKOWA	2	0	1
Razem	112	14	103

W pozostałych 79 miejscowościach zanotowano po 1 zdarzeniu drogowym z pieszym, w których łącznie 17 osób zginęło a 69 zostało rannych.

→ **najwięcej wypadków z pieszymi** było w **Starym Sączu** (6 wypadków)

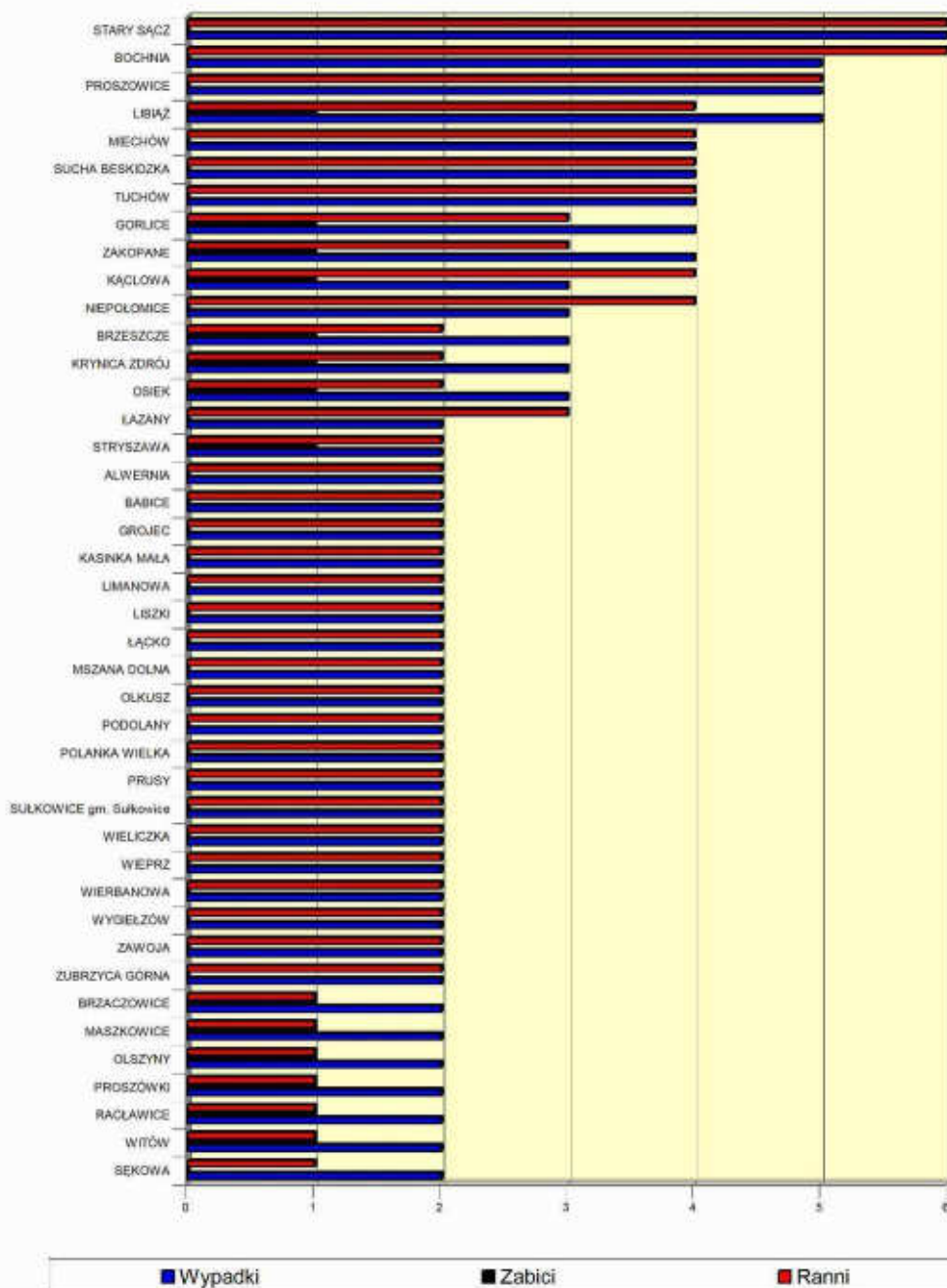
→ wypadki śmiertelne z pieszymi były w 14 miastach (razem 14 ofiar śmiertelnych)

→ **najwięcej rannych pieszych** w wypadkach drogowych było w **Starym Sączu** i **Bochni** (po 6 osób rannych)



Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień 2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Miejscowości według malejącej ilości wypadków z pieszymi (co najmniej 2 wypadki)
na drogach wojewódzkich w 2005 roku.



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

13



Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień 2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

b/ miejscowości, w których na drogach wojewódzkich były wypadki śmiertelne z pieszymi

Miejscowość	Ilość wypadków z pieszymi ogółem	Ilość pieszych zabitych w wypadkach	Ilość rannych pieszych
LIBIAŻ	5	1	4
GORLICE	4	1	3
ZAKOPANE	4	1	3
KĄCŁOWA	3	1	4
BRZESZCZE	3	1	2
KRYNICA ZDRÓJ	3	1	2
OSIEK	3	1	2
STRYSZAWA	2	1	2
BRZACZOWICE	2	1	1
MASZKOWICE	2	1	1
OLSZYNY	2	1	1
PROSZÓWKI	2	1	1
RACŁAWICE	2	1	1
WITÓW	2	1	1
POŁOM DUŻY	1	2	0
BOBOWA	1	1	1
BIERTOWICE	1	1	0
BOGONIOWICE	1	1	0
BROSKOWICE	1	1	0
CIANOWICE	1	1	0
DOBCZYCE	1	1	0
DOJAZDÓW	1	1	0
GIERCZYCE	1	1	0
JURKÓW	1	1	0
KALINA RĘDZINY	1	1	0
KASZÓW	1	1	0
ŁĘG TARNOWSKI	1	1	0
ŁĘKI	1	1	0
OSTRÓW	1	1	0
SUŁOSZOWA I	1	1	0
razem	55	31	29

→ **najwięcej zabitych pieszych** było w wypadkach drogowych w miejscowości **Połom**

Duży (2 ofiary śmiertelne)

→ wypadki śmiertelne z pieszymi były w 30 miejscowościach (razem 31 ofiar)



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

14



Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

śmiertelnych)

c/ drogi wojewódzkie według malejącej ilości zdarzeń drogowych z pieszymi

Numer drogi	W+K	W	Z	R	K	winny pieszy	Alkohol u pieszego - sprawcy zdarzenia
977	24	15	2	13	9	17	3
965	15	13	3	12	2	8	2
969	15	12	1	11	3	9	0
949	14	6	1	5	8	5	3
933	13	10	3	7	3	8	4
964	12	10	1	10	2	8	0
966	12	7	0	8	5	6	2
781	12	7	0	7	5	6	3
780	11	9	1	8	2	8	2
948	11	7	1	7	4	7	5
957	11	6	0	6	5	9	3
783	10	8	1	7	2	5	0
968	10	7	0	7	3	7	2
980	10	7	2	6	3	4	2
958	9	7	2	5	2	5	1
776	8	8	2	6	0	6	3
975	8	6	1	7	2	5	0
981	8	6	2	6	2	3	2
794	8	4	1	3	4	7	2
946	7	6	1	6	1	3	0
775	7	4	0	4	3	5	3
773	5	4	0	3	1	3	1
971	5	4	1	3	1	5	1
967	5	4	2	2	1	5	5
791	5	2	0	3	3	3	0
956	4	4	1	3	0	1	0
993	3	2	0	2	1	1	0
768	2	2	1	2	0	1	1
774	2	2	0	2	0	2	0
973	2	1	1	0	1	1	0
960	1	1	0	1	0	1	0



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

15



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

984	1	1	0	1	0	1	0
953	1	0	0	0	1	1	0
955	0	0	0	0	0	0	0
959	0	0	0	0	0	0	0
961	0	0	0	0	0	0	0
979	0	0	0	0	0	0	0
982	0	0	0	0	0	0	0
Razem	271	192	31	173	79	166	50

→ **najwięcej zdarzeń drogowych z pieszymi** było na drodze wojewódzkiej nr 977 (24 zdarzenia)

→ **najwięcej wypadków z pieszymi** było na drodze wojewódzkiej nr 977 (15 wypadków)

→ **najwięcej zabitych pieszych** było w wypadkach na drodze wojewódzkiej nr 965 i nr 933 (po 3 ofiary śmiertelne)

→ **najwięcej rannych pieszych** było w wypadkach na drodze wojewódzkiej nr 977 (13 osób rannych)

→ **najwięcej wypadków z pieszymi, których sprawcami byli piesi**, było na drodze wojewódzkiej nr 977 (17 zdarzeń)

→ **najwięcej nietrzeźwych pieszych**, którzy byli sprawcami zdarzeń drogowych, było na drodze wojewódzkiej nr 948 i nr 967 (po 5 zdarzeń)

V. Charakterystyka zdarzeń drogowych na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005 roku.

Lokalizacja	Liczba zdarzeń	Ogółem zabici i zmarli	Ogółem ranni	Wina pieszego	Wina kierowcy	Alkohol u pieszego	Alkohol u kierowcy
PROSTY ODCINEK DROGI	2348	53	423	138	1933	54	116
NIEBEZPIECZNY ZAKRĘT	636	16	208	9	585	5	40
SKRZYŻOWANIE Z DROGĄ Z PIERWSZENSTWEM	601	4	111	9	583	3	16



Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

REJON SKRZYŻOWANIA	424	1	56	15	398	3	10
SKRZYŻOWANIE DRÓG RÓWNRZĘDNYCH	72	2	5	3	67	1	6
WIERZCHOŁEK WZNIĘSIENIA	47	0	6	0	43	0	0
NIEBEZPIECZNY ZJAZD	30	2	10	2	25	1	0
SKRZYŻOWANIE Z DROGĄ O RUCHU OKRĘŻNYM	21	0	1	0	21	0	0
	4179	78	820	176	3655	67	188

Oświetlenie	Liczba zdarzeń	Ogółem zabici i zmarli	Ogółem ranni	Wina pieszego	Wina kierowcy	Alkohol u pieszego	Alkohol u kierowcy
ŚWIATŁO DZIENNE	3019	33	554	77	2776	10	101
ZMROK, ŚWIT	344	7	90	22	270	4	19
NOC, DROGA NIEOŚWIETLONA	337	20	90	43	213	27	21
NOC, DROGA OŚWIETLONA	283	7	46	17	245	13	27
NOC, DROGA NIEDOSTATECZNIE OŚWIETLONA	195	11	40	17	151	13	20
	1	0	0	0	0	0	0
	4179	78	820	176	3655	67	188

Stan nawierzchni	Liczba zdarzeń	Ogółem zabici i zmarli	Ogółem ranni	Wina pieszego	Wina kierowcy	Alkohol u pieszego	Alkohol u kierowcy
SUCHA	2365	51	465	109	2018	40	125
MOKRA	1114	26	265	48	1000	20	41
OBLÓDZONA, ZAŚNIEŻONA	656	1	81	16	609	5	21
KALUŻE, ROZLEWISKA	26	0	2	2	16	1	0
ZANIECZYSZCZONA (BŁOTO, OLEJ, LIŚCIE)	11	0	3	1	6	1	0
INNY	7	0	4	0	6	0	1
	4179	78	820	176	3655	67	188

Miejsce zdarzenia	Liczba zdarzeń	Ogółem zabici i zmarli	Ogółem ranni	Wina pieszego	Wina kierowcy	Alkohol u pieszego	Alkohol u kierowcy
INNE	3778	72	739	149	3297	59	160
WYJAZD Z POSESJI, POLA, DROGI WEWNĘTRZNEJ	119	1	8	1	116	1	6
POBOCZE	77	1	23	2	73	2	10
PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH	76	2	32	13	59	4	3
PRZYSTANEK KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	51	1	10	10	39	1	3



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

17



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

133

Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

MOST, WIADUKT, ESTAKADA	30	0	3	1	26	0	4
CHODNIK, DROGA DLA PIESZYCH, ROWERZYSTÓW	20	1	5	0	18	0	1
PRZEJAZD KOLEJOWY STRZEŻONY	16	0	0	0	15	0	1
PAS DZIAŁĄCY JEZDNIEM	8	0	0	0	8	0	0
PRZEJAZD KOLEJOWY NIESTRZEŻONY	4	0	0	0	4	0	0
	4179	78	820	176	3655	67	188

Szczegółowa analiza zdarzeń drogowych na przejazdach kolejowych zawarta jest w osobnym opracowaniu .

Zdarzenia drogowe (po 2) na przejściach dla pieszych:

Miejscowość	Nr drogi	W+K na drodze	Ulica	W+K na ulicy	km	km	km	km	km	km
Proszowice	775	2	3 Maja	2	18,1	brak danych				
Wolbrom	783	2	Krakowska	2	19,5	brak danych				
Olkusz	791	2	Kościuszki	2	60,4	60,4				
Brzeszcze	933	3	Ofiar Oświęcimia	3	67,2	67,4	brak danych			
Chrzanów	933	3	Oświęcimska	3	92,4	92,5	92,7			
Libiąż	933	5	Oświęcimska	5	84,3	84,4	84,4	84,4	85,1	
Sucha Beskidzka	946	2	Mickiewicza	2	34,8	35,8				
Kęty	948	4	Mickiewicza	4	16,7	16,9	16,9	brak danych		
Brzeszcze	949	4	Turystyczna	4	0,3	0,3	0,4	brak danych		
Bochnia	965	6	Kazimierza Wielkiego	6	18,0	18,4	18,4	18,4	18,6	18,9
Łącko	969	3	-	-	47,6	48,1	48,3			
Stary Sącz	969	4	-	-	64,1	65,6	65,7	65,8		
Krynica	971	3	Kraszewskiego	3	2,3	3,1	3,3			
Gorlice	977	2	Węgierska	2	57,8	57,9				
Tuchów	977	3	Mickiewicza	3	14,4	14,4	14,4			

Zdarzenia drogowe (po 2) na przystankach komunikacji publicznej:

Miejscowość	Numer drogi	kilometraż	ulica	kilometraż	ulica
Liszki	780	-	-	-	-
Chrzanów	781	-	Szpitalna	-	-
Olkusz	791	60,2	Kościuszki	62,2	-
Cianowice	794	75,1	-	76,2	-
Harbutowice	956	6,8	-	-	-
Bochnia	965	20,2	Wiśnicka	-	Wiśnicka
Krynica-Zdrój	971	0,6	Zdrojowa	2,7	Kraszewskiego
Mszanka	977	52,9	-	53,0	-
Nowodworze	977	2,6	-	-	-
Gorlice	993	0,2	Sienkiewicza	2,3	Dukielska



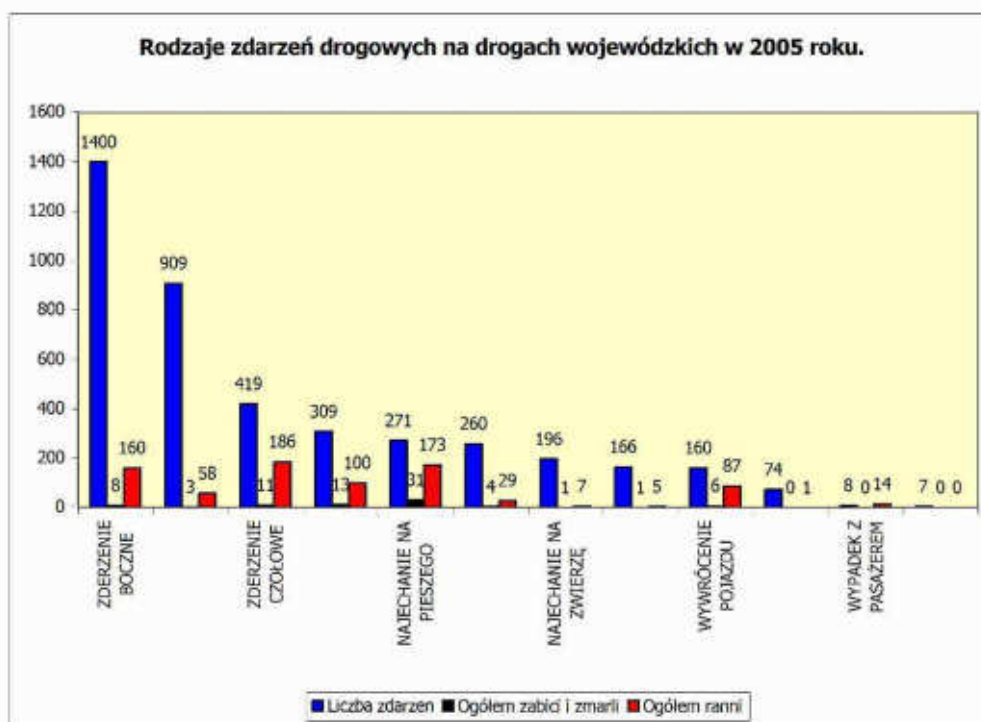
Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Rodzaju zabudowy	Liczba zdarzeń	Ogółem zabici i zmarli	Ogółem ranni	Wina pieszego	Wina kierowcy	Alkohol u pieszego	Alkohol u kierowcy
ZABUDOWANY	3076	45	536	142	2730	50	139
NIEZABUDOWANY	1103	33	284	34	925	17	49
	4179	78	820	176	3655	67	188

Rodzaj zdarzenia	Liczba zdarzeń	Ogółem zabici i zmarli	Ogółem ranni	Wina pieszego	Wina kierowcy	Alkohol u pieszego	Alkohol u kierowcy
ZDERZENIE BOCZNE	1400	8	160	1	1394	1	58
ZDERZENIE TYLNE	909	3	58	2	902	0	26
ZDERZENIE CZOŁOWE	419	11	186	0	409	1	19
NAJECHANIE NA DRZEWO, SŁUP, INNY OBIEKT DROGOWY	309	13	100	4	290	3	36
NAJECHANIE NA PIESZEGO	271	31	173	163	99	57	6
INNE RODZAJE	260	4	29	5	211	4	16
NAJECHANIE NA ZWIERZĘ	196	1	7	0	12	0	2
NAJECHANIE NA UNIERUCHOMIONY POJAZD	166	1	5	0	165	0	9
WYWRÓCENIE POJAZDU	160	6	87	1	151	0	12
NAJECHANIE NA DZIURĘ, WYBÓJ, GARB	74	0	1	0	7	0	0
WYPADEK Z PASAŻEREM	8	0	14	0	8	1	4
NAJECHANIE NA ZAPORE KOLEJOWĄ	7	0	0	0	7	0	0
	4179	78	820	176	3655	67	188



Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007



Zachowanie kierowcy	Liczba zdarzeń	Ogółem zabici i zmarli	Ogółem ranni	Wina pieszezo	Wina kierowcy	Alkohol u pieszezo	Alkohol u kierowcy
	536	24	119	176	16	57	1
NIEDOSTOSOWANIE PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU	1043	25	308	0	1043	2	64
NIEUDZIELENIE PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU	727	3	116	0	726	1	20
NIEZACHOWANIE BEZPIECZNEJ ODLEGŁOŚCI MIĘDZY POJAZDAMI	512	0	16	0	512	0	11
INNE	289	9	87	0	289	1	16
NIEPRAWIDŁOWE WYPRZEDZANIE	281	7	47	0	281	1	13
NIEPRAWIDŁOWE SKRĘCANIE	202	3	31	0	201	0	8
NIEPRAWIDŁOWE COFANIE	180	1	5	0	180	0	9
NIEPRAWIDŁOWE WYMIJANIE	127	0	11	0	127	0	7
NIEPRAWIDŁOWE OMIJANIE	90	2	15	0	90	2	6
JAZDA PO NIEWŁAŚCIWEJ STRONIE DROGI	84	3	16	0	84	0	12
NIEPRAWIDŁOWE PRZEJEZDZANIE PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH	31	0	21	0	29	2	0
ZMĘCZENIE, ZAŚNIĘCIE	25	0	8	0	25	0	1
OGRANICZENIE SPRAWNOŚCI PSYCHOMOTORYCZNEJ	22	0	11	0	22	1	18
NIEPRZESTRZEGANIE INNYCH ZNAKÓW I SYGNAŁÓW	9	0	2	0	9	0	0
WYJAZD PRZY CZERWONYM ŚWIETLE	8	0	4	0	8	0	0
GWAŁTÓWNE HAMOWANIE	8	0	2	0	8	0	0
NIEPRAWIDŁOWE ZATRZYMYWANIE, POSTÓJ POJAZDU	3	0	0	0	3	0	0



Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień 2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

JAZDA BEZ WYMAGANEGO OŚWIETLENIA	2	1	1	0	2	0	2
	4179	78	820	176	3655	67	188

Zachowanie pieszego	Liczba zdarzeń	Ogółem zabici i zmarli	Ogółem ranni	Wina pieszego	Wina kierowcy	Alkohol u pieszego	Alkohol u kierowcy
	3998	57	719	0	3655	12	188
NIEOSTROŻNE WEJŚCIE NA JEZDNIĘ PRZED JADĄCYM POJAZDEM	97	10	58	94	0	32	0
NIEOSTROŻNE WEJŚCIE NA JEZDNIĘ ZZA POJAZDU, PRZESZKODY	28	2	18	28	0	4	0
CHODZENIE NIEPRAWIDŁOWĄ STRONĄ JEZDNI	15	1	6	15	0	9	0
NIEPRAWIDŁOWE PRZEKACZANIE JEZDNI PRZEBIEGANIE	13	1	7	11	0	2	0
STANIE NA JEZDNI, LEŻENIE	9	5	1	9	0	3	0
INNE	8	1	5	8	0	3	0
DZIECI DO LAT 7 WTARGNIĘCIE NA JEZDNIĘ	4	0	3	4	0	0	0
PRZEKACZANIE JEZDNI W MIEJSCU NIEDOZWOLONYM	4	0	1	4	0	2	0
NIEPRAWIDŁOWE PRZEKACZANIE JEZDNI ZATRZYMYWANIE, COFANIE	2	1	1	2	0	0	0
WEJŚCIE NA JEZDNIĘ PRZY CZERWONYM ŚWIETLE	1	0	1	1	0	0	0
	4179	78	820	176	3655	67	188

Inne przyczyny	Liczba zdarzeń	Ogółem zabici i zmarli	Ogółem ranni	Wina pieszego	Wina kierowcy	Alkohol u pieszego	Alkohol u kierowcy
	3845	75	801	176	3655	66	187
OBIEKTY, ZWIERZĘTA NA DRODZE	207	1	6	0	0	0	1
NIEWŁAŚCIWY STAN DROGI	78	0	1	0	0	0	0
PRZYCZYNY INNE, NIEUSTALONE	26	2	9	0	0	1	0
NIEZAWINIIONA NIESPRAWNOŚĆ TECHNICZNA POJAZDU	12	0	1	0	0	0	0
NAGLE ZASŁABNIĘCIE KIERUJĄCEGO	6	0	2	0	0	0	0
NIEPRAWIDŁOWO ZABEZPIECZONE ROBOTY DROGOWE	4	0	0	0	0	0	0
OŚLEPIENIE PRZEZ INNY POJAZD	1	0	0	0	0	0	0
	4179	78	820	176	3655	67	188

Kolizje spowodowane nieprawidłowym zabezpieczeniem robót drogowych były w

- Gorlicach ul. Sienkiewicza DW 993
- Andrychowie ul. 1 Maja DW 781 km 37,1
- Sułoszowej DW 773
- Lisiej Górze ul. ul. Jaracza DW 984 km 1,1



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

21



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Wśród 78 zdarzeń drogowych spowodowanych niewłaściwym stanem drogi był 1 wypadek z 1 osobą ranną (21.03.2005 r.) w miejscowości Rabsztyn na DW 783 km 5,2.

Zdarzenia drogowe spowodowana niewłaściwym stanem drogi (od lipca do grudnia 2005 r.) opisane są w osobnym zestawieniu.

Sygnalizacja	Liczba zdarzeń	Ogółem zabici i zmarli	Ogółem ranni	Wina pieszego	Wina kierowcy	Alkohol u pieszego	Alkohol u kierowcy
BRAK	4076	78	807	173	3557	67	185
DZIAŁA	91	0	12	3	86	0	2
NIE DZIAŁA	12	0	1	0	12	0	1
	4179	78	820	176	3655	67	188

Na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, zarządzanych przez ZDW najwięcej zdarzeń drogowych przy działającej sygnalizacji świetlnej było w:

- Suchej Beskidzkiej Mickiewicza - Handlowa
6 zdarzeń (w tym 2 wypadki – 2 rannych)
- Bochnia Konstytucji 3 Maja - Karosek
4 zdarzenia (w tym 1 wypadek - 1 ranny)
- Krynica-Zdrój Kraszewskiego - Czarny Potok
3 zdarzenia (w tym 1 wypadek – 1 ranny)
- Grybów Grunwaldzka - Grotgera
3 zdarzenia (bez wypadków)

Zdarzenia te były spowodowane niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu lub wymuszeniem pierwszeństwa przejazdu bądź wjazdem na czerwonym świetle.

Dni w 2005 , w których zdarzyło się co najmniej 20 zdarzeń drogowych na drogach wojewódzkich		Liczba zdarzeń	Ogółem zabici i zmarli	Ogółem ranni	Wina pieszego	Wina kierowcy	Alkohol u pieszego	Alkohol u kierowcy
10.06.2005	piątek	28	0	2	0	27	0	1
6.07.2005	środa	28	0	2	0	28	0	1
10.07.2005	niedziela	27	1	16	0	26	0	3
23.08.2005	wtorek	27	1	7	2	25	0	0
17.09.2005	sobota	27	0	10	1	23	1	0
1.10.2005	sobota	26	3	6	1	25	1	2
18.11.2005	piątek	26	0	3	2	23	0	1
4.05.2005	środa	24	0	4	0	24	0	0
31.01.2005	poniedziałek	24	0	1	1	22	0	0
22.01.2005	sobota	23	0	1	0	22	0	3
4.08.2005	czwartek	22	0	6	0	21	0	0
13.08.2005	sobota	22	0	4	1	21	1	3
2.02.2005	środa	22	0	1	0	20	0	0
28.12.2005	środa	21	1	3	1	20	1	1



Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

28.11.2005	poniedziałek	21	1	1	2	18	1	0
24.10.2005	poniedziałek	21	0	6	1	17	0	0
25.05.2005	środa	21	0	2	2	18	1	1
20.01.2005	czwartek	20	0	6	1	18	0	0
16.12.2005	piątek	20	0	4	2	17	0	0
23.09.2005	piątek	20	0	0	1	16	0	0

Miesiąc	Liczba zdarzeń	Ogółem zabici i zmarli	Ogółem ranni	Wina pieszego	Wina kierowcy	Alkohol u pieszego	Alkohol u kierowcy
Sierpień	401	8	75	15	362	5	21
Lipiec	378	5	96	6	356	3	17
Maj	367	6	88	11	323	4	15
Styczeń	367	2	59	17	329	10	10
Wrzesień	366	7	61	16	319	7	16
Grudzień	366	3	72	20	320	7	9
Październik	354	14	81	21	298	4	14
Listopad	334	9	64	20	281	5	23
Czerwiec	326	13	71	13	299	4	13
Marzec	313	7	54	13	251	8	19
Luty	308	3	46	16	269	4	11
Kwiecień	299	1	53	8	248	6	20
	4179	78	820	176	3655	67	188

Dzień tygodnia	Liczba zdarzeń	Ogółem zabici i zmarli	Ogółem ranni	Wina pieszego	Wina kierowcy	Alkohol u pieszego	Alkohol u kierowcy
Wtorek	656	8	103	27	582	8	28
Piątek	646	9	165	22	572	13	35
Czwartek	634	15	120	28	560	10	27
Niedziela	598	14	91	31	521	15	24
Środa	584	9	101	25	507	3	19
Poniedziałek	582	11	109	26	511	9	24
Sobota	479	12	131	17	402	9	31
	4179	78	820	176	3655	67	188

VI. Podsumowanie.



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

23



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

139

Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień 2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

W 2005 r. w stosunku do 2004 r. na drogach wojewódzkich zanotowano :

- wzrost ilości zabitych w wypadkach drogowych (o 12)
- wzrost ilości zabitych pieszych w wypadkach drogowych (o 9)
- wzrost wskaźnika gęstości zabitych
- wzrost wskaźnika ilości zabitych w 100 wypadkach drogowych
- spadek ilości zdarzeń drogowych (o 587)
- spadek ilości kolizji drogowych (o 450)
- spadek ilości wypadków drogowych (o 137)
- spadek ilości osób rannych w wypadkach drogowych (o 297)
- spadek wskaźnika gęstości kolizji
- spadek wskaźnika gęstości wypadków
- spadek wskaźnika gęstości rannych
- spadek wskaźnika ilości rannych w 100 wypadkach drogowych
- spadek ilości wypadków w miastach (o 54)
- spadek ilości wypadków poza miastami (o 83)
- spadek ilości wypadków z pieszymi (o 38)
- spadek ilości osób rannych w wypadkach z pieszymi (o 50)

W 2005 r. :

- Zdarzenia drogowe na drogach wojewódzkich, zarządzanych przez ZDW w Krakowie, stanowiły 12 % ogółu zdarzeń drogowych w całej Małopolsce.
- Najbardziej zagrożone bezpieczeństwo ruchu było na drogach wojewódzkich nr: 965, 977, 969, 964, 783, 780, 975.
- Najbardziej zagrożone bezpieczeństwo ruchu było w miastach: Bochnia, Proszowice, Olkusz, Libiąż, Brzeszcze.
- Najbardziej zagrożone bezpieczeństwo pieszych było na drogach wojewódzkich nr: 977, 965, 969, 949, 933, 964.
- Najbardziej zagrożone bezpieczeństwo ruchu było w miastach: Stary Sącz, Bochnia, Proszowice, Libiąż.



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

24



Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień 2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

→ Ilość zdarzeń w poszczególnych Rejonach Dróg Wojewódzkich:

- RDW Jakubowice 748 zdarzeń drogowych
- RDW Kraków 804 zdarzenia drogowe
- RDW Myślenice 1025 zdarzeń drogowych
- RDW Nowy Sącz 879 zdarzeń drogowych
- RDW Tarnów 703 zdarzenia drogowe

Brak możliwości przypisania 20 zdarzeń drogowych do konkretnego Rejonu.

→ Najwięcej zdarzeń drogowych na drogach wojewódzkich było:

- na prostym odcinku drogi
- przy świetle dziennym
- w dobrych warunkach atmosferycznych
- na suchej nawierzchni jezdni
- w obszarze zabudowanym.

→ Najczęściej dochodziło do zderzenia bocznego i zderzenia tylnego pojazdów.

→ Najczęstszym błędem kierowców było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu i wymuszenie pierwszeństwa przejazdu.

→ Najczęstszym błędem pieszych było nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem.

→ W 5,1 % zdarzeń drogowych spowodowanych z winy kierowców, kierowca był nietrzeźwy.

→ W 37 % zdarzeń drogowych spowodowanych z winy pieszych, pieszy był nietrzeźwy.

→ 5% zdarzeń drogowych stanowiły zdarzenia spowodowane przez zwierzęta na drodze.

→ Najwięcej zdarzeń drogowych było w sierpniu, we wtorek.

VII. Podstawowe wnioski.

1. Spośród 78 osób zabitych w wypadkach aż 50 osób (64%) zmarło na miejscu wypadku.
Konieczne jest zintensyfikowanie działań w zakresie ratownictwa drogowego
2. Pomimo spadku ilości zdarzeń drogowych z pieszymi, niepokojąco wzrosła ilość zabitych wśród pieszych. W co 3-cim zdarzeniu z pieszym, spowodowanym z winy pieszego, pieszy był nietrzeźwy.

