

Załącznik
do uchwały Nr XXV/150/2001
Rady Powiatu Konińskiego
z dnia 23.02.2001r.
w sprawie strategicznego programu
rozwoju sieci dróg powiatowych
na terenie powiatu konińskiego

STRATEGIA

ROZWOJU SIECI DRÓG POWIATOWYCH NA TERENIE POWIATU KONIŃSKIEGO

KONIN 01.2001r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

CZEŚĆ I

**OGÓLNA OCENA STANU DRÓG
NA TERENIE POWIATU**

CZEŚĆ II

**STRATEGIA ROZWOJU SIECI DRÓG
NA TERENIE POWIATU**

AUTORZY OPRACOWANIA

mgr inż.. Janusz Stacherski

mgr inż. Antoni Bąk

inż. Marek Jaškowiak

inż. Tomasz Borek

Jerzy Wojciechowski

STRATEGIA ROZWOJU SIECI DRÓG POWIATOWYCH

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Strategia rozwoju sieci dróg powiatowych została opracowana zgodnie z Uchwałą Nr XXIII/139/2000 Rady Powiatu Konińskiego z dnia 15 grudnia 2000r. w sprawie uchwalenia strategii rozwoju i promocji powiatu konińskiego.

Jako branżowy program w dziedzinie drogownictwa stanowi rozwinięcie a zarazem integralną część uchwalonej strategii rozwoju i promocji powiatu konińskiego. Zakres i szczegółowość przedstawionych w niej rozwiązań zapewni racjonalne budowanie planów rzeczowo-finansowych w drogownictwie na poszczególne lata, uwzględniających uwarunkowania techniczne infrastruktury drogowej i kierunki rozwoju powiatu nakreślone w strategii. Ma też służyć ścisłej współpracy z gminami i innymi zarządami dróg, co pozwoli na przyspieszenie i zwiększenie zakresu podejmowanych działań.

2. ZAKRES OPRACOWANIA

Opracowanie składa się z dwóch części:

Część I - informacje ogólne i opisy stanu dróg w powiecie

Część II - strategia rozwoju sieci dróg powiatowych

3. ETAPY PRAC NAD STRATEGIĄ

- 1) Zbilansowanie stanu posiadania w układzie ciężarów komunikacyjnych
- 2) Zebranie materiału strategicznego do opisu analizy stanu technicznego dróg i obiektów drogowych
- 3) Zebranie materiałów do analizy natężenia ruchu na sieci dróg powiatowych
- 4) Zebranie materiałów dotyczących wypadkowości na drogach
- 5) Opracowanie propozycji kierunkowych:
 - a) wybór priorytetów,
 - b) wybór kryteriów do ustalenia kolejności realizacji zadań,
 - c) skorelowanie ze strategią powiatu i propozycjami gmin.
- 6) Opracowanie projektu strategii i przedstawienie Zarządowi Powiatu
- 7) Opracowanie końcowej wersji projektu strategii pod obrady Rady Powiatu

4. METODA BUDOWY STRATEGII

Strategia określa zarówno długofalowe cele rozwoju sieci drogowej w 15 – letnim horyzoncie czasowym jak i cele szczegółowe i zadania zapewniające poprawę funkcjonalności istniejącej sieci.

Opis i analizę stanu sieci drogowej i infrastruktury drogowej oraz propozycję celów i zadań przygotowano w zespole składającym się z pracowników Zarządu Dróg Powiatowych w Koninie wykorzystując:

- opracowania statystyczne,
- własne materiały dotyczące stanu technicznego dróg i obiektów drogowych,
- badania natężenia ruchu przeprowadzone w 2000r. kompleksowo na drogach powiatowych przez wyspecjalizowaną jednostkę,
- statystykę wypadkowości prowadzoną przez Policję.

