

Powiat Choszczeński

Plan rozwoju sieci dróg powiatowych w Powiecie Choszczeńskim na lata 2016-2020



Choszczno 2015

Spis treści

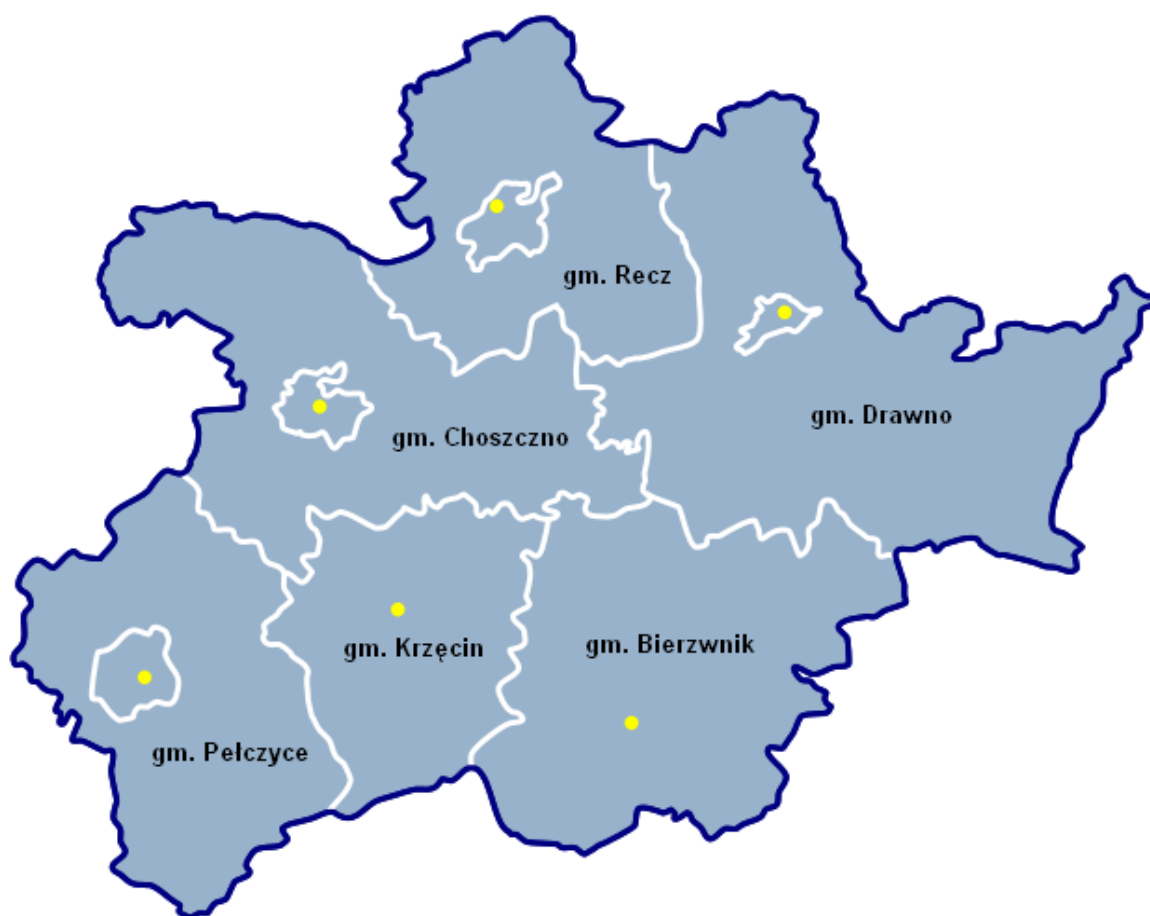
1	Wprowadzenie	3
2	Odniesienie do innych dokumentów strategicznych	6
3	Diagnoza stanu obecnego i warunków bezpieczeństwa	9
	Drogi i transport	9
	Mosty i wiadukty.....	20
	Przepusty	22
	Nakłady inwestycyjne i pozainwestycyjne.....	25
	Bezpieczeństwo na drogach	29
4	Analiza SWOT	33
5	Cele i zadania	34
6	Formy finansowania zewnętrznego	36
7	Monitoring	38
	Spis tabel	39
	Spis wykresów.....	39
	Załącznik nr 1. Mapa powiatu Choszczeńskiego – drogi powiatowe	40

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. Podzielony jest na cztery gminy miejsko – wiejskie: Choszczno, Drawno, Pelczyce i Recz oraz dwie gminy wiejskie: Bierzwnik i Krzęcin. Powiat zajmuje obszar 1328 km² oraz liczy w sumie 49 709 mieszkańców (dane GUS, stan na 31.12.2014 r.), w tym 50,04% 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.2015.460 z dnia 2015.03.31), 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 23.01.1999 r.

Obecnie PZD zarządza siecią 468,6 km dróg powiatowych, na których znajdują się:

- Mosty - 18 szt.
- Wiadukty - 1 szt.
- Przepusty - 12 szt.

Organizację i zasady funkcjonowania PZD określa regulamin organizacyjny Powiatowego Zarządu Dróg w Choszczynie zatwierdzony uchwałą Nr 12.2015 Dyrektora Powiatowego Zarządu Dróg 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 2013r. **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.

Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo z dnia 25 września 2012 r. wskazuje, że na procesy rozwojowe w znaczny sposób wpływa dostępność transportowa i infrastrukturalna. Polska infrastruktura transportowa stanowi jeden ze słabszych elementów polskiej gospodarki. Jest ona niedostosowana do przedsiębiorczości Polaków, intensywności produkcji i wymiany oraz mobilności mieszkańców.

Przedstawiona w dokumencie wizja Polski 2020 to „aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka i sprawne państwo”, a trzy obszary strategiczne to:

- sprawne i efektywne państwo,
- konkurencyjna gospodarka,
- spójność społeczna i terytorialna.

