

**Projekt**

z dnia 21 stycznia 2015 r.

Zatwierdzony przez .....

**UCHWAŁA NR .....  
RADY GMINY ZIELONKI**

z dnia 29 stycznia 2015 r.

**w sprawie wniosku o umieszczenie w projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 zadania inwestycyjnego polegającego na budowie północnej obwodnicy Miasta Krakowa**

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j.: Dz. U. z 2013 r., poz. 594, ze zm.), Rada Gminy Zielonki:

§ 1. Wnioskuje o umieszczenie w projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 zadania inwestycyjnego polegającego na budowie północnej obwodnicy Miasta Krakowa.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Zielonki.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Gminy Zielonki

Ryszard Krawczyk

## UZASADNIENIE

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju przedstawiło do konsultacji publicznych projekt Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. W terminie od 22 grudnia 2014 r. do 30 stycznia 2015 r. za pomocą dedykowanego formularza konsultacyjnego można zgłaszać uwagi do przedmiotowego projektu.

Zamierzeniem Rady Gminy Zielonki jest zwrócenie uwagi na konieczność wpisania do Programu Budowy Dróg Krajowych zadania inwestycyjnego polegającego na budowie północnej obwodnicy Miasta Krakowa.

Poniżej przedstawiono szczegółowe uzasadnienie wpisania do planów budowy przedmiotowego zadania :

Północna Obwodnica Krakowa to odcinek drogi krajowej który połączy istniejący już węzeł drogi ekspresowej Modlnica z projektowanym węzłem drogi krajowej S7 Łowińskiego. Długość wnioskowanego odcinka drogi ekspresowej (wg koncepcji 2 x 3 pasy) wynosi 11,475 km i łączy drogi krajowe po stronie północno – zachodniej z północno-wschodnią częścią miasta Krakowa.

Korytarz pod lokalizację północnej obwodnicy Krakowa jest rezerwowany od 50 lat i w nowej perspektywie budowy dróg krajowych i autostrad ten niezbędny odcinek obwodnicy nadal jest pomijany.

Obszary po północno-wschodniej, północnej i północno-zachodniej stronie Krakowa i gmin ościennych rozwijają się dynamicznie. W tym obszarze od lat notowane jest najwyższe saldo migracji, duża dynamika wzrostu liczby nowych podmiotów gospodarczych i nowych miejsc pracy. Istniejące bariery dostępności komunikacyjnej grożą stagnacją rozwojową.

Północna obwodnica Krakowa ma połączyć ciąg autostrady A4 z kierunku od Śląska do projektowanego odcinka S7 na terenie Nowej Huty w rejonie kombinatu metalurgicznego. To połączenie jest niezbędne dla odciążenia centrum miasta Krakowa z ciężkiego ruchu towarowego odbywającego się dzisiaj ul. Opolską w odległości 3 km od rynku krakowskiego.

Północna obwodnica Krakowa ma połączyć rejony Nowej Huty i północnych dzielnic Krakowa ze strategicznym dla małopolski lotniskiem w Balicach. Odcinek tej drogi łączy też szlaki kolejowe w relacjach Kraków – Warszawa z relacją Kraków – Śląsk po obrzeżach miasta.

Wjazd do Krakowa od strony północnej i brak rozproszczenia ruchu tranzytowego wzdłuż granic Krakowa, gminy Zielonki jest kluczową barierą rozwoju Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego, co jest potwierdzone w wielu dokumentach strategicznych Powiatu Krakowskiego, Województwa Małopolskiego i planach zagospodarowania przestrzennego gminy Kraków, Gmin Zielonki, Wielka Wieś, Michałowice.

Południowa obwodnica Krakowa po oddaniu ostatnich odcinków drogi A4 jest już zapełniona i w najbliższym czasie będzie stanowiła barierę komunikacyjną w ruchu tranzytowym międzynarodowym. Domknięcie „pierścienia” obwodnicy wokół Krakowa poprawi tą sytuację dzieląc główny ruch pojazdów z zachodu na wschód czy z południa na obie niemal równe strony tej obwodnicy.

Urbanizacja obszarów na granicy Krakowa i gminy Zielonki jest zagrożeniem dla realizacji tego niezbędnego odcinka drogi gdyż decyzje na poziomie rządowym nie uwzględniają realizacji w obecnym programie budowy dróg krajowych.

Dla drugiego co do wielkości miasta w Polsce Krakowa wnioskowa obwodnica jest niezbędna. Jej budowa

statystycznie spowoduje największy skok wskaźników gospodarczych dla tego miasta i regionu. Spowoduje również odciążenie dla samego miasta niszczonego nadmiernym ruchem przetaczającym się przez jego centrum. Znane są problemy z największym spośród miast Polski zanieczyszczeniem powietrza i wynikającym z tego problemami zdrowotnymi mieszkańców jak również niszczeniem najpiękniejszych polskich zabytków.

Ważnym argumentem za wpisaniem na listę podstawową przedmiotowego przedsięwzięcia jest również toczące się na nowo postępowanie o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego zamierzenia realizowane przez Województwo Małopolskie.

Ponadto wniosek realizuje opisane cele programu zawarte na stronie 1 uzasadnienia do programu:

1. Długookresową Strategią Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności;
2. Strategią Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo;
3. Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

Celem głównym Programu jest budowa spójnego i nowoczesnego systemu dróg krajowych zapewniającego efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego.

Wniosek realizuje wszystkie cele szczegółowe opisane w uzasadnieniu na stronie 2:

1. Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych (kontynuacja istniejących odcinków, budowa węzłów).
2. Wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdów).
3. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).
4. Poprawa dostępu do rynków i usług (połączenie miast wojewódzkich z Warszawą).

Zakłada się osiągnięcie powyższych celów poprzez budowę brakujących odcinków dróg krajowych tak, aby powstały całe ciągi dróg krajowych łączące największe ośrodki gospodarcze kraju. Dodatkowo w ramach Programu planuje się budowę obwodnic, które poprawią bezpieczeństwo użytkowników dróg oraz płynność ruchu w ośrodkach miejskich poprzez odciążenie miast od ruchu tranzytowego.