Określając kierunki strategiczne i szczegółowe zadania wykorzystano:

- cele i działania nakreślone w strategii powiatu,
- uwagi zgłaszane na posiedzeniach komisji i sesjach Rady Powiatu Konińskiego,
- konsultacje prowadzone z gminami,
- uwagi zgłoszone przez użytkowników dróg

co pozwala na uwzględnienie w przyjętych celach i zadaniach najważniejszych problemów istotnych dla użytkowników dróg, rozwoju powiatu i rozwoju poszczególnych gmin.

CZĘŚĆ I

OGÓLNA OCENA STANU DRÓG NA TERENIE POWIATU

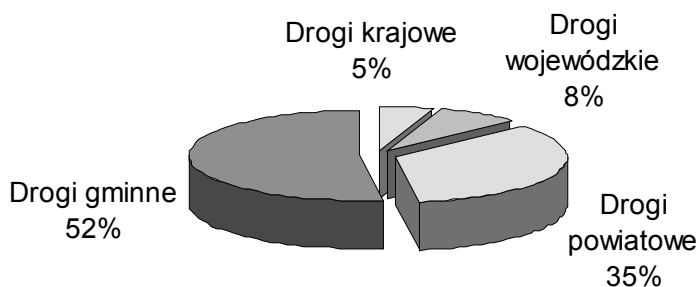
1. INFORMACJE OGÓLNE

Długość dróg publicznych w Polsce szacunkowo wynosi 364.460 km,
w powiecie konińskim całkowita długość dróg publicznych wynosi 1.831 km

DROGI PUBLICZNE W POLSCE (km)

Drogi krajowe	Drogi wojewódzkie	Drogi powiatowe	Drogi gminne
18120	28170	128070	190100

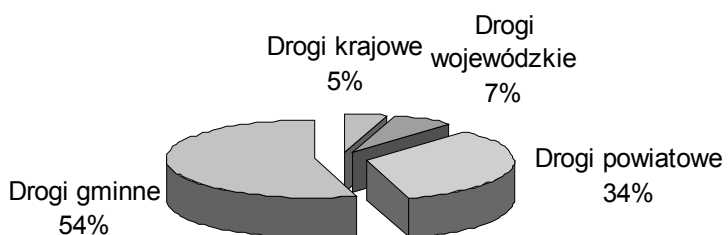
KATEGORIE DRÓG



DROGI PUBLICZNE W POWIECIE KONIŃSKIM (km)

Drogi krajowe	Drogi wojewódzkie	Drogi powiatowe	Drogi gminne
88	120	620	1003

KATEGORIE DRÓG



W województwie wielkopolskim spośród 31 powiatów, powiat koniński zajmuje trzecie miejsce pod względem długości posiadanych dróg powiatowych:

- powiat poznański	772,0 km
- powiat gnieźnieński	649,6 km
- powiat koniński	620,0 km

W sieci dróg powiatowych w powiecie konińskim na terenie 14 gmin znajduje się:

28 obiektów mostowych

373 przepusty drogowe

2 promy

Całością zagadnień związanych z drogami powiatowymi zajmuje się Zarząd Dróg Powiatowych w Koninie, będący jednostką organizacyjną samorządu powiatowego.

2. DROGI KRAJOWE NA TERENIE POWIATU

Właścicielem jest Skarb Państwa, a zarządzającym Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych z upoważnienia Ministra TiGM.

Główną sieć połączeń drogowych stanowią drogi krajowe (własność Skarbu Państwa) obejmujące najważniejsze dla gospodarki relacje ruchu kołowego. Na sieci tej w powiecie konińskim o długości 88 km występuje największa koncentracja ruchu.

Sieć tą tworzą następujące ciągi drogowe:

- a) autostrada **A-2** Września – Konin
- b) drogi krajowe:
 - **nr 2** Świecko – Poznań - Warszawa
 - **nr 25** Ostrów Wlkp. – Kalisz – Konin – Bydgoszcz
 - **nr 72** Konin – Tuliszków – Turek

Autostrada A2 i droga **nr 2** stanowią przebieg drogi międzynarodowej o numerze **E-30**, tworząc **międzynarodowy drogowy korytarz transportowy KORYTARZ NR II**: Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa.