W celu I.3 Wzmocnienie warunków sprzyjających realizacji indywidualnych potrzeb i aktywności obywatela zwraca się uwagę na wysoką liczbę wypadków śmiertelnych na

drogach oraz wynikającą z tego potrzebę podjęcia działań zaradczych, w tym poprawy stanu infrastruktury. Cel II.7 „Zwiększenie efektywności transportu” wskazuje na potrzebę zwiększenia dostępności i przepustowości infrastruktury transportowej, aby zapewnić dyfuzję wzrostu gospodarczego z silnych regionów do obszarów rozwijających się wolniej.

Strategia określa, że długookresowym celem dla Polski jest osiągnięcie takiej gęstości i przepustowości sieci, która odpowiada potrzebom rozwojowym kraju i regionów, zaś planowane inwestycje infrastrukturalne zmierzać będą do stworzenia zintegrowanego i spójnego systemu transportowego. Podkreślono jednak, iż celem jest bezpieczna infrastruktura drogowa.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 - 2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie (KSRR) jest dokumentem określającym cele i sposób działania podmiotów publicznych, a w szczególności rządu i samorządów województw, w odniesieniu do polskiej przestrzeni dla osiągnięcia strategicznych celów rozwoju kraju. Dokument wyznacza cele polityki rozwoju regionalnego, w tym wobec obszarów wiejskich i miejskich, oraz definiuje ich relacje w odniesieniu do innych polityk publicznych o wyraźnym terytorialnym ukierunkowaniu. Celem strategicznym polityki regionalnej, określonym w KSRR, jest efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych oraz terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągania celów rozwoju kraju - wzrostu zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym.

Cele szczegółowe do 2020 r. to:

- wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów,
- budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie procesom marginalizacji na obszarach problemowych,
- tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie.

W ramach wyzwań strategicznych KSRR wskazuje się pkt. 10 „Zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej do wspierania konkurencyjności i zapewniającej spójność terytorialną kraju”.

Analiza sytuacji w zakresie potencjału infrastrukturalnego polskich regionów oraz potrzeb wynikających z konieczności zwiększania konkurencyjności i wykorzystania w tym procesie całej przestrzeni Polski wskazuje, że jednym z głównych wyzwań polityki publicznej w Polsce w perspektywie najbliższych kilkunastu lat pozostaje rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej i teleinformatycznej oraz jej utrzymanie i eksploatacja. Sprostanie wyzwaniu odnoszącemu się do zapewnienia odpowiedniego potencjału transportowego zapewni dostępność do ośrodków innowacji, centrów nauki i wiedzy oraz rynków pracy, edukacji, opieki medycznej itp., wspomagając jednocześnie efekt dyfuzji innowacji na obszary peryferyjne oraz przeciwdziałając procesom marginalizacji. Budowa i przebudowa lub remont sieci komunikacyjnej powinna również uwzględniać możliwości dotarcia turystów do najważniejszych obszarów i atrakcji turystycznych kraju.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) - SRT, przyjęta uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 roku, 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 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 pięciu celów szczegółowych właściwych dla każdej z gałęzi transportu, dotyczących:

- stworzenia nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów,
- ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- zbudowania racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

Realizacja SRT 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.

W dniu 22 lutego 2010 roku Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego Uchwałą Nr 221/10 przyjął zaktualizowany program wojewódzki **Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020**.

Celem głównym strategii rozwoju transportu drogowego województwa zachodniopomorskiego jest poprawa stanu infrastruktury drogowej i technicznej oraz dążenie do utworzenia spójnego systemu transportu drogowego, sprzyjającego rozwojowi społeczno-gospodarczemu.

Dzięki poprawie spójności sieci drogowej możliwy będzie:

- wzrost dostępności komunikacyjnej regionu,
- rozwój systemu transportu publicznego.

Do celów szczegółowych strategii rozwoju transportu drogowego zaliczają się:

1. Budowa, przebudowa i remonty dróg wszystkich kategorii:

- wojewódzkich,
- powiatowych
- gminnych.

2. Poprawa infrastruktury towarzyszącej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Najważniejsze przedsięwzięcia dotyczą rozwoju dróg krajowych, wojewódzkich oraz lokalnych wraz z drogami w granicach miast, które zapewniają połączenie w spójną sieć układu drogowego województwa zachodniopomorskiego.

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. W mieście znajduje się także dworzec autobusów dalekobieżnych PKS.

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.

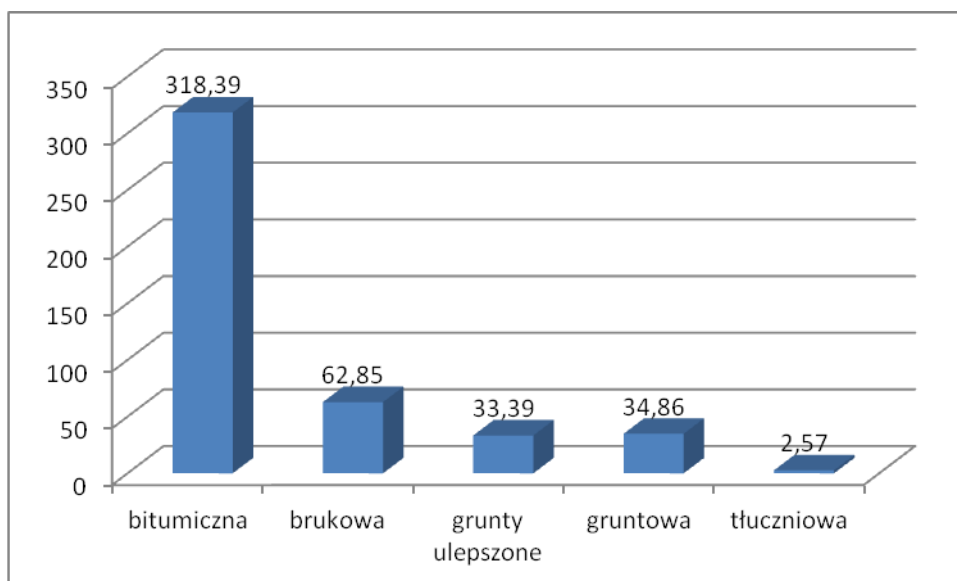
Tabela 1. Charakterystyka dróg powiatowych w latach 2001, 2005 i 2013 (km)

o nawierzchni twardej		
2001	2005	2013
384,6	400,6	400,4
o nawierzchni twardej ulepszonej		
2001	2005	2013
308,2	334,8	336,6
o nawierzchni gruntowej		
2001	2005	2013
68,6	68,3	68,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS – Bank Danych Regionalnych