Konieczne jest kontynuowanie przez ZDW – wspólnie z samorządami lokalnymi –



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

25



Załącznik nr 2: Raport o stanie BRD na drogach wojewódzkich w Małopolsce w 2005r. (kwiecień2006)
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

działań w zakresie budowy chodników w miejscowościach o największym zagrożeniu dla pieszych.

W ramach zimowego utrzymania - bezwzględnie konieczne jest porządkowanie nie tylko drogi ale także chodników, aby pieszy nie był zmuszony poruszać się drogą.

Ponadto celowe wydaje się karanie przez Policję nietrzeźwych pieszych, którzy będąc uczestnikami ruchu drogowego, stanowią zagrożenie dla siebie i innych.

3. Wśród dni z największą ilością zdarzeń drogowych są także dni związane z wyjazdami na długi week-end i na święta.
Nieodzowny jest szczególny nadzór policji w tym okresie w miejscach najbardziej zagrożonych.

4. Niemal 74 % zdarzeń drogowych miało miejsce w obszarze zabudowanym.

Należy kontynuować zarówno weryfikację oznakowania obszarów zabudownych jak i działania na rzecz uspokojenia ruchu na tych obszarach.



Załącznik nr 3

„Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na drogach
wojewódzkich w województwie małopolskim w 2005 roku
wraz z prognozą na lata 2010, 2015, 2020”

PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH W MAŁOPOLSCE

Na lata
2007-2013



Zarząd Dróg Wojewódzkich
w Krakowie

Kraków, wrzesień 2007



Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Załącznik nr 3: Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich w województwie małopolskim w 2005 r.
wraz z prognozą na lata 2010,2015,2020

L.P.	Numer drogi	Nazwa odcinka drogi	Pikietaż początku odcinka drogi	Pikietaż końca odcinka drogi	Długość odcinka drogi	Pikietaż punktu pom.	Miejscowość	SDR 2005	SDR 2010	SDR 2015	SDR 2020
1	768	GRANICA WOJ.- KOSZYCE	66,2	67,9	1,7	67,4	KOSZYCE	1524	1845	2160	2492
2	768	KOSZYCE-SZCZUROWA	67,9	74,8	6,9	70,6	GÓRKA	749	907	1062	1225
3	768	SZCZUROWA-BRZESKO	74,8	91,6	16,8	88,9	MOKRZYSKA	4233	5125	6000	6922
4	768	BRZESKO /MIASTO/	91,6	93,7	2,1	92,7	BRZESKO	7398	8958	10486	12097
5	773	SIENICZNO-SUŁOSZOWA	0,0	10,0	10,0	9,0	SUŁOSZOWA	2223	2692	3151	3635
6	773	SUŁOSZOWA-SKAŁA	10,0	20,5	10,5	20,0	SKAŁA	2738	3315	3881	4477
7	773	SKAŁA-WESOŁA	20,5	34,8	14,3	32,8	POSKWITÓW	1226	1484	1738	2005
8	774	ZABIERZÓW-BALICE	0,0	5,0	5,0	4,5	BALICE	8262	10004	11710	13509
9	774	BALICE-KRYSPINÓW	5,0	8,4	3,4	5,5	BALICE	6894	8347	9771	11273
10	775	SŁOMNIKI-PROSZOWICE	0,0	17,0	17,0	13,0	PIOTRKOWICE MAŁE	2388	2891	3385	3905
11	775	PROSZOWICE /MIASTO/	17,0	18,0	1,0	17,1	PROSZOWICE	12759	15449	18084	20863
12	775	PROSZOWICE-NOWE BRZESKO	18,0	27,6	9,6	18,6	JAKUBOWICE	4729	5726	6703	7733
13	775	NOWE BRZESKO-ISPINA	27,6	29,5	1,9	29,3	ISPINA	2361	2859	3346	3861
14	776	KRAKÓW-KOCMYRZÓW	14,0	18,0	4,0	14,1	PRUSY	10133	12269	14362	16569
15	776	KOCMYRZÓW-PROSZOWICE	18,0	32,7	14,7	28,8	POSADZA	6512	7865	9230	10648



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

2



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

144

Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Załącznik nr 3: Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich w województwie małopolskim w 2005 r.
wraz z prognozą na lata 2010,2015,2020

L.P.	Numer drogi	Nazwa odcinka drogi	Pikietaż początku odcinka drogi	Pikietaż końca odcinka drogi	Długość odcinka drogi	Pikietaż punktu pom.	Miejscowość	SDR 2005	SDR 2010	SDR 2015	SDR 2020
16	776	PROSZOWICE-GRANICA WOJ.	32,7	43,1	10,4	32,9	PROSZOWICE	7620	9226	10800	12460
17	780	KRAKÓW-KRYSPINÓW	9,0	10,2	1,2	10,0	KRYSPINÓW	6773	8201	9600	11075
18	780	KRYSPINÓW-LISZKI	10,2	13,5	3,3	13,2	LISZKI	8811	10668	12488	14407
19	780	LISZKI-ALWERNIA	13,5	29,7	16,2	29,2	POREBA ŻEGOTY	5151	6237	7301	8423
20	780	ALWERNIA-BABICE	29,7	38,5	8,8	36,5	BABICE	3509	4249	4973	5738
21	780	BABICE-CHEŁMEK	38,5	49,4	10,9	46,3	LIBIAŻ	5722	6928	8110	9356
22	780	CHEŁMEK /MIASTO/-GRANICA WOJ.	49,4	54,8	5,4	51,8	CHEŁMEK	6754	8178	9573	11044
23	781	CHRZANÓW /MIASTO/	0,0	2,7	2,7	0,5	CHRZANÓW	9155	11085	12976	14970
24	781	CHRZANÓW-BABICE	2,7	10,2	7,5	6,1	PŁAZA	3345	4050	4741	5470
25	781	BABICE-ZATOR	10,2	19,0	8,8	18,8	PODOLSZE	3483	4217	4937	5695
26	781	ZATOR-ANDRYCHÓW	19,0	36,9	17,9	32,5	WIEPRZ	7007	8484	9931	11457
27	781	ANDRYCHÓW /MIASTO/	36,9	38,8	1,9	38,3	ANDRYCHÓW	5670	6865	8036	9271
28	781	ANDRYCHÓW-PRZEŁĘCZ KOCIERSKA	38,8	47,1	8,3	42,1	TARGANICE	2356	2853	3339	3852
29	783	OLKUSZ-WOLBROM	0,0	19,0	19,0	4,3	RABSZTYN	7390	8948	10474	12084
30	783	WOLBROM /MIASTO/	19,0	20,0	1,0	19,1	WOLBROM	10397	12589	14736	17000



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

3



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

145

Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Załącznik nr 3: Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich w województwie małopolskim w 2005 r.
wraz z prognozą na lata 2010,2015,2020

L.P.	Numer drogi	Nazwa odcinka drogi	Pikietaż początku odcinka drogi	Pikietaż końca odcinka drogi	Długość odcinka drogi	Pikietaż punktu pom.	Miejscowość	SDR 2005	SDR 2010	SDR 2015	SDR 2020
31	783	WOLBROM-MAKÓW	20,0	32,4	12,4	28,2	SZRENIAWA	4057	4912	5750	6634
32	783	MAKÓW-MIECHÓW	32,4	36,2	5,8	36,3	FALNIÓW	3861	4675	5472	6313
33	783	MIECHÓW /MIASTO/	38,2	41,9	3,7	40,3	MIECHÓW	7570	9166	10729	12378
34	783	MIECHÓW-BUKOWSKA WOLA	41,9	44,8	2,9	44,3	BUKOWSKA WOLA	3426	4148	4856	5602
35	783	BUKOWSKA WOLA-GRANICA WOJ.	44,8	60,4	15,6	56,0	RACŁAWICE	2211	2677	3134	3615
36	791	GRANICA WOJ.-KLUCZE	43,3	53,0	9,7	50,9	KLUCZE	5173	6264	7332	8459
37	791	KLUCZE-OLKUSZ	53,0	59,0	6,0	58,2	OLKUSZ	5414	6555	7674	8853
38	791	OLKUSZ /MIASTO/	59,0	60,4	1,4		OLKUSZ UL. KOŚCIUSZKI	15476	18739	21935	25305
39	791	OLKUSZ-LGOTA	60,4	68,7	8,3	62,7	OLKUSZ	4028	4877	5709	6586
40	791	LGOTA-TRZEBINIA	68,7	78,8	10,1	75,7	MYŚLACHOWICE	4848	5870	6871	7927
41	794	GRANICA WOJ.-WOLBROM	42,6	50,3	7,7	46,7	DŁUŻEC	2720	3293	3855	4448
42	794	WOLBROM-SKAŁA	50,3	71,2	20,9	70,2	SKAŁA	3724	4508	5278	6089
43	794	SKAŁA-KRAKÓW	71,2	86,8	15,6	85,3	ZIELONKI	10302	12474	14602	16845
44	933	GRANICA WOJ.-BRZESZCZE	63,3	65,5	2,2	65,0	BRZESZCZE	6368	7710	9026	10413
45	933	BRZESZCZE /MIASTO/	65,5	67,9	2,4	66,4	BRZESZCZE	10625	12865	15059	17373



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

4



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Załącznik nr 3: Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich w województwie małopolskim w 2005 r.
wraz z prognozą na lata 2010,2015,2020

L.P.	Numer drogi	Nazwa odcinka drogi	Pikietaż początku odcinka drogi	Pikietaż końca odcinka drogi	Długość odcinka drogi	Pikietaż punktu pom.	Miejscowość	SDR 2005	SDR 2010	SDR 2015	SDR 2020
46	933	BRZESZCZE-OŚWIĘCIM	67,9	74,6	6,7	68,1	BRZESZCZE	8140	9856	11537	13310
47	933	OŚWIĘCIM-LIBIAŻ	74,6	83,4	8,8	82,9	LIBIAŻ	5257	6365	7451	8596
48	933	LIBIAŻ /MIASTO/	83,4	87,4	4,0	85,8	LIBIAŻ	7803	9448	11060	12759
49	933	LIBIAŻ-CHRZANÓW	87,4	91,2	3,8	90,3	CHRZANÓW	10997	13315	15587	17982
50	933	CHRZANÓW /MIASTO/	91,2	92,9	1,7	91,7	CHRZANÓW	10098	12227	14312	16512
51	946	GRANICA WOJ.-SUCHA BESKIDZKA	22,9	30,0	7,1	29,0	STRYSZAWA	5305	6423	7519	8674
52	946	SUCHA BESKIDZKA /MIASTO/	30,0	35,6	5,6	35,1	SUCHA BESKIDZKA	8179	9903	11592	13374
53	948	OŚWIĘCIM-ŁĘKI	0,0	7,5	7,5	7,0	GROJEC	8245	9983	11686	13482
54	948	ŁĘKI-KĘTY	7,5	17,2	9,7	14,0	NOWA WIEŚ	8063	9763	11428	13184
55	949	JAWISZOWICE-OSIEK	0,0	7,0	7,0	6,0	ŁĘKI	3995	4837	5662	6532
56	949	OSIEK-PRZECISZÓW	7,0	21,7	14,7	21,2	PRZECISZÓW	1794	2172	2543	2933
57	953	SKAWINA-PRZYTKOWICE	0,0	12,1	12,1	11,4	PRZYTKOWICE	2806	3155	3694	4261
58	953	PRZYTKOWICE-KALWARIA ZEBRZYDOWSKA	12,1	18,2	6,1	16,0	KALWARIA ZEBRZYDOWSKA	3090	3741	4380	5053
59	955	SUŁKOWICE-JAWORNIK	0,0	8,5	8,5	5,9	JAWORNIK	3725	4510	5280	6091
60	956	BIERTOWICE-PALCZA	0,0	11,9	11,9	11,4	PALCZA	2375	2876	3366	3883



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

5



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Załącznik nr 3: Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich w województwie małopolskim w 2005 r.
wraz z prognozą na lata 2010,2015,2020

L.P.	Numer drogi	Nazwa odcinka drogi	Pikietaż początku odcinka drogi	Pikietaż końca odcinka drogi	Długość odcinka drogi	Pikietaż punktu pom.	Miejscowość	SDR 2005	SDR 2010	SDR 2015	SDR 2020
61	956	PALCZA-ZEMBRZYCE	11,9	24,6	12,7	24,1	ZEMBRZYCE	4521	5474	6408	7392
62	957	BIĄŁKA-ZAWOJA /PRZEŁECZ KROWIARKI/	0,0	25,3	25,3	0,5	BIĄŁKA	4827	5845	6842	7893
63	957	ZAWOJA /PRZEŁECZ KROWIARKI/-JABŁONKA	25,3	41,9	16,6	32,3	ZUBRZYCA GÓRNA	1744	2112	2472	2852
64	957	JABŁONKA-CZARNY DUNAJEC	41,9	54,5	12,6	48,0	PIEKIELNIK	4103	4968	5815	6709
65	957	CZARNY DUNAJEC-NOWY TARG	54,5	65,5	11,0	61,3	ROGOŹNIK	4658	5640	6602	7616
66	957	NOWY TARG /MIASTO/	65,5	68,5	3,0	67,9	NOWY TARG UL. LUDZMIERSKA	16444	19911	23307	26888
67	958	CHABÓWKA-CZARNY DUNAJEC	0,0	20,4	20,4	5,2	RABA WYŻNA	2524	3056	3577	4127
68	958	CZARNY DUNAJEC-CHOCHOŁÓW	20,4	31,0	10,6	27,0	PODCZERWONE	2558	3097	3626	4183
69	958	CHOCHOŁÓW-ZAKOPANE	31,0	45,6	14,6	42,5	KOŚCIELISKO	2721	3295	3857	4449
70	958	ZAKOPANE /MIASTO/	45,6	50,7	5,1	49,3	ZAKOPANE UL. KOŚCIELISKA	11584	14026	16419	18941
71	959	CHOCHOŁÓW-GRANICA PAŃSTWA /SUCHA HORA/	0,0	1,0	1,0	0,9	CHOCHOŁÓW	1316	1593	1865	2152
72	960	CZARNA GÓRA-BUKOWINA TATRZAŃSKA	0,0	4,0	4,0	2,5	BUKOWINA TATRZAŃSKA	3753	4544	5319	6137
73	960	BUKOWINA TATRZAŃSKA-BRZEGI	4,0	9,7	5,7	8,0	BRZEGI-GŁODÓWKA	1933	2341	2740	3161
74	960	BRZEGI-GRANICA PAŃSTWA /ŁYSA POLANA/	9,7	13,2	3,5	10,1	BRZEGI-GŁODÓWKA	2405	2912	3409	3932
75	961	PORONIN-BUKOWINA TATRZAŃSKA	0,0	7,6	7,6	3,1	PORONIN	3282	3974	4652	5367



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

6



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

148

Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Załącznik nr 3: Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich w województwie małopolskim w 2005 r.
wraz z prognozą na lata 2010,2015,2020

L.P.	Numer drogi	Nazwa odcinka drogi	Pikietaż początku odcinka drogi	Pikietaż końca odcinka drogi	Długość odcinka drogi	Pikietaż punktu pom.	Miejscowość	SDR 2005	SDR 2010	SDR 2015	SDR 2020
76	964	KASINA WIELKA-WIŚNIOWA	0,0	11,4	11,4	11,2	WIŚNIOWA	3689	4467	5229	6032
77	964	WIŚNIOWA-DOBCZYCE	11,4	24,3	12,9	22,0	DOBCZYCE	5204	6301	7376	8509
78	964	DOBCZYCE-WIELICZKA	24,3	35,1	10,8	29,0	RACIBORSKO	3611	4372	5118	5904
79	964	WIELICZKA /MIASTO/	35,1	38,8	3,7	38,0	WIELICZKA	5061	6128	7173	8275
80	964	WIELICZKA-NIEPOŁOMICE	38,8	45,0	6,2	41,7	ZAKRZÓW	4694	5684	6653	7675
81	964	NIEPOŁOMICE /MIASTO/	45,0	55,0	10,0	51,8	NIEPOŁOMICE	4594	5562	6511	7512
82	964	NIEPOŁOMICE-ISPINA	55,0	66,9	11,9	58,0	ZABIERZÓW BOCHEŃSKI	2547	3084	3610	4165
83	964	ISPINA-UŚCIE SOLNE	66,9	76,9	10,0	69,7	GROBLA	2399	2905	3400	3923
84	964	UŚCIE SOLNE-SZCZUROWA	76,9	84,4	7,5	84,0	SZCZUROWA	2100	2543	2976	3434
85	964	SZCZUROWA-WAŁ RUDA	84,4	98,9	14,5	86,7	SZCZUROWA	2886	3494	4090	4719
86	964	WAŁ RUDA-BISKUPICE RADŁOWSKIE	98,9	104,4	5,5	102,3	ZABAWA	2466	2986	3495	4032
87	965	ZIELONA-BOCHNIA	0,0	15,1	15,1	14,6	PROSZÓWKI	2992	3623	4241	4892
88	965	BOCHNIA /MIASTO/	15,1	18,0	2,9	17,5	BOCHNIA	13064	15818	18516	21361
89	965	BOCHNIA -NOWY WIŚNICZ	18,0	19,7	1,7	19,2	BOCHNIA UL. WIŚNICKA	9928	12021	14071	16234
90	965	NOWY WIŚNICZ-MUCHÓWKA	19,7	33,2	13,5	30,6	POŁOM DUŻY	2527	3060	3582	4132



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

7



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Załącznik nr 3: Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich w województwie małopolskim w 2005 r.
wraz z prognozą na lata 2010,2015,2020

L.P.	Numer drogi	Nazwa odcinka drogi	Pikietaż początku odcinka drogi	Pikietaż końca odcinka drogi	Długość odcinka drogi	Pikietaż punktu pom.	Miejscowość	SDR 2005	SDR 2010	SDR 2015	SDR 2020
91	965	MUCHÓWKA-MŁYNNE	33,2	47,5	14,3	40,4	ZEGOCINA	2532	3066	3589	4140
92	965	MŁYNNE-LIMANOWA	47,5	53,0	5,5	52,1	LIMANOWA	8760	10607	12416	14324
93	966	WIELICZKA-GDÓW	0,0	13,4	13,4	9,1	BILCZYCE	6483	7850	9189	10601
94	966	GDÓW-ŁAPANÓW	13,4	23,6	10,2	23,1	ŁAPANÓW	5345	6472	7576	8740
95	966	ŁAPANÓW-TYMOWA	23,6	50,6	27,0	43,5	LIPNICA MUROWANA	2195	2658	3111	3589
96	967	MYŚLENICE-DOBCZYCE	0,0	12,3	12,3	1,1	MYŚLENICE	13911	16844	19717	22746
97	967	DOBCZYCE-GDÓW	12,3	21,5	9,2	12,7	DOBCZYCE	6907	8363	9790	11294
98	967	GDÓW-ŁAPCZYCA	21,5	35,1	13,6	33,9	GIERCZYCE	3433	4157	4866	5613
99	968	LUBIEŃ-MSZANA DOLNA	0,0	8,4	8,4	5,3	KASINKA MAŁA	6390	7737	9057	10449
100	968	MSZANA DOLNA /MIASTO/	8,4	9,5	1,1	9,0	MSZANA DOLNA UL. ORKANA	7834	9486	11103	12810
101	968	MSZANA DOLNA-LUBOMIERZ	9,5	24,5	15,0	13,3	MSZANA GÓRNA	3394	4110	4810	5550
102	968	LUBOMIERZ-KAMIENICA	24,5	34,2	9,7	31,0	SZCZAWA	2342	2836	3319	3829
103	968	KAMIENICA-ZABRZEŻ	34,2	43,9	9,7	38,2	KAMIENICA	3102	3756	4397	5072
104	969	NOWY TARG-DĘBNO	0,0	10,3	10,3	8,0	HARKŁOWA	5766	6982	8172	9428
105	969	DĘBNO-KROŚNICA	10,3	23,1	12,8	16,8	MANIOWY	4244	5139	6015	6940



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

8



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

150

Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Załącznik nr 3: Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich w województwie małopolskim w 2005 r.
wraz z prognozą na lata 2010,2015,2020

L.P.	Numer drogi	Nazwa odcinka drogi	Pikietaż początku odcinka drogi	Pikietaż końca odcinka drogi	Długość odcinka drogi	Pikietaż punktu pom.	Miejscowość	SDR 2005	SDR 2010	SDR 2015	SDR 2020
106	969	KROŚNICA-KROŚCIENKO NAD DUNAJCEM	23,1	30,0	6,9	27,5	GRYWAŁD	5672	6868	8039	9274
107	969	KROŚCIENKO NAD DUNAJCEM-ZABRZEŻ	30,0	40,5	10,5	40,0	TYLMANOWA	5262	6371	7458	8604
108	969	ZABRZEŻ-GOLKOWICE DOLNE	40,5	60,0	19,5	55,0	JAZOWSKO	6368	7710	9026	10413
109	969	STARY SĄCZ /MIASTO/	60,0	65,8	5,8	65,2	STARY SĄCZ UL. BATOREGO	9388	11367	13306	15351
110	969	STARY SĄCZ-SKRZYŻ. Z DROGĄ KRAJOWĄ NR 87	65,8	67,2	1,4	66,3	STARY SĄCZ	9265	11218	13132	15150
111	971	KRYNICA /MIASTO/	0,0	4,7	4,7	1,1	KRYNICA UL. KRASZEWSKIEGO	8849	10715	12542	14469
112	971	KRYNICA-MUSZYNA	4,7	11,2	6,5	6,2	POWROŹNIK	3865	4680	5478	6320
113	971	MUSZYNA-ŻEGIESTÓW	11,2	23,0	11,8	21,8	ŻEGIESTÓW	1057	1280	1498	1728
114	971	ŻEGIESTÓW-PIWNICZNA	23,0	38,4	15,4	37,9	PIWNICZNA	2811	3404	3984	4596
115	973	GRANICA WOJ.-ŻABNO	24,7	46,5	21,8	46,0	ŻABNO	1634	1978	2316	2672
116	973	ŻABNO-TARNÓW	46,5	54,5	8,0	52,4	ŁĘG TARNOWSKI	4820	5836	6832	7881
117	975	DĄBROWA TARNOWSKA-ŻABNO	0,0	8,3	8,3	0,1	DĄBROWA TARNOWSKA	3291	3985	4664	5381
118	975	ŻABNO-BISKUPICE RADŁOWSKIE	8,3	12,9	4,6	10,0	ŻABNO	5197	6293	7366	8498
119	975	BISKUPICE RADŁOWSKIE-RADŁÓW	12,9	16,2	3,3	16,1	RADŁÓW	3210	3887	4550	5249
120	975	RADŁÓW-WIERZCHOSŁAWICE	16,2	24,7	8,5	24,2	WIERZCHOSŁAWICE	4988	6040	7070	8156



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

9



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

151

Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Załącznik nr 3: Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich w województwie małopolskim w 2005 r.
wraz z prognozą na lata 2010,2015,2020

L.P.	Numer drogi	Nazwa odcinka drogi	Pikietaż początku odcinka drogi	Pikietaż końca odcinka drogi	Długość odcinka drogi	Pikietaż punktu pom.	Miejscowość	SDR 2005	SDR 2010	SDR 2015	SDR 2020
121	975	WIERZCHOSŁAWICE- WOJNICZ	24,7	32,9	8,2	32,4	WOJNICZ	3090	3741	4380	5053
122	975	WOJNICZ-PALEŚNICA	32,9	56,5	23,6	40,5	SUKMANIE	5055	6121	7165	8266
123	975	PALEŚNICA-GRÓDEK NAD DUNAJCEM	56,5	63,2	6,7	61,6	PODOLE GÓROWA	2077	2515	2944	3396
124	975	GRÓDEK NAD DUNAJCEM-DĄBROWA	63,2	77,4	14,2	64,7	GRÓDEK NAD DUNAJCEM	2384	2887	3379	3898
125	977	TARNÓW-TUCHÓW	0,6	15,8	15,2	1,1	TARNOWIEC	10538	12760	14936	17231
126	977	TUCHÓW-GROMNIK	15,8	25,3	9,5	19,5	SIEDLIŚKA	5573	6748	7899	9113
127	977	GROMNIK-ZBOROWICE	25,3	34,6	9,3	32,2	CIEŻKOWICE	4693	5682	6652	7674
128	977	ZBOROWICE- MOSZCZENICA	34,6	51,1	16,5	41,1	SIEDLIŚKA	2449	2965	3471	4004
129	977	MOSZCZENICA-GORLICE	51,1	58,0	6,9	51,2	MOSZCZENICA	3516	4257	4983	5749
130	977	GORLICE-GRANICA PAŃSTWA	58,0	87,4	29,4	60,4	GORLICE	3533	4278	5007	5777
131	979	MOSZCZENICA- ZAGÓRZANY-GORLICE	0,0	6,4	6,4	2,4	ZAGÓRZANY	1810	2192	2565	2960
132	980	JURKÓW-ROZTOKA	0,0	9,8	9,8	7,1	MELSZTYN	4786	5795	6783	7826
133	980	ZAKLICZYN-GROMNIK	9,8	21,5	11,7	9,9	ZAKLICZYN	4945	5987	7009	8086
134	980	GROMNIK-BIECZ	21,5	49,3	27,8	29,7	RZEPIENNIK STRZYŻEWSKI	2095	2537	2969	3426
135	981	ZBOROWICE-STRÓŻE	0,0	14,3	14,3	8,7	BOBOWA	3476	4209	4927	5684



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

10



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

152

Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Załącznik nr 3: Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich w województwie małopolskim w 2005 r.
wraz z prognozą na lata 2010,2015,2020

L.P.	Numer drogi	Nazwa odcinka drogi	Pikietaż początku odcinka drogi	Pikietaż końca odcinka drogi	Długość odcinka drogi	Pikietaż punktu pom.	Miejscowość	SDR 2005	SDR 2010	SDR 2015	SDR 2020
136	981	STRÓŻE-GRYBÓW	14,3	20,5	6,2	17,0	STRÓŻE	3780	4577	5358	6181
137	981	GRYBÓW /MIASTO/	20,5	24,1	3,6	21,2	GRYBÓW UL. GRUNWALDZKA	4697	5687	6657	7680
138	981	GRYBÓW-POLANY	24,1	32,8	8,7	30,3	FLORYNKA	1461	1769	2071	2389
139	981	POLANY-KRZYŻÓWKA	32,8	43,8	11,0	36,6	BEREST	1273	1541	1804	2082
140	982	SZCZUCIN-GRANICA WOJ.	0,0	11,2	11,2	0,2	SZCZUCIN	3725	4510	5280	6091
141	984	LISIA GÓRA-GRANICA WOJ.	0,0	13,3	13,3	1,6	LISIA GÓRA	3772	4567	5346	6168
142	993	GORLICE /MIASTO/	0,0	1,8	1,8	0,3	GORLICE	6658	8082	9437	10887
143	993	GORLICE-GRANICA WOJ.	1,8	16,3	14,5	7,9	KRYG	1726	2090	2446	2822



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

11



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

153

Załącznik nr 4

**„Zestawienie zadań inwestycyjnych zgłoszonych do
Wieloletniego Programu Inwestycyjnego województwa
małopolskiego na lata 2007-2013”**

**PLAN ROZWOJU
SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH W MAŁOPOLSCE**

**Na lata
2007-2013**



**Zarząd Dróg Wojewódzkich
w Krakowie**

Kraków, wrzesień 2007



Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Załącznik nr 4; Zestawienie zadań inwestycyjnych zgłoszonych do WPI województwa małopolskiego na lata 2007-2013.
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

WIELOLETNI PROGRAM INWESTYCYJNY WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO NA LATA 2007-2013
wg obszarów i kierunków polityki Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego

OBZAR III. INFRASTRUKTURA DLA ROZWOJU REGIONALNEGO

III.1 ROZWÓJ MIĘDZYREGIONALNYCH I WEWNĄTRZREGIONALNYCH POWIĄZAŃ DROGOWYCH

Lp	Nazwa zadania	Lata realizacji zadania	Całkowite wartości zadania [pl]	Łączne nakłady 2007 - 2013	Łączne nakłady w 2007 r.	Łączne nakłady w 2008 r.	Łączne nakłady w 2009 r.	Łączne nakłady w 2010 r.	Łączne nakłady w 2011 r.	Łączne nakłady w 2012 r.	Łączne nakłady w 2013 r.
1	Budowa obwodnicy Starego Sącza	2006/2008	57 000 731	52 500 000	41 000 000	11 500 000					
2	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 977 na odcinku Tambar - Mołoczenie, Etap I	2006/2007	28 198 987	23 113 428	23 113 428						
3	Dokumentacja techniczna dla dróg krajowych i wojewódzkich	2007/2015	26 000 000	25 535 840	7 535 840	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000
4	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 975 na odcinku Dąbnowa - Tamowska - Wąpierz	2004/2007	9 802 004	7 835	7 835						
5	Modernizacja drogi woj. nr 981 Zboronów - Kozłowska wraz z budową wiaduktu w m. Budowa	2005/2007	28 182 588	43 800	43 800						
6	Modernizacja drogi woj. nr 775 na odcinku Skamirki - Proszowice	2004/2007	11 813 213	11 000	11 000						
7	Modernizacja drogi woj. nr 773 Szereczno - Wesoła	2005/2007	28 716 260	23 790	23 790						
8	Zadania realizowane przy współdziałaniu samorządów lokalnych	2007/2015	72 836 240	72 836 240	12 836 240	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000
9	Inwestycje drogowe - mostowe	2007/2015	187 265 000	187 265 000	42 265 000	23 000 000	22 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000
10	Modernizacja odcinków rozciągniętych na drogach wojewódzkich nr 966, 967, 976 z dostosowaniem do standardów dróg wojewódzkich	2007/2008	24 830 000	24 830 000	14 480 000	10 180 000					
11	Modernizacja drogi woj. nr 933 na odcinku Brzezowice - Chrzaniów wraz z budową wiaduktu w m. Kiszczyniec	2007/2008	72 900 000	72 100 000	12 243 000	59 857 000					
12	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 980 Jurków - Szosa	2007/2010	80 000 000	80 000 000	8 000 000	10 000 000	30 000 000	22 000 000			
13	Modernizacja drogi woj. nr 776 Kraków - Proszowice - Cielów	2007/2010	116 000 000	116 000 000	3 000 000	20 000 000	50 000 000	43 000 000			
14	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 904 Kasina - Łasce Górne ETAP I	2005/2010	35 000 000	35 000 000		15 000 000	15 000 000	5 000 000			
15	Modernizacja drogi woj. nr 957 od Białki do Nowego Targu ETAP I	2008/2010	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000	18 000 000			
16	Modernizacja drogi woj. 906/955/907 Barłowski - Łapczyca ETAP I	2008/2012	80 000 000	80 000 000		5 000 000	15 000 000	20 000 000	20 000 000	20 000 000	
17	Modernizacja dróg wojewódzkich nr 763/791 Trzebina - Okusz - Wąbrzom - Niesławice	2010/2012	80 000 000	80 000 000			5 000 000	40 000 000	15 000 000		
18	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 977 na odcinku Tarnów - Korzecznica	2010/2011	40 000 000	40 000 000				20 000 000	20 000 000		
19	Obwodnica Proszowice - Indykatory Plan Inwestycyjny MRPO	2008/2010	32 000 000	32 000 000		8 000 000	20 000 000	7 000 000			
20	Obwodnica Zembazy - Indykatory Plan Inwestycyjny MRPO	2008/2010	40 000 000	40 000 000		5 000 000	30 000 000	21 000 000			
21	Obwodnica Dęboczo - Indykatory Plan Inwestycyjny MRPO	2010/2012	50 000 000	50 000 000			10 000 000	20 000 000	20 000 000		
22	Obwodnica Podgórz - Indykatory Plan Inwestycyjny MRPO	2009/2011	30 000 000	30 000 000		10 000 000	10 000 000	10 000 000			
23	Obwodnica Szczurów - Indykatory Plan Inwestycyjny MRPO	2009/2012	30 000 000	30 000 000		5 000 000	10 000 000	5 000 000	10 000 000		
24	Obwodnica Okusze - Indykatory Plan Inwestycyjny MRPO	2011/2012	80 000 000	80 000 000				5 000 000	40 000 000		
25	Obwodnica Wojnicz - Indykatory Plan Inwestycyjny MRPO	2012/2013	40 000 000	40 000 000					20 000 000	20 000 000	
26	Obwodnica Gdów ETAP I	2010/2011	30 000 000	30 000 000			10 000 000	20 000 000			
27	Obwodnica Wąbrzom	2010/2011	15 000 000	15 000 000			5 000 000	10 000 000			
28	Obwodnica Chrzaniów	2012/2013	40 000 000	40 000 000					10 000 000	30 000 000	
29	Obwodnica Muszyny	2010/2011	10 000 000	10 000 000			5 000 000	10 000 000			
30	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 794 na odcinku od granic Miasta Krakowa do granic województwa małopolskiego	2010/2012	85 000 000	85 000 000			15 000 000	40 000 000	10 000 000		
31	Grupa zadań „Zwirowanie” - ETAP I - modernizacja drogi woj. nr 904, 975, 973, 760	2011/2013	50 000 000	50 000 000				20 000 000	10 000 000	20 000 000	
32	Obwodnica Zakopanego ETAP I	2011/2013	30 000 000	30 000 000				10 000 000	10 000 000	10 000 000	
33	Modernizacja drogi 788 Kołczyca - Białowoda etap I	2010/2012	32 163 000	32 163 000				15 000 000	15 000 000	2 163 000	
34	Modernizacja drogi woj. nr 780 Kraków - Chmielnik, ETAP II	2005/2010	40 000 000	40 000 000		10 000 000	20 000 000	10 000 000			
35	Przebudowa połączenia lotniska w Krakowie-Białoch z pokładową obwodnicą Krakowa oraz uprządkowanie ruchu kolejowego i drogowego w stoczniku lotniska, w tym budowa nowego przebiegu drogi woj. nr 774	2007/2013	80 000 000	80 000 000	1 000 000				9 470 000	19 470 000	28 400 000
36	Modernizacja drogi nr 904 Łasce Górne - Młeczek do granicy województwa	2010/2011	10 000 000	10 000 000				5 000 000	5 000 000		
37	Modernizacja drogi nr. 988 Miłocza Górna - Lubień	2011/2012	25 000 000	25 000 000					12 500 000	12 500 000	
38	Modernizacja dróg wojewódzkich nr 955 i nr 952 w celu poprawy dostępności do przejść granicznych: Włanaryczkowska - Dobrow oraz Chochobice - Sustal Hora oraz drogi nr 959	2010/2011	40 000 000	40 000 000				20 000 000	20 000 000		
RAZEM			1 706 525 132	1 617 230 713	164 540 713	209 127 000	230 000 000	301 000 000	324 970 000	245 133 000	142 400 000



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

2



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

Załącznik nr 5

„Zestawienie szczegółowych informacji na temat każdej
z dróg wojewódzkich w Małopolsce”

PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH W MAŁOPOLSCE

Na lata
2007-2013



Zarząd Dróg Wojewódzkich
w Krakowie

Kraków, wrzesień 2007

1. DROGA WOJEWÓDZKA NR 768 JĘDRZEJÓW – WĘCHADŁÓW – SKALBMIERZ – KOSZYCE – BRZESKO

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 768:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 27.5 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatów: proszowickiego (4.9 km), brzeskiego (22.6 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.8 m, obszar zamiejski – 6.1 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 8 km (29% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 12 km (44% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 7.4 km (27% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajdują się 2 obiekty mostowe, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 1.1):

Tabela 1.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 768

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	70+819	Górka	Wisła	407,2	50	7,0	odpowiedni
2	76+060	Szczurowa	Stawiska	9,8	30	7,0	zadawalający

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na



przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 47 kolizji drogowych,
- 14 wypadków w tym 2 z udziałem pieszych,
- 1 osoba zginęła – pieszy,
- 17 osób zostało rannych w tym 2 pieszych.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



2. DROGA WOJEWÓDZKA NR 773 SIENICZNO – SUŁOSZOWA – SKAŁA – WESOŁA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 773:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 34.8 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatów: krakowskiego (30.2 km), olkuskiego (4.6 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.4 m, obszar zamiejski – 6.0 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- na całej swojej długości nawierzchnia drogi jest w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje – taki stan techniczny związany jest z przeprowadzonymi pracami modernizacji całego ciągu drogowego w latach 2004-2006,
- w ciągu tej drogi znajduje się 8 obiektów mostowych, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 2.1).

