

Powiat Choszczeński

Plan rozwoju sieci dróg powiatowych w Powiecie Choszczeńskim na lata 2021-2025



PROJEKT

Choszczno 2020

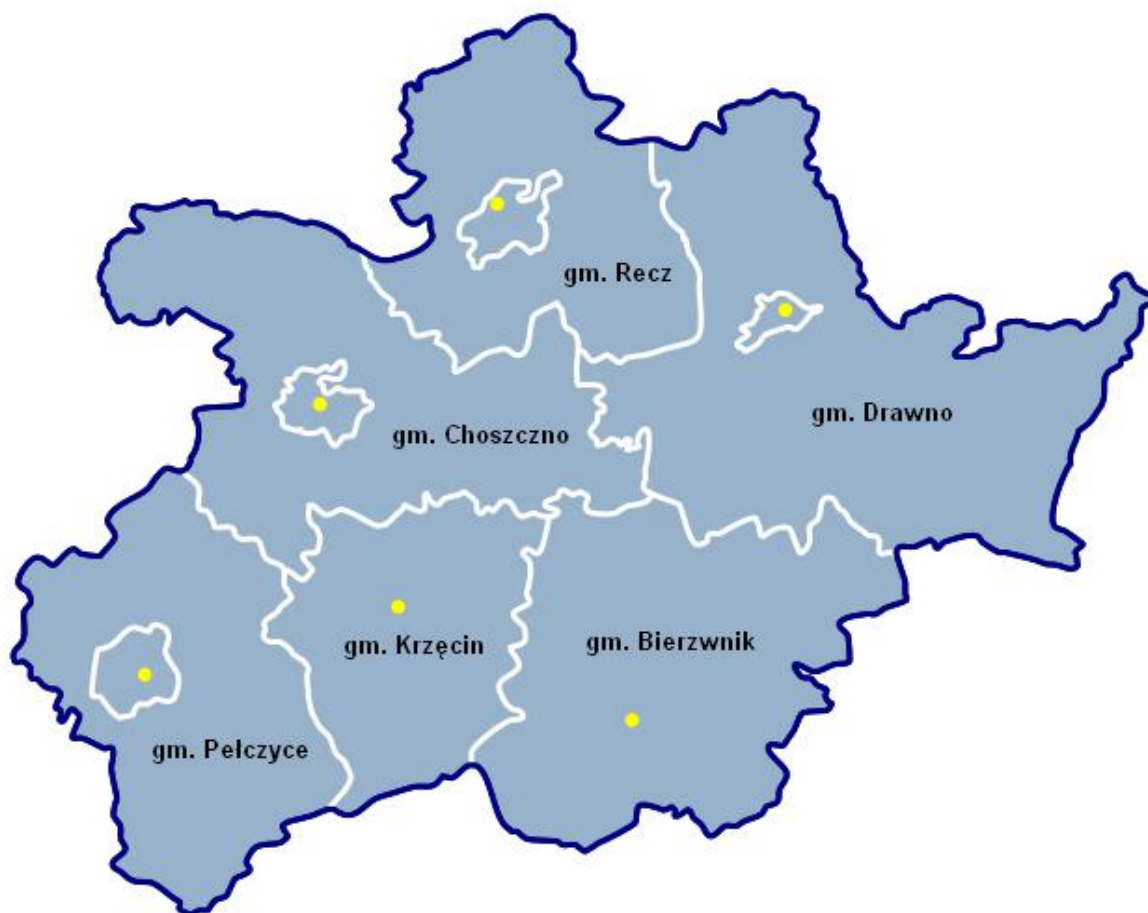
Spis treści

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Wprowadzenie | 3 |
| 2 | Odniesienie do innych dokumentów strategicznych | 6 |
| 3 | Diagnoza stanu obecnego i warunków bezpieczeństwa | 7 |
| | Drogi i transport | 7 |
| | Mosty i wiadukty | 18 |
| | Przepusty | 22 |
| | Nakłady inwestycyjne i pozainwestycyjne | 24 |
| 4 | Analiza SWOT | 35 |
| 5 | Bezpieczeństwo na drogach | 36 |
| 6 | Cele i zadania | 37 |
| 7 | Formy finansowania zewnętrznego | 38 |
| 8 | Monitoring | 39 |
| | Spis tabel | 40 |
| | Spis wykresów | 40 |
| | Załącznik nr 1. Mapa powiatu Choszczeńskiego – drogi powiatowe | 41 |

1 Wprowadzenie

Plan rozwoju sieci drogowej jest dokumentem niezbędnym w celu określenia kierunków rozwoju i utrzymania sieci drogowej. Powiat Choszczeński znajduje się w południowej części województwa zachodniopomorskiego. W skład powiatu wchodzi cztery gminy miejsko – wiejskie: Choszczno, Drawno, Pełczyce i Recz, dwie gminy wiejskie: Bierzwnik i Krzęcin oraz cztery miasta Choszczno, Drawno, Pełczyce i Recz. Powiat zajmuje obszar 1327,71 km² oraz liczy w sumie 48 243 mieszkańców (dane GUS, stan na 31.12.2019 r.), w tym około połowę stanowiły kobiety.

Rysunek 1. Mapa powiatu choszczeńskiego



Źródło: www.powiatchoszczno.pl

Coraz większe wymagania użytkowników dróg pod względem jakości i bezpieczeństwa ruchu drogowego powodują konieczność wypracowania modelu modernizacji istniejących dróg na obszarze powiatu. Ogólny stan dróg jest niezadawalający, dodatkowo pogłębiony przez brak środków na ich utrzymanie, modernizację i rozbudowę, co może stanowić barierę rozwoju powiatu, zwłaszcza turystyki i przedsiębiorczości.

Celem opracowania jest ocena istniejącego stanu dróg na terenie powiatu choszczeńskiego, modernizacja szlaków komunikacyjnych oraz określenie perspektywy ich realizacji, co w efekcie przyczyni się do integracji przestrzennej powiatu poprzez poprawę dostępności do stref gospodarczych i turystycznych jak i do poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Zakres opracowania – opracowanie zawiera analizę istniejącego stanu dróg powiatowych powiatu choszczeńskiego. Zawiera również analizę uwarunkowań technicznych szlaków komunikacyjnych oraz przeprowadzenia niezbędnych inwestycji z uwzględnieniem źródła sfinansowania ich modernizacji.

Na podstawie art. 2a ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U.2020 poz. 470 z dnia 2020.03.03), drogi powiatowe stanowią własność samorządu powiatowego. Zgodnie z art. 19 ust. 2 pkt. 3 ww. ustawy zarządcą dróg powiatowych jest Zarząd Powiatu, który może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi (art. 21 ust. 1). W imieniu Zarządu Powiatu Choszczeńskiego drogami powiatowymi zarządza Powiatowy Zarząd Dróg w Choszczynie (PZD), utworzony na mocy uchwały nr 4/99 Rady Powiatu Choszczeńskiego z dnia 23.01.1999r.

Obecnie PZD zarządza siecią 468,625 km dróg powiatowych, na których znajdują się:

- Mosty - 18 szt.
- Wiadukty - 1 szt.
- Przepusty - 14 szt.

Organizację i zasady funkcjonowania PZD określa regulamin organizacyjny Powiatowego Zarządu Dróg w Choszczynie zatwierdzony uchwałą Nr 86/2015 Zarządu Powiatu w Choszczynie z dnia 22.06.2015 r. oraz statut Powiatowego Zarządu Dróg w Choszczynie nadany uchwałą Nr XXIX/231/2006 Rady Powiatu Choszczeńskiego z dnia 19.06.2006 r.

Do podstawowych zadań PZD należy w szczególności:

- opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej;
- opracowywanie projektów planów finansowania budowy, modernizacji; remontów, utrzymania, ochrony dróg i obiektów mostowych;
- pełnienie funkcji inwestora;
- utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogami - stosownie do treści art. 20 pkt., 4 ustawy o drogach publicznych;
- realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu;
- przygotowywanie infrastruktury drogowej dla potrzeb obronnych oraz wykonywanie innych zadań na rzecz obronności kraju;
- koordynacja robót w pasie drogowym;
- wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdu z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych;
- prowadzenie ewidencji dróg, drogowych obiektów inżynierskich, gromadzenie danych o zarządzanej sieci drogowej oraz udostępnianie ich na żądanie uprawnionych organów;
- przeprowadzenie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
- wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających;

- przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników;
- przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogących powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg;
- wprowadzanie ograniczeń bądź zamykanie dróg i obiektów mostowych dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia;
- dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego;
- sadzenie, utrzymanie oraz usuwanie drzew i krzewów oraz pielęgnacja zieleni w pasie drogowym;
- gospodarowanie gruntami i innymi nieruchomościami w pasie drogowym pozostającymi w nieodpłatnym trwałym zarządzie Zarządu.

2 Odniesienie do innych dokumentów strategicznych

Przyjęta uchwałą Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2013 r. **Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030** (KPZK 2030), jest najważniejszym dokumentem dotyczącym ładu przestrzennego Polski, którego celem strategicznym jest „Efektywne wykorzystywanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie”.

Zgodnie z celem nr 3 jakim jest „Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej” uznaje za najważniejsze inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, przynosząc wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju. Jednym z kluczowych zamierzeń w tym zakresie jest działanie 3.1 Poprawa dostępności polskich miast i regionów.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności przyjęta w dniu 11 stycznia 2013 r., stanowi najszerzy i najbardziej ogólny element nowego systemu zarządzania rozwojem kraju. Strategia zakłada osiągnięcie strategicznego celu kluczowego, jakim jest poprawa jakości życia Polaków. Będzie to możliwe dzięki podjęciu działań w trzech obszarach strategicznych:

- konkurencyjności i innowacyjności (modernizacji),
- równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji),
- efektywności i sprawności państwa.

Obszarowi równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji) przyporządkowane zostały dwa kierunki interwencji w podziale tematycznym na rozwój regionalny i transport. Strategia wskazuje, że kluczowym czynnikiem umożliwiającym realizację celów w tym obszarze jest poprawa dostępności transportowej. W konsekwencji konieczne jest podjęcie działań mających na celu poprawę jakości dróg lokalnych oraz budowa ich powiązań z siecią dróg krajowych i wojewódzkich.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030: Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony (KSRR 2030) jest podstawowym dokumentem strategicznym polityki regionalnej państwa w perspektywie do 2030 r.

Politykę regionalną należy rozumieć jako skoordynowane działania wszystkich podmiotów (w tym rządu, samorządów terytorialnych wszystkich szczebli i partnerów społeczno-gospodarczych) na rzecz rozwoju poszczególnych regionów. Kierując się przyjętym przez SOR (Strategia Odpowiedzialnego Rozwoju) modelem odpowiedzialnego rozwoju i uwzględniając aktualne uwarunkowania i wyzwania rozwojowe, które wynikają z procesów demograficznych, globalizacji oraz nowej perspektywy finansowej UE, KSRR identyfikuje cele polityki regionalnej i działania, jakie dla ich osiągnięcia powinien podjąć rząd, samorząd terytorialny oraz pozostałe podmioty uczestniczące w realizacji tej polityki.