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 2014 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 Bierzwnik

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 – Bierzwnik – 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	Ostromecko – Górzno – Strzelce Kraj.	0+000	5+270	5.270
9	2240 Z	Płoszkowo – Wygon – Rokitno	0+000	16+078	16.078
10	2241 Z	Prieczno – Breń	0+000	2+563	2.563
11	2242 Z	Breń – Klasztorne	0+000	4+500	4.500
R A Z E M					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 – Zieleniewo – Chłopowo – Krzęcin	7+324 12+926	12+713 17+140	5.389 4.214	---	---	---	---	9.603
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
R A Z E M					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	Jaźwiny – 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
R A Z E M					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
R A Z E M					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	0+000	0+131	0.131	0,131
						Pionierów	0+131	1+580	1.449	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
R A Z E M					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
R A Z E M					34.083			4.120	38.203	

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 cząstkowych 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 występowanie sporadyczne uszkodzeń, nawierzchni nie wymagających remontów
	Klasa B – stan zadawalający	
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 rozbiciu 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	D
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	C
10	2158 Z	Płonno - Jarosławsko -Chłopowo	D
11	2159 Z	Płonno - Niesporowice	D
12	2200 Z	Piasecznik - Radaczewo	D
13	2201 Z	Płanie - Witoszyn	C
14	2202 Z	Oraczewice - Choszczno	C
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	D
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	D
29	2218 Z	Zamęcin - Zwierzyń - Żeńsko	C
30	2219 Z	m.Smoleń	C
31	2220 Z	Pomień - Rzecko	D
32	2221 Z	Chełpa - Korytowo skrz.	C
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	D
43	2232 Z	Rakowo - Plawno	C
44	2233 Z	Żółwino - Dobiegniew	C
45	2234 Z	Drawno - Konotop skrz.	D
46	2235 Z	Brzeziny - Wygon	D
47	2236 Z	Chomętowo - Dominikowo	D
48	2237 Z	Niemieńsko - Nowa Korytnica	C
49	2238 Z	Jaźwiny - Bogdanka	C
50	2239 Z	Ostromięcko -Strzelce	D
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

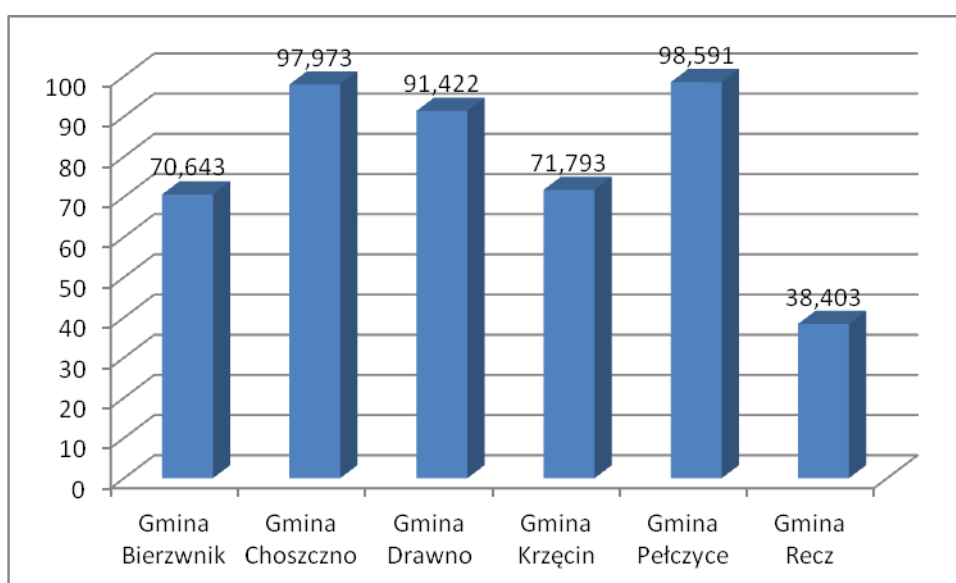
Sieć dróg powiatowych na terenie powiatu choszczeńskiego, na prawie całej długości, nie odpowiada wysokim parametrom technicznym dróg powiatowych, wynikającym z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi 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 87% powinny zostać kompleksowo przebudowane (19,569 km tj. 4,18% - stan dróg dobry, 39,611 km tj. 8,45% - stan dróg zadawalający, 239,059 km tj. 51,01% - stan dróg niezadawalający, 170,386 km tj. 36,36% - stan dróg zły). 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 2010-2015 wyremontowano w sumie 71,5 km dróg oraz 5,5 km chodników.

Wykres 2. Długość dróg powiatowych w poszczególnych gminach Powiatu choszczeńskiego (km) w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Zarządu Dróg

Według powyższego wykresu wśród poszczególnych gmin powiatu najczęściej 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 cząstkowych.