Tabela 2.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 773

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	13+087	Sułoszowa	Suchy Jar	5,4	15	5,1	niepokojący
2	16+003	Prądnik	Młynnik	8,8	15	4,8	niepokojący
3	16+600	Prądnik	Młynnik	8,8	15	4,8	zadawalający
4	16+939	Prądnik	Młynnik	9,1	15	5,2	niepokojący
5	26+719	Sułkowice	b.n.	6,4	30	6,1	zadawalający
6	28+576	Iwanowice	Minożka	11,3	15	7,0	niepokojący
7	28+877	Iwanowice	Minożka	13,7	15	7,0	niepokojący
8	30+239	Iwanowice	Dłubnia	15,0	30	8,0	niepokojący

Większość mostów znajdujących się w tym ciągu drogowym kwalifikuje się do



przebudowy ze względu na stan techniczny oraz zbyt małą nośność.

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 30 kolizji drogowych,
- 14 wypadków w tym 4 z udziałem pieszych,
- 1 osoba zginęła,
- 17 osób zostało rannych w tym 3 pieszych.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



3. DROGA WOJEWÓDZKA NR 774 ZABIERZÓW – KRYSPINÓW

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 774:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 8.4 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenie powiatu krakowskiego,
- przeciętna szerokość jezdni wynosi 6.2 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- cała przedmiotowa droga posiada nawierzchnię w dobrym stanie, nieuszkodzoną powierzchnię, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- w ciągu tej drogi nie występują obiekty mostowe.

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 43 kolizji drogowych, bez udziału pieszych,
- 10 wypadków w tym 2 z udziałem pieszych,
- 13 osób zostało rannych w tym 2 pieszych.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



4. DROGA WOJEWÓDZKA NR 775 SŁOMNIKI – PROSZOWICE – NOWE BRZESKO – ISPINA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 775:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 29.5 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: Z (droga zbiorcza),
- przebieg po terenach powiatów: proszowickiego (21.7 km), krakowskiego (7.3 km), bocheńskim (0.5 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.9 m, obszar zamiejski – 6.1 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 15.7 km (53% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 2.1 km (7% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek o dł. ok. 11.7 km (40% całkowitej długości) – nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajdują się 2 obiekty mostowe, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 4.1):

Tabela 4.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 775

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	05+387	Czechy	Szreniawa	16,1	15	6,0	niepokojący
2	11+028	Przesławice	Pokojówka	6,0	15	7,4	niepokojący
3	19+829	Jakubowice	rów melior.	5,8	15	6,0	niepokojący
4	22+073	Kowala	b.n.	5,7	15	6,0	niepokojący



L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
5	25+285	Szpitary	b.n.	4,7	15	7,0	niepokojący
6	28+977	Nowe Brzesko	Wisła	606,3	15	3,0	niepokojący

Większość mostów znajdujących się w tym ciągu drogowym kwalifikuje się do przebudowy ze względu na stan techniczny oraz zbyt małą nośność.

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 60 kolizji drogowych,
- 9 wypadków w tym 4 z udziałem pieszych,
- 13 osób zostało rannych w tym 2 pieszych.
- 1 osoba zginęła.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



5. DROGA WOJEWÓDZKA NR 776 KRAKÓW – PROSZOWICE – KAZIMIERZA WIELKA – BUSKO ZDRÓJ

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 776:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 29.0 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatów: krakowskiego (8.2 km), proszowickiego (20.8 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.5 m, obszar zamiejski – 6.8 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 1.4 km (5% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 6 km (21% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 21.6 km (74% całkowitej długości) – nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- rokrocznie w okresie wiosennym występują przełomy na odcinku Proszowice – granica województwa,
- w ciągu tej drogi znajduje się 1 obiekt mostowy, którego podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 5.1):

Tabela 5.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 776

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	33+011	Proszowice ul. Brodzińskiego	Szreniawa	22,0	20	7,5	zadawalający



Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 90 kolizji drogowych,
- 30 wypadków w tym 8 z udziałem pieszych,
- 44 osób zostało rannych w tym 6 pieszych.
- 3 osoby zginęły w tym 2 pieszych.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



6. DROGA WOJEWÓDZKA NR 780 KRAKÓW – ALWERNIA – CHEŁMEK – CHEŁM ŚLĄSKI

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 780:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 45.8 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatów: krakowskiego (14.2 km), chrzanowskiego (27.5 km), oświęcimskiego (4.1 km)
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.3 m, obszar zamiejski – 6.0 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 13.9 km (30% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 6.2 km (14% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 25.7 km (56% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 11 obiektów mostowych, a ich podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 6.1):

Tabela 6.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 780

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	10+597	Kryspinów	rów melior.	6,8	30	7,0	zadawalający
2	11+110	Liszki	Sanka	11,1	20	6,9	zadawalający
3	14+795	Kaszów	Kaszówka	5,8	15	5,6	niepokojący
4	23+027	Przeginia	Rudno	9,4	30	6,4	zadawalający



L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
5	27+329	Brodła	Brodłówka	7,0	30	6,2	zadawalający
6	31+572	Alwernia	Regulanka	9,5	30	6,1	zadawalający
7	36+135	Babice	Zwornica	5,5	30	6,4	odpowiedni
8	39+458	Wygieźzów	Płazianka	16,6	30	6,5	niepokojący
9	43+871	Żarki	Chechło	22,9	30	7,0	niepokojący
10	46+471	Libiąż Moczydło	PKP	5,5	30	6,5	zadawalający
11	54+667	Chełmek	Przemsza	80,0	30	7,0	niepokojący

Niska nośność 2 obiektów mostowych i niepokojący stan zwłaszcza mostu na rzece Przemsza w Chełmku uniemożliwiają przejazd ciężkich pojazdów.

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 146 kolizji drogowych,
- 42 wypadków w tym 9 z udziałem pieszych,
- 70 osób zostało rannych w tym 8 pieszych.
- 4 osoby zginęły w tym 1 pieszy.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.

7. DROGA WOJEWÓDZKA NR 781 CHRZANÓW – BABICE – ZATOR – ANDRYCHÓW – ŁĘKAWICA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 781:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 47.1 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatów: chrzanowskiego (16.0 km), oświęcimskiego (6.7 km), wadowickiego (24.3 km).
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.6 m, obszar zamiejski – 5.6 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 15.3 km (33% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 14.7 km (31% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 17 km (36% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności – szczególnie na odcinku Andrychów – granica województwa,
- w ciągu tej drogi znajduje się 9 obiektów mostowych, a ich podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 7.1):

Tabela 7.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 781

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	00+552	Chrzanów ul.Szpitalna	Chechło	11,4	10	6,6	niepokojący
2	08+807	Płaza	Płazianka	9,8	30	6,0	zadawalający
3	09+378	Wygielzów	Płazianka	9,0	15	7,4	zadawalający



L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
4	15+030	Jankowice	Wisła	246,0	30	8,1	zadawalający
5	15+395	Jankowice- Smolice	Wisła - Kanał	18,5	30	8,1	zadawalający
6	28+953	Wieprz	Wieprzówka	13,0	15	6,0	zadawalający
7	30+109	Wieprz	Wieprzówka	11,0	15	6,0	zadawalający
8	37+452	Andrychów	Targowiczanka	31,0	30	7,0	niedostateczny
9	42+455	Targanice	Targowiczanka	24,6	30	6,2	zadawalający

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 115 kolizji drogowych,
- 22 wypadków w tym 7 z udziałem pieszych,
- 27 osób zostało rannych w tym 7 pieszych.
- 2 osoby zginęły.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.

8. DROGA WOJEWÓDZKA NR 783 OLKUSZ – WOLBROM – MIECHÓW – RACŁAWICE – SKALBMIERZ

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 783:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 60.4 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatów: olkuskiego (27.6 km), miechowskiego (32.8 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.6 m, obszar zamiejski – 5.6 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 4.2 km (7% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 6.9 km (11% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 49.3 km (82% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 7 obiektów mostowych, a ich podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 8.1):

Tabela 8.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 783

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	10+983	Chrzastowice	Biała Przemsa	12,0	30	7,4	zadawalający
2	24+582	Wierzchowisko	Szreniawa	5,7	15	5,7	zadawalający
3	36+413	Falniów	Szreniawa	15,7	30	6,3	zadawalający
4	wybudowano nowy obiekt w 2001 r.			36,3	40	10,7	odpowiedni



L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
5	39+479	Miechów	PKP	36,3	30	9,3	zadawalający
6	39+836	Miechów	Cicha	16,2	15	7,0	zadawalający
7	56+219	Raławice	b.n.-kładka	5,1	-		zadawalający

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 179 kolizji drogowych,
- 25 wypadków w tym 8 z udziałem pieszych,
- 25 osób zostało rannych w tym 7 pieszych.
- 4 osoby zginęły w tym 1 pieszy.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.

9. DROGA WOJEWÓDZKA NR 791 WANATY – ZAWIERCIE – OGRODZIENIEC – OLKUSZ – TRZEBINIA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 791:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 35.5 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatów: olkuskiego (26.1 km), chrzanowskiego (7.1 km), krakowskiego (3.5 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.6 m, obszar zamiejski – 6.5 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 12.5 km (35% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 3.9 km (11% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 19.1 km (54% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajdują się 3 obiekty mostowe, a ich podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 9.1):

Tabela 9.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 791

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
45	48+310	Ryczówek	Ryczówek	14,8	15	6,1	zadawalający
46	50+291	Klucze	Biała Przemsza	17,4	30	6,3	zadawalający
47	60+585	Olkusz	PKP	331,1	30	10,0	odpowiedni

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):



- 114 kolizji drogowych,
- 21 wypadków w tym 2 z udziałem pieszych,
- 33 osoby zostały ranne w tym 3 pieszych.
- 2 osoby zginęły.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



10. DROGA WOJEWÓDZKA NR 794 KONIECPOL – LELÓW – PRADŁA – PILICA – WOLBROM – SKAŁA – KRAKÓW

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 794:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 44.2 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatów: olkuskiego (22.0 km), krakowskiego (22.2 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.5 m, obszar zamiejski – 6.1 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 4.3 km (10% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 19.1 km (43% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 20.8 km (47% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 6 obiektów mostowych, a ich podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 10.1):

Tabela 10.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 794

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	46+878	Dłużec	Suchy Jar	7,0	30	6,3	zadawalający
2	55+280	Podchybie	Suchy Jar	9,6	15	6,2	niepokojący
3	59+037	Trzyciąż	b.n.	4,8	15	6,5	zadawalający



L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
4	61+194	Zadroże	Suchy Jar	4,9	15	6,1	zadawalający
5	72+267	Skała	Suchy Jar	3,6	15	6,0	zadawalający
6	85+408	Zielonki	Białucha	14,7	30	7,0	odpowiedni

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 98 kolizji drogowych,
- 26 wypadków w tym 4 z udziałem pieszych,
- 34 osoby zostały ranne w tym 3 pieszych.
- 3 osoby zginęły w tym 1 pieszy.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



11. DROGA WOJEWÓDZKA NR 933 RZUCHÓW – WODZISŁAW ŚLĄSKI – JASTRZĘBIE ZDRÓJ – PSZCZYNA – OŚWIĘCIM – CHRZANÓW

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 933:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 29.6 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatów: chrzanowskiego (11.7 km), oświęcimskiego (18.0 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 7.8 m, obszar zamiejski – 7.2 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton), a tylko na odcinku Oświęcim – Chrzanów 98.0 kN (10 ton),
- odcinek o dł. ok. 3.7 km (12% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 6.6 km (23% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 19.3 km (65% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajdują się 3 obiekty mostowe, a ich podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 11.1):

Tabela 11.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 933

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	63+417	Góra-Brzeszcze	Wisła(suche koryto)	58,1	30	7,0	niepokojący
2	77+342	Bobrek	Wisła	185,3	50	7,0	odpowiedni
3	87+037	Libiąż	PKP	7,4	30	7,0	zadawalający



Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 153 kolizji drogowych,
- 26 wypadków w tym 10 z udziałem pieszych,
- 24 osoby zostały ranne w tym 7 pieszych.
- 4 osoby zginęły w tym 3 pieszych.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



12. DROGA WOJEWÓDZKA NR 946 ŻYWIEC – SUCHA BESKIDZKA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 946:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 12.7 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg w całości po terenach powiatu suskiego,
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 8.4 m, obszar zamiejski – 6.1 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 1.9 km (15% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 10.2 km (80% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek o dł. ok. 0.6 km (5% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajdują się 6 obiektów mostowych, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 12.1):

Tabela 12.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 946

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	24+195	Kuków	Targoszówka	14,6	30	8,1	niepokojący
2	26+420	Kuków	Kocońka	38,4	30	7,1	niepokojący
3	27+605	Stryszawa	Lachówka	29,2	15	7,5	zadawalający
4	29+733	Stryszawa	Stryszawka	27,7	15	6,5	niepokojący
5	30+776	Stryszawa	Czerna	10,6	30	7,2	niepokojący



L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
6	32+808	Sucha Besk.	Zasepnica	9,2	15	6,4	niedostateczny

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 83 kolizji drogowych,
- 13 wypadków w tym 6 z udziałem pieszych,
- 13 osoby zostały ranne w tym 6 pieszych.
- 2 osoby zginęły w tym 1 pieszy.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



13. DROGA WOJEWÓDZKA NR 948 OŚWIĘCIM – KĘTY – KOBIERNICE – TRENA – OCZKÓW

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 948:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 17.7 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg w całości po terenach powiatu oświęcimskiego,
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 7.5 m, obszar zamiejski – 6.9 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 98.0 kN (10 ton),
- odcinek o dł. ok. 4.1 km (23% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 10.7 km (61% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 2.8 km (16% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajdują się 3 obiekty mostowe, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 13.1):

Tabela 13.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 948

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	7+603	Osiek	Macocha	9,3	30	7,3	niepokojący
2	10+335	Bielany	Ułga Macochy	14,5	30	6,6	niepokojący
3	15+195	Kęty	Ułga Macochy	12,0	30	8,1	zadawalający

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):



- 97 kolizji drogowych,
- 14 wypadków w tym 7 z udziałem pieszych,
- 13 osoby zostały ranne w tym 7 pieszych.
- 4 osoby zginęły w tym 1 pieszy.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



14. DROGA WOJEWÓDZKA NR 949 JAWISZOWICE – OSIEK – POLANKA WIELKA – PRZECISZÓW

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 949:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 21.7 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: Z (droga zbiorcza),
- przebieg w całości po terenach powiatu oświęcimskiego,
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 7.0 m, obszar zamiejski – 5.8 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 5.3 km (25% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 6.7 km (31% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 9.6 km (44% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 5 obiektów mostowych, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 14.1):

Tabela 14.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 949

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	06+449	Łęki	Soła	134,0	30	6,0	odpowiedni
2	07+047	Osiek	Młynówka	5,1	15	6,2	zadawalający
3	08+260	Osiek	Osieczanka	10,0	15	6,1	zadawalający
4	09+033	Osiek	Osieczanka	10,0	15	6,0	zadawalający
5	18+446	Polanka	Hajduga	8,4	15	5,8	zadawalający



Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 54 kolizji drogowych,
- 10 wypadków w tym 6 z udziałem pieszych,
- 9 osób zostało rannych w tym 5 pieszych.
- 1 osoba zginęła – pieszy.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



15. DROGA WOJEWÓDZKA NR 953 SKAWINA – KALWARIA ZEBRZYDOWSKA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 953:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 18.2 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: Z (droga zbiorcza),
- przebieg po terenach powiatów krakowskiego (8.6 km), wadowickiego (9.6 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.8 m, obszar zamiejski – 5.5 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 2.5 km (14% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 14.1 km (77% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 1.6 km (9% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajdują się 2 obiekty mostowe, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 15.1):

Tabela 15.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 953

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	13+586	Przytkowice	b.n.	6,9	15	5,3	odpowiedni
2	14+500	Zebrzydowice	b.n.	4,3	15	4,7	odpowiedni

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):



- 58 kolizji drogowych,
- 5 wypadków,
- 7 osób zostało rannych,
- nie odnotowano ofiar śmiertelnych.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



16. DROGA WOJEWÓDZKA NR 955 SUŁKOWICE – JAWORNIK

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 955:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 8.5 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: Z (droga zbiorcza),
- przebieg tylko po terenie powiatu myślenickiego,
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.2 m, obszar zamiejski – 6.4 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 4.1 km (48% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 1.6 km (19% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 2.8 km (33% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 1 obiekt mostowy, a jego podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 16.1):

Tabela 16.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 955

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	01+768	Rudnik	Rudnik	11,6	15	6,5	odpowiedni

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 23 kolizji drogowych,
- 2 wypadków,
- 2 osób zostało rannych,
- nie odnotowano ofiar śmiertelnych.



Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



17. DROGA WOJEWÓDZKA NR 956 BIERTOWICE – SUŁKOWICE – ZEMBRZYCE

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 956:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 24.6 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: Z (droga zbiorcza),
- przebieg po terenach powiatu myślenickiego (10.9 km) i suskiego (13.7 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.1 m, obszar zamiejski – 5.6 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 4 km (16% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 19.6 km (80% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 1 km (4% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 13 obiektów mostowych, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 17.1):

Tabela 17.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 956

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	01+685	Biertowice	Rudnik	11,3	15	6,1	niepokojący
2	02+546	Sułkowice	Harbutówka	38,3	30	7,0	niepokojący
3	05+068	Sułkowice	Ubionka	8,6	30	7,1	niepokojący
4	11+885	Palcza	kładka	12,3		1,5	odpowiedni
5	12+292	Palcza	b.n.	3,6	15	6,6	odpowiedni



Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
6	12+690	Palcza	p.Paleczka	7,6	40	7,0	zadawalający
7	13+071	Palcza	p.Paleczka	10,6	40	7,0	odpowiedni
8	14+533	Palcza /Baczyn/	Witówka (Łubosiak)	7,6	40	7,0	odpowiedni
9	16+671	Budzów	Zachemianka	12,3	15	6,1	niedostateczny
10	17+989	Budzów	Paleczka	54,4	40	7,0	odpowiedni
11	19+434	Budzów	Drożdżynka	10,6	40	7,0	odpowiedni
12	24+464	Zembrzyce	Skawa	112,1	15	6,1	niedostateczny

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 91 kolizji drogowych,
- 16 wypadków w tym 4 z udziałem pieszych,
- 14 osób zostało rannych w tym 3 pieszych,
- 3 osoby zginęły w tym 1 pieszy.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



18. DROGA WOJEWÓDZKA NR 957 BIAŁKA – ZAWOJA – JABŁONKA – CZARNY DUNAJEC – NOWY TARG

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 957:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 68.6 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatu nowotarskiego (43.3 km) i suskiego (25.3 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 7.7 m, obszar zamiejski – 6.3 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 4.8 km (7% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 5 km (7% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 58.8 km (86% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 16 obiektów mostowych, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 18.1):

Tabela 18.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 957

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	03+423	Skawica	Skawica	57,8	30	7,0	zadawalający
2	03+814	Skawica	Rotnia	12,6	30	6,2	niepokojący
3	06+762	Skawica	Skawiczanka	25,8	30	8,2	zadawalający
4	15+907	Zawoja	Jaworzynka	25,0	30	7,1	niepokojący



L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
5	17+916	Zawoja	Srorzów	8,2	30	7,3	niepokojący
6	19+074	Zawoja	Jaworzynka	20,4	30	7,0	niedostateczny
7	29+499	Zubrzyca Górna	Syhlec	6,5	15	6,0	niepokojący
8	32+380	Zubrzyca Górna	Solawka	12,6	15	7,0	niepokojący
9	33+366	Zubrzyca Górna	Zubrzycki	14,5	15	7,3	niepokojący
10	41+777	Jabłonka	Czarna Orawa	35,0	30	7,0	niepokojący
11	48+020	Piekielnik	Piekielnik	9,9	30	5,9	zadawalający
12	55+257	Czarny Dunajec	Młynówka	7,2	15	7,1	niepokojący
13	55+609	Czarny Dunajec	Czarny Dunajec	58,0	30	7,3	niepokojący
14	57+190	Czarny Dunajec	Czarny	12,7	30	6,5	zadawalający
15	65+135	Ludźmierz	Rogoźnik	49,3	30	7,1	zadawalający

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 152 kolizji drogowych,
- 16 wypadków w tym 6 z udziałem pieszych,
- 23 osoby zostały ranne w tym 6 pieszych,
- 1 osoba zginęła.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



19. DROGA WOJEWÓDZKA NR 958 CHABÓWKA – CZARNY DUNAJEC – CHOCHOŁÓW – ZAKOPANE

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 958:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 50.7 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatu nowotarskiego (32.9 km) i tatrzańskiego (17.8 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 7.2 m, obszar zamiejski – 6.3 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 30 km (59% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 3,8 km (8% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 16.9 km (33% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 19 obiektów mostowych, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 19.1):

Tabela 19.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 958

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	02+756	Rokiciny	Rokicinianka	12,0	30	7,0	niepokojący
2	03+505	Rokiciny	b.n.	4,5	15	6,2	odpowiedni
3	03+720	Raba Wyżna	Komorowski	6,9	15	6,1	zadawalający
4	07+925	Raba Wyżna	Raba	13,2	15	5,8	odpowiedni



L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
5	09+494	Bielanka	Zależnica	7,0	30	6,4	zadawalający
6	14+519	Pieniążkowice	Maciejówka	8,3	30	7,0	zadawalający
7	16+368	Pieniążkowice	Piekielnik	28,0	30	7,0	niepokojący
8	27+760	Koniówka	Czarny Dunajec	70,1	30	6,0	zadawalający
9	32+100	Chochółów	Czarny Dunajec	40,1	30	7,0	zadawalający
10	32+877	Witów	Domagalski	5,8	30	6,5	zadawalający
11	34+493	Witów	Tylkowski	4,0	30	5,8	zadawalający
12	36+967	Witów	Magura	8,5	30	6,1	zadawalający
13	40+238	Witów	Siwa Woda	40,9	30	6,1	zadawalający
14	40+376	Witów	Lejowy	9,5	30	6,2	niepokojący
15	42+501	Kościelisko	Kirowa Woda	22,1	30	7,0	zadawalający
16	42+502	Kościelisko	" kładka	19,0	-		niepokojący
17	49+406	Zakopane	Młynisko	9,2	30	10,4	niepokojący
18	49+410	Zakopane	Młynisko - kładka	10,0	-		zadawalający
19	50+248	Zakopane	Bystry	12,0	40	7,0	odpowiedni

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 114 kolizji drogowych,
- 21 wypadków w tym 7 z udziałem pieszych,
- 24 osoby zostały ranne w tym 5 pieszych,
- 3 osoby zginęły w tym 2 pieszych.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



20. DROGA WOJEWÓDZKA NR 959 CHOCHOŁÓW – GRANICA PAŃSTWA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 959:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 1.1 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg w całości po terenach powiatu nowotarskiego,
- przeciętna szerokość jezdni: 4.9 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- cały odcinek drogi posiada nawierzchnię w dobrym stanie, nieuszkodzoną powierzchnię, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- w ciągu tej drogi znajdują się 2 obiekty mostowe, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 20.1):

Tabela 20.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 959

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	00+150	Chochołów	Młynówka		50		odpowiedni
2	00+320	Chochołów	Czarny Dunajec		50		odpowiedni

Na omawianym odcinku drogowym w roku 2005 nie zanotowano zdarzeń drogowych. Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



21. DROGA WOJEWÓDZKA NR 960 CZARNA GÓRA – BUKOWINA TATRZAŃSKA – ŁYSA POLANA – GRANICA PAŃSTWA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 960:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 13.2 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg w całości po terenach powiatu tatrzańskiego,
- przeciętna szerokość jezdni: 6.4 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 3 km (23% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 1.7 km (13% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 8.5 km (64% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajdują się 2 obiekty mostowe, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 21.1):

Tabela 21.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 960

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	00+333	Bukowina Dolna	Odewsiański	12,1	30	7,0	niepokojący
2	11+445	Poroniec	Filipek - Hurkotny	5,5	30	6,6	zadawalający

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):



- 26 kolizji drogowych,
- 1 wypadku z udziałem pieszych,
- 1 osoba (pieszy) zostało ranna.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



22. DROGA WOJEWÓDZKA NR 961 PORONIN – BUKOWINA TATRZAŃSKA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 961:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 7.7 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg w całości po terenach powiatu tatrzańskiego,
- przeciętna szerokość jezdni: 6.1 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 5.4 km (70% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 2.1 km (27% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek o dł. ok. 0.2 km (3% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajdują się 3 obiekty mostowe, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 22.1):

Tabela 22.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 961

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	02+266	Poronin	Poroniec	43,2	30	7,1	niepokojący
2	03+220	Kośne Hamry	Cicha Woda	28,2	30	7,4	niepokojący
3	05+626	Stasikówka	Poroniec	19,0	30	7,3	niepokojący

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):



- 29 kolizji drogowych,
- 1 wypadek,
- 2 osoby zostały ranne.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



23. DROGA WOJEWÓDZKA NR 962 JABŁONKA - LIPNICA WIELKA - GRANICA PAŃSTWA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 962:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 9.05 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg w całości po terenach powiatu tatrzańskiego,
- przeciętna szerokość jezdni: 5.6 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- droga na całej długości posiada nawierzchnię w złym stanie technicznym, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajdują się 4 obiekty mostowe, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały przedstawione poniżej (Tabela 23.1)

Tabela 23.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 962

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	0+276	Jabłonka	Czarna Orawa	56,24	15	6,08	niepokojący
2	2+655	Jabłonka	Syhlec	31,40	15	6,00	niedostateczny
3	4+332	Lipnica Wielka	Lipniczanka	33,30	30	6,00	zadowalający
4	7+716	Lipnica Wielka	Krzywoń	23,60	15	4,80	niedostateczny

24. DROGA WOJEWÓDZKA NR 964 KASINA WIELKA – DOBCZYCE – WIELICZKA – NIEPOŁOMICE – ISPINA – ZIELONA – SZCZUROWA – BISKUPICE RADŁOWSKIE

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 964:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 104.4 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatów: limanowskiego (5.5 km), myślenickiego (23.0 km), wielickiego (33.6 km), bocheńskiego (14.2 km), brzeskiego (20.1 km), tarnowskiego (7.9 km),
- przeciętna szerokość jezdni: 5.9 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 16.1 km (16% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 52.5 km (50% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek o dł. ok. 35.8 km (34% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 16 obiektów mostowych, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 24.1):

Tabela 24.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 964

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	02+938	Kasina Wielka	Kotówka	10,7	15	6,3	niepokojący
2	11+071	Wiśniowa	Krzyworzeka	23,8	15	6,0	zadowolający



L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
3	15+232	Poznachowice	Glichówka	29,6	15	6,0	niedostateczny
4	20+572	Czasław	Olszanka	5,5	15	5,5	niepokojący
5	23+615	Dobczyce	Raba	120,0	30	7,0	niepokojący
6	32+020	Raciborsko	Wilga	17,5	30	6,1	niepokojący
7	39+430	Zabawa	Zabawka	7,6	30	6,1	niepokojący
8	44+396	Podłęże	Podłężanka	9,7	15	5,8	zadawalający
9	70+032	Grobla	Strumyk	6,6	30	6,2	niepokojący
10	73+640	Niedary	Drwinka	32,1	30	7,0	niedostateczny
11	76+356	Uście Solne	Raba	136,2	30	6,1	zadawalający
12	81+219	Strzelce Małe	Gróbka	51,2	30	7,2	zadawalający
13	83+802	Szczurowa	Uszewka	27,1	30	7,0	niepokojący
14	91+029	Borzęcin Dolny	Uszwica	52,0	20	7,0	niepokojący
15	92+877	Borzęcin	Borowa Struga	6,0	15	5,0	zadawalający
16	99+369	Wał Ruda	Kisielina	26,1	30	6,7	niepokojący

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 224 kolizji drogowych,
- 34 wypadków w tym 10 z udziałem pieszych,
- 43 osoby zostały ranne w tym 10 pieszych,
- 2 osoby zginęły w tym 1 pieszy.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



25. DROGA WOJEWÓDZKA NR 965 ZIELONA – BOCHNIA – LIMANOWA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 965:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 52.9 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatów: limanowskiego (8.9 km), bocheńskiego (44.0 km),
- przeciętna szerokość jezdni: 6.3 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 6 km (11% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 28.5 km (54% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 18.4 km (35% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 13 obiektów mostowych, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 25.1):

Tabela 25.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 965

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	00+420	Świniary	rów melioracyjny	5,6	30	6,0	niedostateczny
2	01+462	Zielona	Drwinka	24,6	15	6,1	niepokojący
3	12+244	Baczków	rów melioracyjny	5,5	30	6,0	niepokojący
4	13+080	Baczków	rów melioracyjny	7,5	30	6,0	niepokojący



L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
5	14+882	Proszówki	Raba	102,3	30	7,0	odpowiedni
6	16+952	Bochnia	PKP	79,0	30	7,0	niepokojący
7	35+786	Łąka Górna	b.n.	24,4	30	7,1	niepokojący
8	37+606	Łąka Górna	Sanecki	24,4	30	7,1	niepokojący
9	39+685	Żegocina	Sanecki	11,0	30	7,1	zadawalający
10	40+254	Żegocina	Sanecki	9,0	30	7,0	niepokojący
11	40+354	Żegocina	Sanecki	8,6	30	7,0	niepokojący
12	51+048	Młynne	Łososina	119,6	20	6,1	niepokojący
13	51+790	Limanowa	Skrudlak	15,5	40	7,0	zadawalający

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 229 kolizji drogowych,
- 43 wypadków w tym 13 z udziałem pieszych,
- 59 osoby zostały ranne w tym 12 pieszych,
- 3 osoby zginęły – piesi.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.