Drogi krajowe w całości dostosowane są do przenoszenia obciążeń 100kN/oś, a pod względem cech funkcjonalnych odpowiadają klasie Z (jednojezdniowe, szerokość pasa ruchu od 3,0 – 3,50, pobocza gruntowe szerokość 1,0 m), czyli dróg zbiorczych.

Są to w większości odcinki dróg przebiegające przez miejscowości o zwartej zabudowie mieszkalnej, dla których konieczne będzie wybudowanie nowych przebiegów tras – obwodnic.

3. DROGI WOJEWÓDZKIE NA TERENIE POWIATU

Zarządcą jest Zarząd Województwa podległy Marszałkowi, a bezpośrednią funkcję zarządcy sprawuje Zarząd Dróg Wojewódzkich.

Drogi kategorii wojewódzkiej na terenie powiatu konińskiego stanowią sieć drogową o łącznej długości **120 km**.

Są to drogi:

- droga wojewódzka **nr 263** Słupca – Ślesin – Sompolno
- droga wojewódzka **nr 264** Konin – Kleczew
- droga wojewódzka **nr 269** Szczerkowo – Kowal
- droga wojewódzka **nr 266** Konin – Ciechocinek
- droga wojewódzka **nr 443** Jarocin – Rychwał – Tuliszków

Stan techniczny tych dróg na wielu odcinkach nie jest zadowalający i wymaga robót modernizacyjnych, zwłaszcza w zakresie nośności i równości oraz kolizyjności z innymi drogami.

4. DROGI POWIATOWE

Powiat koniński posiada ogółem 620 km dróg powiatowych, z tego 587,0km dróg zamiejskich i 33,0 km dróg miejskich.

W kategorii dróg zamiejskich znajduje się:

- 484,0 km dróg o nawierzchni twardej ulepszonej
- 34,0 km dróg o nawierzchni tłuczniowej
- 69,0 km dróg o nawierzchni gruntowej

W kategorii dróg miejskich znajduje się:

- 27,0 km ulic o nawierzchni twardej
- 6,0 km ulic o nawierzchni gruntowej

W sieci dróg powiatowych znajduje się:

- 25 mostów
- 3 wiadukty nad liniami kolejowymi
- 373 przepusty drogowe
- 2 promy

Wiele dróg powiatowych posiada nawierzchnię asfaltową całkowicie zdegradowaną, można ją traktować wyłącznie jako podbudowę pod nowe warstwy bitumiczne.

Zły jest również stan obiektów mostowych. Ocena ich stanu technicznego, obliczona na podstawie przeglądów, w sześciostopniowej skali ocen opra-

cowanej przez Generalną Dyрекcyję Dróg Publicznych wynosi 3,43, co kwalifikuje je do pilnych prac remontowych i modernizacyjnych.

W ciągu dróg powiatowych znajdują się także 2 przeprawy promowe przez rzekę Wartę:

- w ciągu drogi nr 16246 łącząca miejscowość Sławsk z miejscowością Sławskie Holendry,
- w ciągu drogi nr 16244 łącząca miejscowość Krzymów z miejscowością Biechowy.

Promy dostosowane są do przewozu 12 osób i pojazdów o łącznej masie do 10 ton. Wybudowane zostały w latach siedemdziesiątych, a poddane remontowi głównemu w latach 1994-1996 i ich stan techniczny ocenia się jako dobry.

5. OGÓLNA OCENA STANU DRÓG W POWIECIE KONIŃSKIM

Większość dróg w powiecie została wybudowana lub zmodernizowana w latach siedemdziesiątych i nie była przewidywana do przenoszenia obciążeń i wielkości ruchu, z jakimi mamy obecnie do czynienia.