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	Przedawaryjny	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	Rodzaj obiektu	Nr drogi	kilometr	Długość (m)	Szerokość obiektu (m)	Nośność kN	Szerokość jezdni (m)	Miejscowość	Przeszkoda	Liczba podpór	Materiał konstrukcji
1.	14120033	most	1583Z	2+600	5,30	5,70	100	4,36	Lasówko	Ciek wodny	2	Beton zbrojony
2.	14240075	most	1767Z	0+000	13,20	9,66	100	6,00	Nosówko	rz.Ina	2	Stal
3.	14120032	most	2153Z	4+291	6,40	5,75	150	4,55	Niepołcko	Rz.Płonia	2	Beton zbrojony
4.	14240074	most	2201Z	3+852	5,50	8,58	300	7,90	Radaczewo	Ciek wodny	2	Beton zbrojony
5.	14240076	most	2203Z	7+212	6,0	9,00	300	7,10	Rybaki	rz.Ina	2	Beton zbrojony
6.	14240077	most	2221Z	0+636	6,30	8,70	300	7,40	Chełpa	rz.Wardynka	2	Beton zbrojony
7.	14240083	most	2224Z	8+473	22,50	7,85	35	6,00	Barnimie	rz.Drawa	2	stal
8.	01019051	most	2226Z	0+169	3,30	8,80	300	8,0	Recz	Ciek wodny	2	Beton zbrojony
9.	14240078	most	2233Z	20+011	4,10	7,90	200	3,70	Zatom	Ciek wodny	2	cegła
10.	14240079	most	2233Z	21+373	28,60	7,60	300	6,0	Zatom	rz. Drawna	4	Beton zbrojony
11.	14240080	most	2237Z	8+373	10,60	7,70	300	6,40	N.Korytnica	rz.Korytnica	2	Beton zbrojony
12.	14240081	most	2238Z	0+034	9,00	9,20	300	6,0	Jaźwiny	rz.Korytnica	2	Beton zbrojony
13.	01019052	most	2240Z	6+227	3,30	11,20	100	7,31	Breń	Ciek wodny	2	cegła
14.	14060024	most	2241Z	1+040	5,60	7,40	150	6,40	Przečno	Ciek wodny	2	Beton zbrojony
15.	14060025	most	2242Z	3+994	4,90	8,75	150	7,31	Klasztorne	Ciek wodny	2	cegła
16.	14240082	most	2243Z	0+367	11,10	8,60	300	7,00	Bogdanka	rz.Korytnica	2	Beton zbrojony
17.	14240084	most	2244Z	0+000	31,80	7,63	300	6,05	Rościn	rz.Drawa	4	Beton zbrojony
18.	14240086	wiadukt	2245Z	0+800	23,70	6,24	300	4,66	Drawno	Linia kolej.	2	cegła
19.	14240086	most	2245Z	1+627	32,00	8,54	400	7,70	Drawnik	Rz.Drawa	4	Beton zbrojony

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	1583Z	4
2.	most	1767Z	3
3.	most	2153Z	4
4.	most	2201Z	4
5.	most	2203Z	5
6.	most	2221Z	4
7.	most	2224Z	2
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 26,3% wymaga prac remontowych lub pilnej przebudowy (5 sztuk).

W stanie odpowiednim jest 5 obiektów (26,3%).

Przepusty

Na terenie powiatu choszczeńskiego występuje 12 przepustów. Szczegółowy ich wykaz został przedstawiony w tabeli nr 13 wg stanu na wrzesień 2015 r., natomiast opis ich stanu technicznego ujęty został w tabeli nr 15.

Tabela 13. Wykaz przepustów

Lp	Nr drogi / Przeszkoda	Km	Dł. [m]	Średnica świata [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	2,20	1,50	żelbetowy – płytowy	SICKO / Recz /
2	dr. 2231 Z St. Klukom - Słonice – Objezierze – Rębusz - Bierzwnik rz. Koczyńska	12 + 260	9,00	2,00	0,80	beton rurowy – 1 - otworowy	OBJEZIERZE /Krzęcin
3	dr. 2223 Z Suliszewo – Korytowo – Kołki – Brzeziny rz. Wardynka	3 + 980	21,0	0,80	1,50	żelbetowy – ramowy	KOL. KORYTOWO 1 / Choszczno
4	dr. 2223 Z Suliszewo – Korytowo – Kołki – Brzeziny Kanał Ulgi rz. Wardynki	4 + 038	16,0	3,20	1,20	betonowy – sklepiony (łukowy)	KOL. KORYTOWO 2 / Choszczno
5	dr. 2228 Z Choszczno – St. Klukom – Krzęcin – Strzelce Kr. Ciek bez nazwy lub Struga Młyńska (między. j. Żęńsko a j. Raduń)	0 + 245	27,3	2,30	1,40	beton rurowy – 1 - otworowy	CHOSZCZNO /Choszczno
6	dr. 2224 Z Brzeziny – Barnimie - Dominikowo – gr. pow. rz. Słopica	13 + 595	11,0	2,00	1,00	żelbet rurowy – 2 - otworowy	DOMINIKOW O /Drawno
7	dr. 2234 Z Drawno - Barnimie – Konotop (skrzyżowanie) Ciek bez nazwy (dopływ rz. Drawy)	4 + 960	6,00	2,00	1,00	stalowy ramowy – 1 - otworowy	BARNIMIE / Drawno
8	dr. 2237 Z Niemięńsko – N. Korytnica rz. Słopica	0 + 080	9,00	1,50	1,50	żelbet rurowy – 1 - otworowy	NIEMIĘNSK O / Drawno
9	dr. 2239 Z Ostrołęcko – Górzno – gr. powiatu (Ogardy) rz. Ogardna	3 + 610	17,0	1,50	1,50	stalowy - rurowy – 1 - otworowy	GÓRZNO / Bierzwnik
10	dr. 2240 Z Płoszkowo – Przeczno - Breń – Wygon - Rokitno Ciek bez nazwy (dopływ do cieku od j. Breń)	4 + 470	18,0 0	2,00	1,00	stalowy - rurowy – 2 - otworowy	BREŃ 1 / Bierzwnik /
11	dr. 2242 Z Breń – Klasztorne	1 + 040	12,0 0	1,50	1,50	stalowy - rurowy – 1 -	BREŃ 2 / Bierzwnik /

	Ciek bez nazwy (od j. Breń)					otworowy	
12	dr. 2231 Z St. Klukom – Słonice - Rębusz – Bierzwnik Ciek bez nazwy (dopływ rz. Koczyнки)	14 + 530	9,00	1,50	1,50	żelbet rurowy – 1 - otworowy	RĘBUSZ / Bierzwnik /

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Zarządu Dróg

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 częściowych.