26. DROGA WOJEWÓDZKA NR 966 WIELICZKA – GDÓW – MUCHÓWKA – TYMOWA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 966:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 50.6 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatów: wielickiego (20.7 km), bocheńskiego (24.5 km), brzeskiego (5.4 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 7.0 m, obszar zamiejski – 6.1 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 8.6 km (17% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 39.5 km (78% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 2.5 km (5% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 14 obiektów mostowych, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 26.1):

Tabela 26.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 966

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	02+712	Tomaszkowice	b.n. - kładka	11,6		1,5	odpowiedni
2	06+014	Trąbki	b.n. – kładka	12,0		1,8	zadawalający
3	10+147	Bilczyce	b.n	5,6	15	6,0	niepokojący
4	10+759	Bilczyce	b.n.	7,8	15	6,0	niepokojący



L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
5	12+780	Gdów	Ruda	6,3	15	6,0	niepokojący
6	14+524	Gdów	Raba	118,8	30	6,0	zadawalający
7	18+940	Zagórzany	Gruszów	10,8	15	8,1	niedostateczny
8	23+552	Łapanów	b.n. - kładka	9,0			zadawalający
9	24+073	Kobylec	Stradomka	53,0	15	7,0	niepokojący
10	26+705	Libichowa	Sanecki	56,2	20	7,1	niepokojący
11	40+971	Lipnica Mur.	b.n.	12,5	15	6,2	zadawalający
12	42+142	Lipnica Mur.	Uswica	18,8	30	7,2	zadawalający
13	49+735	Tymowa	Zelina	13,7	15	6,1	zadawalający
14	50+039	Tymowa	Zelina	12,2	15	6,1	zadawalający

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 113 kolizji drogowych,
- 23 wypadków w tym 7 z udziałem pieszych,
- 40 osoby zostały ranne w tym 8 pieszych,
- 1 osoba zginęła.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.

27. DROGA WOJEWÓDZKA NR 967 MYŚLENICE – DOBCZYCE – ŁAPCZYCA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 967:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 35.1 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatów: myślenickiego (15.0 km), wielickiego (16.5 km), bocheńskiego (3.6 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.3 m, obszar zamiejski – 6.5 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 5.3 km (15% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 14.5 km (41% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 15.3 km (44% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 12 obiektów mostowych, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 27.1):

Tabela 27.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 967

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	00+215	Myślenice	Bysinka	12,2	50	7,0	zadawalający
2	01+135	Myślenice	San	12,7	30	7,0	niepokojący
3	07+004	Borzęta	Teren zalewowy	115,5	30	7,1	niepokojący
4	09+967	Brzączowice	Raba	312,5	30	7,0	niedostateczny



L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
5	11+200	Dobczyce	nad drogą	12,8	30	7,0	niepokojący
6	14+033	Dziekanowice	Tatarówka	12,0	30	7,1	niepokojący
7	17+804	Kunice	Kuniczanka	12,0	30	7,0	niepokojący
8	21+588	Gdów	b.n.	8,3	15	7,0	niepokojący
9	22+953	Marszowice	b.n.	8,8	15	6,0	niepokojący
10	27+588	Pierzchów	Królewski	13,1	20	6,6	odpowiedni
11	30+636	Książnice	Raba	138,0	40	7,0	zadawalający
12	35+057	Łapczyca	b.n.	6,0	15	6,2	niepokojący

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 125 kolizji drogowych,
- 20 wypadków w tym 4 z udziałem pieszych,
- 25 osoby zostały ranne w tym 2 pieszych,
- 3 osoby zginęły w tym 2 pieszych.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.

28. DROGA WOJEWÓDZKA NR 968 LUBIEŃ – MSZANA DOLNA – KAMIENICA – ZABRZEŻ

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 968:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 43.9 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatów: myślenickiego (2.4 km), limanowskiego (39.0 km), nowosądeckiego (2.5 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 7.0 m, obszar zamiejski – 6.1 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 8.9 km (20% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 25.3 km (58% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 9.7 km (22% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 20 obiektów mostowych, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 28.1):

Tabela 28.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 968

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	04+410	Kasinka Mała	Raba	86,9	30	7,0	niedostateczny
2	06+851	Mszana Dolna	Mszanka	68,1	30	7,0	niepokojący
3	09+282	Mszana Dolna	Porębianka	43,9	40	7,0	odpowiedni
4	09+714	Mszana Górna	b.n.	6,2	15	6,7	zadawalający



L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
5	14+505	Mszana Górna	Mszanka	30,7	15	7,0	niepokojący
6	15+512	Mszana Górna	Wierzbanica	12,7	15	7,0	niepokojący
7	15+617	Mszana Górna	Mszanka	30,0	15	7,0	niepokojący
8	16+970	Mszana Górna	Mszanka	7,6	30	7,0	niepokojący
9	17+615	Lubomierz	Mszanka	21,3	30	7,0	niepokojący
10	18+732	Lubomierz	Mszanka	21,3	30	7,0	zadawalający
11	19+406	Lubomierz	Rosocha	8,5	30	6,3	zadawalający
12	19+846	Lubomierz	Mszanka	15,0	30	7,0	zadawalający
13	20+716	Lubomierz	Jasieńka	9,4	30	6,1	zadawalający
14	24+498	Rzeki	Kamienica	33,0	30	7,1	odpowiedni
15	31+057	Szczawa	Kamienica	41,0	30	6,9	niepokojący
16	32+455	Szczawa	Kamienica	30,3	30	9,0	niepokojący
17	33+355	Szczawa	Głębiniec	15,8	30	7,0	niepokojący
18	36+044	Kamienica	Zasadny	17,5	30	7,0	niepokojący
19	41+090	Kamienica	Kamienica	61,0	30	7,0	niepokojący
20	41+431	Kamienica	b.n.	5,8	30	6,0	niepokojący

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 126 kolizji drogowych,
- 20 wypadków w tym 7 z udziałem pieszych,
- 33 osoby zostały ranne w tym 7 pieszych,
- 2 osoby zginęły.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w



formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



29. DROGA WOJEWÓDZKA NR 969 NOWY TARG – CZORSZTYN – KROŚCIENKO – ZABRZEŻ – STARY SĄCZ

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 969:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 67.3 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg po terenach powiatów: nowotarskiego (41.1 km), nowosądeckiego (26.2 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.9 m, obszar zamiejski – 6.8 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 98.0 kN (10 ton),
- odcinek o dł. ok. 37 km (55% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 10 km (15% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 20.3 km (30% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 21 obiektów mostowych, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 29.1):

Tabela 29.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 969

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	00+461	Nowy Targ	Czerwonka	9,0	30	6,9	niepokojący
2	04+802	Ostrowsko	Leśnica	41,1	30	7,0	niedostateczny
3	13+112	Dębno „Huba”	Dunajec	157,1	30	7,1	niepokojący



Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
4	15+747	Maniowy	Piekiełko	18,6	30	7,0	niepokojący
5	17+062	Maniowy	Limieczyska	15,6	30	7,1	niepokojący
6	18+419	Mizerna	Mizerna	16,1	30	7,1	niepokojący
7	19+718	Kluszkowce	Estakada	108,3	24	7,0	niepokojący
8	26+270	Grywałd	Młynówka	6,0	30	6,3	niepokojący
9	27+657	Krościenko	Piekiełko	9,4	30	6,8	niepokojący
10	29+088	Krościenko	Krośnica	31,3	30	6,6	niepokojący
11	30+099	Krościenko	Krośnica	18,0	30	9,1	zadawalający
12	40+480	Tylmanowa	Ochotnica	38,0	30	7,1	niepokojący
13	44+987	Zabrzeż	Kamienica	38,7	30	7,4	niepokojący
14	47+153	Czerniec	b.n.	9,4	20	7,8	niepokojący
15	48+163	Łącko	Czarna Woda	9,4	30	9,7	zadawalający
16	48+900	Łącko	Lichnia	8,6	20	8,2	niepokojący
17	50+385	Maszkowice	b.n.	5,2	20	6,2	niepokojący
18	59+934	Gołkowice	Dunajec	150,2	30	5,2	niepokojący
19	65+121	Stary Sącz	Moszczenica	5,7	30	7,9	niepokojący
20	66+224	Stary Sącz	PKP	10,4	30	7,0	zadawalający
21	66+220	Stary Sącz	PKP - kładka	18,1	-		niedostateczny

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 230 kolizji drogowych,
- 29 wypadków w tym 12 z udziałem pieszych,
- 33 osoby zostały ranne w tym 11 pieszych,



- 6 osób zginęło w tym 1 pieszy.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



30. DROGA WOJEWÓDZKA NR 971 KRYNICA – MUSZYNA – PIWNICZNA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 971:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 38.4 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg w całości po terenach powiatu nowosądeckiego,
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.3 m, obszar zamiejski – 6.1 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 19.5 km (51% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 4.2 km (11% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 14,7 km (38% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 17 obiektów mostowych, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 30.1):

Tabela 30.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 971

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	00+084	Krynica	Słotwinka	9,0	30	7,3	niedostateczny
2	01+910	Krynica	b.n.	5,4	15	7,2	niepokojący
3	03+040	Krynica	Czarny Potok	11,0	30	7,2	zadawalający
4	04+457	Krynica	Kryniczanka	17,9	20	7,6	niepokojący
5	05+101	Krynica	Szczawniczy	13,7	30	6,9	odpowiedni



L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
6	06+002	Powroźnik	Muszynka	54,6	30	7,0	zadawalający
7	11+072	Muszyna	Muszynka	50			odpowiedni
8	11+311	Muszyna	Szczawnik	16,5	15	6,2	niepokojący
9	14+650	Milik	Milik	21,0	15	6,1	niepokojący
10	17+419	Andrzejówka	b.n.	7,4	15	5,0	niepokojący
11	22+476	Żegiestów	PKP	45,0	30	7,1	niepokojący
12	23+158	Żegiestów	Żegiestowski	16,5	15	6,1	niepokojący
13	27+199	Zubrzyk	PKP	14,2	15	6,2	niepokojący
14	29+446	Zubrzyk	b.n.	4,0	15	6,2	zadawalający
15	31+999	Wierchomla	Wierchomlanka	31,8	30	7,1	niepokojący
16	35+748	Łomnica	Łomniczanka	15,7	30	7,1	zadawalający
17	38+264	Piwniczna	Poprad	122,8	30	7,0	zadawalający

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 87 kolizji drogowych,
- 17 wypadków w tym 4 z udziałem pieszych,
- 20 osoby zostały ranne w tym 3 pieszych,
- 1 osoby zginęło – pieszy.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



31. DROGA WOJEWÓDZKA NR 973 BUSKO ZDRÓJ – NOWY KORCZYN – ŻABNO – NIEDOMICE – TARNÓW

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 973:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 29.9 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg drogi po terenach powiatów: dąbrowskiego (10.4 km), tarnowskiego (19.5 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.0 m, obszar zamiejski – 6.4 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 8 km (27% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 15.8 km (53% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek o dł. ok. 6.1 km (20% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- na przedmiotowej drodze brak obiektów mostowych.

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 28 kolizji drogowych,
- 4 wypadków w tym 1 z udziałem pieszych,
- 6 osób zostało rannych,
- 2 osoby zginęły w tym 1 pieszy.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



32. DROGA WOJEWÓDZKA NR 975 DĄBROWA TARNOWSKA – BISKUPICE RADŁOWSKIE – WOJNICZ – ZAKLICZYN – DĄBROWA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 975:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 77.4 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg drogi po terenach powiatów: dąbrowskiego (3.6 km), tarnowskiego (53.0 km), nowosądeckiego (20.8 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.3 m, obszar zamiejski – 6.2 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 12.6 km (16% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 14.4 km (19% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 50.4 km (65% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 9 obiektów mostowych, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 32.1):

Tabela 32.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 975

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	07+018	Żabno	Żabnica	25,5	30	6,0	zadawalający
2	11+912	Biskupice Radł.	Dunajec	322,0	30	7,0	niepokojący
3	33+793	Wojnicz	Więckówka	12,0	30	8,1	zadawalający



L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
4	36+048	Wielka Wieś	Milówka	10,7	30	6,9	niepokojący
5	46+023	Zakliczyn	Dunajec	320,1	20	7,0	niepokojący
6	63+105	Bartkowa	b.n.	3,6	30	6,0	zadawalający
7	63+355	Bartkowa	Przydomica	22,3	30	6,1	niepokojący
8	66+154	Gródek n/D	Szczecinówka	13,1	20	6,1	niepokojący
9	70+064	Zbyszyce	Jelnianka	28,0	30	6,1	niepokojący

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 148 kolizji drogowych,
- 37 wypadków w tym 6 z udziałem pieszych,
- 46 osoby zostały ranne w tym 7 pieszych,
- 7 osób zginęło w tym 1 pieszy.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.

33. DROGA WOJEWÓDZKA NR 977 TARNÓW – TUCHÓW – GROMNIK – ZBOROWICE – MOSZCZENICA – GORLICE – KONIECZNA – GR. PAŃSTWA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 977:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 86.6 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg drogi po terenach powiatów: tarnowskiego (37.4 km), gorlickiego (49.2 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 5.7 m, obszar zamiejski – 6.1 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 29.0 km (34% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 42.0 km (48% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 15.6 km (18% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajdują się 24 obiekty mostowe, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 33.1):

Tabela 33.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 977

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	12+210	Karwodrza	b.n.	6,5	30	6,4	niepokojący
2	12+434	Tuchów	b.n.	6,5	30	6,4	niepokojący



Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
3	13+737	Tuchów	Biała	84,0	30	5,1	odpowiedni
4	14+620	Tuchów	PKP	30,7	30	7,0	odpowiedni
5	17+750	Dąbrówka Tuch.	b.n.	7,0	30	6,3	niepokojący
6	19+487	Siedliska	b.n.	7,0	30	6,3	zadawalający
7	22+836	Chojnik	b.n.	10,6	30	5,9	niepokojący
8	25+294	Gromnik	Poznianka	14,8	30	9,3	zadawalający
9	26+158	Gromnik	b.n.	6,2	30	6,1	niepokojący
10	28+102	Szydłówek - Gromnik	Kipsznianka	12,4	40	7,0	zadawalający
11	29+850	Bogoniowice	b.n.	5,6	15	5,0	niepokojący
12	30+813	Ciężkowice	Biała + PKP	236,2	30	7,7	zadawalający
13	34+120	Zborowice	Zborowianka	15,3	30	8,8	zadawalający
14	43+220	Łużna	Pogwizdów	9,7	30	6,2	niepokojący
15	44+918	Łużna	Szałówka	13,2	30	7,8	zadawalający
16	46+570	Łużna	b.n.	9,6	30	7,1	niepokojący
17	52+010	Moszczenica	Moszczanka	12,5	30	7,0	zadawalający
18	56+170	Gorlice	Stróżowianka	7,3	15	5,5	zadawalający
19	61+180	Siary	Sękówka	62,5	30	7,0	zadawalający
20	62+710	Sękowa	Sękówka	78,1	30	7,0	zadawalający
21	65+890	Ropica Górna	Sękówka	48,0	15	6,0	niepokojący
22	67+910	Ropica Górna	Sękówka	31,6	15	6,0	zadawalający
23	68+620	Małastów	Małastówka	12,7	30	7,0	zadawalający
24	78+210	Gładyszów	Gładyszowianka	15,7	30	7,0	zadawalający



Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 148 kolizji drogowych,
- 37 wypadków w tym 6 z udziałem pieszych,
- 46 osoby zostały ranne w tym 7 pieszych,
- 7 osób zginęło w tym 1 pieszy.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



34. DROGA WOJEWÓDZKA NR 979 MOSZCZENICA – ZAGÓRZANY

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 979:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 6.4 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg drogi w całości po terenie powiatu gorlickiego,
- przeciętna szerokość jezdni: 6.1 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 0.1 km (1% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 4.6 km (71% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 1.8 km (28% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajdują się 2 obiekty mostowe, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 34.1):

Tabela 34.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 979

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	02+340	Zagórzany	Moszczanka	10,9	30	6,0	niepokojący
2	05+340	Zagórzany	Moszczanka	13,1	30	7,0	niepokojący

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 6 kolizji drogowych,



- nie zanotowano wypadków – brak ofiar,

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



35. DROGA WOJEWÓDZKA NR 980 JURKÓW – CHARZEWICE – ZAKLICZYN – GROMNIK – BIECZ

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 980:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 49.3 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg drogi po terenach powiatów: brzeskiego (3.6 km), tarnowskiego (34.0 km), gorlickiego (11.7 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 5.1 m, obszar zamiejski – 5.7 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 0.8 km (2% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 15.3 km (31% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 33.2 km (67% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w bezpośrednim sąsiedztwie tej drogi powstało szereg osuwisk, które mają negatywny wpływ na konstrukcję korpusu drogi,
- w ciągu tej drogi znajduje się 21 obiektów mostowych, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 35.1):

Tabela 35.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 980

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	01+223	Biskupice Mel.	b.n.	24,6	30	7,0	niepokojący
2	05+413	Charzewice	b.n.	7,5	30	8,6	zadawalający
3	06+680	Melsztyn	b.n.	4,6	15	6,0	niepokojący



Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
4	07+268	Melsztyn	Gwoździanka	8,5	30	8,7	zadawalający
5	10+321	Kończyska	Pleśniawka	30,0	30	6,0	zadawalający
6	14+025	Faściszowa	Siemiechówka	16,6	15	6,0	zadawalający
7	16+205	Siemiechów	b.n.	6,3	15	5,8	zadawalający
8	17+620	Siemiechów	Moszczenica	10,7	30	5,8	zadawalający
9	21+559	Gromnik	Poznianka	6,5	30	6,4	zadawalający
10	21+980	Golanka	Biała	65,9	30	6,1	niepokojący
11	23+471	Rzepiennik Marciszewski	Rzepianka	12,4	20	6,0	niepokojący
12	24+932	Rzepiennik Marciszewski	Rzepianka	10,7	15	6,5	zadawalający
13	27+077	Rzepiennik Strzyżewski	Rzepianka	15,9	30	9,3	zadawalający
14	32+153	Rzepiennik Bis.	Rzepianka	14,8	30	9,8	zadawalający
15	32+617	Rzepiennik Bis.	Rzepianka	12,3	30	6,0	zadawalający
16	39+416	Rożnowice	Sitniczanka	12,1	30	6,2	zadawalający
17	40+203	Rożnowice	Sitniczanka	12,8	30	6,0	zadawalający
18	40+906	Rożnowice	Sitniczanka	12,8	30	6,0	zadawalający
19	43+325	Binarowa	Sitniczanka	8,1	30	7,0	zadawalający
20	44+078	Binarowa	b.n.	5,0	30	5,2	zadawalający
21	45+440	Binarowa	Sitniczanka	12,8	15	4,9	niepokojący

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 61 kolizji drogowych,
- 13 wypadków w tym 7 z udziałem pieszych,
- 13 osób zostało rannych w tym 6 pieszych,



- 3 osoby zginęły w tym 2 pieszych.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



36. DROGA WOJEWÓDZKA NR 981 ZBOROWICE – GRYBÓW – KRZYŻÓWKA – KRYNICA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 981:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 49.1 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg drogi po terenach powiatów: tarnowskiego (3.7 km), gorlickiego (10.6 km), nowosądeckiego (34.7 km),
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.9 m, obszar zamiejski – 6.3 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 25.9 km (53% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 10.4 km (21% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 12.7 km (26% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 14 obiektów mostowych, których podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 36.1):

Tabela 36.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 981

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	04+920	Sędziszowa	b.n.	3,4	15	6,4	zadawalający
2	07+960	Bobowa	PKP	13,7	12	5,9	odpowiedni
3	09+957	Jankowa	Stróżnianka	12,1	30	8,5	zadawalający
4	14+401	Stróże	Polnianka	28,0	30	7,0	niepokojący



L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
5	16+369	Stróże	Wyskitianka	12,6	30	8,8	niepokojący
6	17+169	Stróże	Stopnianka	9,0	30	8,8	niepokojący
7	18+036	Biała Niżna	Gratkówka	17,9	30	7,0	niepokojący
8	19+742	Biała Niżna	Sudoł	17,8	30	7,1	odpowiedni
9	20+829	Grybów	Czerwony Potok	4,9	15	9,1	zadawalający
10	22+170	Grybów	Biała	81,5	30	7,0	niepokojący
11	29+090	Florynka	Binczarówka	21,7	15	5,5	niepokojący
12	30+255	Florynka	b.n.	5,4	15	5,4	niepokojący
13	31+462	Florynka	Szklarka	13,0	12	6,2	odpowiedni
14	34+150	Polany	Kamianny	27,5	15	7,1	niepokojący

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 69 kolizji drogowych,
- 16 wypadków w tym 6 z udziałem pieszych,
- 24 osoby zostały ranne w tym 6 pieszych,
- 4 osoby zginęły w tym 2 pieszych.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



37. DROGA WOJEWÓDZKA NR 982 SZCZUCIN – SADKOWA GÓRA – JAŚLANY

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 982:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 11.3 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg drogi w całości po terenach powiatu dąbrowskiego,
- przeciętna szerokość jezdni: 5.4 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 5.5 km (49% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 2 km (18% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 3.8 km (33% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 1 obiekt mostowy, a jego podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 37.1):

Tabela 37.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 982

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiekту
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	10+752	Słupiec	Bren	36,5	15	6,2	zadawalający

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 9 kolizji drogowych,
- 2 wypadki,
- 2 osoby zostały ranne,

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan



techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



38. DROGA WOJEWÓDZKA NR 984 LISIA GÓRA – RADOMYŚL WIELKI – MIELEC

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 984:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 13.4 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg drogi po terenach powiatów: dąbrowskiego (2.0 km), tarnowskiego (10.4 km),
- przeciętna szerokość jezdni: 6.1 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 0.3 km (2% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 10.8 km (81% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek o dł. ok. 2.3 km (17% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- na przedmiotowej drodze brak obiektów mostowych.

Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 28 kolizji drogowych,
- 2 wypadki w tym 1 z udziałem pieszych,
- 2 osoby zostały ranne w tym 1 pieszy.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



39. DROGA WOJEWÓDZKA NR 993 GORLICE – NOWY ŻMIGRÓD – DUKLA

Ogólna charakterystyka drogi wojewódzkiej nr 993:

- długość całkowita na obszarze Małopolski: 16.3 km,
- klasa techniczna wg ewidencji: G (droga główna),
- przebieg drogi w całości po terenach powiatu gorlickiego,
- przeciętna szerokość jezdni: obszar miejski – 6.8 m, obszar zamiejski – 6.1 m,
- dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu – 78.4 kN (8 ton),
- odcinek o dł. ok. 0.3 km (2% całkowitej długości) – nawierzchnia w dobrym stanie, nieuszkodzona powierzchnia, nie występują na niej koleiny i deformacje,
- odcinek o dł. ok. 9.8 km (60% całkowitej długości) – nawierzchnia w stanie dostatecznym, zachodzi potrzeba wykonania zabiegów utrzymaniowych do wielkości 20% powierzchni, nawierzchnia wykazuje niewielkie odkształcenia i spękania,
- odcinek od dł. ok. 6.2 km (38% całkowitej długości) - nawierzchnia w złym stanie, ponad 20% powierzchni wykazuje znaczne odkształcenia (wyboje, koleiny, złuszczenia oraz spękania), co wskazuje na utratę jej nośności,
- w ciągu tej drogi znajduje się 5 obiektów mostowych, a ich podstawowe parametry oraz ocena stanu technicznego zostały poniżej przedstawione (Tabela 39.1):

Tabela 39.1 Obiekty mostowe w ciągu DW 993

L.P.	Kilometraż	Lokalizacja obiektu		Długość [m]	Nośność [T]	Szer. Jezdni [m]	Stan techniczny obiektu
		Miejscowość	Przeszkoda				
1	00+823	Gorlice	Sękówka	69,5	40	7,5	odpowiedni
2	08+790	Kryg	b.n.	4,2	15	6,2	niepokojący
3	10+940	Rozdziele	Libuszancka	13,0	30	7,7	zadawalający
4	14+225	Bednarka	Bednarka	12,0	30	7,2	niepokojący
5	14+865	Bednarka	Bednarka	12,5	30	7,2	zadawalający



Informacje odnośnie zanotowanych zdarzeń drogowych i ofiar na przedmiotowej drodze w 2005 roku (szczegóły w załączniku nr 2):

- 31 kolizji drogowych,
- 3 wypadki w tym 2 z udziałem pieszych,
- 3 osób zostały ranne w tym 2 pieszych.

Pozostałe dane (przebieg, wyniki GPR2005, udział pojazdów ciężkich, stan techniczny odcinków drogi) dotyczące omawianej drogi zostały przedstawione w formie graficznej w załączniku nr 3 i 7.



Załącznik nr 6

„Średni dobowy ruch pojazdów samochodowych na sieci
dróg województwa małopolskiego”

**PLAN ROZWOJU
SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH W MAŁOPOLSCE**

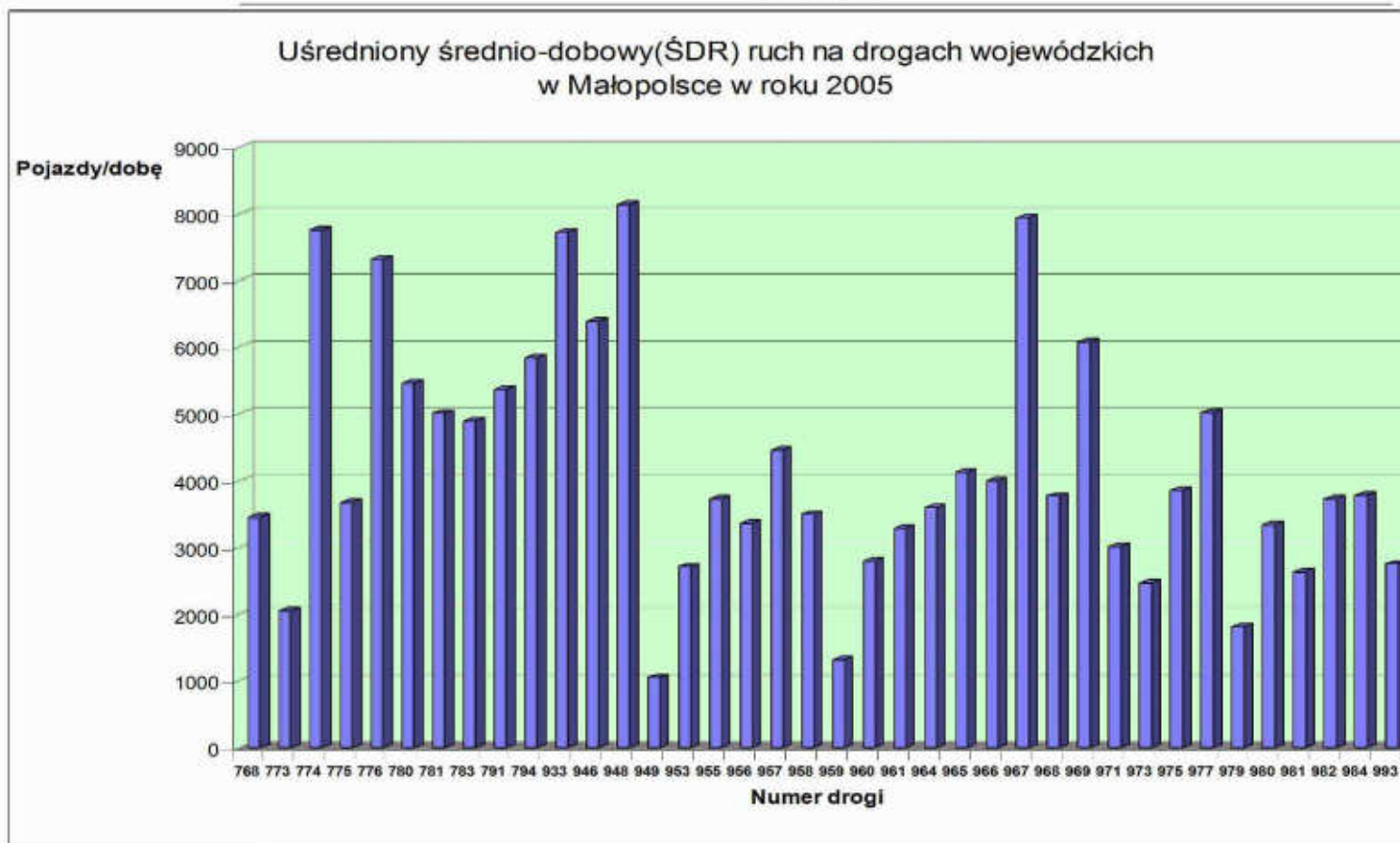
**Na lata
2007-2013**



**Zarząd Dróg Wojewódzkich
w Krakowie**

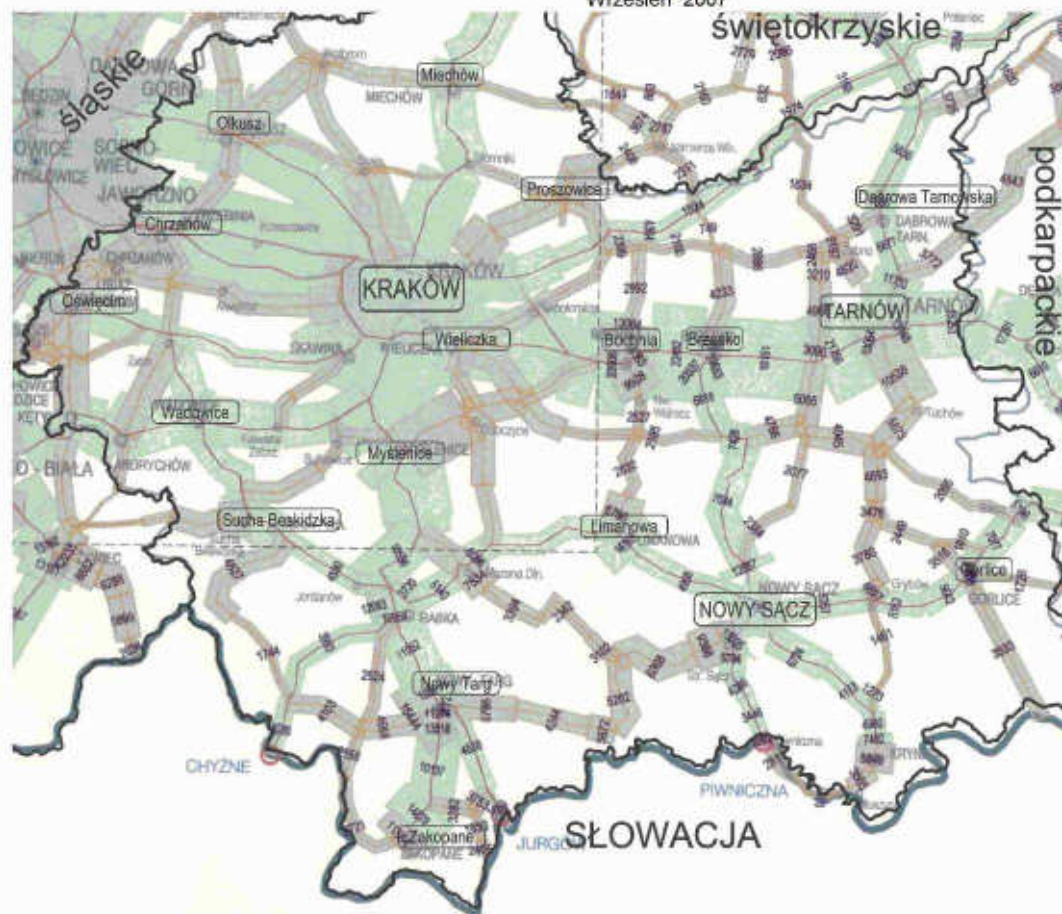
Kraków, wrzesień 2007





Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007

Załącznik nr 6: Średni dobowy ruch pojazdów samochodowych na sieci dróg województwa małopolskiego
Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce
Wrzesień 2007