Dokument przedstawia cele polityki regionalnej oraz działania i zadania, jakie do ich osiągnięcia powinien podjąć rząd, samorzady: wojewódzkie, powiatowe i gminne oraz pozostałe podmioty uczestniczące w realizacji tej polityki w perspektywie roku 2030 takie jak:

- zrównoważony rozwój całego kraju, czyli zmniejszanie dysproporcji w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego różnych obszarów, głównie miejskich i wiejskich.
- skuteczniejsza identyfikacja potrzeb rozwojowych wszystkich obszarów kraju, a także efektywniejsze rozpoznanie zasobów jakimi dysponują, wskazanie wyzwań i barier rozwojowych.
- zapewnienie większej spójności rozwojowej Polski przez wsparcie obszarów słabszych gospodarczo.
- konkurencyjność regionów
- rozwijanie kompetencji administracji publicznej.
- zwiększenie roli i odpowiedzialności samorządów lokalnych jako podmiotów decydujących o polityce rozwoju w skali lokalnej.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. – SRT 2030, przyjęta uchwałą nr 105/2009 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r., stanowi podstawowy dokument planistyczny w zakresie rozwoju sektora transportu w perspektywie średniookresowej oraz integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi.

Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Powyższy cel SRT 2030 odnosi się zarówno do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego przez inwestycje w infrastrukturę transportową, jak i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych.

Osiągnięcie celu głównego wiąże się z realizacją celów szczegółowych właściwych dla każdej z gałęzi transportu, dotyczących:

- budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego);
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;

- ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- poprawy efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Realizacja SRT2030 będzie oparta o zasadę subsydiarności, która oznacza, że na niższych szczeblach decyzyjnych będą tworzone programy bardziej szczegółowe.

Poprawa dostępności terytorialnej w Polsce wymaga bezwzględnie integracji głównych gałęzi transportu (kolejowego, drogowego, morskiego, lotniczego i wodnego śródlądowego), rozumianych jako zintegrowany system transportowy.

3 Diagnoza stanu obecnego i warunków bezpieczeństwa

Drogi i transport

Miasto Choszczno, jako centralnie położone w stosunku do położenia w powiecie, jest oddalone około 70 km od Szczecina, 60 km od Gorzowa, 139 km od Poznania, 165 km od Terminalu Portowego w Świnoujściu, 81 km od Partu Lotniczego Szczecin-Goleniów i około 450 km od Warszawy. Przez miasto przebiegają następujące drogi wojewódzkie: 151, 160, 175, 122.

Głównym szlakiem komunikacyjnym na terenie powiatu choszczeńskiego jest droga krajowa nr 10 Bydgoszcz - Szczecin, której długość na obszarze powiatu wynosi 31,4 km. Jest to niewielki odcinek drogi znajdujący się w północnej części powiatu, w gminach Drawno (9,4 km) i Recz (22 km).

Ważną funkcję komunikacyjną na omawianym terenie spełnia dobrze rozbudowana sieć dróg wojewódzkich i powiatowych.

Jak wskazuje poniższa tabela stosunkowo duży odsetek dróg powiatowych stanowią drogi o nawierzchni utwardzonej.

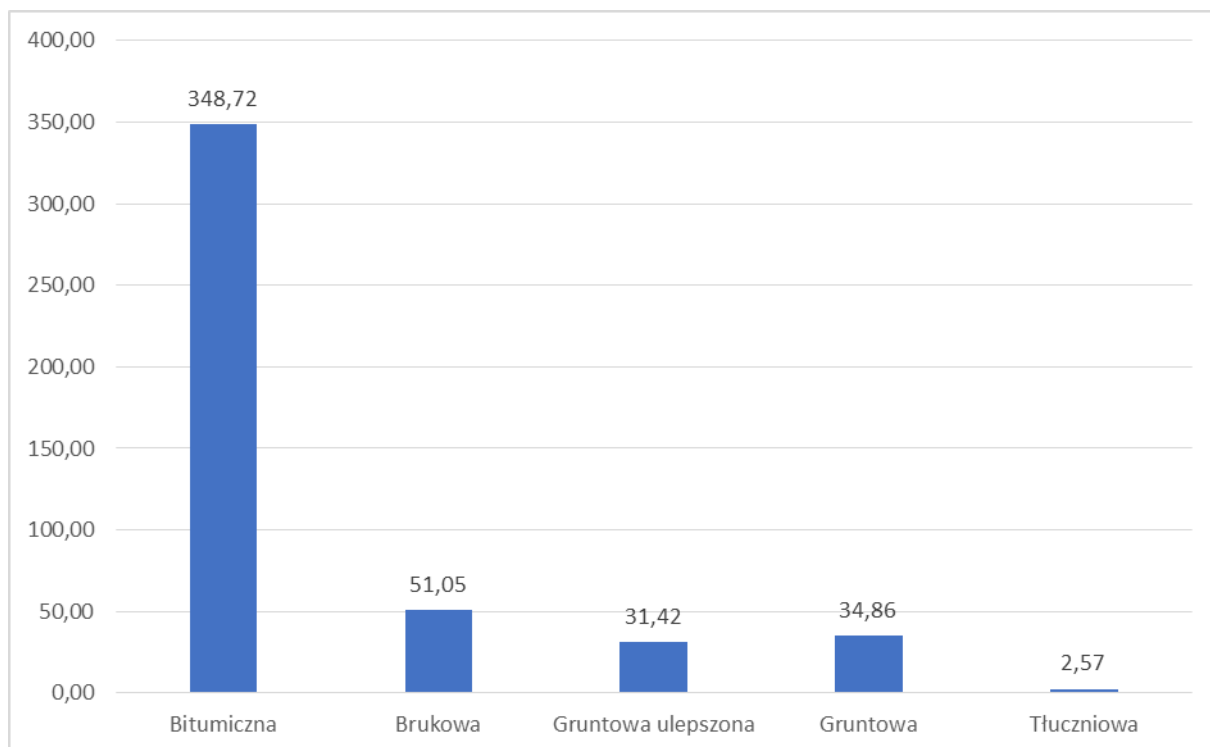
Tabela 1. Charakterystyka dróg powiatowych w roku 2019 (km)

| |
|---|
| Nawierzchnie twarde |
| 402,34 |
| Nawierzchnie twarde ulepszone |
| 348,72 |
| Nawierzchnie twarde nieulepszone |
| 53,62 |
| Nawierzchnie gruntowe |
| 66,28 |

Źródło: opracowanie własne Powiatowego Zarządu Dróg

Według respondentów najgorszy stan dróg przedstawiają drogi o charakterze gminnym i powiatowym. Specyfika stanu technicznego dróg powiatu choszczeńskiego implikuje do zwrócenia szczególnej uwagi na projekty mające na celu modernizację.

Wykres 1. Rodzaje nawierzchni dróg powiatowych w km - stan na 2019 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Zarządu Dróg

Wykaz dróg powiatowych na terenie poszczególnych gmin powiatu choszczeńskiego został przedstawiony w poniższych tabelach.

Tabela 2. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Bierznik

| Lp. | Numer drogi | Nazwa drogi | Drogi zamiejskie | | |
|--------------|---------------|---|------------------|--------|---------------|
| | | | lokalizacja | | Razem (m) |
| | | | od km | do km | |
| 1 | 2222 Z | Recz – Suliszewo – Zieleniewo – Rębusz – Chłopowo – Krzęcin | 17+140 | 28+256 | 11.116 |
| 2 | 2226 Z | Recz – Kiełpino – Brzeziny – Zieleniewo | 20+159 | 24+875 | 4.716 |
| 3 | 2212 Z | Pełczyce – Krzęcin – Rakowo – Zieleniewo | 23+133 | 24+745 | 1.612 |
| 4 | 2231 Z | St. Klukom – Słonice – Rębusz – Bierznik – Kolsk – Granica pow. | 12+092 | 27+022 | 14.930 |
| 5 | 2232 Z | Rakowo – Pławno | 1+997 | 3+613 | 1.616 |
| 6 | 2233 Z | Żółwino – Drawno – Dobiegniew | 25+799 | 28+278 | 2.479 |
| 7 | 2235 Z | Brzeziny – Wygon | 4+010 | 9+773 | 5.763 |
| 8 | 2239 Z | Ostromęczko – Górzno – Strzelce Kraj. | 0+000 | 5+270 | 5.270 |
| 9 | 2240 Z | Płoszkowo – Wygon – Rokitno | 0+000 | 16+078 | 16.078 |
| 10 | 2241 Z | Przečno – Breń | 0+000 | 2+563 | 2.563 |
| 11 | 2242 Z | Breń – Klasztorne | 0+000 | 4+500 | 4.500 |
| RAZEM | | | | | 70.643 |

Źródło: opracowanie własne Powiatowego Zarządu Dróg

Tabela 3. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Choszczno

| Lp. | Numer drogi | Nazwa drogi | Drogi zamiejskie | | | Drogi miejskie | | | | Ogółem (m) | |
|--------------|-------------|--|------------------|--------|---------------|----------------|-------------|-------|-------|--------------|---------------|
| | | | lokalizacja | | Razem | Ulica | lokalizacja | | Razem | | |
| | | | od km | do km | | | od km | do km | | | |
| 1 | 1711 Z | Granica pow. – Piasecznik | 0+000 | 1+919 | 1.919 | --- | --- | --- | --- | 1.919 | |
| 2 | 2200 Z | Piasecznik – Radaczewo | 0+000 | 3+242 | 3.242 | --- | --- | --- | --- | 3.242 | |
| 3 | 2201 Z | Pławie – Witoszyn | 0+000 | 12+030 | 12.030 | --- | --- | --- | --- | 12.030 | |
| 4 | 1767 Z | Granica pow. – Pakość | 0+000 | 7+250 | 7.250 | --- | --- | --- | --- | 7.250 | |
| 5 | 2202 Z | Oraczewice – Choszczno | 0+000 | 0+820 | 0.820 | Energetyków | 0+820 | 1+620 | 0.800 | 1.620 | |
| 6 | 2204 Z | Granica pow. – Stawin – Choszczno | 0+000 | 3+336 | 3.336 | Wysoka | 3+336 | 3+836 | 0.500 | 3.836 | |
| 7 | 1785 Z | Granica pow. – Bonin | 0+000 | 1+533 | 1.533 | --- | --- | --- | --- | 1.533 | |
| 8 | 2206 Z | Choszczno – St. Klukom | 0+000 | 11+355 | 11.355 | --- | --- | --- | --- | 11.355 | |
| 9 | 2207 Z | Witoszyn – Choszczno | 0+000 | 6+433 | 6.433 | Os. Północne | 6+433 | 6+752 | 0.319 | 6.752 | |
| 10 | 2218 Z | Zamęcin – Zwierzyń – Żeńsko | 0+000 | 4+064 | 4.064 | --- | --- | --- | --- | 4.064 | |
| 11 | 2219 Z | m. Smoleń | 0+000 | 1+010 | 1.010 | --- | --- | --- | --- | 1.010 | |
| 12 | 2220 Z | Pomień – Rzecko | 3+285 | 8+662 | 5.377 | --- | --- | --- | --- | 5.377 | |
| 13 | 2221 Z | Chełpa – Skrzyżowanie Korytowo | 0+000 | 9+656 | 9.656 | --- | --- | --- | --- | 9.656 | |
| 14 | 2222 Z | Recz – Suliszewo – Kołki – | 7+324 | 12+713 | 5.389 | --- | --- | --- | --- | 9.603 | |
| | | Zieleniewo – Chłopowo – Krzęcin | 12+926 | 17+140 | 4.214 | --- | --- | --- | --- | | |
| 15 | 2223 Z | Suliszewo – Korytowo – Brzeziny | 0+000 | 13+383 | 13.383 | --- | --- | --- | --- | 13.383 | |
| 16 | 2228 Z | Choszczno – Strzelce Kraj. | 0+000 | 3+051 | 3.051 | --- | --- | --- | --- | 3.051 | |
| 17 | 2231 Z | Stary Klukom – Słonice – Bierzwnik – Kolsk – Granica pow. | 0+000 | 2+292 | 2.292 | --- | --- | --- | --- | 2.292 | |
| RAZEM | | | | | 96.354 | | | | | 1.619 | 97.973 |