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	Przedawaryjny	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. 2234 Z Drawno - Barnimie – Konotop (skrzyżowanie) Ciek bez nazwy (dopływ rz. Drawy)	4
8	dr. 2237 Z Niemieńsko – N. Korytnica rz. Słopica	4
9	dr. 2239 Z Ostrołęcko – Górzno – gr. powiatu (Ogardy) rz. Ogardna	3
10	dr. 2240 Z Płoszkowo – Przeczno - Breń – Wygon - Rokitno Ciek bez nazwy (dopływ do ciek od j. Breń)	5
11	dr. 2242 Z Breń – Klasztorne Ciek bez nazwy (od j. Breń)	5
12	dr. 2231 Z St. Klukom – Słonice - Rębusz – Bierzwnik Ciek bez nazwy (dopływ rz. Koczynki)	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Zarządu Dróg

Stan techniczny wiaduktów leżących w ciągu dróg powiatowych w jednym przypadku wymaga pilnej przebudowy. Pięć obiektów posiada uszkodzenia, których nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji.

W stanie odpowiednim są 2 obiekty (16,66%), a w zadawalającym 4 sztuki – 33,33%.

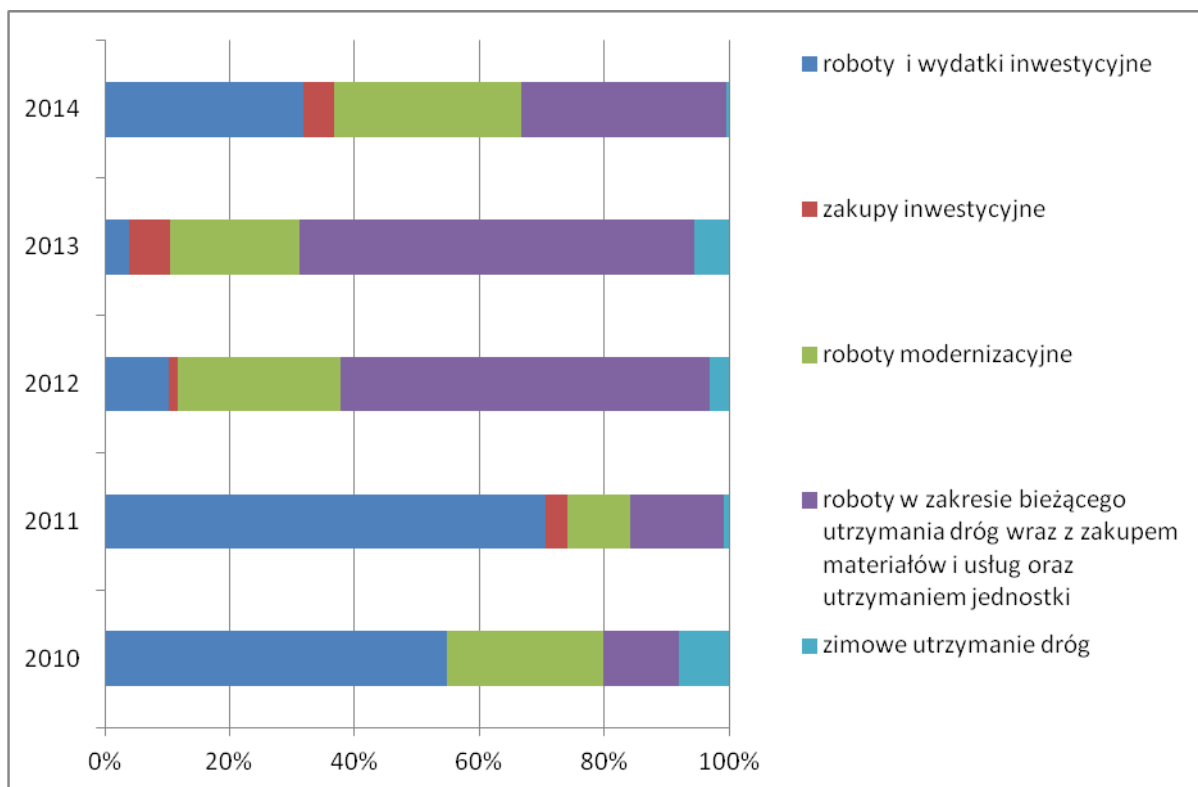
Nakłady inwestycyjne i pozainwestycyjne

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:

rok	2010	10 148 631,73	zł
rok	2011	9 152 146,00	zł
rok	2012	2 670 799,00	zł
rok	2013	2 583 244,00	zł
rok	2014	6 389 312,22	zł

Wykres 3. Charakterystyka budżetu Powiatowego Zarządu Dróg w latach 2010-2014



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Zarządu Dróg

Wykres nr 3 Przedstawia charakterystykę budżetu Powiatowego Zarządu Dróg w ostatnich 5 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 2010-2015 przedstawia poniższa tabela.