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
www.zdw.krakow.pl

Załącznik nr 7

**„Ocena stanu technicznego i danych ruchowych na sieci
dróg wojewódzkich w Małopolsce”**

PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH W MAŁOPOLSCE

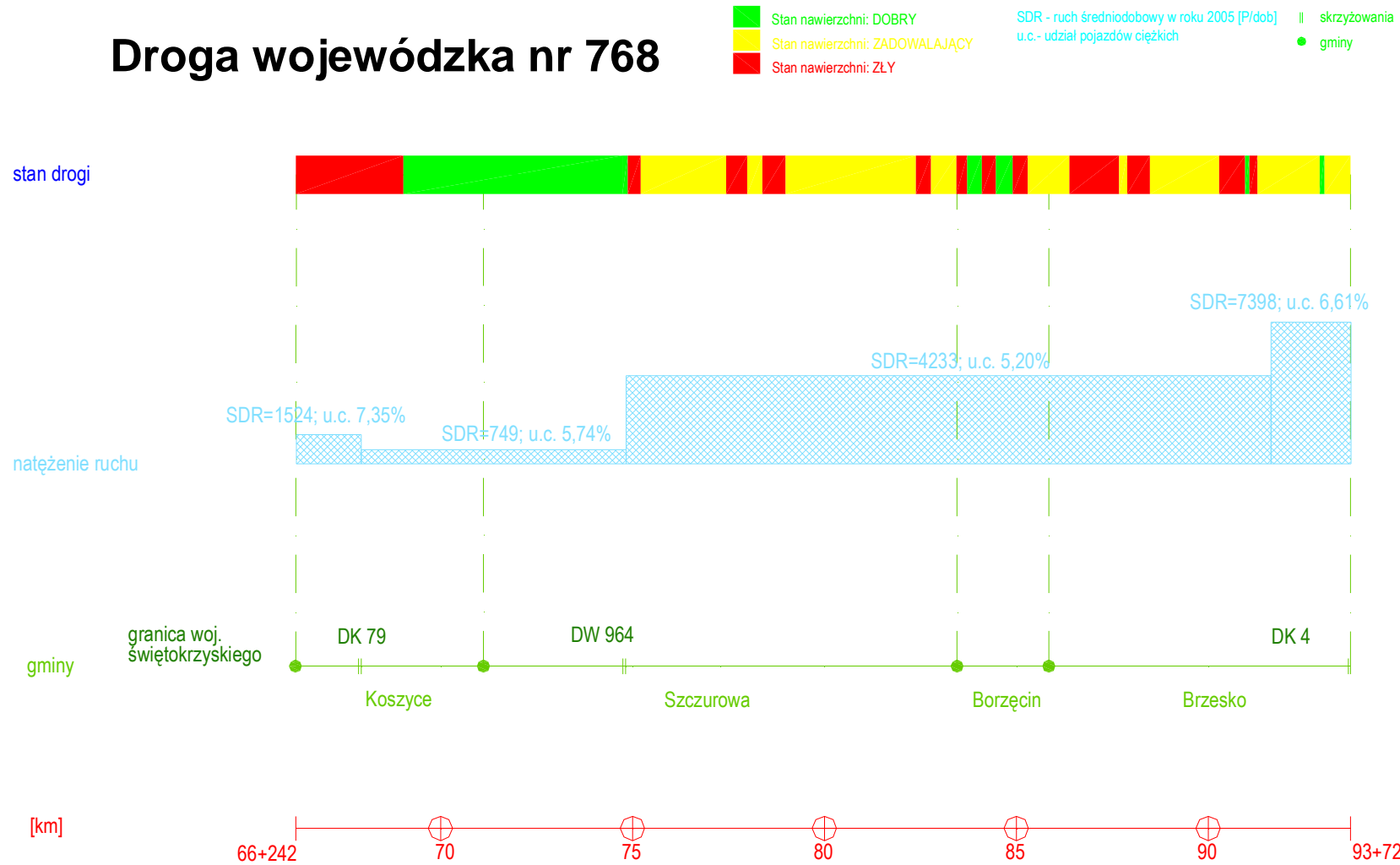
**Na lata
2007-2013**



**Zarząd Dróg Wojewódzkich
w Krakowie**

Kraków, wrzesień 2007

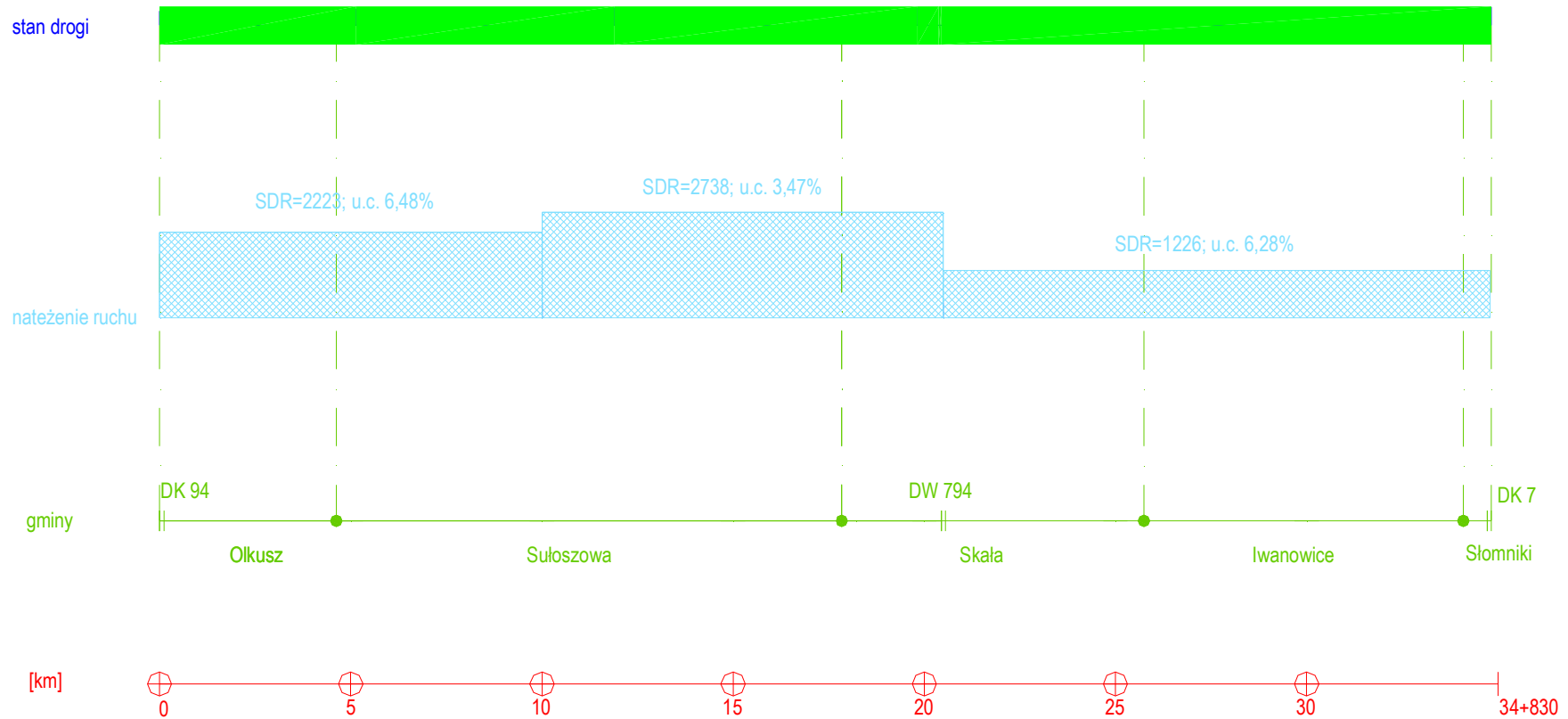
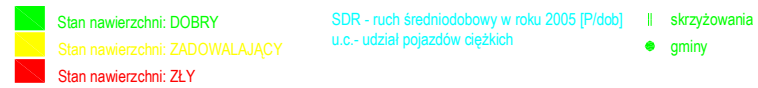
Droga wojewódzka nr 768



Droga wojewódzka nr 768



Droga wojewódzka nr 773

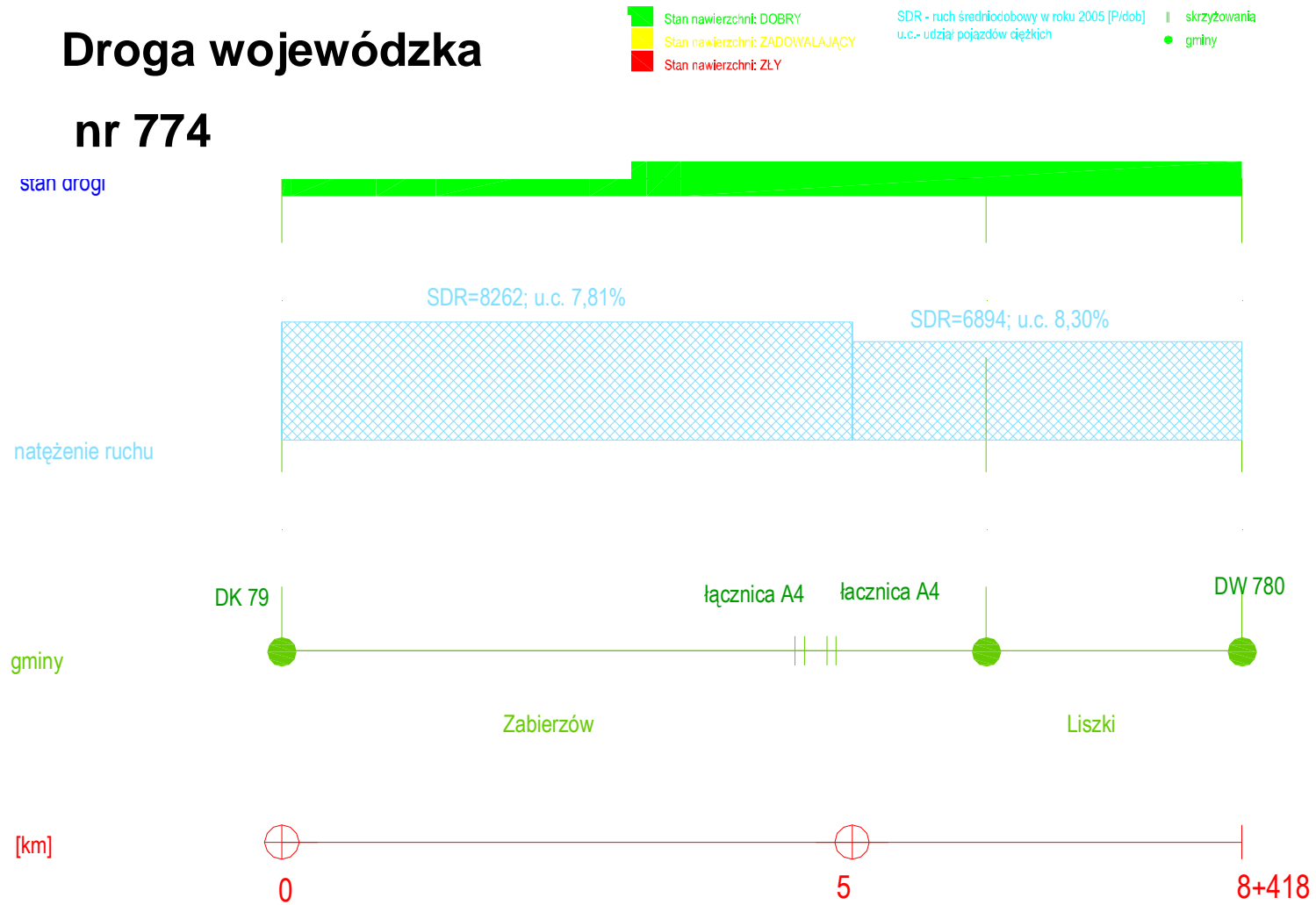


Droga wojewódzka nr 773



Droga wojewódzka

nr 774



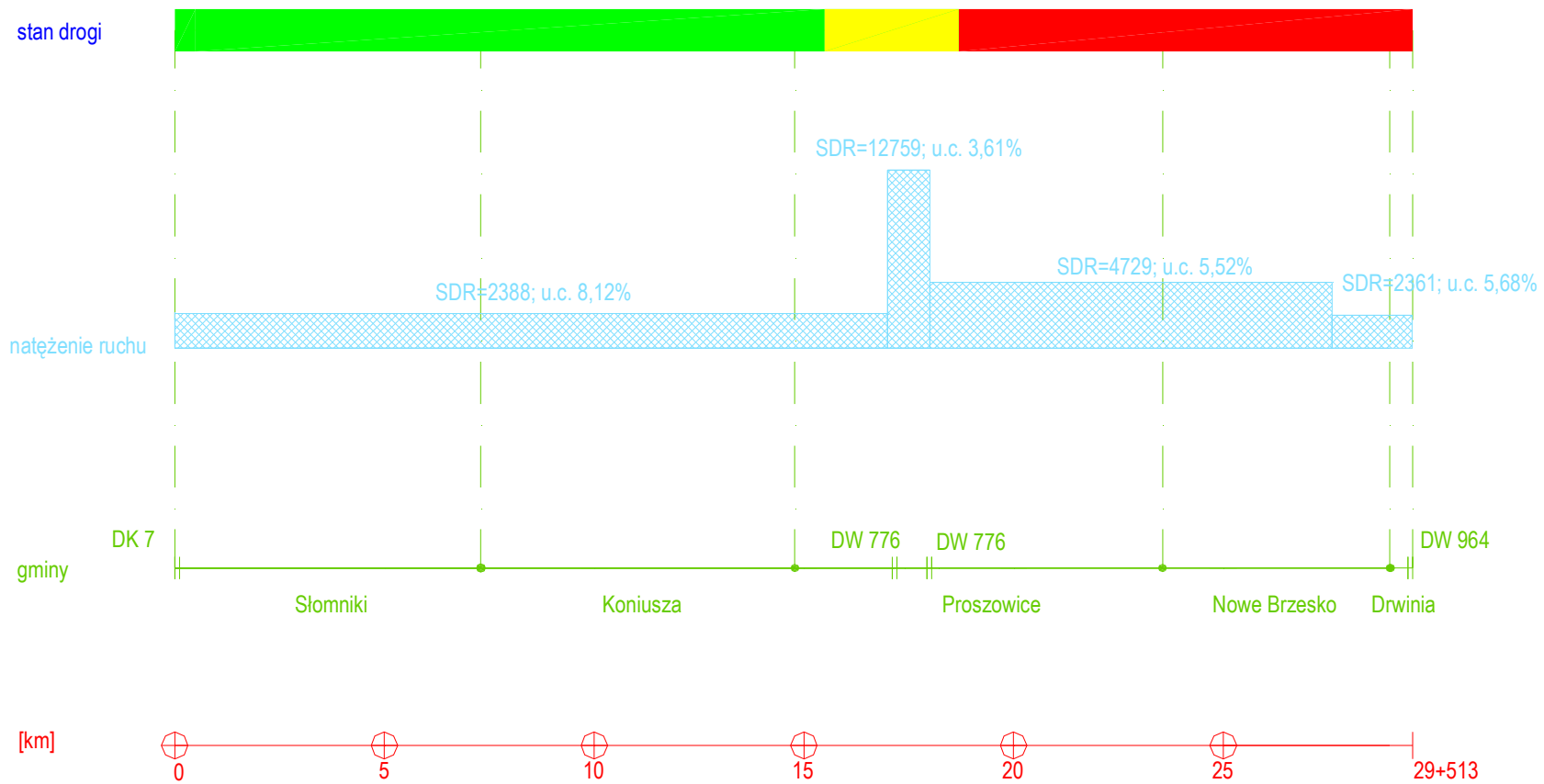
Droga wojewódzka nr 774



Droga wojewódzka nr 775

■ Stan nawierzchni: DOBRY
■ Stan nawierzchni: ZADOWALAJĄCY
■ Stan nawierzchni: ZŁY

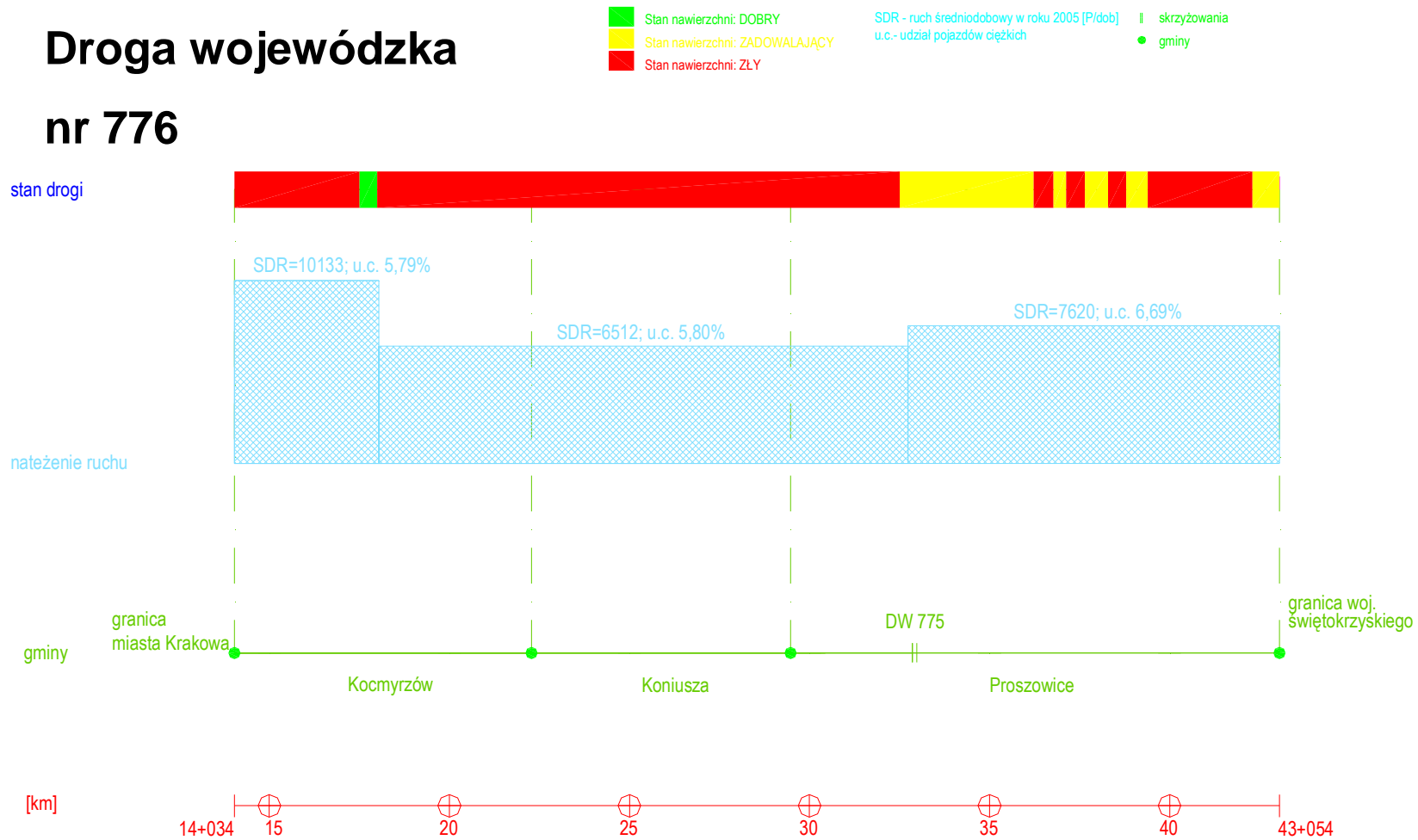
SDR - ruch średniodobowy w roku 2005 [P/dob]
 u.c. - udział pojazdów ciężkich
| skrzyżowania
● gminy



Droga wojewódzka nr 775



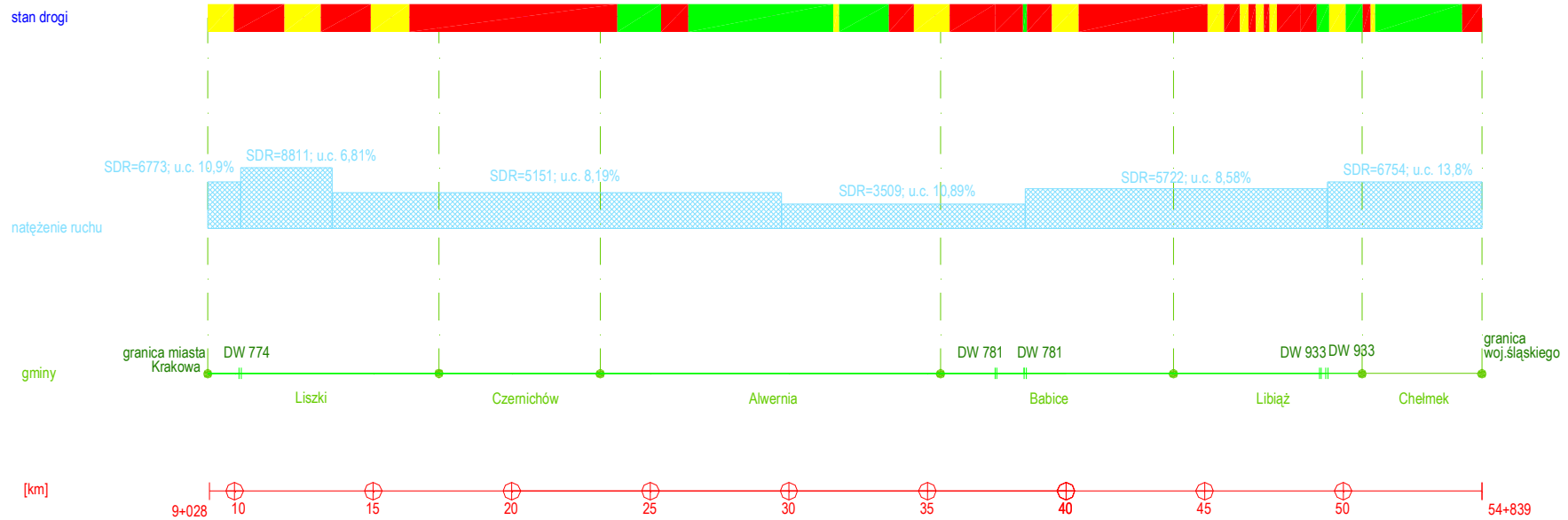
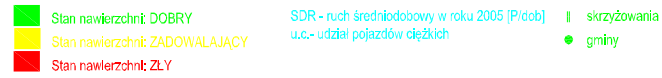
Droga wojewódzka nr 776



Droga wojewódzka nr 776



Droga wojewódzka nr 780

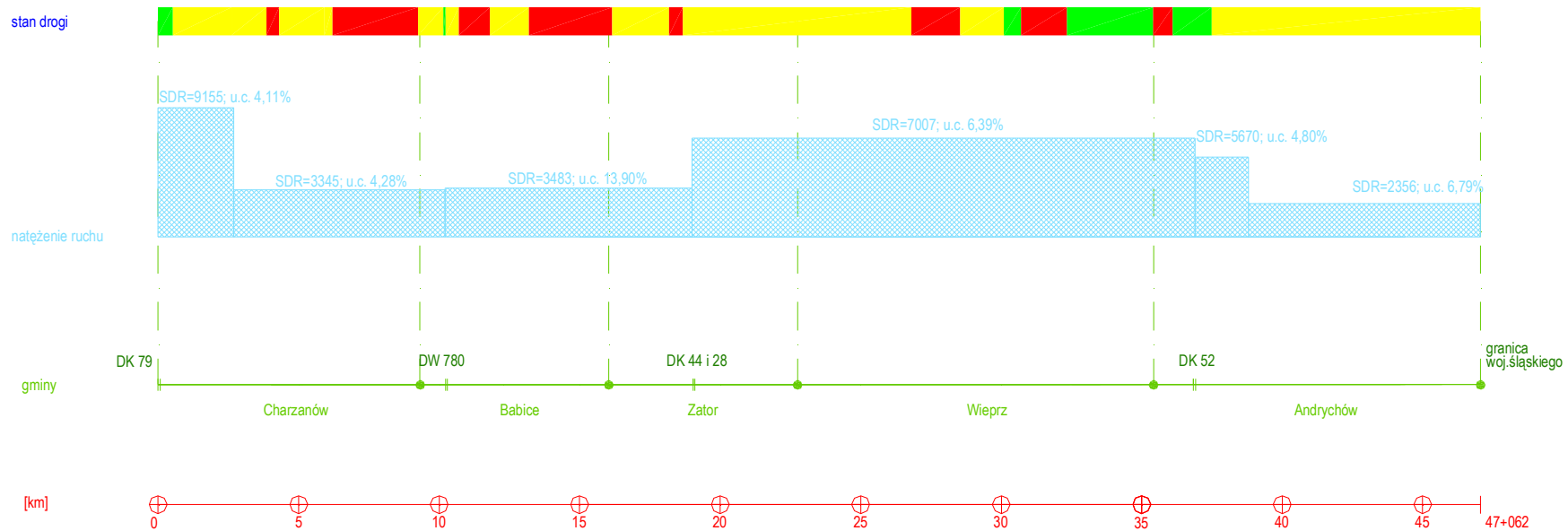
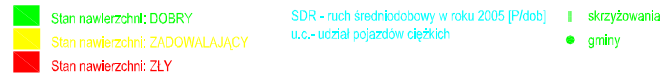


Droga wojewódzka nr 780



Droga wojewódzka

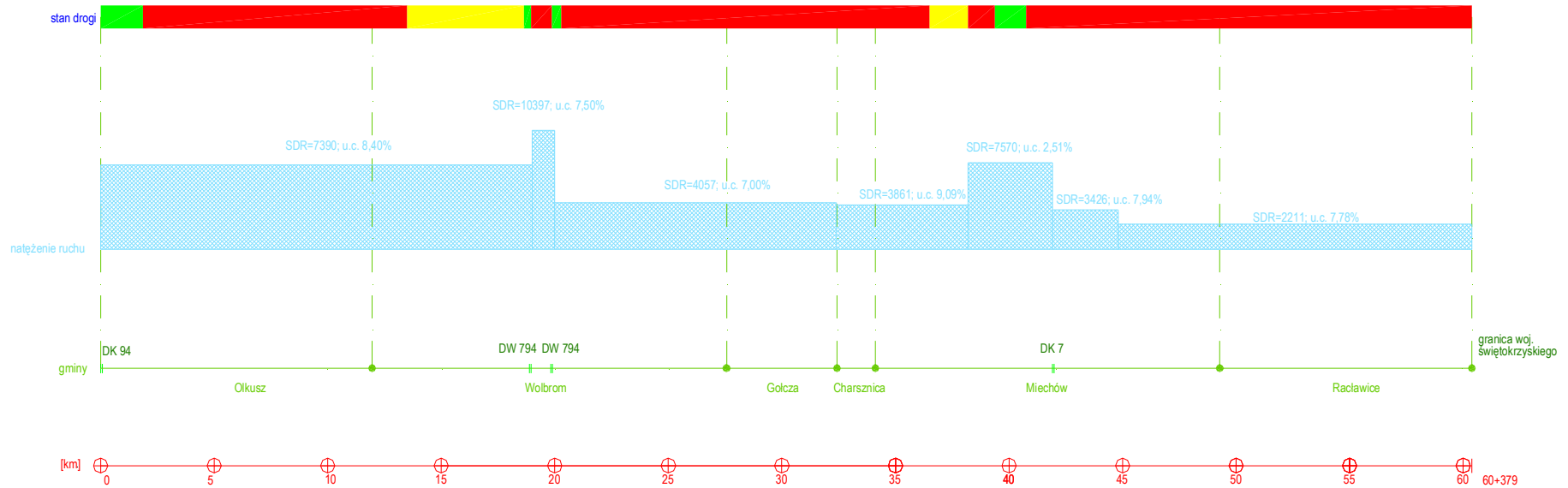
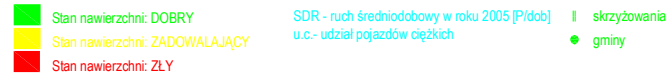
nr 781