Źródło: opracowanie własne Powiatowego Zarządu Dróg

Tabela 4. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Drawno

| Lp. | Numer drogi | Nazwa drogi | Drogi zamiejskie | | | Drogi miejskie | | | | Ogółem (m) |
|--------------|-------------|---|------------------|-----------------|-----------------|-------------------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|---------------|
| | | | lokalizacja | | Razem | Ulica | lokalizacja | | Razem | |
| | | | od km | do km | | | od km | do km | | |
| 1 | 2222 Z | Recz – Suliszewo – Kołki – Zieleniewo – Chłopowo – Krzęcin | 12+713 | 12+926 | 0.213 | --- | --- | --- | --- | 0.213 |
| 2 | 2226 Z | Recz – Kiełpino – Brzeziny – Zieleniewo | 11+221 | 20+159 | 8.938 | --- | --- | --- | --- | 8.938 |
| 3 | 2223 Z | Suliszewo – Korytowo – Brzeziny | 13+383 | 14+213 | 0.830 | --- | --- | --- | --- | 0.830 |
| 4 | 2233 Z | Żółwino – Drawno – Zatom – Granica pow. | 0+000 10+143 | 8+870 25+799 | 8.870 15.656 | Pomorska Kolejowa Chomętowska | 8+870 9+568 9+750 | 9+568 9+750 10+143 | 0.698 0.182 0.393 | 25.799 |
| 5 | 2234 Z | Drawno – Konotop (skrzyżowanie) | 0+340 | 10+395 | 10.055 | Słoneczna | 0+000 | 0+340 | 0.340 | 10.395 |
| 6 | 2235 Z | Brzeziny – Wygon | 0+000 | 4+010 | 4.010 | --- | --- | --- | --- | 4.010 |
| 7 | 2224 Z | Brzeziny – Barnimie – Dominikowo – Granica pow. | 0+000 | 14+468 | 14.468 | --- | --- | --- | --- | 14.468 |
| 8 | 2236 Z | Chomętowo – Dominikowo | 0+000 | 0+878 | 0.878 | --- | --- | --- | --- | 0.878 |
| 9 | 2237 Z | Niemieńsko – Nowa Korytnica | 0+000 | 8+373 | 8.373 | --- | --- | --- | --- | 8.373 |
| 10 | 2238 Z | Jażwiny – Bogdanka | 0+000 | 0+992 | 0.992 | --- | --- | --- | --- | 0.992 |
| 11 | 2243 Z | Bogdanka – Stare Osieczno | 0+000 4+058 | 3+685 4+290 | 3.685 0.232 | --- | --- | --- | --- | 3.917 |
| 12 | 2244 Z | Rościn – Drawno | 0+000 | 5+272 | 5.272 | --- | --- | --- | --- | 5.272 |
| 13 | 2245 Z | Drawno – Barnimie | 0+405 | 7+337 | 6.932 | Polna | 0+000 | 0+405 | 0.405 | 7.337 |
| RAZEM | | | | | 89.404 | | | | 2.018 | 91.422 |

Źródło: opracowanie własne Powiatowego Zarządu Dróg

Tabela 5. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Krzęcin

| Lp. | Numer drogi | Nazwa drogi | Drogi zamiejskie | | |
|--------------|---------------|---|------------------|--------|---------------|
| | | | lokalizacja | | Razem (m) |
| | | | od km | do km | |
| 1 | 2212 Z | Pełczyce – Krzęcin – Rakowo – Zieleniewo | 8+653 | 23+133 | 14.480 |
| 2 | 2218 Z | Zamęcin – Zwierzyń – Żeńsko | 4+064 | 7+452 | 3.388 |
| 3 | 2228 Z | Choszczno – Krzęcin – Strzelce Kraj. | 3+051 | 17+863 | 14.812 |
| 4 | 2229 Z | Nowy Klukom – Krzęcin | 0+000 | 4+068 | 4.068 |
| 5 | 2230 Z | Krzęcin – Jarosławsko | 0+000 | 7+128 | 7.128 |
| 6 | 2158 Z | Płonno – Krzynki – Jarosławsko – Sowiniec | 17+219 | 24+861 | 7.642 |
| 7 | 2222 Z | Recz – Suliszewo – Kołki – Zieleniewo – Rębusz – Krzęcin | 28+256 | 35+875 | 7.619 |
| 8 | 2231 Z | Stary Klukom – Słonice – Bierzwnik – Kolsk – Granica pow. | 2+292 | 12+092 | 9.800 |
| 9 | 2232 Z | Rakowo – Pławno | 0+000 | 1+997 | 1.997 |
| 10 | 2247 Z | Jarosławsko – Lipie Góry | 1+770 | 2+629 | 0.859 |
| RAZEM | | | | | 71.793 |

Źródło: opracowanie własne Powiatowego Zarządu Dróg

Tabela 6. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Pełczyce

| Lp. | Numer drogi | Nazwa drogi | Drogi zamiejskie | | | Drogi miejskie | | | | Ogółem (m) | |
|--------------|---------------|--|------------------|------------------|------------------|-------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------|
| | | | lokalizacja | | Razem | Ulica | lokalizacja | | Razem | | |
| | | | od km | do km | | | od km | do km | | | |
| 1 | 2153 Z | Laskówko – Żydowo | 4+291 | 4+914 | 0.623 | --- | --- | --- | --- | 0.623 | |
| 2 | 1586 Z | Granica pow. – Pełczyce | 2+600 | 6+903 | 4.303 | Bez nazwy | 6+903 | 9+120 | 2.217 | 6.520 | |
| 3 | 2208 Z | Jagów – Łyskowo | 0+000 | 5+180 | 5.180 | --- | --- | --- | --- | 5.180 | |
| 4 | 2155 Z | Stawin – Barlinek | 1+095 | 3+921 | 2.826 | Bez nazwy | 0+000 | 1+095 | 1.095 | 3.921 | |
| 5 | 1778 Z | Granica pow. – Sułkowo | 0+000 | 3+200 | 3.200 | --- | --- | --- | --- | 3.200 | |
| 6 | 1716 Z | Granica pow. – Sułkowo | 0+000 | 1+479 | 1.479 | --- | --- | --- | --- | 1.479 | |
| 7 | 2210 Z | Nadarzyn – Płotno | 0+000 | 6+428 | 6.428 | --- | --- | --- | --- | 6.428 | |
| 8 | 2158 Z | Płonno – Krzynki – Jarosławsko – Chłopowo | 1+493 | 17+219 | 15.726 | --- | --- | --- | --- | 15.726 | |
| 9 | 2213 Z | Pełczyce – Ługowo – Krzynki | 1+542 | 7+580 | 6.038 | Pełczyk | 0+000 | 1+542 | 1.542 | 7.580 | |
| 10 | 2211 Z | Pełczyce – Sarnik | 0+779 | 3+786 | 3.007 | Nowa | 0+000 | 0+779 | 0.779 | 3.786 | |
| 11 | 2159 Z | Płonno – Niesporowice | 1+504 | 4+717 | 3.213 | --- | --- | --- | --- | 3.213 | |
| 12 | 2212 Z | Pełczyce – Krzęcin – Rakowo – Zieleniewo | 1+580 | 8+653 | 7,073 | Kościuszki Pionierów | 0+000 0+131 | 0+131 1+580 | 0.131 1.449 | 0,131 8.653 | |
| 13 | 2214 Z | Pełczyce – Buszów | 1+580 | 11+662 | 10.082 | Kościuszki | 0+000 | 1+580 | 1.580 | 11.662 | |
| 14 | 2215 Z | Ługowo – Będargowo | 0+000 | 2+245 | 2.245 | --- | --- | --- | --- | 2.245 | |
| 15 | 2216 Z | Lubiana – Bolewice | 0+000 | 7+196 | 7.196 | --- | --- | --- | --- | 7.196 | |
| 16 | 2217 Z | Lubiana – Lubianka | 0+000 | 1+726 | 1.726 | --- | --- | --- | --- | 1.726 | |
| 17 | 2230 Z | Krzęcin – Mielęcín – Jarosławsko | 7+128 | 9+481 | 2.353 | --- | --- | --- | --- | 2.353 | |
| 18 | 2246 Z | Przekolno – Krzynki | 0+000 | 5+330 | 5.330 | --- | --- | --- | --- | 5.330 | |
| 19 | 2247 Z | Jarosławsko – Lipie Góry | 0+000 | 1+770 | 1.770 | --- | --- | --- | --- | 1.770 | |
| RAZEM | | | | | 89.798 | | | | | 8.793 | 98.591 |

Źródło: opracowanie własne Powiatowego Zarządu Dróg

Tabela 7. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Recz

| Lp. | Numer drogi | Nazwa drogi | Drogi zamiejskie | | | Drogi miejskie | | | | Ogółem (m) |
|--------------|---------------|--|------------------|--------|---------------|----------------|-------------|--------------|---------------|------------|
| | | | lokalizacja | | Razem | Ulice | lokalizacja | | Razem | |
| | | | od km | do km | | | od km | do km | | |
| 1 | 1765 Z | Granica pow. – Sulibórz | 0+000 | 1+580 | 1.580 | --- | --- | --- | --- | 1.580 |
| 2 | 2203 Z | Sicko – Rybaki | 0+000 | 7+540 | 7.540 | --- | --- | --- | --- | 7.540 |
| 3 | 2220 Z | Pomień – Rzecko | 0+000 | 3+285 | 3.285 | --- | --- | --- | --- | 3.285 |
| 4 | 2222 Z | Recz – Suliszewo – Zieleniewo – Pławno – Krzęcin | 1+865 | 7+324 | 5.459 | Leśna | 0+000 | 1+865 | 1.865 | 7.324 |
| 5 | 2225 Z | Pamięcin – Lubieniów | 0+000 | 5+002 | 5.002 | --- | --- | --- | --- | 5.002 |
| 6 | 2226 Z | Recz – Kiełpino – Zieleniewo | 2+255 | 11+221 | 8.966 | Lubanowska | 0+000 | 2+255 | 2.255 | 11.221 |
| 7 | 2227 Z | Grabowiec – Nętkowo | 0+000 | 2+251 | 2.251 | --- | --- | --- | --- | 2.251 |
| RAZEM | | | | | 34.083 | | | 4.120 | 38.203 | |

Źródło: opracowanie własne Powiatowego Zarządu Dróg

Ocena stanu technicznego dróg powiatowych przeprowadzana jest na bieżąco w ciągu roku, ze szczególnym uwzględnieniem okresu wiosennego z uwagi na konieczność identyfikacji uszkodzeń powstałych w okresie zimowym, pod kątem przeprowadzenia remontów częściowych nawierzchni.