Tabela 16. Wykaz robót drogowych wykonanych na drogach powiatowych w latach 2010-2015

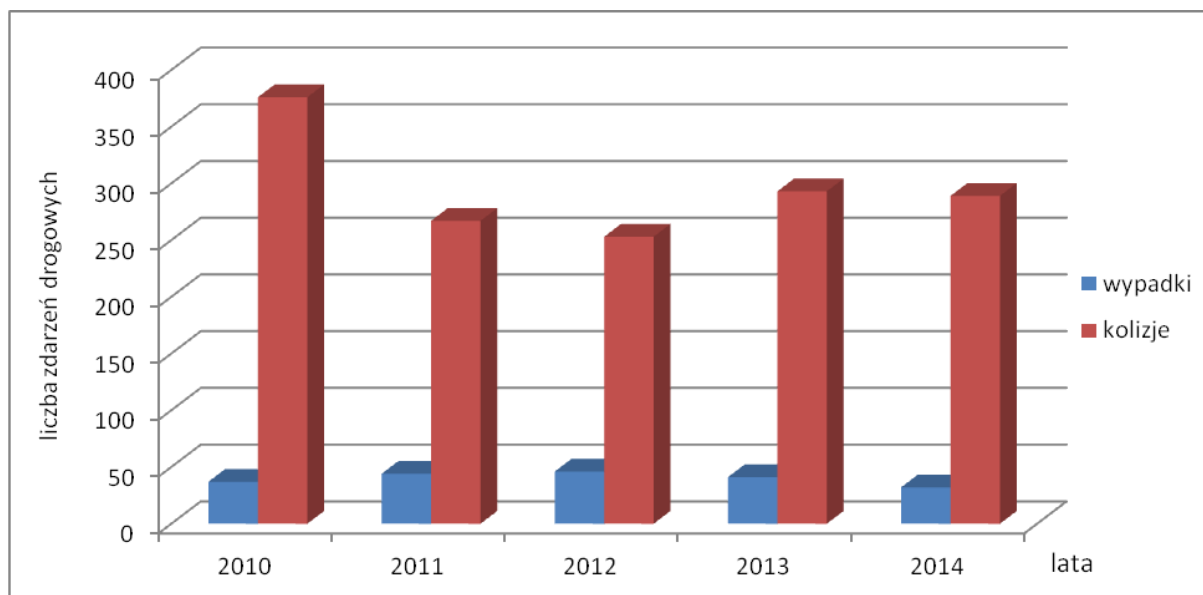
		Wartość
2010	Ogółem wydatki	10 148 631,73 zł
	Roboty inwestycyjne	4 771 142,21 zł
	Roboty modernizacyjne	2 540 877,18 zł
	Roboty w zakresie bieżącego utrzymania dróg wraz z zakupem materiałów i usług oraz utrzymaniem jednostki Zarządu	1 242 068,31 zł
	Zimowe utrzymanie dróg	807 293,89 zł
2011	Ogółem wydatki	9 152 146,00 zł
	Roboty inwestycyjne	6 455 038,34 zł
	Zakupy inwestycyjne	327 549,00 zł
	Roboty modernizacyjne	922 274,07 zł
	Roboty w zakresie bieżącego utrzymania dróg wraz z zakupem materiałów i usług oraz utrzymaniem jednostki Zarządu	1 379 188,90 zł
Zimowe utrzymanie dróg	68 095,69 zł	
2012	Ogółem wydatki	2 670 799,00 zł
	Roboty inwestycyjne	272 202,39 zł
	Zakupy inwestycyjne	41 499,70 zł
	Roboty remontowe	696 965,31 zł
	Roboty w zakresie bieżącego utrzymania dróg wraz z zakupem materiałów i usług oraz utrzymaniem jednostki Zarządu	1 578 488,49 zł
Zimowe utrzymanie dróg	81 643,11 zł	
2013	Ogółem wydatki	2 538 244,00 zł
	Roboty remontowe	525 131,72 zł
	Wydatki inwestycyjne	96 924,00 zł
	Zakupy inwestycyjne	170 490,50 zł
	Roboty w zakresie bieżącego utrzymania dróg wraz z zakupem materiałów i usług oraz utrzymaniem jednostki Zarządu	1 122 542,66 zł
	Zakup materiałów	362 545,52 zł
	Usługi transportowe	116 979,19 zł
Zimowe utrzymanie dróg	143 630,41 zł	

2014	Ogółem wydatki	6 389 321,22 zł
	Roboty inwestycyjne	1 881 070,62 zł
	Wydatki inwestycyjne	148 215,00 zł
	Zakupy inwestycyjne	311 660,05 zł
	Wykonane roboty remontowe	1 920 964,91 zł
	Roboty w zakresie bieżącego utrzymania dróg wraz z zakupem materiałów i usług oraz utrzymaniem jednostki Zarządu	2 097 026,24 zł
	Zimowe utrzymanie dróg	30 384,40 zł
I półrocze 2015 i plan	Ogółem wydatki	5 959 396,70 zł
	Roboty inwestycyjne	5 030 285,24 zł
	Wykonane roboty remontowe	429 111,46 zł
	Planowane roboty remontowe	500 000,00 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Zarządu Dróg

Bezpieczeństwo na drogach

Wykres 4. Zdarzenia drogowe w Powiecie choszczeńskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Zarządzania Kryzysowego i Ochrony Ludności