Droga wojewódzka nr 781



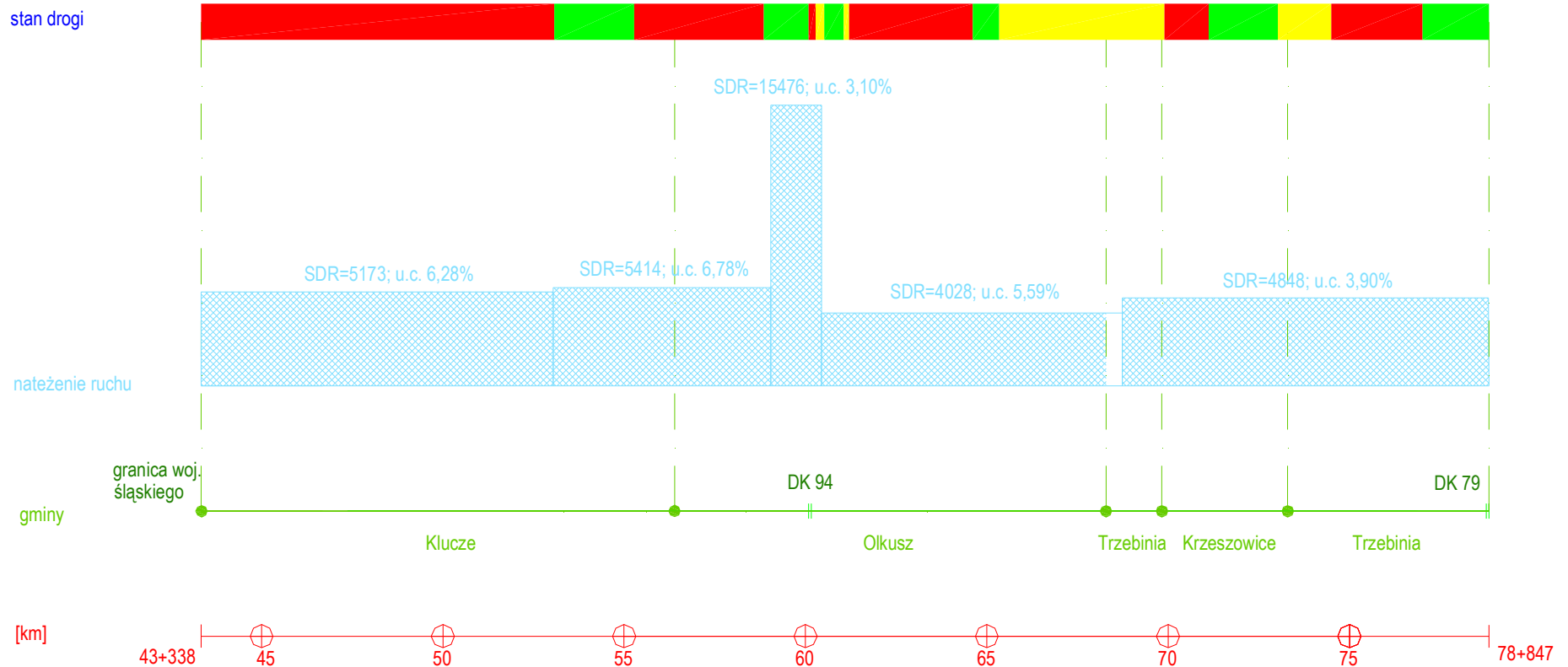
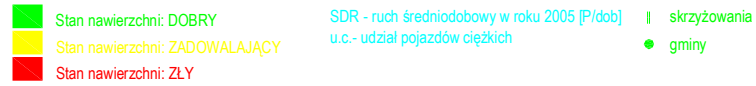
Droga wojewódzka nr 783



Droga wojewódzka nr 783



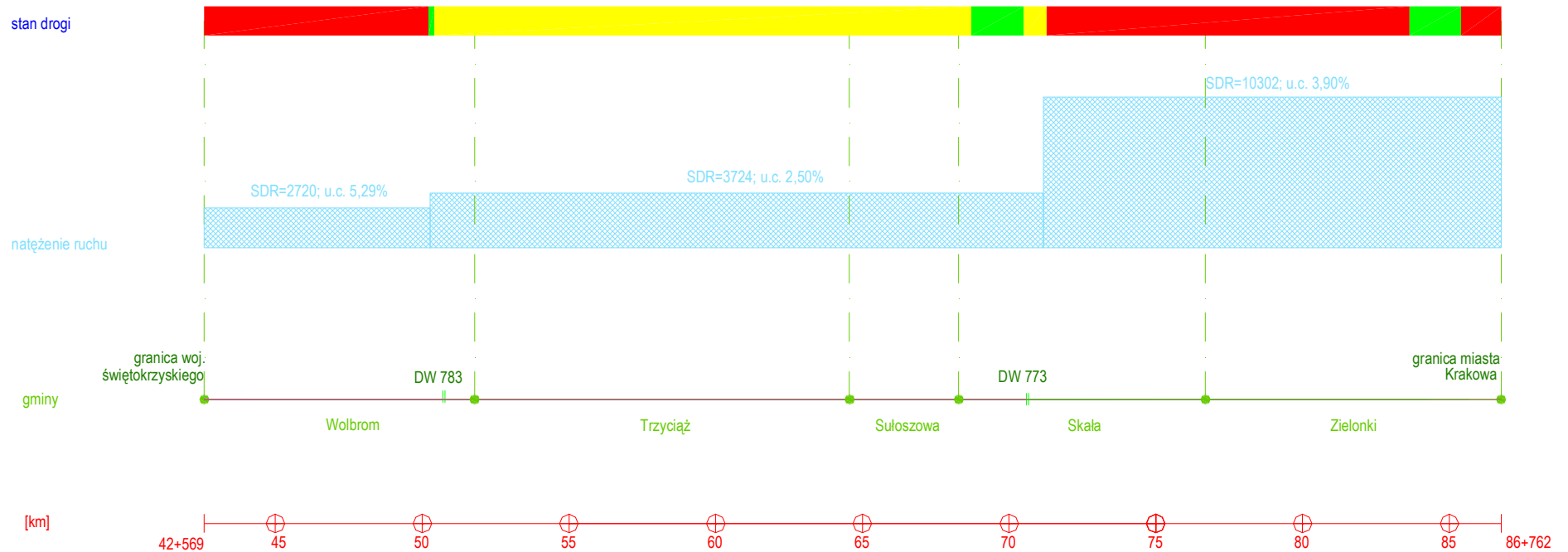
Droga wojewódzka nr 791



Droga wojewódzka nr 791



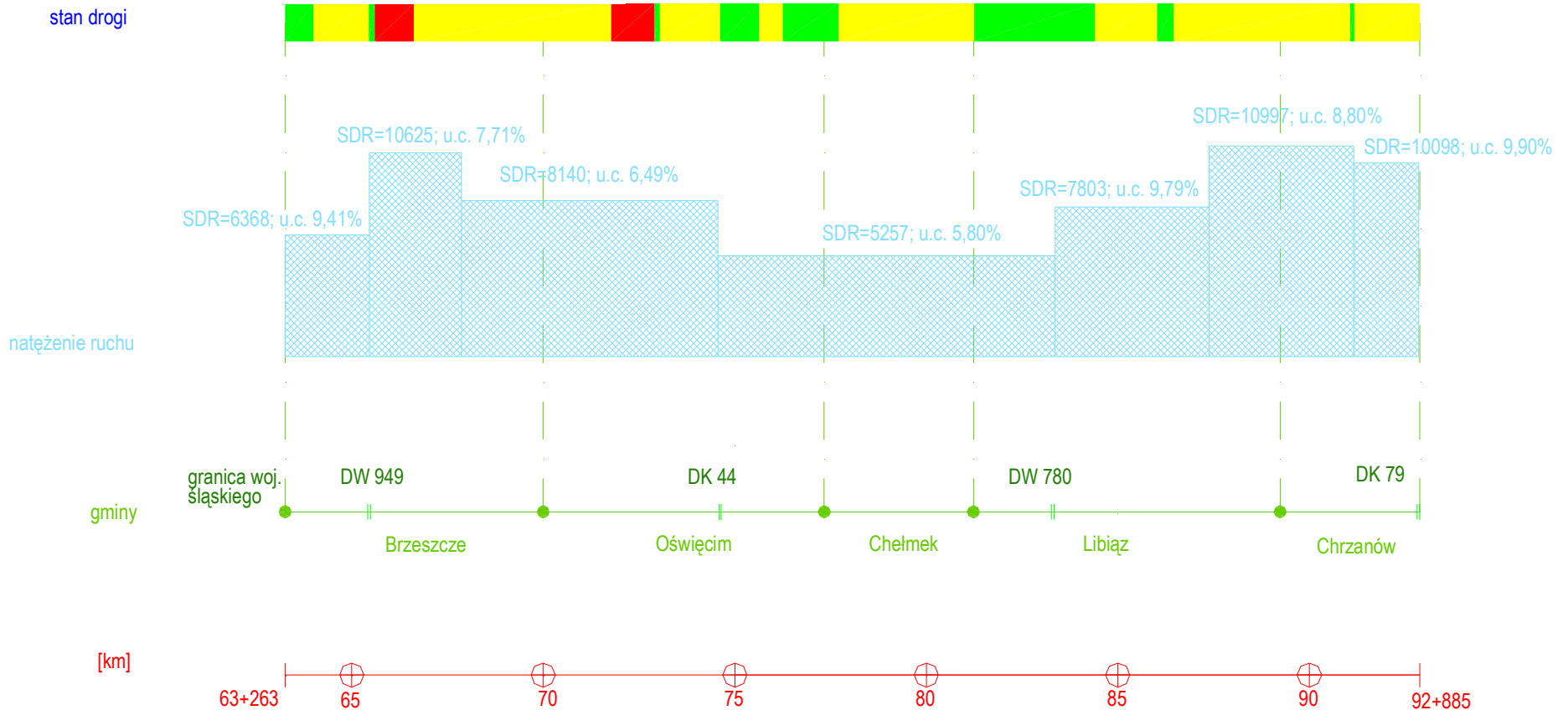
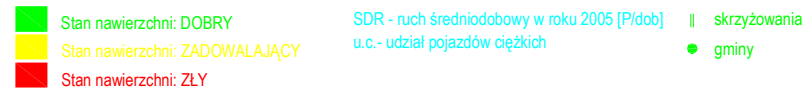
Droga wojewódzka nr 794



Droga wojewódzka nr 794



Droga wojewódzka nr 933

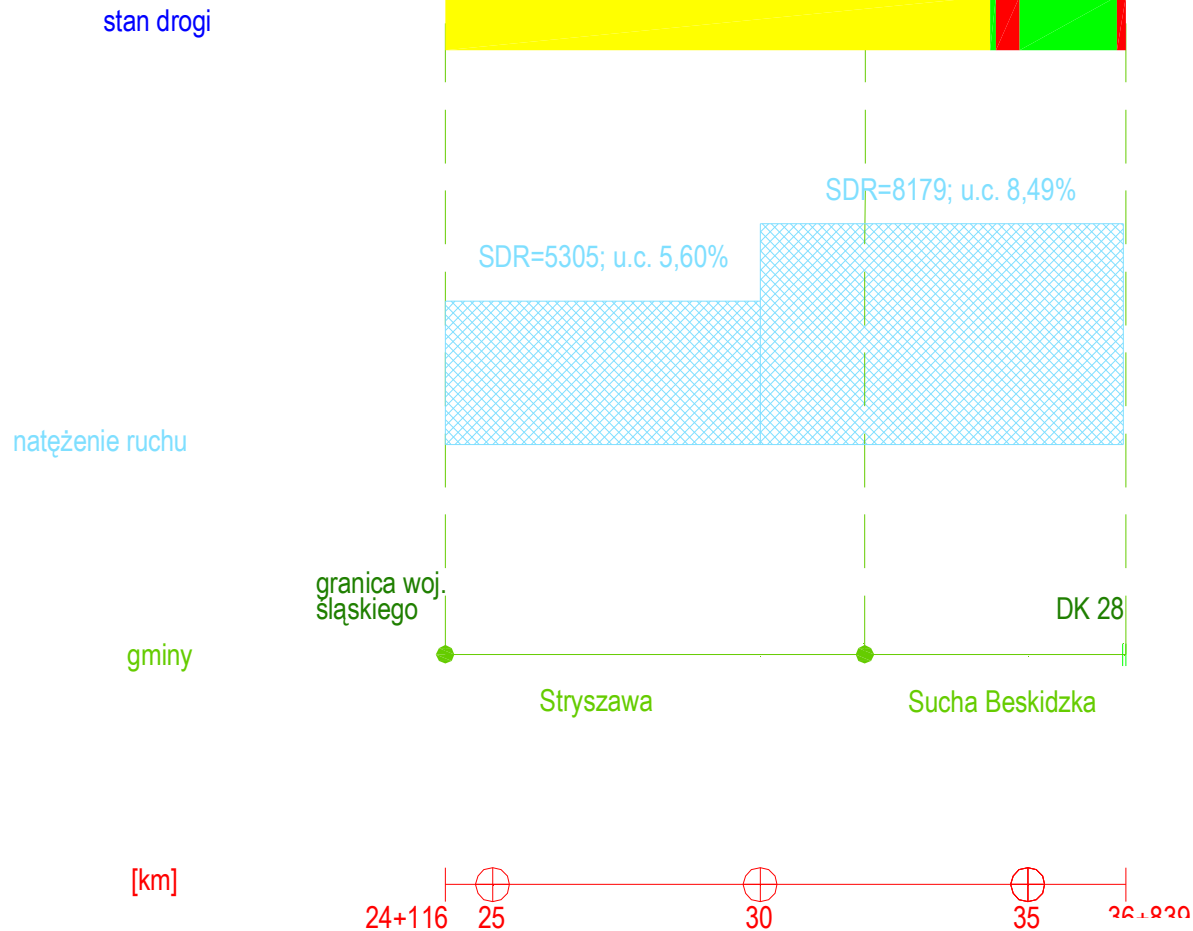


Droga wojewódzka nr 933



Droga wojewódzka nr 946

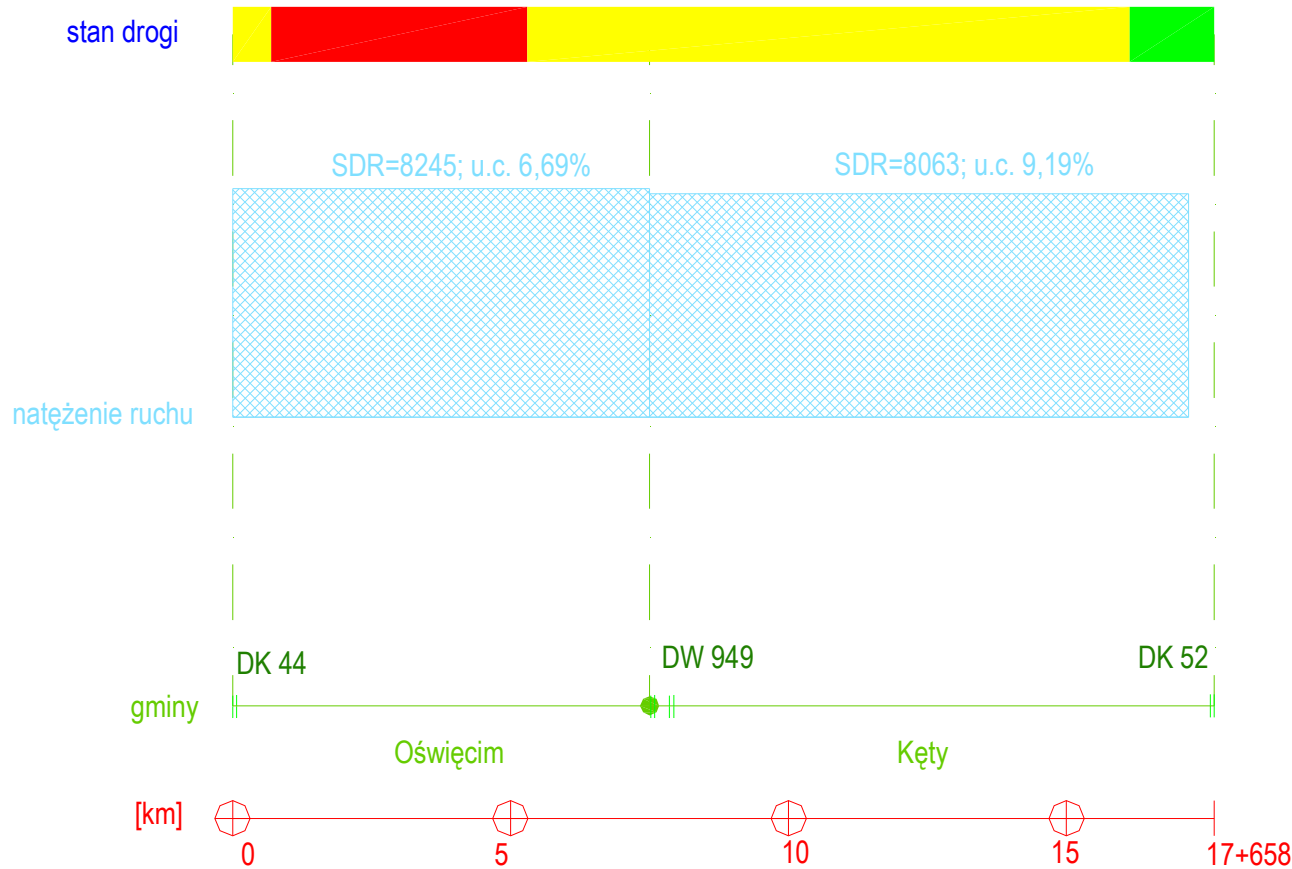
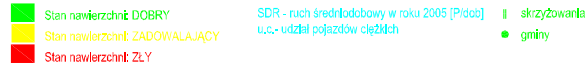
■ Stan nawierzchni: DOBRY
■ Stan nawierzchni: ZADOWALAJĄCY
■ Stan nawierzchni: ZŁY
 SDR - ruch średniorobowy w roku 2005 [P/dob]
 u.c. = udział pojazdów ciężkich
| skrzyżowania
● gminy



Droga wojewódzka nr 946



Droga wojewódzka nr 948

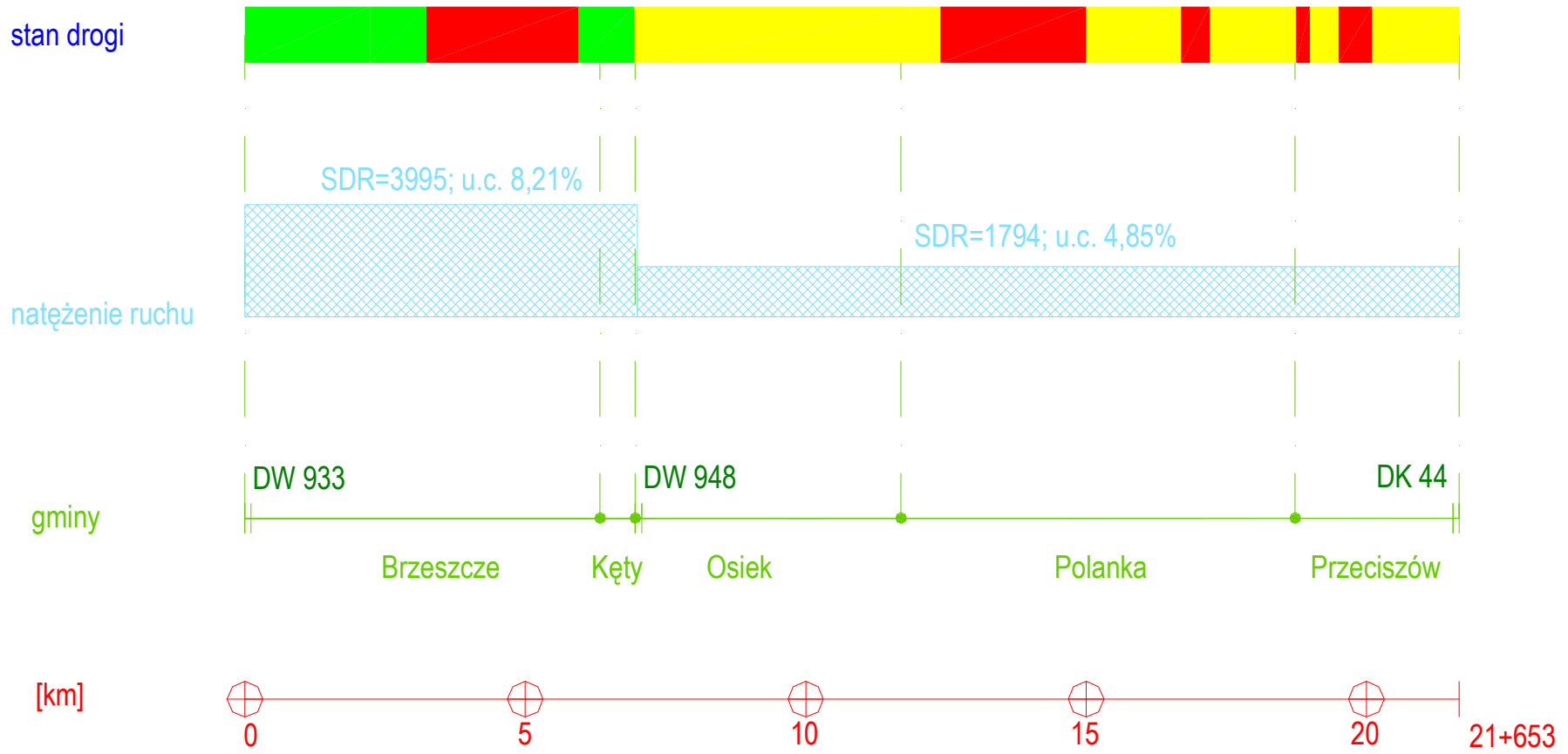


Droga wojewódzka nr 948



Droga wojewódzka nr 949

- Stan nawierzchni: DOBRY
- Stan nawierzchni: ZADOWALAJĄCY
- Stan nawierzchni: ZŁY
- SDR - ruch średniodobowy w roku 2005 [P/dob]
- u.c.- udział pojazdów ciężkich
- || skrzyżowania
- gminy

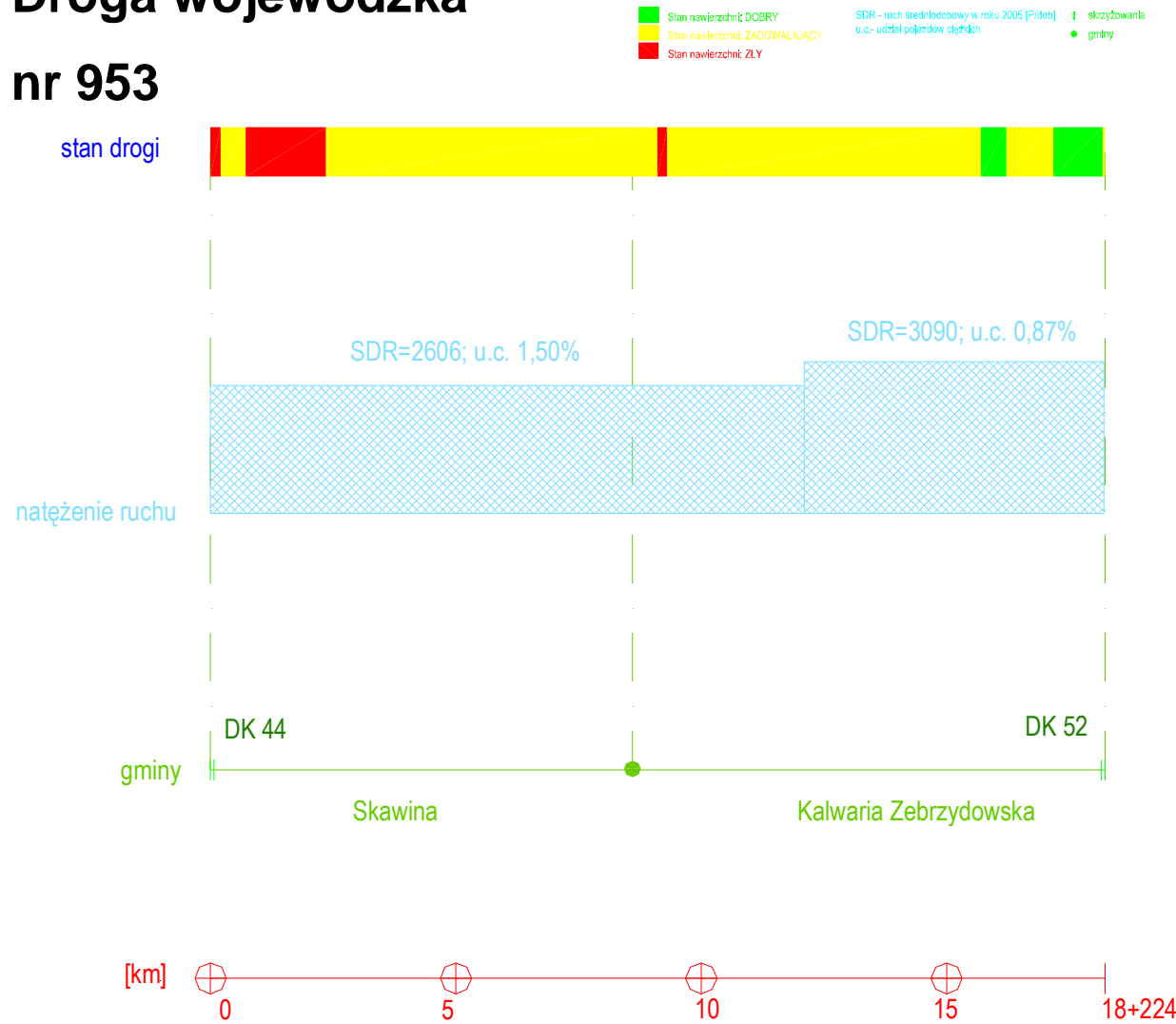


Droga wojewódzka nr 949



Droga wojewódzka

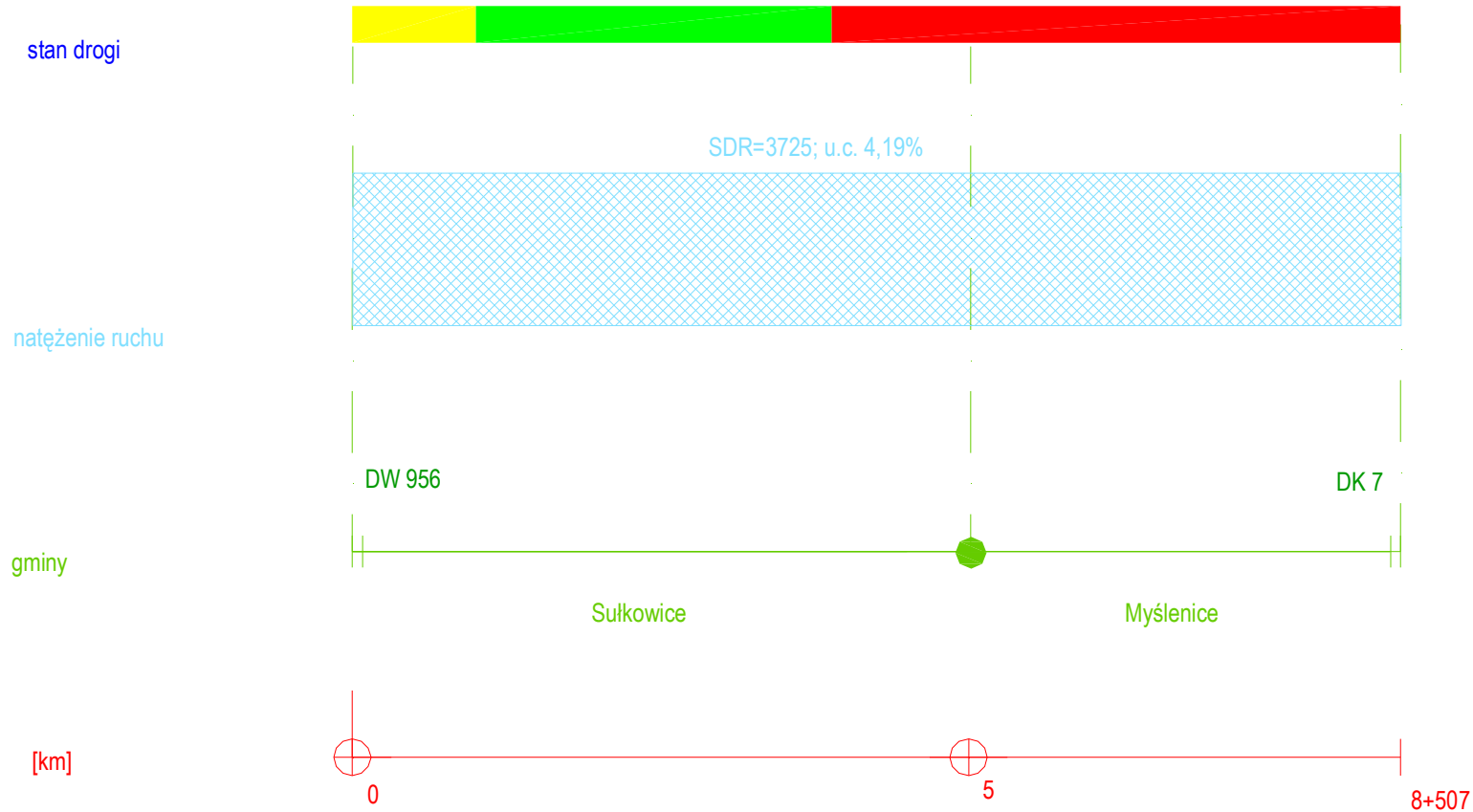
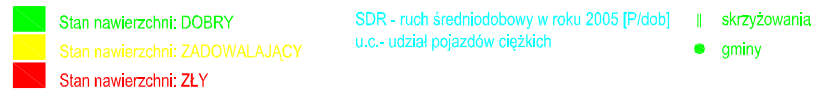
nr 953



Droga wojewódzka nr 953



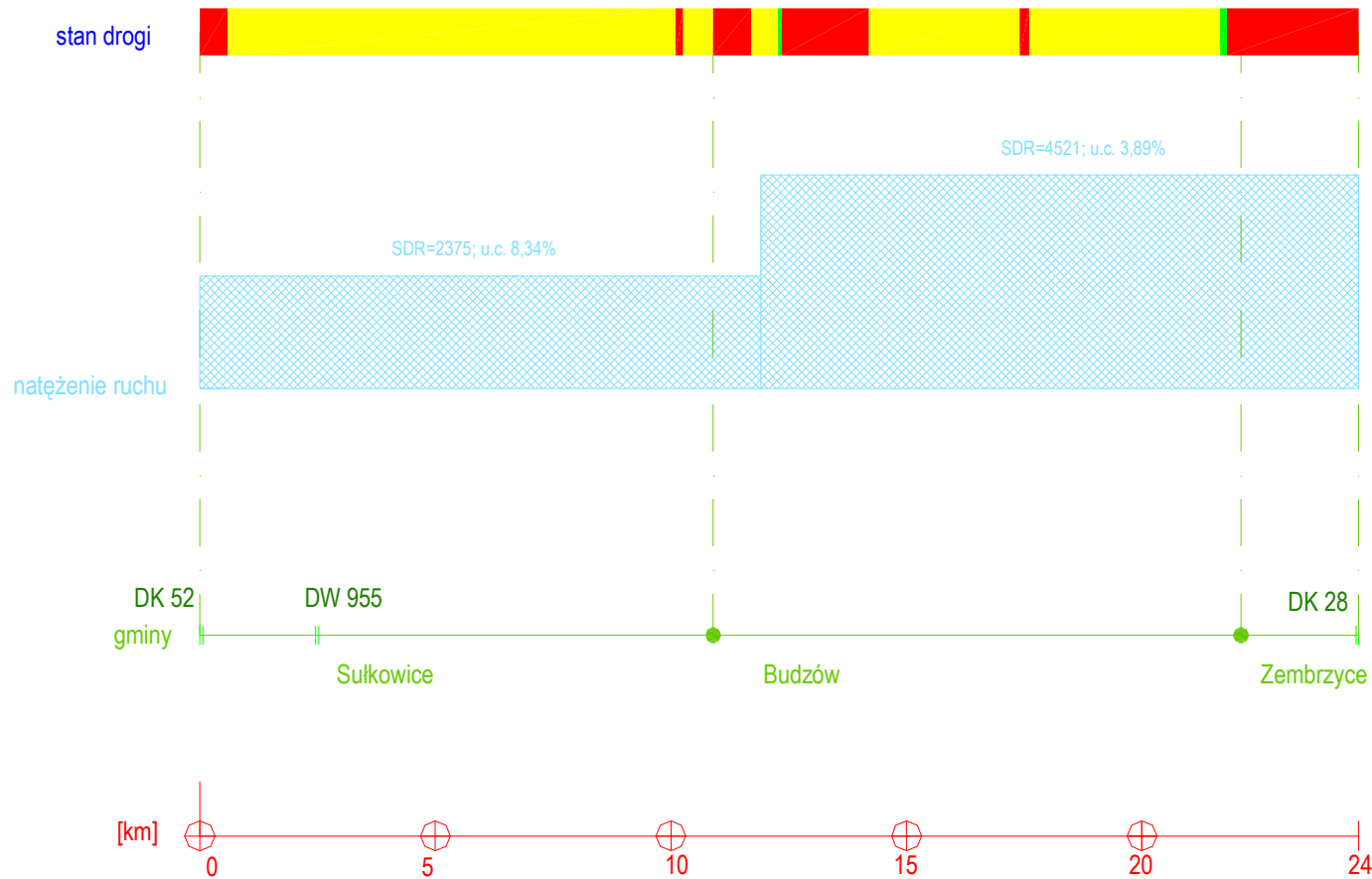
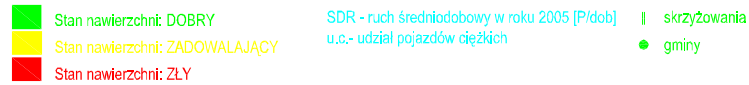
Droga wojewódzka nr 955