Drogi te charakteryzują się:

- bardzo dużą koncentracją ruchu,
- kolizjami pomiędzy funkcją obsługi ruchu, a funkcją otoczenia drogi,
- przenikaniem obciążonej drogi przez centra obszarów miejskich,
- przebiegiem na znacznej długości przez tereny zabudowane,
- niedostosowaniem parametrów geometrycznych drogi do wymogów współczesnego ruchu,
- nieodpowiednią nośnością,
- złym stanem nawierzchni.

Przyczyną złego stanu nawierzchni dróg jest:

- niedoinwestowanie,
- zwiększające się natężenie ruchu,
- duży udział w ruchu pojazdów przeciążonych,
- zanik towarowych przewozów kolejowych.

Wieloletnie zaniedbanie w drogownictwie, zaległości remontowe i obecny poziom finansowania przy gwałtownym wzroście ruchu, pogłębiają proces degradacji dróg.

Długość dróg w złym stanie stale się powiększa, co znajduje swoje bezpośrednie odzwierciedlenie w pogorszeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ostatnich latach w bardzo szybkim tempie rośnie liczba samochodów, a wraz z nią natężenie ruchu. W samym tylko 1999 roku zarejestrowano 58.465 szt. pojazdów samochodowych i ciągników rolniczych. Prognozy zakładają, że w około 2015 roku osiągniemy w Polsce poziom motoryzacji około 400-500 pojazdów osobowych na 1000 Mk, a wzrost motoryzacji powoduje zwiększenie zatłoczenia na drogach, szybkie zużywanie się nawierzchni dróg, wzrost wypadkowości. Wymusza to z kolei konieczność rozwoju sieci drogowej o określonych parametrach technicznych i określonych cechach funkcjonalności.

CZĘŚĆ II

STRATEGIA ROZWOJU SIECI DRÓG

NA TERENIE POWIATU KONIŃSKIEGO

1. CELE GŁÓWNE I SZCZEGÓŁOWE ORAZ KIERUNKI DZIAŁAŃ

1.1 Celem głównym jest uzyskanie efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska systemu dróg w powiecie.

1.2 Cele szczegółowe to doprowadzenie dróg do standardu europejskiego i poprawa bezpieczeństwa ruchu.

1.2.1 doprowadzenie dróg i obiektów mostowych do standardu europejskiego

W strategii zakłada się dwuetapowe dochodzenie do pożądanego standardu dróg.

W latach 2001-2006 za najważniejsze zadanie należy uznać niedopuszczenie do dalszej degradacji istniejącej sieci drogowej poprzez:

- zabiegi konserwujące i wzmacniające nawierzchnię,
- właściwe utrzymanie poboczy dróg.

do W latach 2006 -2015 strategia zakłada sukcesywne dochodzenie standardów europejskich poprzez:

- podnoszenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych dróg,
- modernizację wybranych odcinków dróg.

Poprawę stanu technicznego mostów zamierza się osiągnąć przez sukcesywne remonty i modernizację, tak by średnią ocenę ich stanu technicznego podnieść do wartości 3,0 – 3,2 w perspektywie 2006r. oraz do wartości 3,6 – 3,8 w perspektywie 2015 roku.

1.2.2 poprawa bezpieczeństwa ruchu

Z punktu widzenia warunków drogowych na bezpieczeństwo ruchu mają wpływ czynniki związane z geometrycznym ukształtowaniem dróg i skrzyżowań, stanem oznakowania i utrzymania dróg oraz zastosowaniem różnego rodzaju urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Zakłada się szereg działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu i obejmują one między innymi:

- podniesienie poziomu i ujednoczenie standardu oznakowania dróg powiatowych (stosowanie folii o podwyższonej odbleskowości oraz mas plastycznych o podwyższonej trwałości),
- systematyczną likwidację, poprzez działania organizacyjne i inwestycyjne, miejsc i odcinków dróg szczególnie niebezpiecznych tzw. czarnych punktów,
- uspokojenie ruchu w obszarach zurbanizowanych,

- modernizacja niebezpiecznych skrzyżowań
- oddzielenie ruchu pieszego od kołowego poprzez budowę chodników.