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

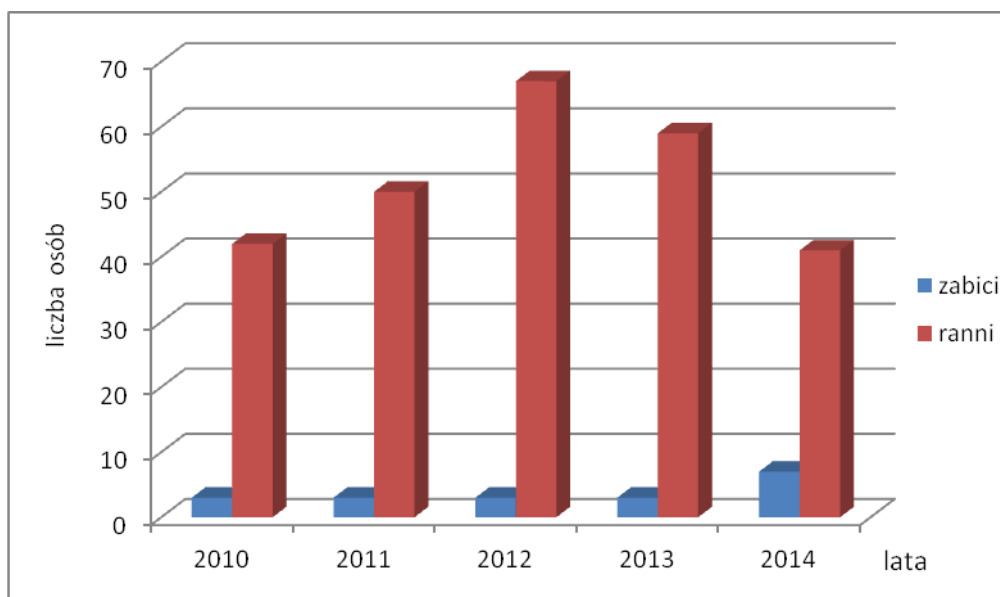
Jedną z istotnych przyczyn, jakie powodują te zdarzenia jest zły stan nawierzchni dróg.

Poniższy wykres przedstawia ilość osób pokrzywdzonych w zdarzeniach drogowych. W badanym okresie liczba rannych zdecydowanie zmalała, przy czym w 2014r. zanotowano niestety wzrost liczby osób zabitych.

Jednym z istotnych zadań powiatu jest sprawowanie nadzoru nad ewidencją pojazdów, czyli:

- rejestracja pojazdów,
- wyrejestrowanie pojazdów,
- dokonywanie wszelkich wpisów w dokumentach pojazdu,
- wydawanie dokumentów pojazdu (dowód rejestracyjny, karta pojazdu),
- przyjmowanie zgłoszeń sprzedaży pojazdu,
- kierowanie na badania techniczne.

Wykres 5. Pokrzywdzeni w zdarzeniach drogowych

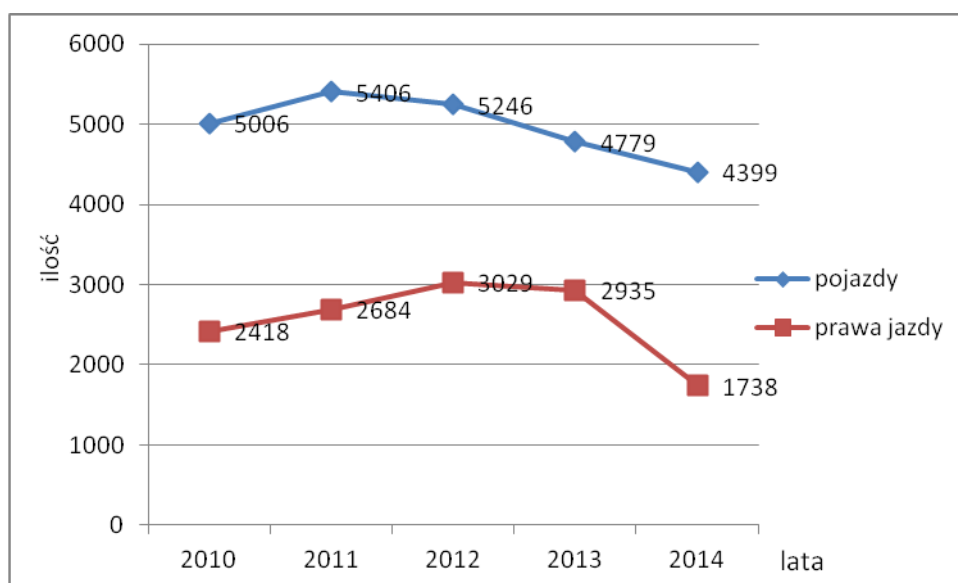


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Zarządzania Kryzysowego i Ochrony Ludności

Stan pojazdów zarejestrowanych w Powiecie choszczeńskim w latach 2010-2014 w stosunku do których realizowano powyższe czynności przedstawia poniższy wykres wraz z ilością wydanych praw jazdy w poszczególnych latach. W zagadnieniu wydawanie praw jazdy mieszczą się następujące czynności:

- wymiana praw jazdy,
- wydawanie praw jazdy po raz pierwszy,
- wydawanie międzynarodowych praw jazdy,
- prowadzenie ewidencji kierowców.

Wykres 6. Liczba zarejestrowanych pojazdów i wydanych praw jazdy w latach 2010 - 2014



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Choszczynie

Według powyższych danych w roku 2011 odnotowano znaczny wzrost rejestrowanych pojazdów, w porównaniu do roku 2014 zmalał on o 18,6%. Natomiast w przypadku wydanych praw jazdy w 2014 r. liczba ich zmalała o 42,62% w porównaniu do roku 2012 kiedy to poziom wydanych praw jazdy był najwyższy w badanym okresie. Spadek wydanych praw jazdy jest efektem zmiany przepisów związanych z egzaminem na prawo jazdy.

W chwili obecnej na terenie powiatu funkcjonują 6 stacji diagnostycznych, które po spełnieniu ustawowo określonych wymogów figurują w ewidencji prowadzonej przez starostę.

Stacje te realizują swoje zadania w bezpośredniej współpracy z Wydziałem Komunikacji i Transportu, a nadzór nad ich funkcjonowaniem sprawuje starosta. Ewidencja osób prowadzących badania techniczne pojazdów (diagnostów) oraz nadzór nad prawidłowym wykonywaniem przez nich zadań należy również do czynności realizowanych przez wydział komunikacji. Na koniec 2014 roku w ewidencji tej zarejestrowanych jest 22 diagnostów.