Droga wojewódzka nr 955



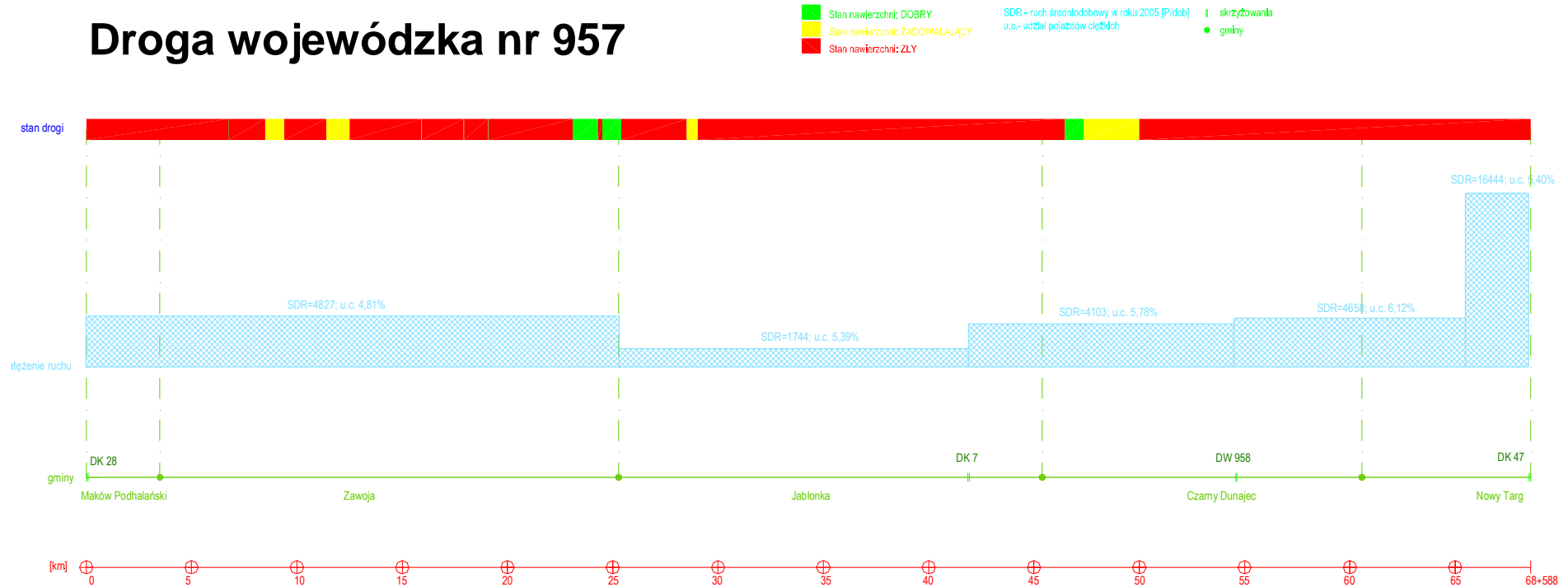
Droga wojewódzka nr 956



Droga wojewódzka nr 956



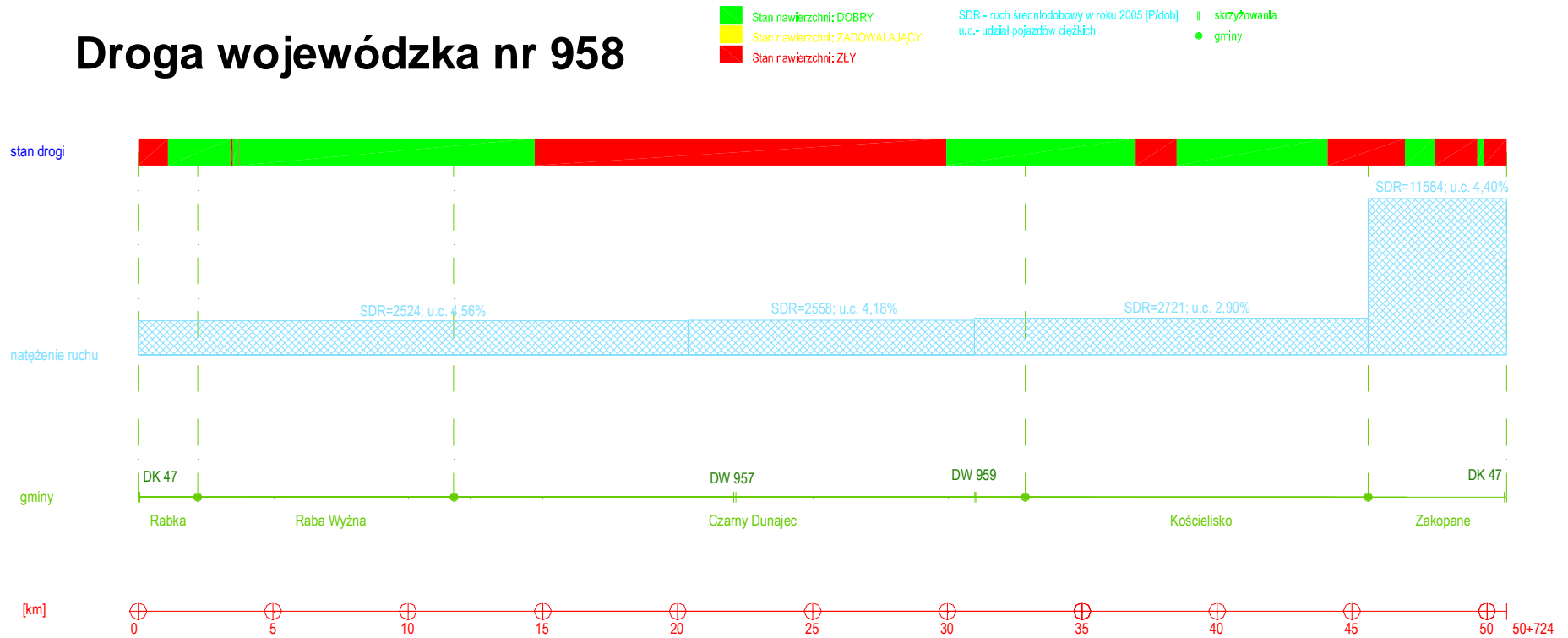
Droga wojewódzka nr 957



Droga wojewódzka nr 957



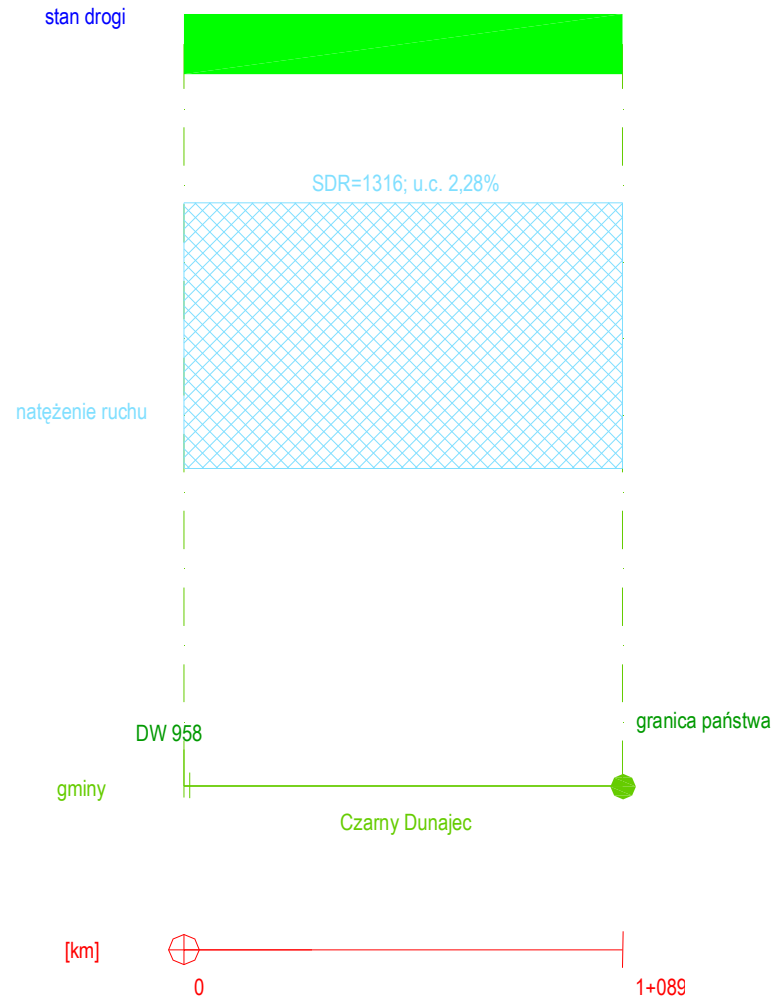
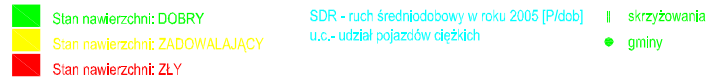
Droga wojewódzka nr 958



Droga wojewódzka nr 958



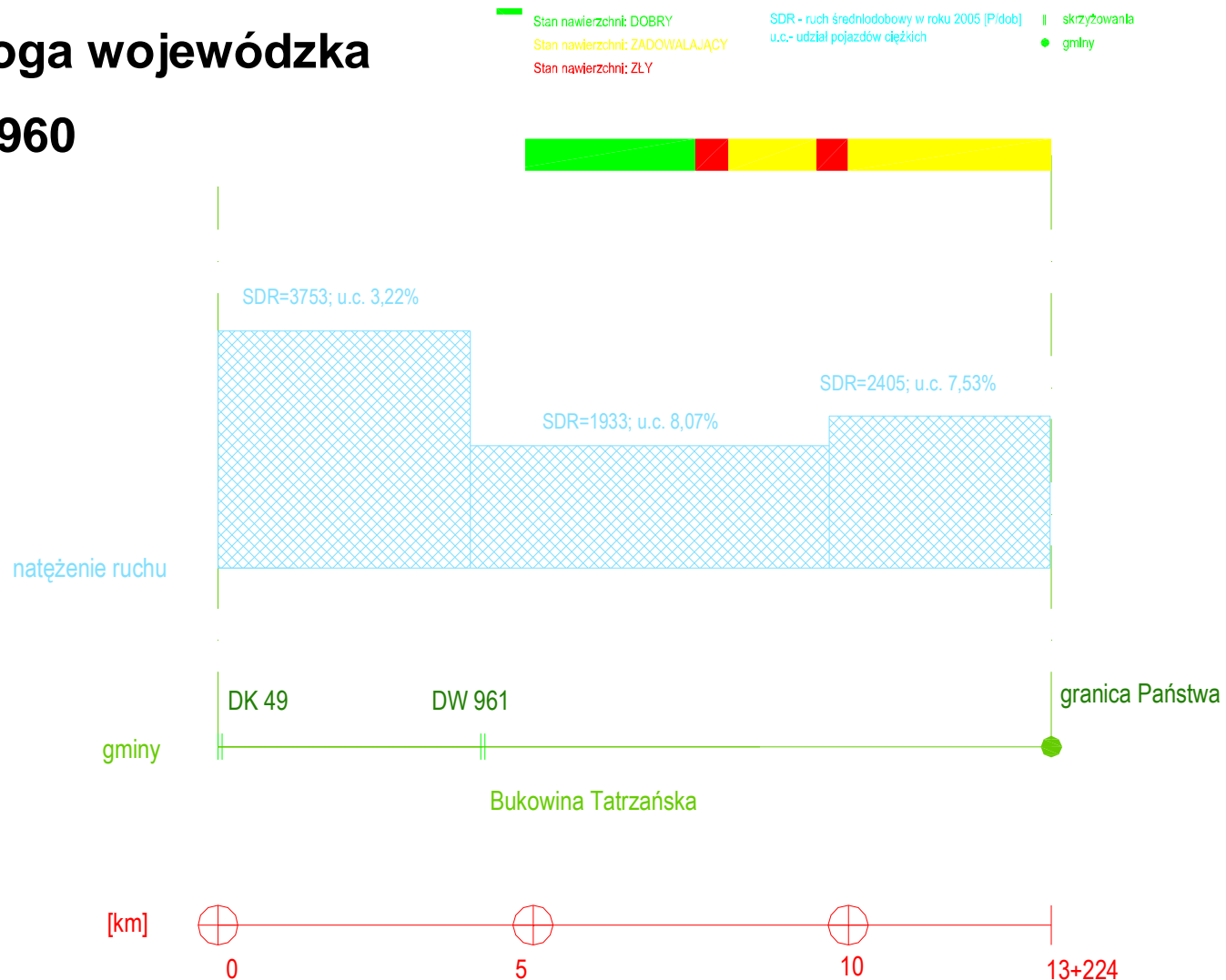
Droga wojewódzka nr 959



Droga wojewódzka nr 959



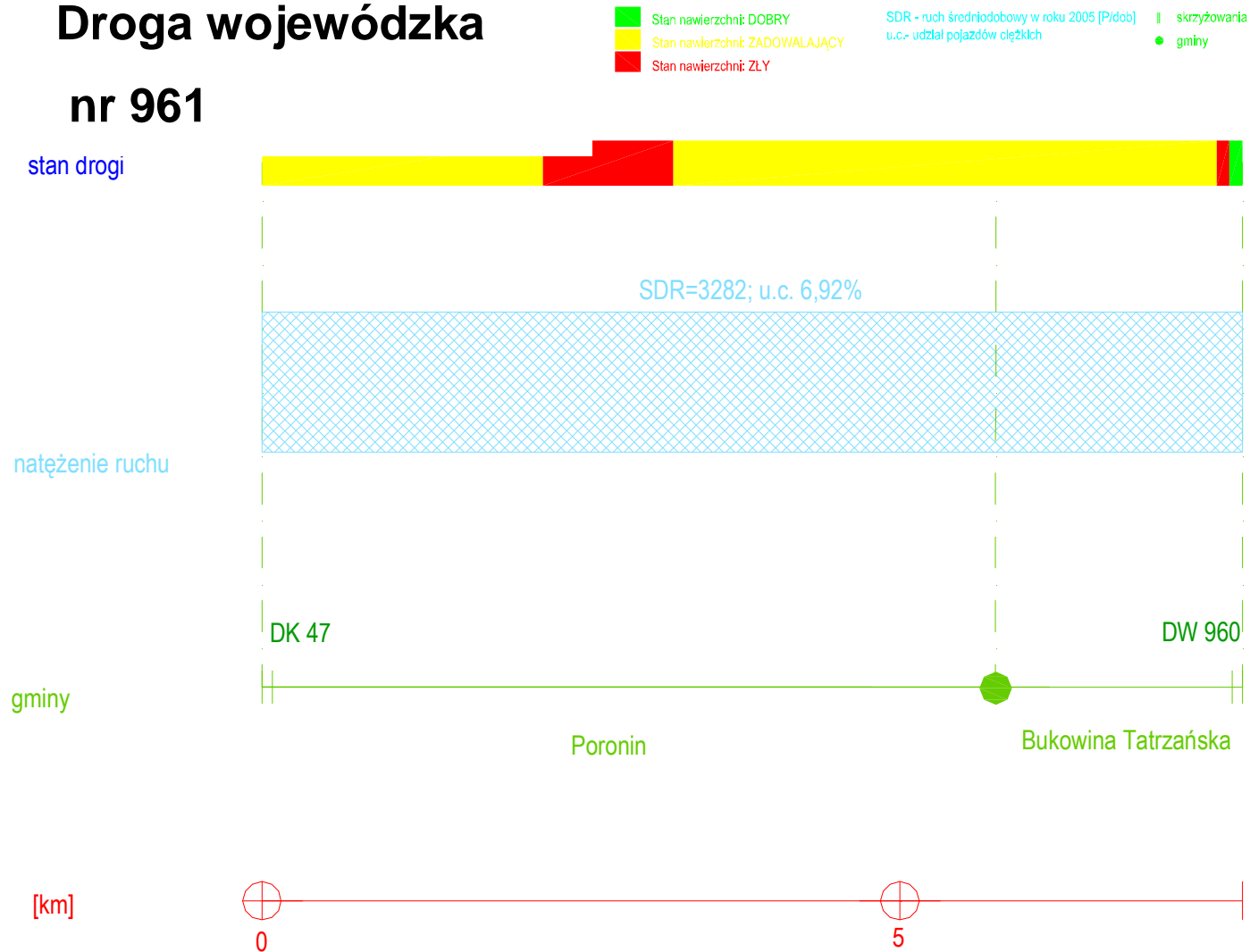
Droga wojewódzka nr 960



Droga wojewódzka nr 960



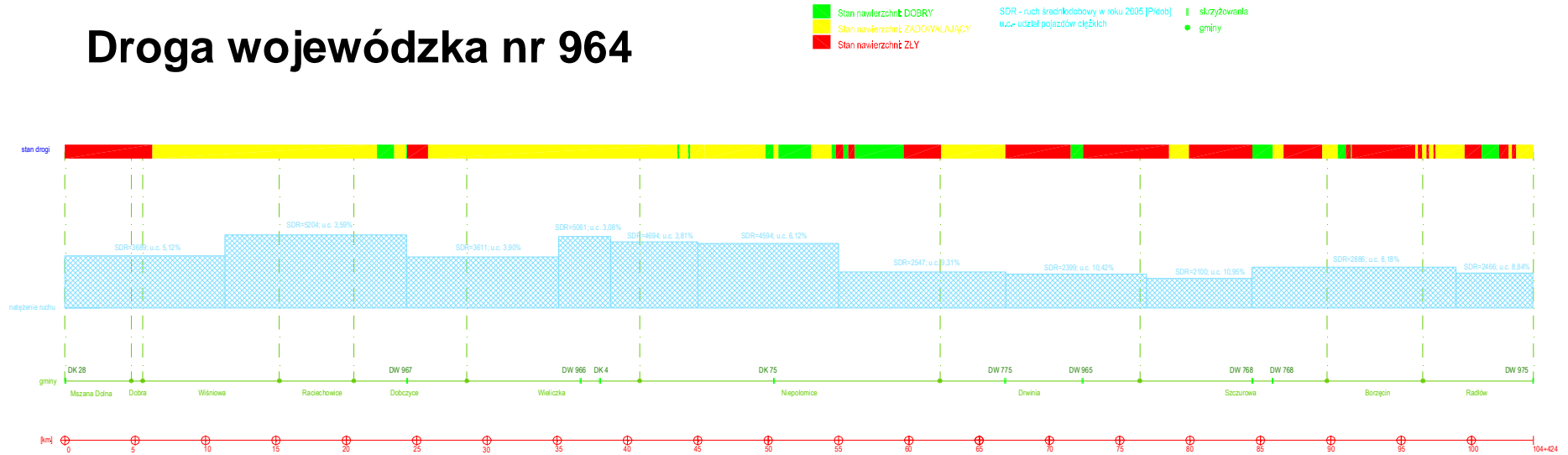
Droga wojewódzka nr 961



Droga wojewódzka nr 961



Droga wojewódzka nr 964

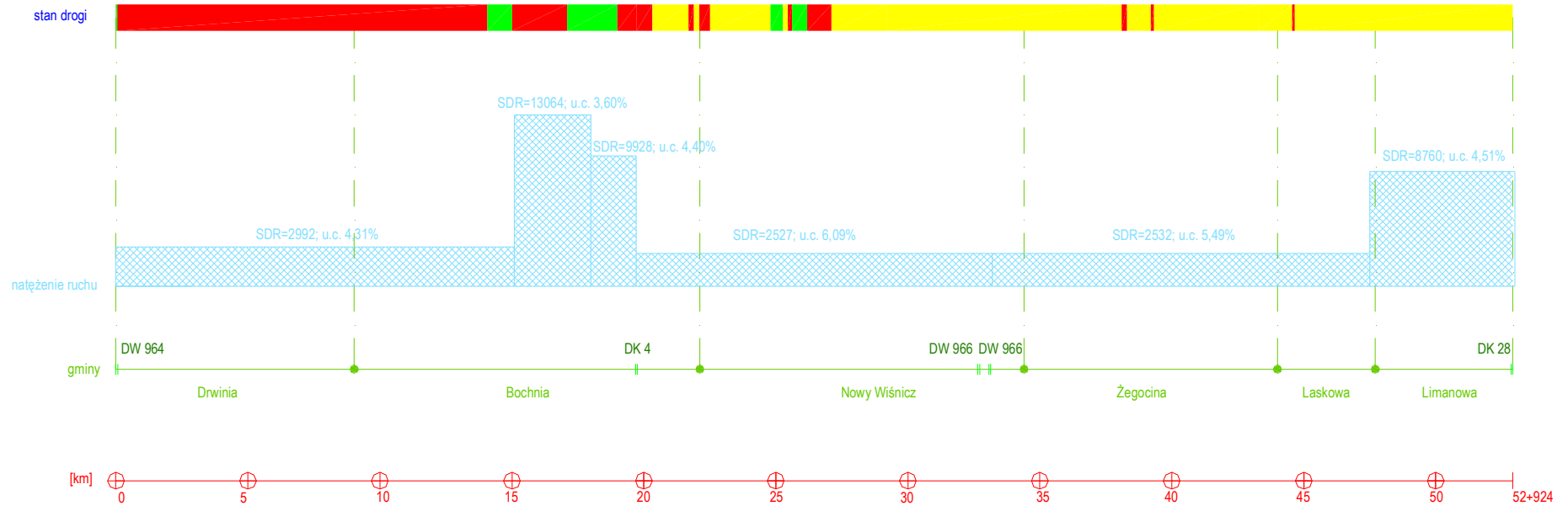


Droga wojewódzka nr 964



Droga wojewódzka nr 965

■ Stan nawierzchni: DOBRY
■ Stan nawierzchni: ZADOWALAJĄCY
■ Stan nawierzchni: ZŁY
 SDR - ruch średniodobowy w roku 2005 [P/dob]
 u.c. - udział pojazdów ciężkich
| skrzyżowania
● gminy

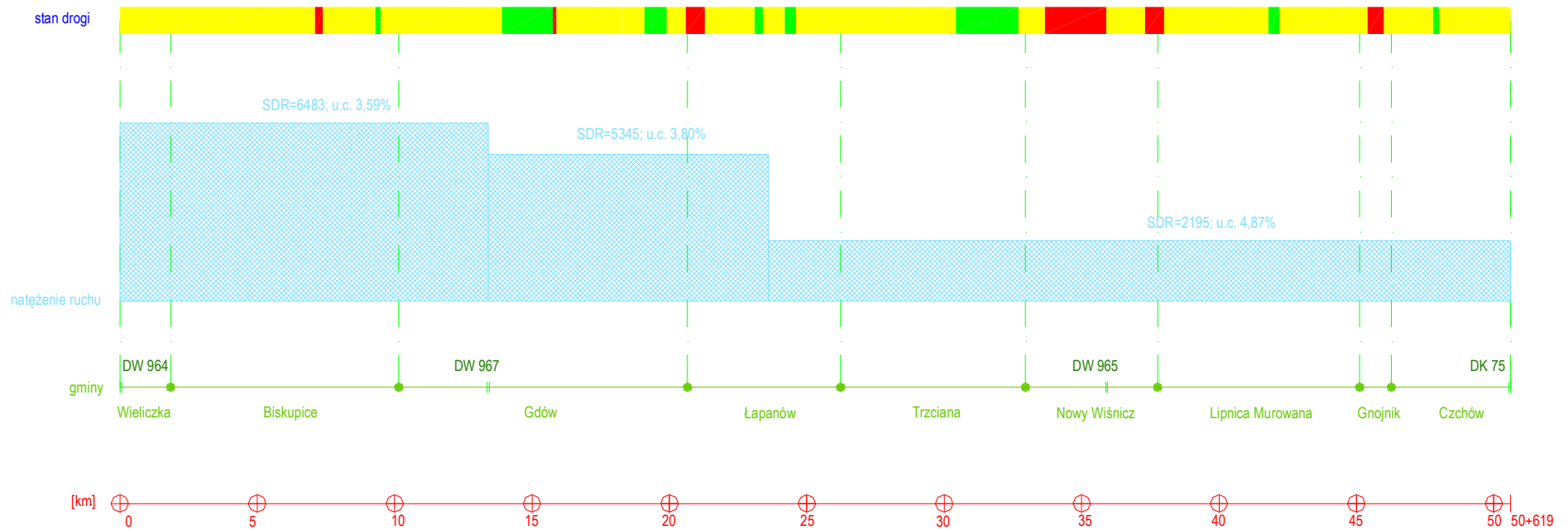


Droga wojewódzka nr 965



Droga wojewódzka nr 966

■ Stan nawierzchni: DOBRY
■ Stan nawierzchni: ZADOWALAJĄCY
■ Stan nawierzchni: ZŁY
 SDR - ruch średniobobowy w roku 2005 [Pi/dob]
 u.c. - udział pojazdów ciężkich
| skrzyżowania
● gminy

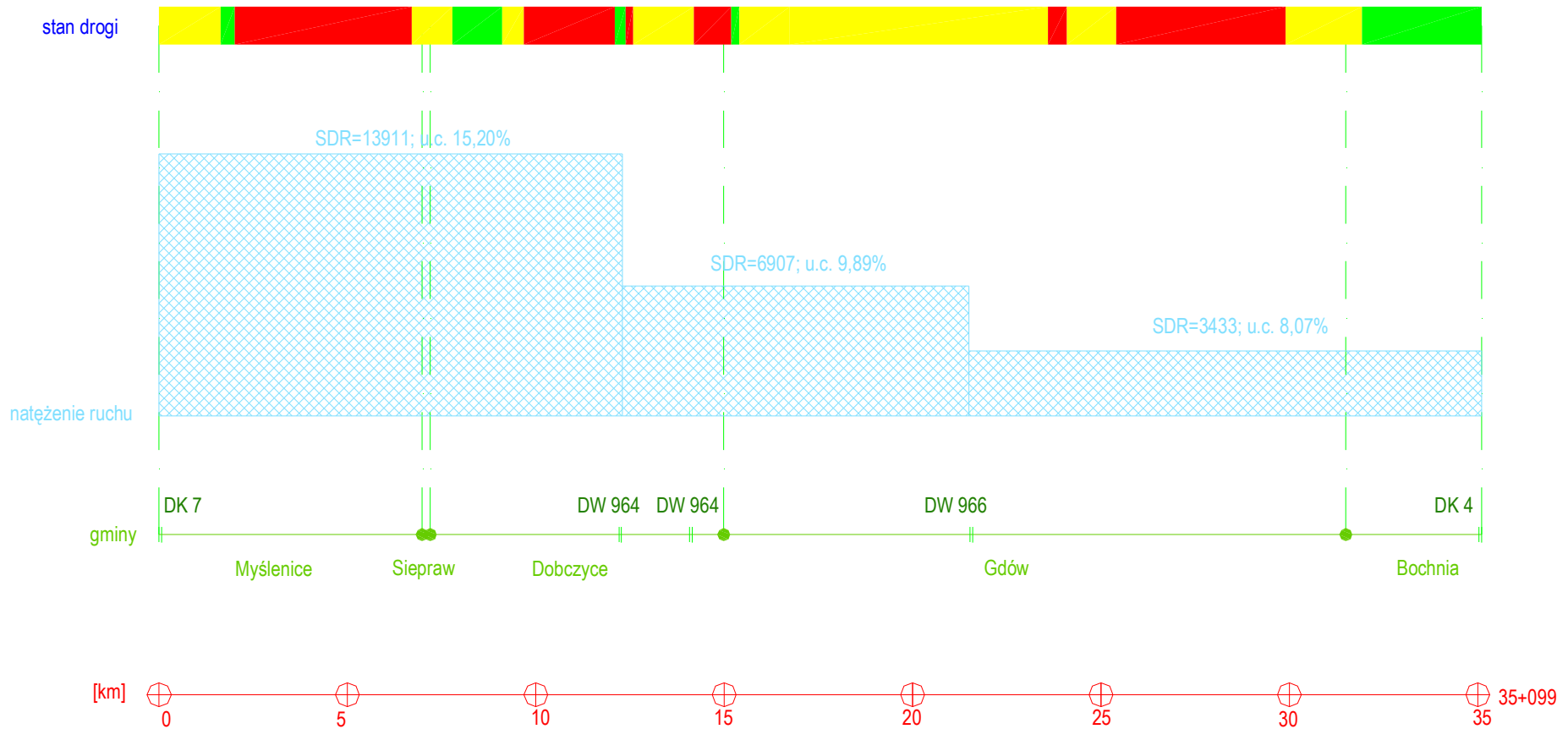


Droga wojewódzka nr



Droga wojewódzka nr 967

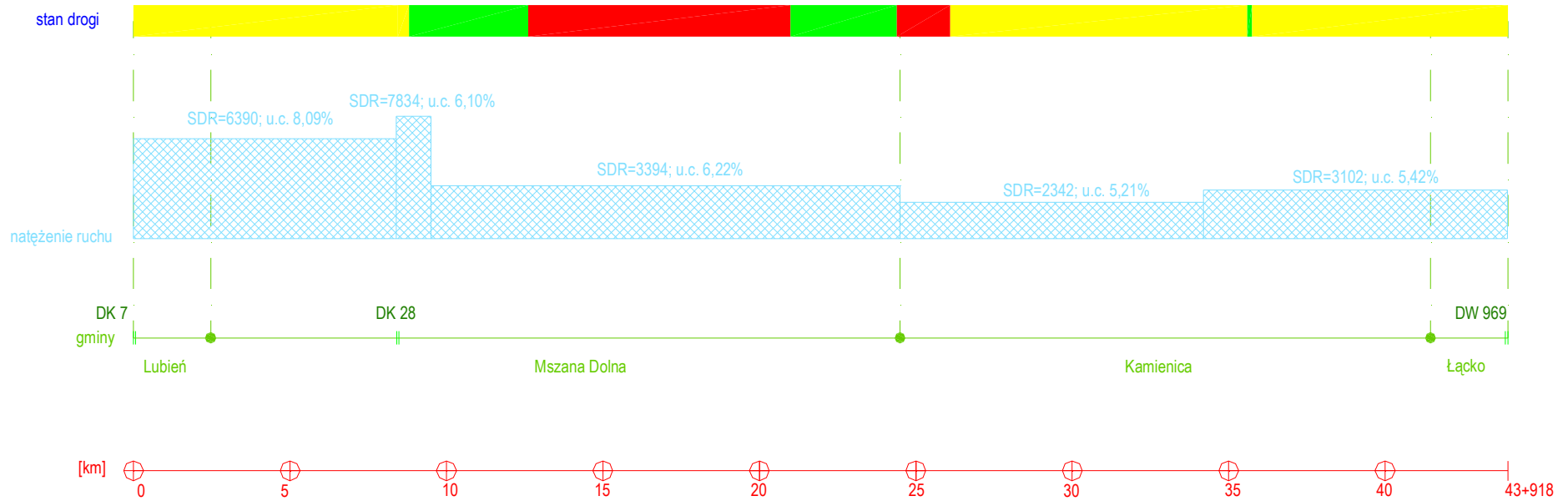
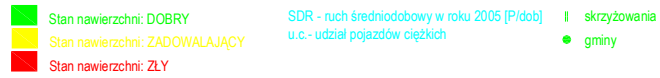
■ Stan nawierzchni: DOBRY
■ Stan nawierzchni: ZADOWALAJĄCY
■ Stan nawierzchni: ZŁY
■ SDR - ruch średniodobowy w roku 2005 [P/dob]
■ u.c.- udział pojazdów ciężkich
|| skrzyżowania
● gminy