Przeprowadzony przegląd stanu nawierzchni jezdni i analiza zebranych informacji podlegają ocenie (klasyfikacji) Zarządca dróg ustalił kryteria oceny odcinków dróg pod względem stanu technicznego nawierzchni. Kryteria oceny wyznaczają trzy poziomy decyzyjne stanu technicznego jezdni drogi, dla której wyróżnia się cztery klasy: A, B, C i D.

Tabela 8. Kryteria oceny stanu technicznego dróg powiatowych

| | | |
|---------------------|--------------------------------|---|
| Poziom pożądany | Klasa A – stan dobry | Nawierzchnie nowe, odwodnione i eksploatowane, dopuszczalne |
| | Klasa B – stan zadawalający | występowanie sporadyczne uszkodzeń, nawierzchni nie wymagających remontów |
| Poziom ostrzegawczy | Klasa C – stan niezadawalający | Nawierzchnie ze znaczącymi uszkodzeniami, wymagane zaplanowanie remontu |
| Poziom krytyczny | Klasa D – stan zły | Nawierzchnie z licznymi i rozległymi uszkodzeniami, wymagany natychmiastowy remont lub przebudowa |

Źródło: opracowanie własne

Stan techniczny nawierzchni w rozbiu na poszczególne cechy eksploatacyjne przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 9. Ocena stanu technicznego nawierzchni dróg powiatowych

| L.p. | Nr drogi | Nazwa drogi | Ocena stanu technicznego nawierzchni |
|------|----------|---------------------------------|--------------------------------------|
| 1 | 1586 Z | Gr.powiatu - Pełczyce | B |
| 2 | 1711 Z | Gr.powiatu - Piasecznik | C |
| 3 | 1716 Z | Gr.powiatu - Sułkowo | A |
| 4 | 1765 Z | Gr.powiatu - Sulibórz | D |
| 5 | 1767 Z | Gr.powiatu - Pakość | C |
| 6 | 1778 Z | Gr.powiatu - Sułkowo | C |
| 7 | 1785 Z | Gr.powiatu - Bonin | C |
| 8 | 2153 Z | Laskówko - Żydowo | D |
| 9 | 2155 Z | Stawin - Barlinek | B |
| 10 | 2158 Z | Płonno - Jarosławsko - Chłopowo | D |
| 11 | 2159 Z | Płonno - Niesporowice | D |

| | | | |
|----|--------|----------------------------------|---|
| 12 | 2200 Z | Piasecznik - Radaczewo | D |
| 13 | 2201 Z | Pławie - Witoszyn | C |
| 14 | 2202 Z | Oraczewice - Choszczno | A |
| 15 | 2203 Z | Sicko - Rybaki | B |
| 16 | 2204 Z | Gr.powiatu - Choszczno | C |
| 18 | 2206 Z | Choszczno - St. Klukom | C |
| 19 | 2207 Z | Witoszyn - Choszczno | D |
| 20 | 2208 Z | Jagów - Łyskowo | C |
| 21 | 2210 Z | Nadarzyn - Płotno | A |
| 22 | 2211 Z | Pełczyce - Sarnik | A |
| 23 | 2212 Z | Pełczyce - Krzęcin - Zieleniewo | C |
| 24 | 2213 Z | Pełczyce - Krzynki | C |
| 25 | 2214 Z | Pełczyce - Buszów | A |
| 26 | 2215 Z | Ługowo - Będargowo | D |
| 27 | 2216 Z | Lubiana - Bolewice | B |
| 28 | 2217 Z | Lubiana - Lubianka | A |
| 29 | 2218 Z | Zamęcín - Zwierzyn - Żeńsko | C |
| 30 | 2219 Z | m.Smoleń | C |
| 31 | 2220 Z | Pomień - Rzecko | D |
| 32 | 2221 Z | Chełpa - Korytowo skrz. | B |
| 33 | 2222 Z | Recz - Zieleniewo - Krzęcin | C |
| 34 | 2223 Z | Suliszewo - Korytowo-Brzeziny | D |
| 35 | 2224 Z | Gr.powiatu - Barnimie - Brzeziny | D |
| 36 | 2225 Z | Pamięcin - Lubieniów | D |
| 37 | 2226 Z | Recz - Zieleniewo | B |
| 38 | 2227 Z | Grabowiec - Nętkowo | C |
| 39 | 2228 Z | Choszczno - Strzelce | C |
| 40 | 2229 Z | Nowy Klukom - Krzęcin | C |
| 41 | 2230 Z | Krzęcin - Mielęcín - Jarosławsko | C |
| 42 | 2231 Z | St.Klukom - Słonice - Kolsk | C |
| 43 | 2232 Z | Rakowo - Pławno | C |
| 44 | 2233 Z | Żółwino - Dobiegniew | C |
| 45 | 2234 Z | Drawno - Konotop skrz. | D |
| 46 | 2235 Z | Brzeziny - Wygon | B |
| 47 | 2236 Z | Chomętowo - Dominikowo | D |
| 48 | 2237 Z | Niemieńsko - Nowa Korytnica | C |
| 49 | 2238 Z | Jażwiny - Bogdanka | C |
| 50 | 2239 Z | Ostromęcisko - Strzelce | C |
| 51 | 2240 Z | Płoszkowo - Wygon - Rokitno | C |
| 52 | 2241 Z | Przeczo - Breń | C |
| 53 | 2242 Z | Breń - Klasztorne | D |
| 54 | 2243 Z | Bogdanka - Stare Osieczno | D |
| 55 | 2244 Z | Roścín - Drawno | D |
| 56 | 2245 Z | Drawno - Barnimie | C |
| 57 | 2246 Z | Przekolno - Krzynki | D |
| 58 | 2247 Z | Jarosławsko - Lipie Góry | D |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Zarządu Dróg

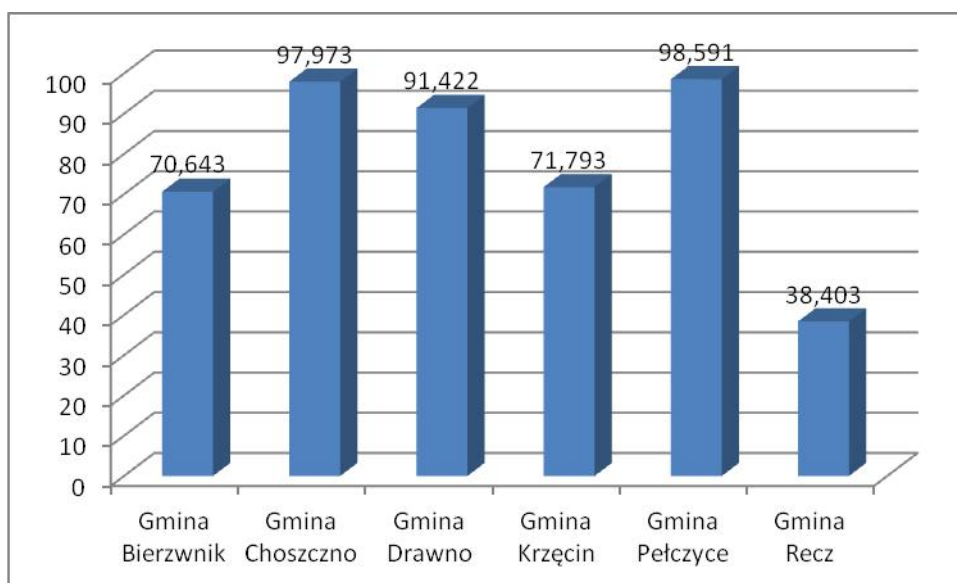
Sieć dróg powiatowych na terenie powiatu choszczeńskiego, na prawie całej długości, nie odpowiada wysokim parametrom technicznym dróg powiatowych, wynikającym z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Są to drogi o nieprawidłowej geometrii, często braku oddzielnej organizacji ruchu kołowego i pieszego, zbyt niskiej nośności a przede wszystkim odpowiedniej szerokości pasa ruchu kołowego. Ponadto drogi te charakteryzują się dużą liczbą nienormatywnych parametrów eksploatacyjnych takich jak: łuki poziome i pionowe, brak dostatecznej widoczności na skrzyżowaniach, niewystarczająca szerokość jezdni i poboczy, brak ciągów pieszych i rowerowych, brak odpowiedniego odwodnienia, brak skrajni drogowej ograniczonej przez drzewa rosnące w koronie drogi.

Stan techniczny dróg powiatowych jest bardzo zróżnicowany ze względu na występujące rodzaje nawierzchni. Większość dróg posiada nawierzchnie bitumiczne, jednakże zostały one wybudowane na przełomie lat 1960/70 i posiadają szerokość jezdni od 3,5 do 4.0 m, które wymagają gruntownej modernizacji. Większość dróg mimo posiadania nawierzchni twardych nie posiada systemu odbioru wód opadowych, skutkuje to przyspieszoną degradacją korpusu drogi oraz negatywnie wpływa na stan przyległych gruntów do dróg powiatowych.

Aby sprostać wymogom prawnym, drogi powiatowe w ponad 80% powinny zostać kompleksowo przebudowane. Na przeszkodzie stoją oczywiście olbrzymie koszty takich robót. Nawet w przypadku pozyskania środków finansowych, poważnym ograniczeniem jest duży zakres spraw formalno-prawnych związanych z inwestycjami drogowo-mostowymi. Powoduje to, że przebudowa i modernizacja sieci dróg powiatowych powinna być planowana w długim okresie realizacji.

W latach 2015-2020 wyremontowano w sumie 40,2 km dróg oraz 2,4 km chodników.

Wykres 2. Długość dróg powiatowych w poszczególnych gminach Powiatu choszczeńskiego (km) w 2020 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Zarządu Dróg

Według powyższego wykresu wśród poszczególnych gmin powiatu najwięcej leży na terenie gminy Pełczyce, gminy Choszczno i gminy Drawno (powyżej 90 km). Drogi powiatowe na terenie gminy Recz stanowią jedynie 38 km, co spowodowane jest głównie występowaniem na tym terenie drogi krajowej nr 10.

Mosty i wiadukty

Na terenie powiatu choszczeńskiego występuje 18 mostów i jeden wiadukt. Szczegółowy ich wykaz został przedstawiony w poniższej tabeli. Na podstawie corocznych przeglądów mostowych dokonywana jest ocena ich stanu technicznego. Określono ich parametry techniczne (tabela nr 11) wraz z ogólnym stanem technicznym (tabela nr 12).