1.3 Kierunki działań

Główne kierunki działań w perspektywie czasowej, dla której opracowano strategię będą polegały na:

- powierzchniowym zabezpieczeniu przedłużającym żywotność nawierzchni o nieprzełamanych konstrukcjach,
- odnowie wzmacniającej najbardziej obciążone ruchem odcinki dróg,
- prowadzeniu robót zapewniających odwodnienie jezdni (odtworzenie rowów, ścinka poboczy, udrożnienie przepustów),
- robotach modernizacyjnych, przede wszystkim na drogach o dużym obciążeniu ruchem,
- remontach kapitalnych i bieżących obiektów mostowych,
- kompleksową wymianę oznakowania na poszczególnych ciągach drogowych.

2. DROGI KRAJOWE

W kategorii dróg krajowych głównym założeniem strategii jest podejmowanie wspólnie z gminami i powiatami leżącymi wzdłuż drogi nr 25 działań mających na celu wprowadzenie modernizacji tej drogi do planów krajowych, tak by docelowo osiągnęła kategorię drogi GP-głównej ruchu przyśpieszonego.

Wymaga to na terenie powiatu konińskiego:

- modernizacji 40 km istniejącego odcinka,
- budowy mostu przez rzekę Wartę w Koninie,
- budowy 22 km nowych odcinków, w tym obejścia Starego Konina, Ślesina i Skulska.

Na pozostałych drogach krajowych zamierzenia koncentrować się będą na:

- podniesieniu parametrów funkcjonalnych poprzez budowę obwodnic miejscowości,
- wzmocnienie dróg do przenoszenia obciążeń 115 kN/oś jako standardu docelowego obowiązującego w krajach UE,
- uporządkowaniu dostępności i eliminacji kolizji pomiędzy poszczególnymi rodzajami ruchu.

3. DROGI WOJEWÓDZKIE

Na drogach wojewódzkich zarządzający nimi Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu przewiduje nowy przebieg drogi nr 263 Słupca

– Ślesin - Sompolno poza obszarem zabudowanym Ślesina i podłączenie do projektowanego obejścia w ciągu drogi nr 25.

Na pozostałych drogach zamierzone przedsięwzięcia to:

- przygotowanie i realizacja programu dostosowania dróg i obiektów mostowych do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku 100kN/oś,
- modernizacja odcinków sieci drogowej, której stan określono jako zły, poprzez zabiegi poprawiające nośność, równość i szorstkość nawierzchni oraz likwidację kolein,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu i przepustowości dróg poprzez budowę zatok autobusowych i chodników na terenach zabudowanych i przed szkołami.

Przewiduje się stopniową poprawę bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 266 Ciechocinek – Sompolno – Konin z drogą powiatową nr 16230 Wola Podłęzna – Grąblin i gminną do Osiedla Grójec. W pierwszym doraźnym etapie realizowanym w 2001 roku przewiduje się wprowadzenie uzupełnionego i poprawionego oznakowania skrzyżowania i usunięcie istniejących reklam.

W dalszym etapie rozważenia wymaga możliwość zmiany istniejącego stanu poprzez:

- powiększenie powierzchni skrzyżowania,
 - budowę nowej zatoki autobusowej i likwidację istniejącego przystanku autobusowego,
 - powiększenie wlotów na skrzyżowaniu,
- bądź rozważenie budowy małego ronda.

4. STRATEGIA ROZWOJU DRÓG

1. Zasady oceny i wyboru dróg do budowy, modernizacji i odnowy.

Opracowanie strategii i wybór zadań poprzedzony został analizą zgromadzonych materiałów dotyczących stanu technicznego wypadkowości, natężania ruchu i skorelowany z punktu widzenia finansowego i technicznego do realizacji w założonym okresie. Wyboru kolejności dokonano mając na uwadze optymalizację efektów oraz zachowując kolejność zadań uzależnioną od obiektywnych kryteriów przyjętych do oceny poszczególnych dróg.