Droga wojewódzka nr 967



Droga wojewódzka nr 968

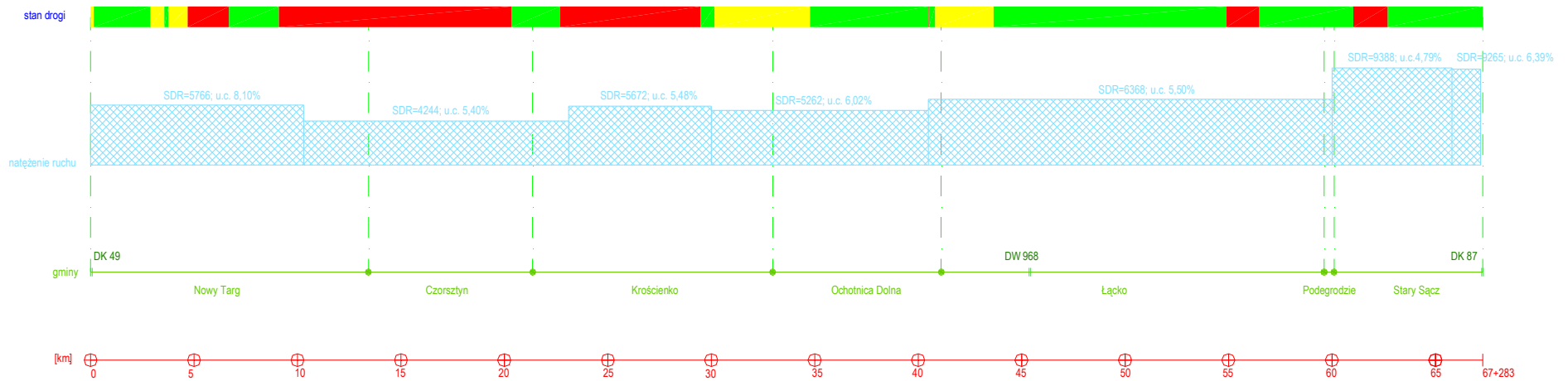


Droga wojewódzka nr 968



Droga wojewódzka nr 969

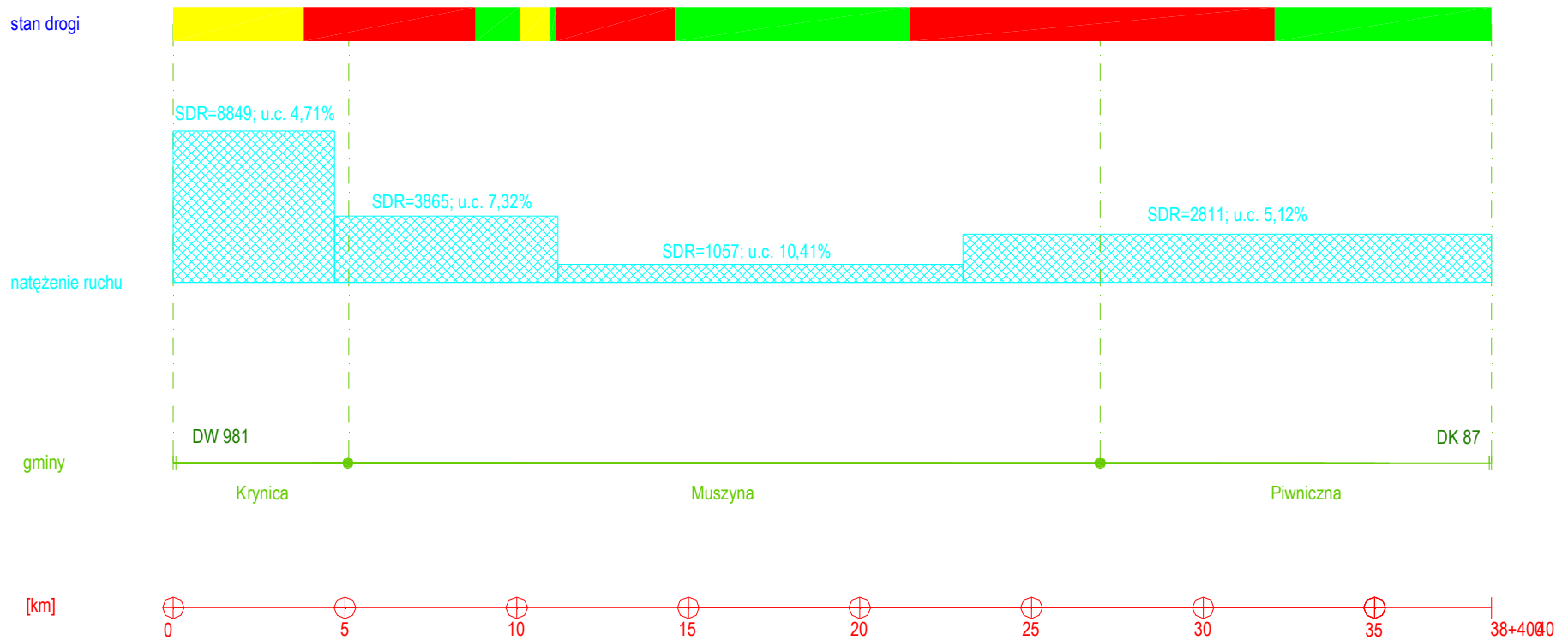
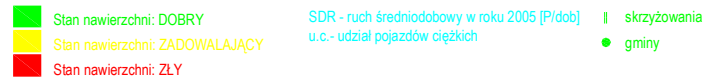
■ Stan nawierzchni: DOBRY
■ Stan nawierzchni: ZADOWALAJĄCY
■ Stan nawierzchni: ZŁY
 SDR - ruch średniolobowy w roku 2005 (P/dob) u.c. - udział pojazdów ciężkich
| skrzyżowania
● gminy



Droga wojewódzka nr 969



Droga wojewódzka nr 971

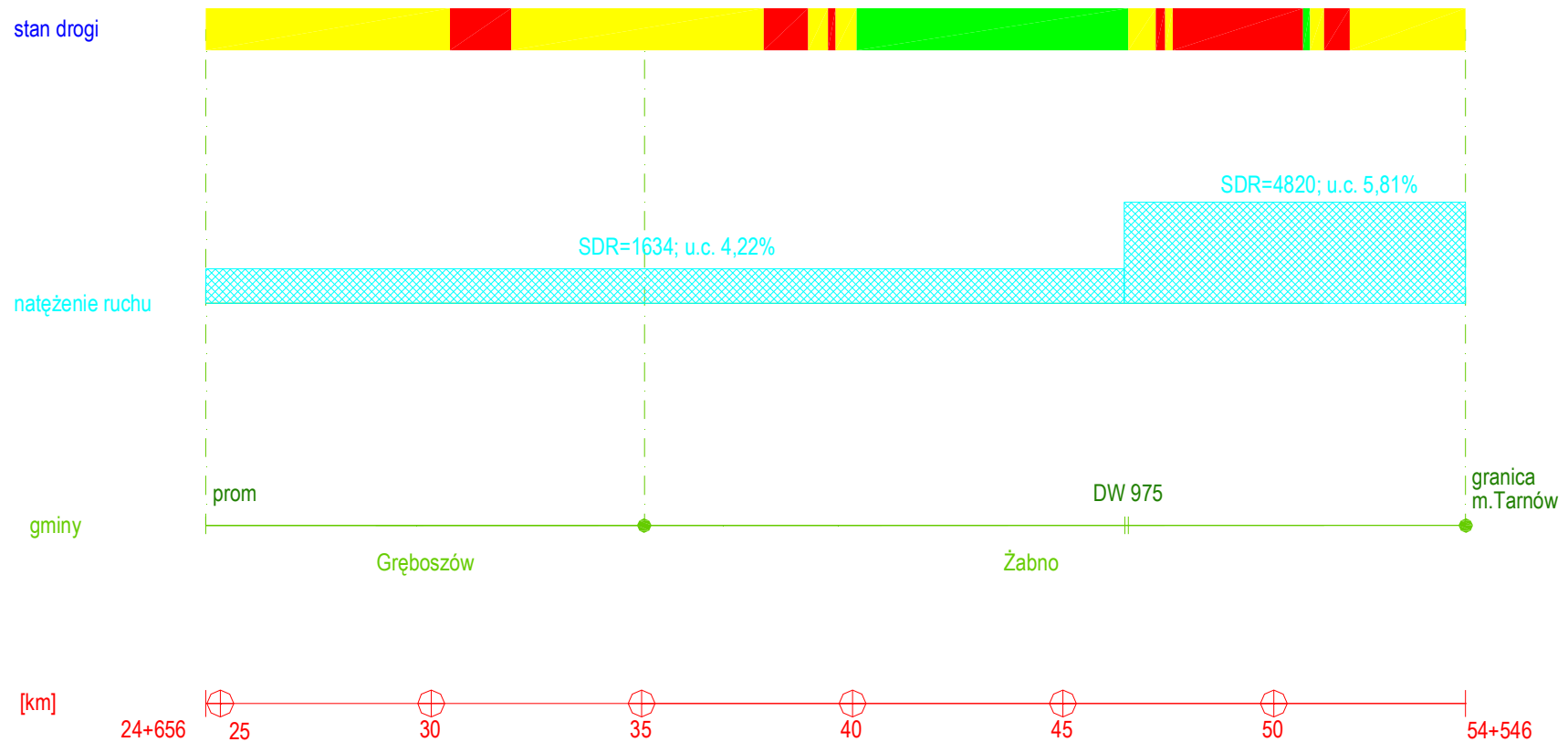


Droga wojewódzka nr 971



Droga wojewódzka nr 973

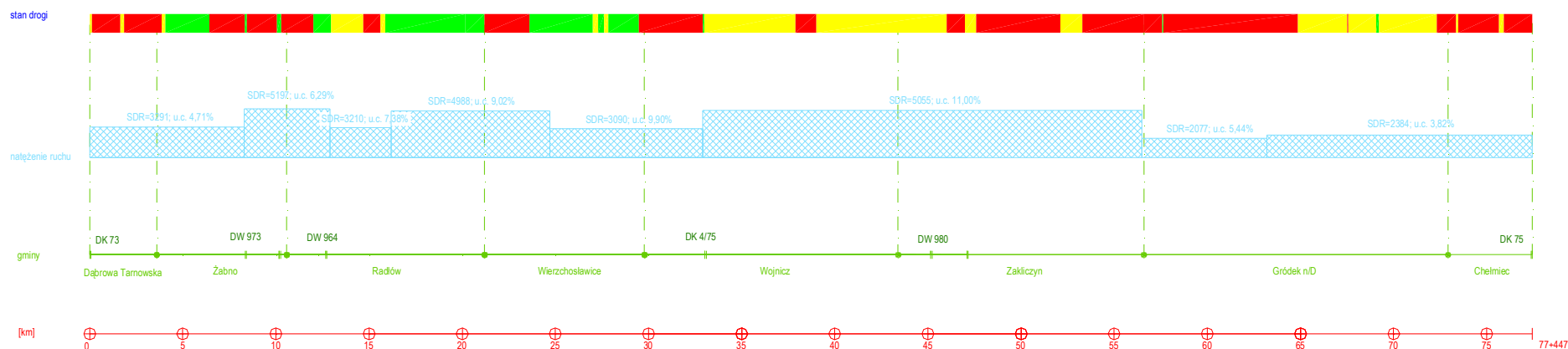
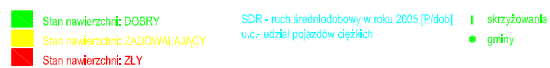
- Stan nawierzchni: DOBRY
- Stan nawierzchni: ZADOWALAJĄCY
- Stan nawierzchni: ZŁY
- SDR - ruch średniodobowy w roku 2005 [P/dob]
- u.c.- udział pojazdów ciężkich
- || skrzyżowania
- gminy



Droga wojewódzka nr 973



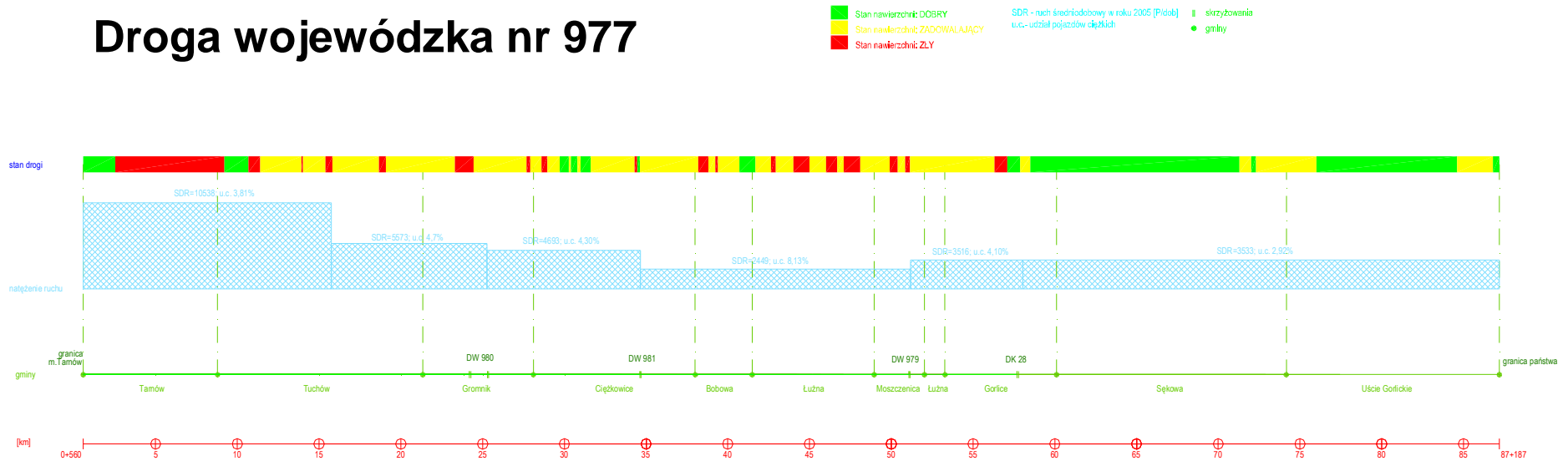
Droga wojewódzka nr 975



Droga wojewódzka nr 975



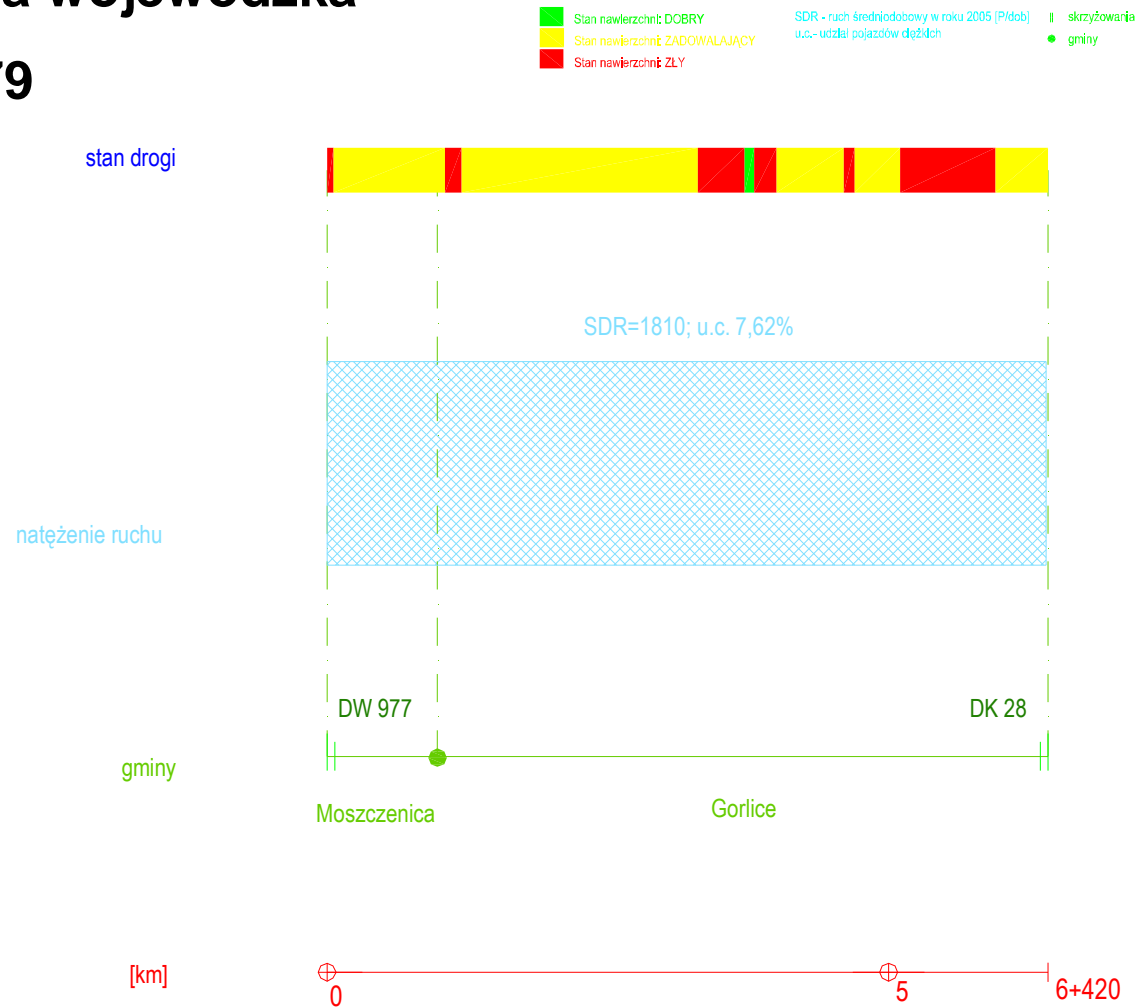
Droga wojewódzka nr 977



Droga wojewódzka nr 977



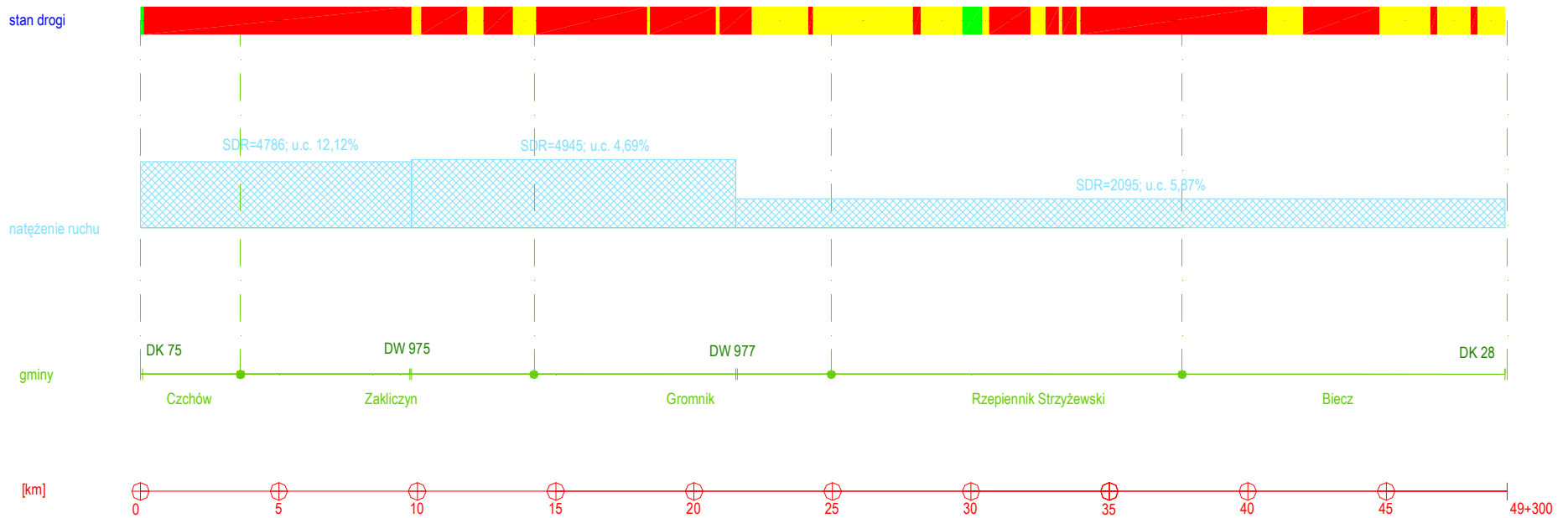
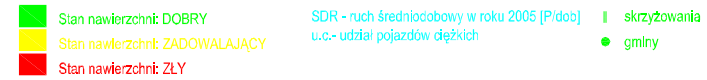
Droga wojewódzka nr 979



Droga wojewódzka nr 979



Droga wojewódzka nr 980

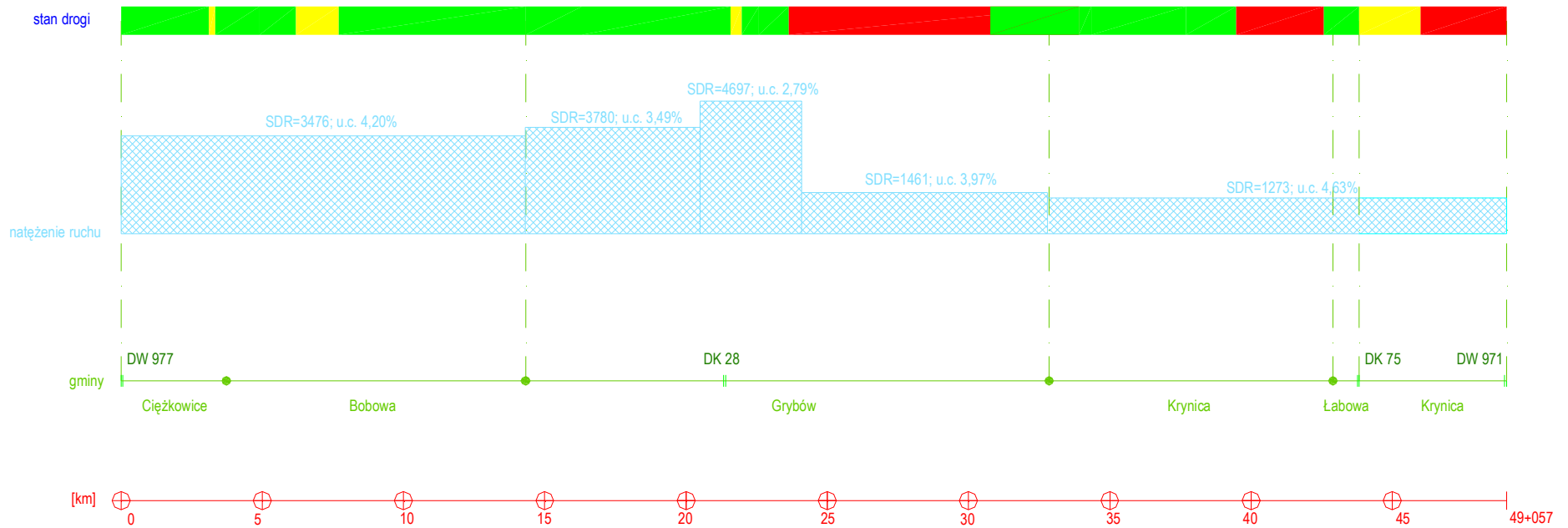


Droga wojewódzka nr 980



Droga wojewódzka nr 981

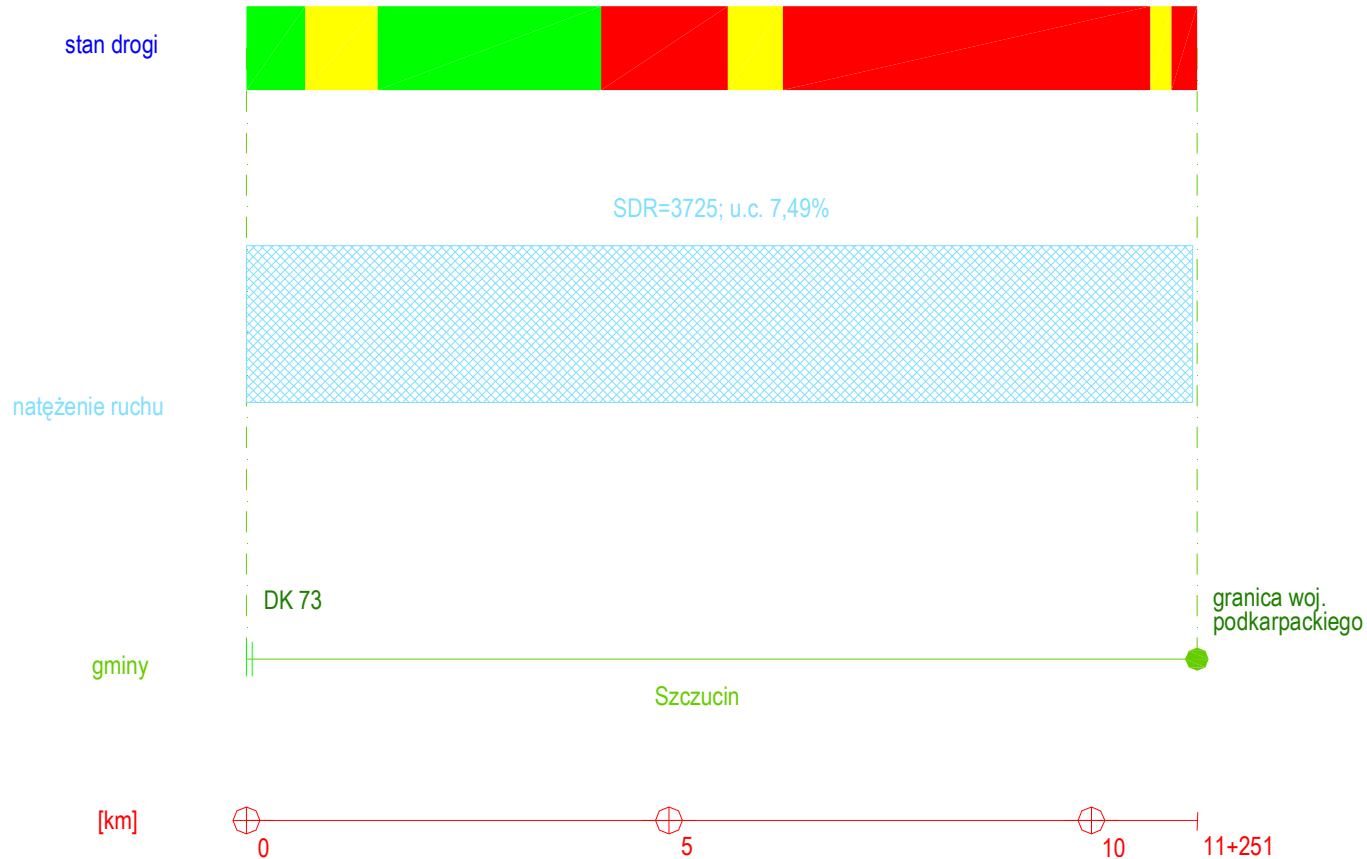
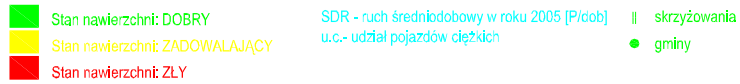
■ Stan nawierzchni: DOBRY
■ Stan nawierzchni: ZADOWALAJĄCY
■ Stan nawierzchni: ZŁY
 SDR - ruch średniodobowy w roku 2005 [P/dob]
 u.c. - udział pojazdów ciężkich
 | skrzyżowania
 ● gminy



Droga wojewódzka nr 981



Droga wojewódzka nr 982



Droga wojewódzka nr 982



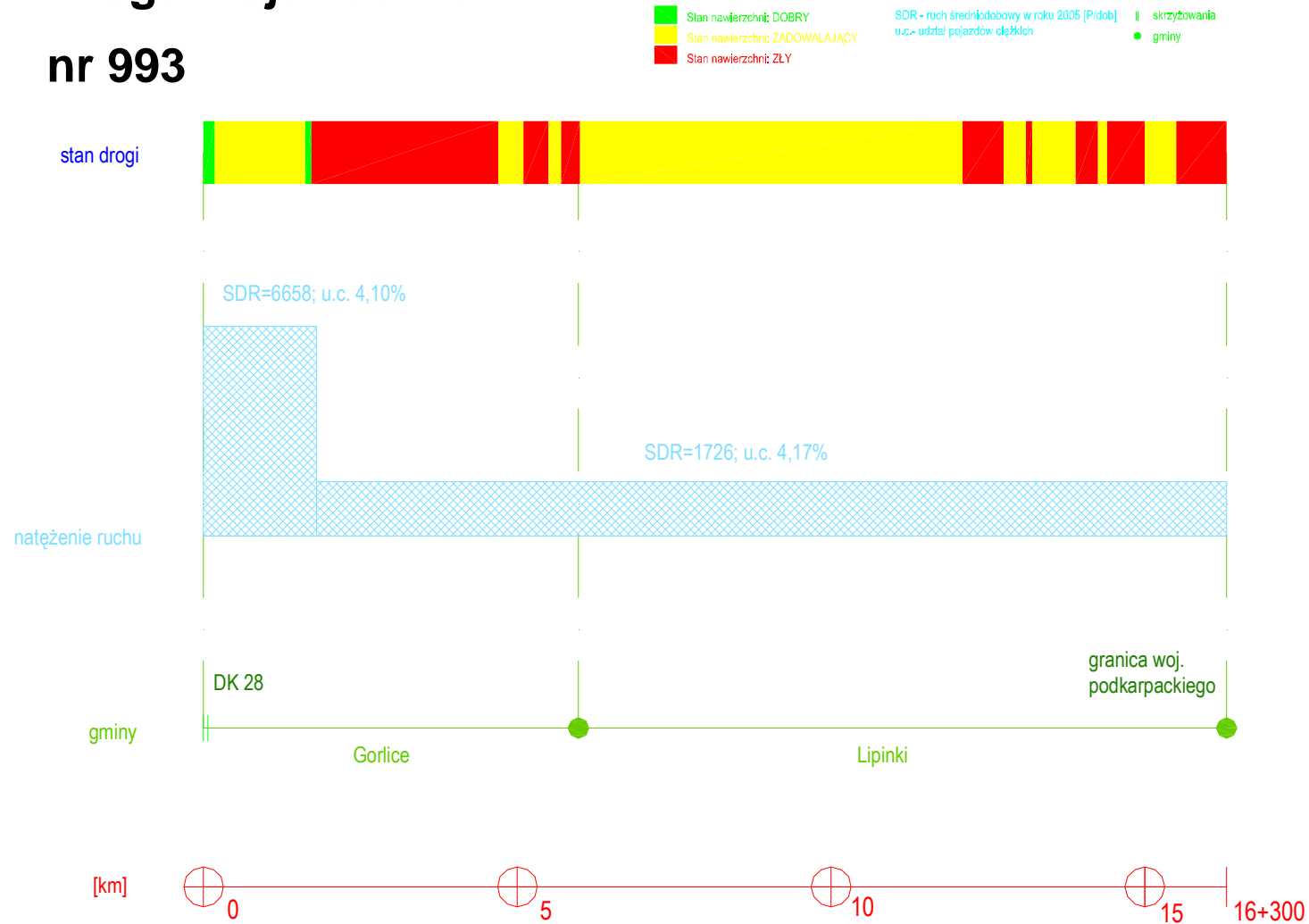
Droga wojewódzka nr 984



Droga wojewódzka nr 984



Droga wojewódzka nr 993



Droga wojewódzka nr 993