Ocena stanu technicznego mostów i wiaduktów przeprowadzana jest na bieżąco w ciągu roku, ze szczególnym uwzględnieniem okresu wiosennego z uwagi na konieczność identyfikacji uszkodzeń powstałych w okresie zimowym, pod kątem przeprowadzenia remontów częściowych. Przeprowadzony przegląd stanu technicznego i analiza zebranych informacji podlegają ocenie (klasyfikacji).

Zarządca dróg ustalił kryteria oceny mostów i wiaduktów pod względem stanu technicznego. Kryteria oceny wyznaczają poziomy decyzyjne stanu technicznego, dla których wyróżnia się sześć kategorii: 5, 4, 3, 2, 1, i 0.

Tabela 10. Kryteria oceny stanu technicznego mostów i wiaduktów

| Ocena | Stan | Opis stanu elementu |
|-------|----------------|--|
| 5 | Odpowiedni | Bez uszkodzeń i zanieczyszczeń możliwych do stwierdzenia podczas przeglądu |
| 4 | Zadawalający | Wykazuje zanieczyszczenia lub pierwsze objawy uszkodzeń pogarszających wygląd estetyczny |
| 3 | Niepokojący | Wykazuje uszkodzenia, których nienaprawianie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji |
| 2 | Niedostateczny | Wykazuje uszkodzenia obniżające przydatność użytkową, ale możliwe do naprawy |
| 1 | Przed awaryjny | Wykazuje nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące przydatność użytkową |
| 0 | awaryjny | Uległ zniszczeniu lub przestał istnieć |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Zarządu Dróg

Tabela 11. Wykaz obiektów mostowych

| Lp | JNI | Gmina | Rodzaj obiektu | Nr drogi | kilometr | Długość (m) | Szerokość obiektu (m) | Nośność KN | Szerokość jezdni (m) | Miejscowość | Przeszkoda | Liczba podpór | Materiał konstrukcji |
|----|----------|-----------|----------------|----------|----------|-------------|-----------------------|------------|----------------------|--------------|------------------|---------------|----------------------|
| 1 | 14120033 | Pełczyce | most | 1586Z | 2+600 | 5,3 | 5,7 | 100 | 4,36 | Laskówko | rz. Płonia | 2 | Beton zbrojony |
| 2 | 14120032 | Pełczyce | most | 2153Z | 4+291 | 6,4 | 5,75 | 150 | 4,55 | Niepołcko | rz. Płonia | 2 | Beton zbrojony |
| 3 | 14240075 | Choszczno | most | 1767Z | 0+000 | 13,2 | 9,66 | 100 | 6 | Nosówko | rz. Ina | 2 | Stal |
| 4 | 14240074 | Choszczno | most | 2201Z | 3+852 | 5,5 | 8,58 | 300 | 7,9 | Radaczewo | kanal Sławęcin | 2 | Beton zbrojony |
| 5 | 14240077 | Choszczno | most | 2221Z | 0+636 | 6,3 | 8,7 | 300 | 7,4 | Chełpa | rz. Wardynka | 2 | Beton zbrojony |
| 6 | 14240076 | Recz | most | 2203Z | 7+212 | 6 | 9 | 300 | 7,1 | Rybaki | rz. Mała Ina | 2 | Beton zbrojony |
| 7 | 1019051 | Recz | most | 2226Z | 0+169 | 3,3 | 8,8 | 300 | 8 | Recz | kanal Słutowo | 2 | Beton zbrojony |
| 8 | 14240083 | Drawno | most | 2224Z | 8+473 | 22,5 | 7,85 | 35 | 6 | Barnimie | rz. Drawa | 2 | stal |
| 9 | 14240078 | Drawno | most | 2233Z | 20+011 | 4,1 | 7,9 | 200 | 3,7 | Zatom | rz. Słopnica | 2 | cegła |
| 10 | 14240079 | Drawno | most | 2233Z | 21+373 | 28,6 | 7,6 | 300 | 6 | Zatom | rz. Drawna | 4 | Beton zbrojony |
| 11 | 14240080 | Drawno | most | 2237Z | 8+373 | 10,6 | 7,7 | 300 | 6,4 | N. Korytnica | rz. Korytnica | 2 | Beton zbrojony |
| 12 | 14240081 | Drawno | most | 2238Z | 0+034 | 9 | 9,2 | 300 | 6 | Jaźwiny | rz. Korytnica | 2 | Beton zbrojony |
| 13 | 14240082 | Drawno | most | 2243Z | 0+367 | 11,1 | 8,6 | 300 | 7 | Bogdanka | rz. Korytnica | 2 | Beton zbrojony |
| 14 | 14240084 | Drawno | most | 2244Z | 0+000 | 31,8 | 7,63 | 300 | 6,05 | Rościn | rz. Drawa | 4 | Beton zbrojony |
| 15 | 14240085 | Drawno | wiadukt | 2245Z | 0+800 | 23,7 | 6,24 | 300 | 4,66 | Drawno | Linia kolej. | 2 | cegła |
| 16 | 14240086 | Drawno | most | 2245Z | 1+627 | 32 | 8,54 | 400 | 7,7 | Drawnik | rz. Drawa | 4 | Beton zbrojony |
| 17 | 1019052 | Bierzwnik | most | 2240Z | 6+227 | 3,3 | 11,2 | 100 | 7,31 | Breń | Ciek wodny | 2 | cegła |
| 18 | 14060024 | Bierzwnik | most | 2241Z | 1+040 | 5,6 | 7,4 | 150 | 6,4 | Przečno | kanal Strumienna | 2 | Beton zbrojony |
| 19 | 14060025 | Bierzwnik | most | 2242Z | 3+994 | 4,9 | 8,75 | 150 | 7,31 | Klasztorne | rz. Koczynka | 2 | cegła |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Zarządu Dróg

Tabela 12. Ocena stanu technicznego mostów i wiaduktów w ciągu dróg powiatowych

| Lp | Rodzaj obiektu | Numer drogi | Ocena stanu technicznego |
|-----------|-----------------------|--------------------|---------------------------------|
| 1. | most | 1586Z | 4 |
| 2. | most | 1767Z | 3 |
| 3. | most | 2153Z | 4 |
| 4. | most | 2201Z | 4 |
| 5. | most | 2203Z | 5 |
| 6. | most | 2221Z | 4 |
| 7. | most | 2224Z | 5 |
| 8. | most | 2226Z | 4 |
| 9. | most | 2233Z | 3 |
| 10. | most | 2233Z | 5 |
| 11. | most | 2237Z | 4 |
| 12. | most | 2238Z | 4 |
| 13. | most | 2240Z | 3 |
| 14. | most | 2241Z | 5 |
| 15. | most | 2242Z | 3 |
| 16. | most | 2243Z | 4 |
| 17. | most | 2244Z | 5 |
| 18. | wiadukt | 2245Z | 4 |
| 19. | most | 2245Z | 5 |

Stan techniczny obiektów inżynierskich (mosty i wiadukty) leżących w ciągu dróg powiatowych w 21,05 % wymaga prac remontowych lub pilnej przebudowy (4 sztuk). W stanie odpowiednim jest 6 obiektów (31,58 %).

Przepusty

Na terenie powiatu choszczeńskiego występuje 14 przepustów. Szczegółowy ich wykaz został przedstawiony w tabeli nr 13 wg stanu na marzec 2020 r., natomiast opis ich stanu technicznego ujęty został w tabeli nr 15.

Tabela 13. Wykaz przepustów > 150 cm

| Lp | Nr drogi / Przeszkoda | Km | Dł. [m] | Średnica światła [m] | | Rodzaj konstrukcji | Miejscowość / Gmina |
|----|---|--------|---------|----------------------|---------------|---|-----------------------------------|
| | | | | pozioma | pionowa | | |
| 1 | dr. 2203 Z kr. 10 – Sicko – Sokoliniec - Rybaki Ciek bez nazwy (dopływ rz. Iny) | 0+760 | 7,00 | 2,80 | 1,00 | Żelbetowy płytowy 1 otworowy | SICKO / Recz / |
| 2 | dr. 2231 Z St. Klukom - Słonice – Objezierze – Rębusz - Bierzwnik rz. Koczyńska | 12+260 | 9,00 | 0,80 | 2,50 | Sklepienie kamienne 1 - otworowy | OBJEZIERZE /Krzęcin |
| 3 | dr. 2223 Z Suliszewo – Korytowo – Kołki – Brzeziny rz. Wardynka | 3+980 | 21,0 | 2,40 | 1,55/ 0,75 | Sklepienie betonowe + dźwigary obetonowane 1 otworowy | KOL. KORYTOWO 1 / Choszczno |
| 4 | dr. 2223 Z Suliszewo – Korytowo – Kołki – Brzeziny Kanał Ulgi rz. Wardynki | 4+038 | 16,0 | 0,75 | 2,90 | Żelbet łukowy 1 - otworowy | KOL. KORYTOWO 2 / Choszczno |
| 5 | dr. 2228 Z Choszczno – St. Klukom – Krzęcin – Strzelce Kr. Ciek bez nazwy lub Struga Młyńska (między. j. Żęsko a j. Raduń) | 0+245 | 27,3 | 1,80 | 1,95/ 1,80 | Sklepienie ceglane 1 - otworowy | CHOSZCZNO /Choszczno |
| 6 | dr. 2224 Z Brzeziny – Barnimie - Dominikowo – gr. pow. rz. Słopica | 13+559 | 11,0 | 1,60 | 0,80 | żelbet rurowy – 2 - otworowy | DOMINIKOWO /Drawno |
| 7 | Dr. 2224Z rz. Słopica | 14+495 | 12,40 | 2,00 | 1,00 | Żelbet skrzynkowy 2 - otworowy | DOMINIKOWO2 /Drawno |
| 8 | dr. 2234 Z Drawno - Barnimie – Konotop (skrzyżowanie) Ciek bez nazwy (dopływ rz. Drawy) | 4+960 | 6,00 | 1,95 | 1,40 | Strop Kleina + płyta żelbetowa 1 - otworowy | BARNIMIE /Drawno |
| 9 | dr. 2237 Z Niemieńsko – N. Korytnica rz. Słopica | 0+080 | 9,00 | 1,50 | 1,50 | Żelbet skrzynkowy 1 - otworowy | NIEMIEŃSKO / Drawno |
| 10 | dr. 2239 Z Ostrołęcko – Górzno – gr. powiatu (Ogardy) rz. Ogardna | 3+610 | 17,0 | 1,50 | 1,50 | Żelbet rurowy 1 - otworowy | GÓRZNO / Bierzwnik |

| | | | | | | | |
|----|--|--------|-------|------|------|----------------------------------|-------------------------|
| 11 | dr. 2240 Z Płoszkowo – Przeczno - Breń – Wygon - Rokitno Ciek bez nazwy (dopływ do cieku od j. Breń) | 4+470 | 18,00 | 2,00 | 1,00 | Żelbet rurowy 2 - otworowy | BREŃ 1 / Bierzwnik / |
| 12 | dr. 2242 Z Breń – Klasztorne Ciek bez nazwy (od j. Breń) | 1+040 | 12,00 | 1,80 | 1,80 | Żelbet rurowy 1 - otworowy | BREŃ 2 / Bierzwnik / |
| 13 | Dr. 2231Z St. Klukom – Słonice - Rębusz – Bierzwnik Ciek bez nazwy (dopływ rz. Koczyński) | 14+530 | 9,00 | 1,50 | 1,50 | Żelbet rurowy 1 - otworowy | BIERZWNIK /Bierzwnik |
| 14 | Dr. 2222Z Odc. Rębusz – Pławno Rz. Koczyńska | 24,930 | 12,70 | 1,60 | 1,35 | Kamienny płytowy 2 - otworowy | RĘBUSZ 1 /Bierzwnik |

Ocena stanu technicznego przepustów przeprowadzana jest na bieżąco w ciągu roku, ze szczególnym uwzględnieniem okresu wiosennego z uwagi na konieczność identyfikacji uszkodzeń powstałych w okresie zimowym, pod kątem przeprowadzenia remontów cząstkowych.