2. Kryteria wyboru dróg

2.1 Stan techniczny dróg

Ocenie poddano drogi pod względem występujących na nich uszkodzeń zgrupowanych jako:

- degradacje – uszkodzenia, których usunięcie nie gwarantuje istotnej poprawy stanu drogi,
- odkształcenia w formie lokalnych zagłębień nawierzchni, podłużnych lub poprzecznych zgrubień nawierzchni spowodowanych spływaniem mas mineralno – bitumicznych,
- ubytki masy i podbudowy,
- destrukcje nawierzchni w postaci pęknięć krawędziowych i siatkowych,

W oparciu o powyższy katalog uszkodzeń przyjęto pięć kategorii oceny stanu technicznego:

- 1 - dobry
- 2 - dość dobry
- 3 - zadowalający
- 4 - zły
- 5 - bardzo zły, wymagający pilnej interwencji.

2.2 Natężenie ruchu

W czerwcu 2000r. na zlecenie Zarządu Dróg Powiatowych w Koninie Poznańskie Biuro Inżynierii Transportu BIT przeprowadziło na drogach powiatowych pomiary rzeczywistego natężenia ruchu.

Natężenie ruchu na poszczególnych drogach w pojazdach rzeczywistych przedstawia załączona mapa natężeń ruchu.

Do oceny dróg mającej wpływ na wybór kolejności realizowanych zadań przyjęto w strategii jako kryterium natężenia na drodze w następującej skali punktów:

do 250 pojazdów rzeczywistych – nie punktowane	
od 251 do 1000	- 1 punkt
od 1001 do 2000	- 2 punkty
od 2001 do 3000	- 3 punkty
od 3001 do 4000	- 4 punkty
powyżej 4000	- 5 punktów

2.3 Wypadkowość w ciągu ostatnich 2 lat

Wypadkowość na drogach powiatu konińskiego według danych Komendy Miejskiej Policji w Koninie przedstawia się następująco:

Wyszczególnienie	Ogółem	Drogi krajo- we	% (udział w ogólnej liczbie)	Drogi woje- wódzkie	% (udział w ogólnej liczbie)	Drogi po- wiatowe	% (udział w ogólnej liczbie)
Długość dróg	828	88	10,6	120	14,5	620	74,9
Wypadki	185	121	65,4	30	16,2	34	18,4
- zabici	31	21	67,7	4	12,9	6	19,4
- ranni	237	143	60,3	51	21,5	43	18,2
- kolizje	1176	863	73,4	165	14,0	148	12,6

Wypadkowość na poszczególnych drogach powiatowych obrazuje poniższa tabela. Na pozostałych drogach powiatowych nie odnotowano wypadków, miały na nich miejsce jedynie pojedyncze kolizje.

Lp.	Drogi powiatowe	Ilość wypad- ków	Zabici	Ranni
1.	Nr 16205 Konin – Rzgów	5	1	4
2.	Nr 16202 Wilczyn – Kleczew	4	1	6
3.	Nr 16206 Stare Miasto - Grodziec	3	0	3
4.	Nr 16303 Lubstówek – Łuczywno	2	0	5
5.	Nr 16308 Leśnictwo– Morzyczyn	2	0	4
6.	Nr 16207 Tartak – Podbiel	2	0	3
7.	Nr 16261 Stare Miasto – Lisiec W.	2	1	1
8.	Nr 16319 Jabłków – Stefanów – Młynek	1	0	3
9.	Nr 16320 Lubstów – Mostki	1	1	3
10.	Nr 16221 Celinowo – Kliny	1	0	2
11.	Nr 16227 Grąblin – Piotrkowice – Ślesin	1	0	1
12.	Nr 16235 Kawnice – Lubicz	1	0	1
13.	Nr 16250 Sporne – Bożatki	1	0	1
14.	Nr 16203 Kleczew – Adamów	1	0	1
15.	Nr 16204 Skulska Wieś – Wilczogóra	1	0	1
16.	Nr 16223 Skulsk – Mielnica – gr. woj.	1	0	1
17.	Nr 16219 Marianowo – Szyszyńskie Hol.	1	0	1
18.	Nr 16248 Sławsk – Barczyglów	1	0	1
19.	Nr 16257 Lipice – Królików	1	0	1
20.	Nr 16301 Koło – Mostki	1	1	0
21.	Nr 16314 Wierzbiniek – Posada	1	1	0