Przeprowadzony przegląd stanu technicznego i analiza zebranych informacji podlegają ocenie (klasyfikacji). Zarządca dróg ustalił kryteria oceny przepustów pod względem stanu technicznego. Kryteria oceny wyznaczają poziomy decyzyjne stanu technicznego, dla których wyróżnia się sześć kategorii: 5, 4, 3, 2, 1, i 0.

Tabela 14. Kryteria oceny stanu technicznego mostów i wiaduktów

| Ocena | Stan | Opis stanu elementu |
|-------|----------------|--|
| 5 | Odpowiedni | Bez uszkodzeń i zanieczyszczeń możliwych do stwierdzenia podczas przeglądu |
| 4 | Zadawalający | Wykazuje zanieczyszczenia lub pierwsze objawy uszkodzeń pogarszających wygląd estetyczny |
| 3 | Niepokojący | Wykazuje uszkodzenia, których nienaprawianie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji |
| 2 | Niedostateczny | Wykazuje uszkodzenia obniżające przydatność użytkową, ale możliwe do naprawy |
| 1 | Przed awaryjny | Wykazuje nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące przydatność użytkową |
| 0 | awaryjny | Uległ zniszczeniu lub przestał istnieć |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Zarządu Dróg

Tabela 15. Ocena stanu technicznego przepustów

| Lp | Nr drogi / Przeszkoda | Ocena stanu technicznego |
|----|--|--------------------------|
| 1 | dr. 2203 Z kr. 10 – Sicko – Sokoliniec - Rybaki Ciek bez nazwy (dopływ rz. Iny) | 4 |
| 2 | dr. 2231 Z St. Klukom - Słonice – Objezierze – Rębusz – Bierzwnik; rz. Koczynka | 3 |
| 3 | dr. 2223 Z Suliszewo – Korytowo – Kołki – Brzeziny rz. Wardynka | 3 |
| 4 | dr. 2223 Z Suliszewo – Korytowo – Kołki – Brzeziny Kanał Ulgi rz. Wardynki | 3 |
| 5 | dr. 2228 Z Choszczno–St. Klukom–Krzęcin– Strzelce Kr. Ciek bez nazwy lub Struga Młyńska | 4 |
| 6 | dr. 2224 Z Brzeziny – Barnimie - Dominikowo – gr. pow.; rz. Słopica | 3 |
| 7 | Dr. 2224Z rz. Słopica | 5 |
| 8 | dr. 2234 Z Drawno - Barnimie – Konotop (skrzyżowanie) Ciek bez nazwy (dopływ rz. Drawy) | 4 |
| 9 | dr. 2237 Z Niemieńsko – N. Korytnica rz. Słopica | 4 |
| 10 | dr. 2239 Z Ostrołęcko – Górzno – gr. powiatu (Ogardy) rz. Ogardna | 3 |
| 11 | dr. 2240 Z Płoszkowo – Przeczno - Breń – Wygon - Rokitno Ciek bez nazwy (dopływ do cieką od j. Breń) | 5 |
| 12 | dr. 2242 Z Breń – Klasztorne Ciek bez nazwy (od j. Breń) | 5 |
| 13 | dr. 2231 Z St. Klukom – Słonice - Rębusz – Bierzwnik Ciek bez nazwy (dopływ rz. Koczynki) | 3 |
| 14 | Dr. 2222Z Odc. Rębusz – Pławno Rz. Koczynka | 4 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Zarządu Dróg

Sześć obiektów posiada uszkodzenia, których nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji.

W stanie odpowiednim są 3 obiekty (21,43 %), a w zadawalającym 5 sztuki – 35,71 %.

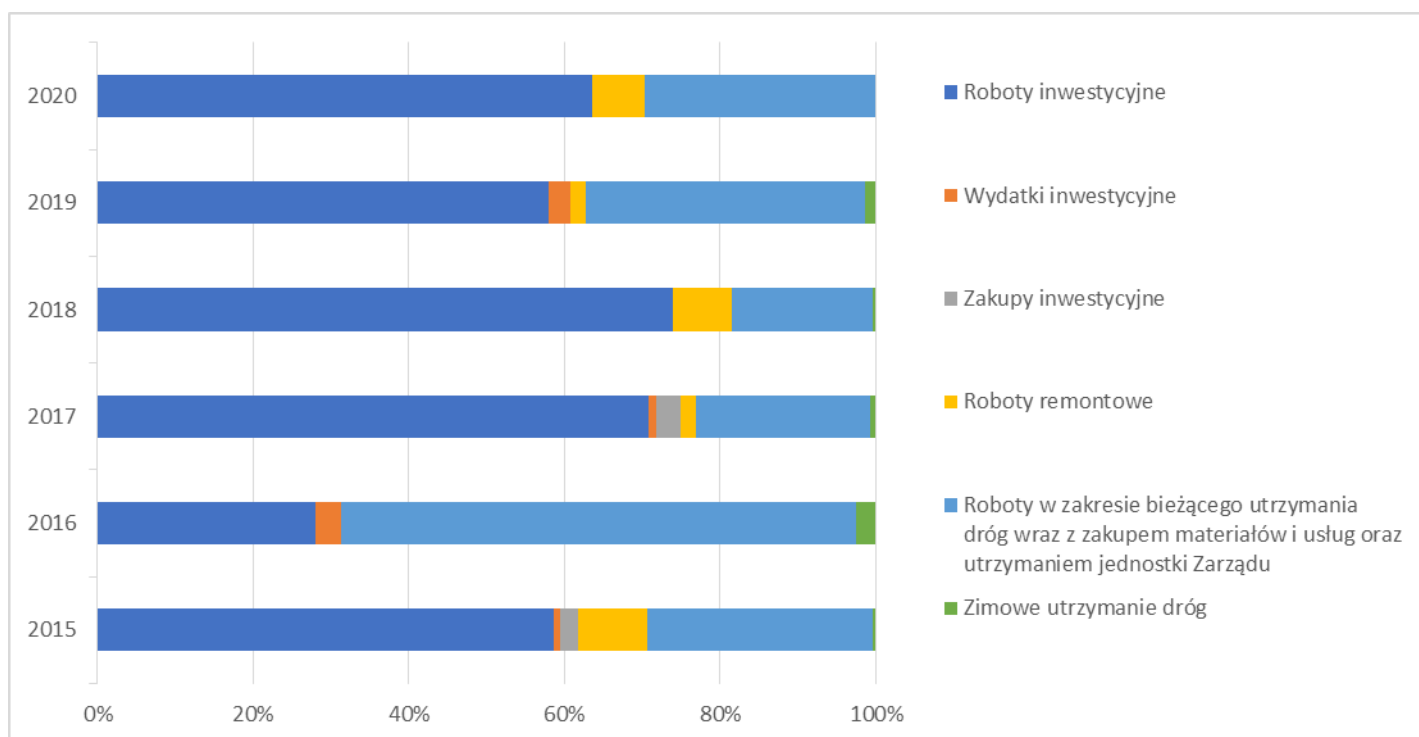
Nakłady inwestycyjne i pozainwestycyjne

Zarząd Dróg Powiatowych wykonuje prace dotyczące realizacji ustawowych zadań zarządcy dróg powiatowych i zarządzania drogami powiatowymi w Powiecie choszczeńskim.

Wielkości przyznanego budżetu Powiatowemu Zarządowi Dróg w ostatnich latach kształtowały się następująco:

| | |
|---------|--------------------|
| 2015 r. | - 8 572 043,14 zł |
| 2016 r. | - 3 614 352,45 zł |
| 2017 r. | - 11 287 031,30 zł |
| 2018 r. | - 15 535 731,72 zł |
| 2019 r. | - 6 211 682,89 zł |
| 2020 r. | - 11 566 522,92 zł |

Wykres 3. Charakterystyka budżetu Powiatowego Zarządu Dróg w latach 2015-2020



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Zarządu Dróg

Wykres nr 3 Przedstawia charakterystykę budżetu Powiatowego Zarządu Dróg w ostatnich 6 latach. Struktura budżetu w każdym roku jest inna. W ostatnich latach znaczna część budżetu wydawana jest na roboty w zakresie bieżącego utrzymania dróg wraz z zakupem materiałów i usług oraz utrzymaniem jednostki. Szczegółowy wykaz robót drogowych wykonanych w latach 2015-2020 przedstawia poniższa tabela.

Tabela 16. Wykaz robót drogowych wykonanych na drogach powiatowych w latach 2015-2020

| Rok | Zakres | Wartość |
|------|--|---------------|
| 2015 | Ogółem Wydatki | 8 572 043,14 |
| | Roboty inwestycyjne | 5 030 285,24 |
| | Wydatki inwestycyjne | 66 420,00 |
| | Zakupy inwestycyjne | 196 797,80 |
| | Roboty remontowe | 753 634,96 |
| | Roboty w zakresie bieżącego utrzymania dróg wraz z zakupem materiałów i usług oraz utrzymaniem jednostki Zarządu | 2 483 479,99 |
| | Zimowe utrzymanie dróg | 41 425,15 |
| 2016 | Ogółem Wydatki | 3 614 352,45 |
| | Roboty inwestycyjne | 1 008 868,94 |
| | Wydatki inwestycyjne | 122 077,50 |
| | Roboty w zakresie bieżącego utrzymania dróg wraz z zakupem materiałów i usług oraz utrzymaniem jednostki Zarządu | 2 392 762,54 |
| | Zimowe utrzymanie dróg | 90 643,47 |
| 2017 | Ogółem Wydatki | 11 287 031,30 |
| | Roboty inwestycyjne | 7 983 124,41 |
| | Wydatki inwestycyjne | 125 460,00 |
| | Zakupy inwestycyjne | 345 507,00 |
| | Roboty remontowe | 220 082,30 |
| | Roboty w zakresie bieżącego utrzymania dróg wraz z zakupem materiałów i usług oraz utrzymaniem jednostki Zarządu | 2 522 725,42 |
| | Zimowe utrzymanie dróg | 90 132,17 |
| 2018 | Ogółem Wydatki | 15 535 731,72 |
| | Roboty inwestycyjne | 11 482 087,08 |
| | Roboty remontowe | 1 170 732,07 |
| | Roboty w zakresie bieżącego utrzymania dróg wraz z zakupem materiałów i usług oraz utrzymaniem jednostki Zarządu | 2 826 380,00 |
| | Zimowe utrzymanie dróg | 56 532,57 |
| 2019 | Ogółem Wydatki | 6 211 682,89 |
| | Roboty inwestycyjne | 3 601 110,94 |
| | Wydatki inwestycyjne | 172 200,00 |
| | Roboty remontowe | 123 475,21 |
| | Roboty w zakresie bieżącego utrzymania dróg wraz z zakupem materiałów i usług oraz utrzymaniem jednostki Zarządu | 2 230 810,57 |
| | Zimowe utrzymanie dróg | 84 086,17 |
| 2020 | Ogółem Wydatki | 11 566 522,92 |
| | Roboty inwestycyjne | 7 346 203,67 |
| | Roboty remontowe | 784 002,88 |
| | Roboty w zakresie bieżącego utrzymania dróg wraz z zakupem materiałów i usług oraz utrzymaniem jednostki Zarządu | 3 436 316,37 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Zarządu Dróg

Roboty inwestycyjne 2015

1. Przebudowa drogi powiatowej nr 2210Z od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 151 przez Nadarzyn do miejscowości Płotno – długości 6.4 km

Roboty inwestycyjne 2016

1. Wyrównanie nawierzchni brukowcowej - nakładka bitumiczna droga nr 2234Z Konotop – skrzyżowanie z DP nr 2233Z na długości 0.980 km



2. Przebudowa ciągu pieszego w ciągu drogi powiatowej nr 2231Z m. Starzyce na długości 0.180 km



3. Przebudowa ciągu pieszego w ciągu drogi powiatowej nr 2206Z m. Zamećcin na długości 0.990 km



4. Przebudowa ciągu pieszego w ciągu drogi powiatowej nr 2212Z m. Rakowo na długości ok. 0.150 km



5. Wyrównanie nawierzchni brukowcowej - nakładka bitumiczna droga nr 2217Z Lubiana – Lubianka na długości 0.310 km



Roboty inwestycyjne 2017

1. Przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 2220Z w miejscowości Chełpa oraz nr 2221Z od miejscowości Chełpa poprzez skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 175 przez miejscowości Wardyń i Korytowo



2. Przebudowa drogi powiatowej nr 2239Z w miejscowości Górzno



3. Przebudowa drogi powiatowej nr 2220Z Oraczewice – Choszczno wraz ze skrzyżowaniem z ul. Norwida



4. Przebudowa dróg powiatowych nr 2211Z na odcinku Pełczyce – Sarnik oraz nr 1586Z na odcinku Pełczyce – Jagów miejscowość Jagów



5. Przebudowa drogi powiatowej nr 2235Z Brzeziny – Wygon na dł. 8.1 km



6. Przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 2220Z w miejscowości Chełpa oraz nr 2221Z od m. Chełpa do DW 175 – zjazdy



7. Remont cząstkowy drogi powiatowej nr 2158Z w obrębie Niesporowice dł. 0.460 km



Roboty inwestycyjne 2018

1. Przebudowa dróg powiatowych nr 1767Z i 2201Z w m. Sławęcın wraz z budową kanalizacji deszczowej



2. Przebudowa drogi powiatowej nr 2155Z Stawin – Chrapowo



Roboty inwestycyjne 2019

1. Przebudowa mostu na rzece Drawie w ciągu drogi powiatowej nr 2224Z w miejscowości Barnimie o łącznej długości 22,5 m



2. Przebudowa drogi powiatowej nr 2212Z w m. Krzęcin ul. Poczтова i Szkolna z włączeniem do DP 2228Z



3. Przebudowa ciągu pieszego w ciągu drogi powiatowej nr 2226Z ul. Lubanowska w miejscowości Recz



4. Przebudowa ciągu pieszego w ciągu drogi powiatowej nr 2242Z w miejscowości Klasztorne



1. Przebudowa drogi powiatowej nr 2202Z ul. Energetyków w m. Choszczno

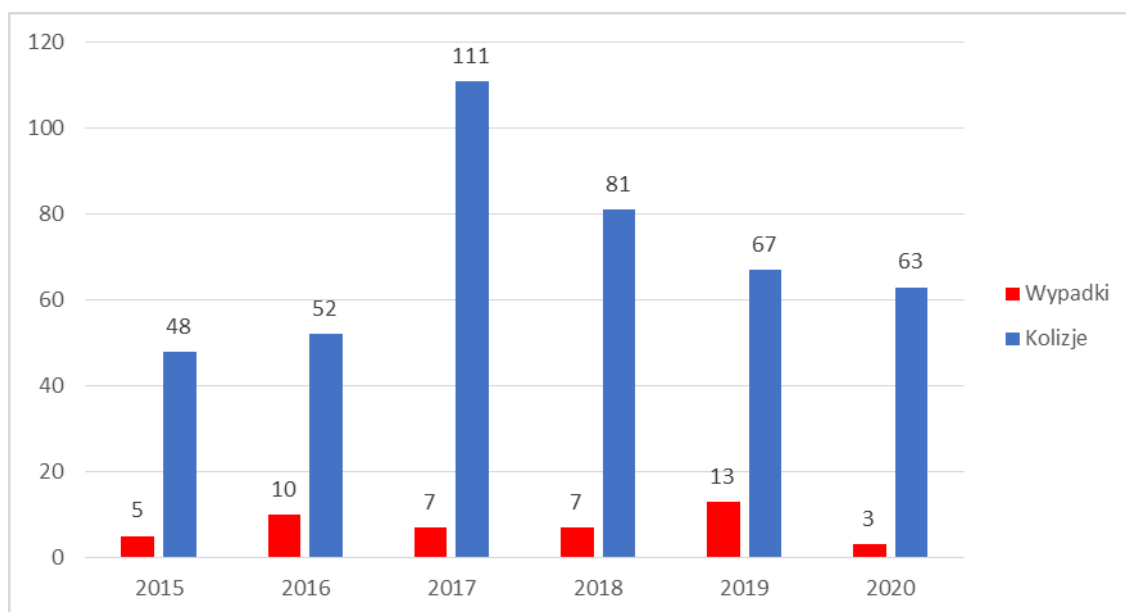


2. Przebudowa drogi powiatowej nr 1586Z Pełczyce – Jagów wraz z włączeniem do drogi wojewódzkiej nr 151



| MOCNE STRONY | SŁABE STRONY |
|---|--|
| Korzystne położenie przy granicy z Niemcami oraz niewielka odległość od strategicznych ośrodków miejskich – Stargard, Szczecin, Gorzów Wlkp. | Niezadawalający stan techniczny dróg powiatowych i gminnych |
| Położenie na szlakach komunikacyjnych: linia kolejowa relacji Szczecin – Poznań, sieć dróg wschód zachód (K 10), korzystne położenie względem portu lotniczego Szczecin - Goleniów) | Brak separacji ruchu pieszego od kołowego, głównie poza centrami miejscowości – brak odpowiedniej liczby chodników |
| Dobrze rozwinięta sieć stacji paliw na terenie powiatu | Nierównomierna gęstość sieci drogowej na terenie powiatu |
| Korzystna infrastruktura drogowa i kolejowa do prowadzenia biznesu (sieć dróg, kierunki połączeń) | Wzrost natężenia ruchu, ciężki transport i narastające obciążenie dróg |
| | Brak ścieżek rowerowych |
| | Duża liczba wypadków i kolizji, w tym z udziałem pieszych |
| | Słaba dostępność komunikacyjna w zakresie transportu zbiorowego na terenie powiatu (brak połączenia z niektórymi miejscowościami) |
| | Niedostateczna ilość miejsc parkingowych |
| | Utrudnienia ruchu drogowego związane ze wzrostem ruchu indywidualnego |
| SZANSE | ZAGROŻENIA |
| Mocna stolica regionu umożliwiająca szybki rozwój powiatu | Częste zmiany priorytetów inwestycyjnych w obszarze budownictwa drogowego na poziomie krajowym oraz opóźnienia |
| Planowana budowa odcinka drogi K 10 na trasie Piła–Stargard przechodząca przez Recz | Brak środków finansowych przez samorząd uniemożliwiający rozwój infrastruktury drogowej w powiecie, brak wystarczających środków na bieżące utrzymanie, naprawy i konserwacje dróg |
| Możliwość pozyskania środków zewnętrznych na przebudowę, rozbudowę lub modernizację infrastruktury drogowej | Istnienie parku Narodowego oraz bliskość obszarów sieci Natura 2000 – obciążenia wynikające z ochrony środowiska mogące zakłócić bądź też uniemożliwić budowę nowych połączeń komunikacyjnych na terenie powiatu |
| | Brak spójności przepisów prawa, rozbieżności w interpretacji, niespójne stanowiska organów opiniujących, wydających decyzje |

Wykres 4. Zdarzenia drogowe w Powiecie Choszczeńskim



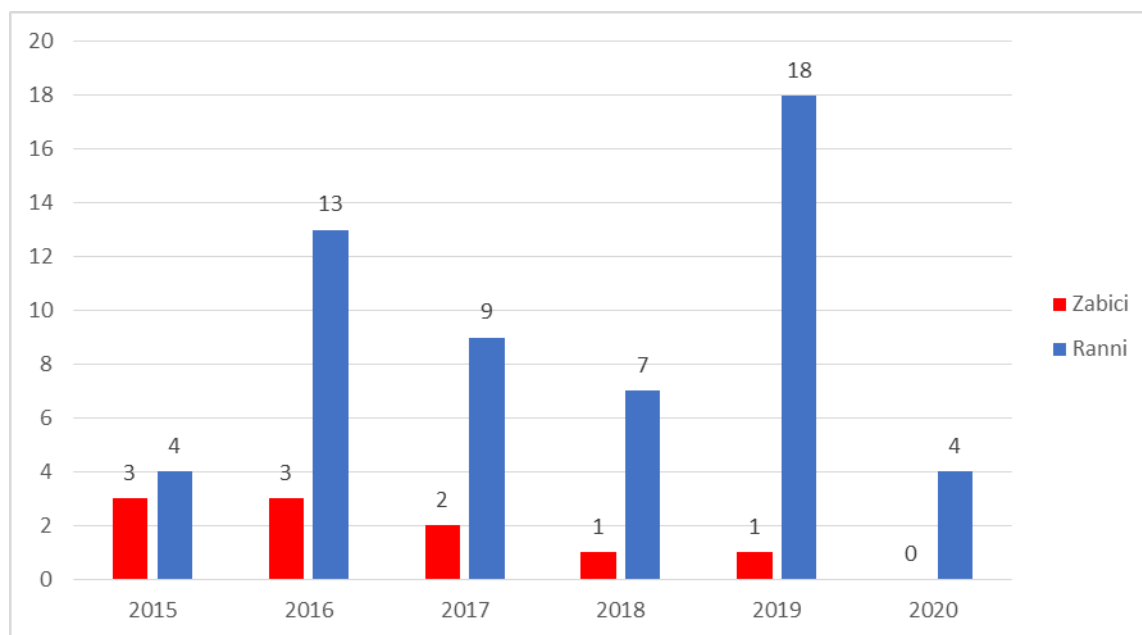
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji

Jedną z istotnych przyczyn, jakie powodują te zdarzenia jest zły stan nawierzchni dróg.