Do oceny jako kryterium przyjęto ilość wypadków, według skali od 1 do 5 punktów, za każdy wypadek na drodze – jeden punkt.

2.4 Tabela ocen

Ocenę stanu dróg i ulic wg kryteriów przedstawiono w załączonej tabeli, największej sumarycznej ilości punktów odpowiada stan drogi wymagający najpilniejszego podjęcia działań.

Do oceny stanu ulic przyjęto jako jedyne kryterium – stan techniczny, brak jest bowiem danych dotyczących natężenia ruchu i wypadkowości.

3. Zakres i harmonogram robót

Zakres i harmonogram robót w poszczególnych okresach czasowych przedstawiono w tabelach, mając na uwadze:

- optymalizację efektów przy określonych nakładach finansowych,
- przewidywane nakłady finansowe na drogownictwo,
- kolejność zadań wynikającą z oceny stanu dokonanej wg przyjętych kryteriów.

3.1 Odnowa nawierzchni

Zwiększenie zakresu robót nawierzchniowych to jedyna metoda na zmniejszenie kosztów remontu cząstkowego nawierzchni, którego koszt jest 3 krotnie wyższy od kosztu 1m² dywanika bitumicznego o grubości 4 cm, a przy tym jest on bezpieczniejszy dla użytkowników ruchu. Koszt odnowy nawierzchni masą bitumiczną ocenia się na około 70 tys. zł za kilometr.

Na odnowę nawierzchni dróg i ulic przewiduje się wydatkować:

w latach 2001 - 2003	-	około 4.560 tys. zł
w latach 2004 - 2006	-	około 6.250 tys. zł
w latach 2007 - 2015	-	około 23.785 tys. zł

3.2 Modernizacja nawierzchni dróg i ulic

W strategii zakłada się sukcesywną likwidację dróg i ulic o nawierzchni nie ulepszonej poprzez położenie nawierzchni z masy mineralno – bitumicznej. Koszt 1 km nawierzchni kształtuje się w granicach 100 – 138 tys. zł.

Na ten cel przewiduje się wydatkować:

w latach 2001 - 2003	-	około 3.510 tys. zł
w latach 2004 - 2006	-	około 3.980 tys. zł
w latach 2007- 2015	-	około 8.625 tys. zł

3.3 Budowa nowych dróg i ulic

W strategii założono zlikwidowanie do 2015 roku dróg i ulic o nawierzchni gruntowej. Koszt budowy według poziomemu cen 2000 roku wynosi:

1 km drogi	-	480 tyś. zł
1 km ulicy	-	1.000 tyś. zł

Szacuje się, że na likwidację dróg i ulic o nawierzchni gruntowej należy wydatkować:

w latach 2001-2003	-	500 tys. zł
w latach 2004-2006	-	1550 tys. zł
w latach 2007-2015	-	około 24.200 zł

Zakres i harmonogram robót na poszczególnych drogach i ulicach przedstawiono w załączonych tabelach.

4. Pozostałe prace w ciągach drogowych

4.1 Mosty

Zakłada się przebudowę 2 mostów, w Krzymowie i Rzgowie, w latach 2007-2015. Koszt przebudowy tych obiektów szacuje się na około 1468 tys. zł.

Natomiast na remonty mostów przewiduje się wydatkować:

w latach 2001-2003	-	160 tys. zł
w latach 2004-2006	-	213 tys. zł
w latach 2007-2015	-	2.800 tys. zł

4.2 Wiadukty

Dwa wiadukty w Woli Podłężnej i Wysokim nad linią kolejową są obiektami nowymi i do 2007 roku nie wymagają nakładów na remonty. Wiadukt w Łężynie jest również w stanie dość dobrym i znaczących remontów będzie wymagał dopiero po 2007 roku.

4.3 Promy

Eksplloatowane promy są w dobrym stanie technicznym. Wymagać będą jedynie okresowych remontów w latach 2002-2003 i w latach 2008-2010

4.4 Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

Na bezpieczeństwo ruchu mają wpływ zarówno czynniki związane z geometrycznym ukształtowaniem dróg i skrzyżowań jak i poprawność oraz stan oznakowania. O ile zmiany geometryczne dróg i skrzyżowań są kosztowne i nie zawsze możliwe do zrealizowania ze względu na uwarunkowania związane z terenem to poprawę bezpieczeństwa poprzez prawidłową organizację ruchu i oznakowanie można osiągnąć stosunkowo niewielkim kosztem.

W strategii zakłada się ścisłą współpracę z Komendą Miejską Policji i podejmowanie wspólnych działań poprzez:

- analizę miejsc i przyczyn wypadków oraz wypracowanie propozycji ewentualnych zmian organizacji ruchu lub oznakowania,
- wspólne rozpatrywanie wniosków zgłoszonych przez inne podmioty lub uczestników ruchu w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Ponadto sukcesywnie do 2015 roku zakłada się wymianę oznakowania na wszystkich ciągach drogowych i wprowadzenie oznakowania poziomego na drogach o największym natężeniu ruchu

5. Sposób realizacji strategii

Wdrożenie i realizacja strategii z uwagi na perspektywę czasową, oraz kapitałochłonność zadań i wzajemne powiązania z gminami wymaga ciągłego monitoringu, poszukiwania dodatkowych źródeł finansowania i okresowej aktualizacji.

5.1. Sposób finansowania

Podstawowym źródłem finansowania jest subwencja drogowa, z uwagi jednak na to, że bilans niezbędnych nakładów finansowych w poszczególnych przedziałach czasowych wynosi:

w latach 2001 - 2003	-	8.866 tys. zł
w latach 2004 - 2006	-	12.839 tys. zł
w latach 2007 - 2015	-	61.508 tys. zł

konieczne będzie poszukiwanie dodatkowych źródeł finansowania poprzez:

- wsparcie finansowe z gmin w drodze zawartych porozumień,
- składanie wniosków o dofinansowanie z Funduszu Ochrony Gruntów Rolnych,
- starania o współfinansowanie niektórych zadań przez Bank Światowy i fundusze Unii Europejskiej.

5.2. Ogólny nadzór nad realizacją strategii sprawować będzie Rada Powiatu na etapie ustalania budżetu powiatu i na podstawie przedkładanych przez Zarząd Dróg Powiatowych w Koninie informacji o przebiegu realizacji strategii.

Szczegółowy monitoring realizacji strategii prowadzić będzie Zarząd Dróg Powiatowych w Koninie, a informacje i wnioski przedstawiać będzie Zarządowi Powiatu.

5.3 Zmiany i aktualizacja zapisów strategii

Z uwagi na zmienne uwarunkowania zadań objętych strategią, w szczególności takich jak stan techniczny dróg, rosnące natężenie ruchu i zmiana kierunków ciężenia ruchu wraz z rozwojem gospodarczym powiatu, niezbędna będzie okresowa weryfikacja zapisów dotyczących zakresów i terminów robót.

Zmianie mogą też ulec zakresy i terminy robót w przypadku zmiany uwarunkowań finansowych.

Wszelkie propozycje zmian będą przekonsultowane z odpowiednimi Komisjami Rady Powiatu i przedstawione na sesji Rady Powiatu.