Z analizy danych o ilości wypadków i kolizji w powiecie choszczeńskim wynika, że w ostatnim okresie zmalała ich liczba.

Poniższy wykres przedstawia ilość osób pokrzywdzonych w zdarzeniach drogowych. W badanym okresie liczba rannych zdecydowanie zmalała, a w roku 2020 udało uniknąć się ofiar śmiertelnych.

Wykres 5. Pokrzywdzeni w zdarzeniach drogowych



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Powiatowej Policji

Głównym zadaniem infrastruktury drogowej w tym sieci dróg powiatowych, jest zapewnienie rozwoju nowoczesnego i efektywnego systemu transportowego, który umożliwi intensyfikację działalności gospodarczej oraz w powiązaniu drogami z pozostałymi kategoriami służyć będzie zapewnieniu odpowiedniej dostępności zewnętrznej i wewnętrznej powiatu.

Stąd wynika konieczność dostosowania istniejącej sieci dróg powiatowych do parametrów technicznych i użytkowych wynikających z uregulowań prawnych w tym zakresie tj. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. 1999 Nr 43 poz. 430 z późn. zm.

Realizacja planowanych projektów pośrednio przyczyni się także do poprawy warunków gospodarczych na terenie powiatu. W trakcie realizacji inwestycji (szczególnie zadań o większej skali), tworzone są miejsca pracy, w tym także dla okolicznych mieszkańców oraz miejscowych firm budowlanych (jako wykonawców lub podwykonawców robót budowlanych). W dalszej perspektywie efekt wykonania tych inwestycji może stać się bodźcem dla poprawy rozwoju gospodarczego powiatu.

Cel główny:

Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i zwiększenie dostępności transportowej poprzez tworzenie spójnej, zrównoważonej i przyjaznej mieszkańcom sieci dróg powiatowych.

Cele szczegółowe:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach powiatowych ze szczególnym uwzględnieniem niechronionych użytkowników dróg,
- podniesienie standardów technicznych dróg powiatowych, a co za tym idzie ich parametrów technicznych poprzez: przebudowę, remont lub zmianę nawierzchni dróg,
- zwiększenie płynności ruchu,
- efektywne wykorzystywanie środków finansowych na realizację inwestycji drogowych.

Ważnym elementem związanym z inwestycją jest uporządkowanie spraw techniczno-technologicznych tak, by użytkownicy nie byli zaskakiwani zmianami standardu dróg, nietypowymi rozwiązaniami z zakresu oznakowania czy inżynierii ruchu. Problemem jest opracowanie takich standardów i norm, aby nie zostały one tylko w sferze planów, ale żeby możliwa była ich realizacja. Lepiej poprawiać stopniowo stan dróg i ulic poprzez nieco niższe standardy na początku, niż doprowadzić do poważnego zróżnicowania ich, jakości z powodu niemożliwości ich egzekwowania np. braku funduszy albo braku odpowiedniego wykonawstwa. Dlatego poza zadaniami określonymi w programie należy prowadzić bieżące prace remontowe takie jak remonty cząstkowe nawierzchni, profilowania, uzupełnienie wyrw i przełomów.

Zadania inwestycyjne i inwestycyjne na drogach powiatowych to:

Przebudowa dróg powiatowych obejmująca m.in.: zmianę nawierzchni istniejącej, wykonanie nowej nawierzchni, wykonanie poboczy, chodników, odwodnienia, oświetlenia, kanałów technologicznych do infrastruktury sieciowej, przepustów, poszerzenie jezdni, wykonanie infrastruktury towarzyszącej tj. przystanki, zatoki, zjazdy.

2. Remont dróg – polegający na odtworzeniu istniejącej drogi.
3. Budowa ścieżek rowerowych.
4. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez m.in. oznakowanie poziome i pionowe, ustawianie barierek ochronnych, montaż progów zwalniających, budowę peronów na przystankach, montaż lusterek drogowych.
5. Regulacja stanów prawnych dróg.

W ramach planowanych do realizacji zadań inwestycyjnych na drogach powiatowych zaproponowane zostały inwestycje zgodne z polityką rozwoju sieci drogowej, wynikającą z dokumentów strategicznych (krajowych, regionalnych i lokalnych) a także dokumentów programowych – dotyczących programów z których będzie możliwe pozyskanie środków na ich realizację. Inwestycje te służyć będą zrównoważonemu rozwojowi powiatu jak i poprawie jego spójności terytorialnej. Wybór planowanej inwestycji drogowej powinien uwzględniać znaczenie strategiczne drogi dla rozwoju powiatu oraz posiadane możliwości finansowania zewnętrznego.

7 Formy finansowania zewnętrznego

Od 01.01.2004 roku finansowanie dróg odbywa się w oparciu o ustawę o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Bardzo istotnym elementem finansowania dróg powiatowych jest finansowanie w oparciu o środki nie tylko z budżetu powiatu, ale również ze źródeł zewnętrznych.

Perspektywa 2021-2027 Zamierzenia Samorządu Województwa w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2021-2027, w ramach której planowane działania na lata 2021-2027 to m.in.:

- inwestycje w sieć dróg kluczowych dla wewnętrznego skomunikowania województwa;
- inwestycje w transport miejski zbiorowy (w ramach Celu Polityki 3) w obszarach funkcjonalnych;
- przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu mniejszych miejscowości (w tym rozwój transportu autobusowego dowożącego do zintegrowanych centrów komunikacyjnych, transport „na życzenie”).

Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (dawniej Fundusz Dróg Samorządowych) – ustawa która weszła w życie 31.12.2020 r. przeznaczona na rozwój dróg kwotę 39 mld zł.

Jednostka samorządu terytorialnego, zgodnie z w/w ustawą (Dz.U. 2018 poz.2161 z późn. zm) może otrzymać ze środków Funduszu dofinansowanie zadania powiatowego w wysokości do 80% kosztów realizacji tego zadania.

Komisja dokonując oceny wniosków o dofinansowanie poza poprawą jakości życia mieszkańców i zapewnieniu spójności terytorialnej na obszarze województwa bierze pod uwagę m.in. również:

- poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie uwzględniając poprawę bezpieczeństwa w obrębie przejść dla pieszych;
- zapewnienie spójności sieci dróg publicznych;
- poniesienie standardów technicznych dróg powiatowych i gminnych;
- zwiększenie dostępności transportowej jednostek administracyjnych;
- poprawę dostępności terenów inwestycyjnych;
- zwiększenie liczny obwodnic w ciągu dróg powiatowych i dróg gminnych.

Dofinansowanie zadań powiatowych otrzymuje się w oparciu o zatwierdzoną przez Prezesa Rady Ministrów ostateczną listę zadań powiatowych w danym województwie w podziale na listę podstawą i listę rezerwową (zgodnie z w/w ustawą). Dofinansowanie

odbywa się w oparciu o umowę, która określa w szczególności opis zadania, na które przyznano dofinansowanie, termin jego oddania do użytku, przyznaną wartość dofinansowania, tryb i termin płatności do dofinansowania, wysokość udziału środków własnych, tryb i termin rozliczenia dofinansowania, termin zwrotu niewykorzystanego dofinansowania a także tryb kontroli wykonania zadania.

Dofinansowanie wynikające z ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz.U. 2017 poz. 1161 ze zm.), która przewiduje ze środków budżetu województwa, budowę i modernizację dróg dojazdowych do gruntów rolnych o długości min. 750 mb. Dofinansowanie to udzielane jest na wniosek m. in. samorządu powiatu dysponującego tytułem prawnym do gruntu, na którym nastąpi realizacja zadania. Dofinansowanie udzielane jest w wysokości min. 50% udziału własnego w kosztach kwalifikowalnych realizacji zadania wskazanych we wniosku o przyznanie dotacji. Droga, na którą przyznaje się dofinansowanie musi prowadzić bezpośrednio do gruntów rolnych i stanowić samoistny, zwarty ciąg komunikacyjny.

8 Monitoring

Zapisy zawarte w Planie muszą być weryfikowane w zależności od zmieniających się lokalnych warunków działania priorytetów i potrzeb społecznych oraz przebiegu zewnętrznych procesów gospodarczych mających wpływ na rozwój powiatu. Niezbędnym jest także śledzenie tempa zaawansowania i prawidłowości osiągania zapisanych w Planie celów i realizacji zadań.

Zadania z zakresu zarządzania drogami publicznymi na terenie powiatu choszczeńskiego pełni Zarząd Dróg Powiatowych w Choszczynie i to on odpowiedzialny jest za nadzór nad prawidłową realizacją Planu Rozwoju Sieci Dróg Powiatowych w Powiecie Choszczeńskim na lata 2021-2025. W związku z powyższym w okresie realizacji Planu, co roku Zarząd Dróg będzie przygotowywał roczne sprawozdanie z wykonanych zadań w odniesieniu do zdań inwestycyjnych i celów określonych w niniejszym planie.

Spis tabel

| | |
|---|----|
| Tabela 1. Charakterystyka dróg powiatowych w roku 2019 (km) | 7 |
| Tabela 2. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Bierzwnik | 9 |
| Tabela 3. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Choszczno | 10 |
| Tabela 4. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Drawno | 11 |
| Tabela 5. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Krzęcin | 12 |
| Tabela 6. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Pełczyce | 13 |
| Tabela 7. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Recz | 14 |
| Tabela 8. Kryteria oceny stanu technicznego dróg powiatowych | 15 |
| Tabela 9. Ocena stanu technicznego nawierzchni dróg powiatowych | 15 |
| Tabela 10. Kryteria oceny stanu technicznego mostów i wiaduktów | 18 |
| Tabela 11. Wykaz obiektów mostowych | 19 |
| Tabela 12. Ocena stanu technicznego mostów i wiaduktów w ciągu dróg powiatowych | 20 |
| Tabela 13. Wykaz przepustów | 21 |
| Tabela 14. Kryteria oceny stanu technicznego mostów i wiaduktów | 22 |
| Tabela 15. Ocena stanu technicznego przepustów | 23 |
| Tabela 16. Wykaz robót drogowych wykonanych na drogach powiatowych w latach 2015-2020 | 25 |

Spis wykresów

| | |
|--|----|
| Wykres 1. Rodzaje nawierzchni dróg powiatowych w km - stan na 2019 r. | 8 |
| Wykres 2. Długość dróg powiatowych w poszczególnych gminach Powiatu choszczeńskiego (km) w 2020 r. | 17 |
| Wykres 3. Charakterystyka budżetu Powiatowego Zarządu Dróg w latach 2015-2020 | |
| Wykres 4. Zdarzenia drogowe w Powiecie Choszczeńskim | 36 |
| Wykres 5. Pokrzywdzeni w zdarzeniach drogowych | 36 |

Załącznik nr 1. Mapa powiatu Choszczeńskiego – drogi powiatowe