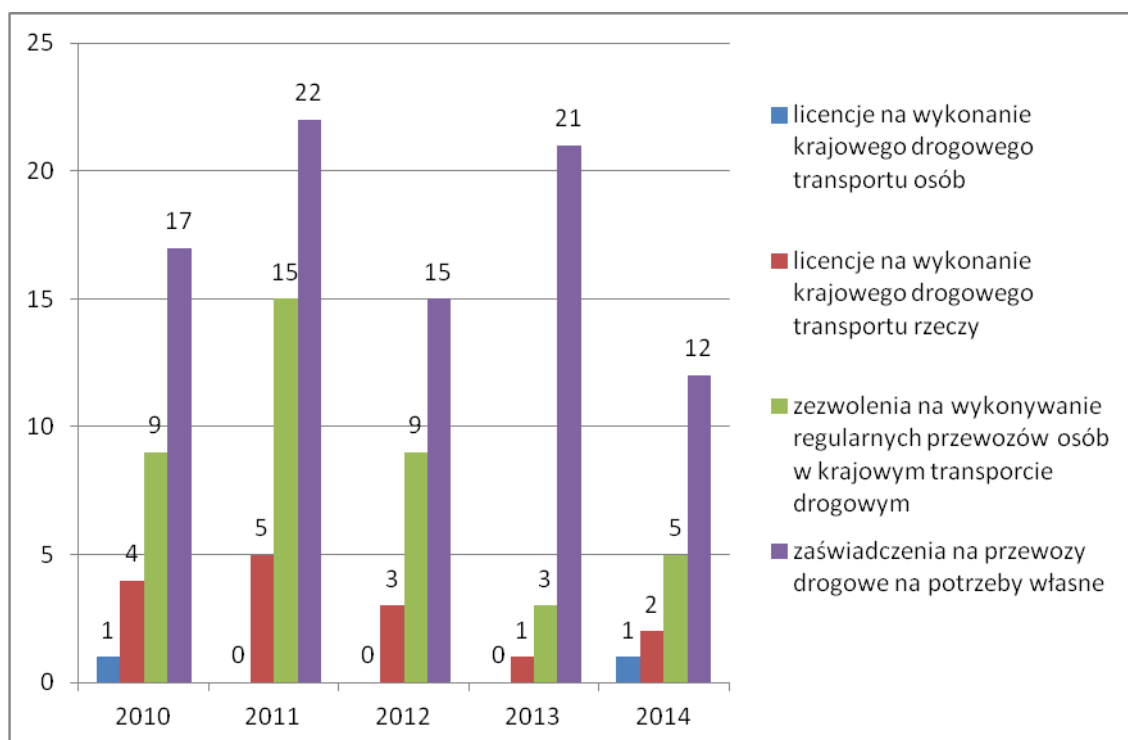
Na terenie powiatu na dzień 31 grudnia 2014 r. w ewidencji przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkoleniowe kierowców wpisanych jest 14 podmiotów. Podmioty te realizują swoje zadania we współpracy z Wydziałem Komunikacji i Transportu, który z upoważnienia starosty prowadzi nadzór nad szkoleniem kierowców. Drugim ważnym elementem związanym ze szkoleniem kierowców jest prowadzenie ewidencji osób szkolących kandydata na kierowcę. Na dzień 31 grudnia 2014 r. w ewidencji tej wpisanych jest 33 instruktorów nauki jazdy na terenie Powiatu choszczeńskiego.

Zadania wykonywane w zakresie transportu drogowego mają również charakter stały i dzielą się na następujące czynności:

- wydawanie licencji na krajowy przewóz osób,
- wydawanie licencji na krajowy przewóz rzeczy,
- wydawanie zaświadczeń na transport drogowy w zakresie własnych potrzeb,
- wydawanie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób.

Charakterystykę wydawanych licencji, zezwoleń i zaświadczeń w zakresie transportu w Powiecie choszczeńskim w latach 2010-2014 przedstawia poniższy wykres.

Wykres 7. Charakterystyka wydawanych licencji, zezwoleń i zaświadczeń w zakresie transportu w Powiecie choszczeńskim w latach 2010-2014



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wydziału Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Choszcznie

Według powyższych danych w latach 2011 i 2013 odnotowano znaczny wzrost wydanych zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne, w porównaniu do roku poprzedniego. Liczba wydanych zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym w 2011 r. wynosiła 15 i był to najwyższy poziom na przestrzeni badanych lat, natomiast w 2013 r. odnotowano spadek o 2/3 w porównaniu do roku wcześniejszego. Zezwolenia wydawane są na maksymalnie 5 lat.

Natomiast w odniesieniu do wydanych licencji zarówno w przypadku krajowego drogowego transportu osób jak i rzeczy, wydawane są one nawet na kilkadziesiąt lat (maksymalny okres to 50 lat), dlatego też analiza tych danych w tak krótkim okresie bez dodatkowych informacji jest niemożliwa.

4 Analiza SWOT

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
Korzystne położenie przy granicy z Niemcami oraz niewielka odległość od strategicznych ośrodków miejskich – Stargard Szczeciński, 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
	<p>Brak ścieżek rowerowych</p> <p>Duża liczba wypadków i kolizji, w tym z udziałem pieszych</p> <p>Słaba dostępność komunikacyjna w zakresie transportu zbiorowego na terenie powiatu (brak połączenia z niektórymi miejscowościami)</p> <p>Niedostateczna ilość miejsc parkingowych</p> <p>Utrudnienia ruchu drogowego związane ze wzrostem ruchu indywidualnego</p>
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 Szczeciński 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

5 Cele i zadania

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:

1. 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, zjazdu.

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 luster 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.

6 Formy finansowania zewnętrznego

Od 01.01.2004 roku finansowanie dróg odbywa się w oparciu o ustawę o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Istotną zmianą w tej ustawie w stosunku do poprzedniego sposobu finansowania zadań drogowych jest likwidacja subwencji drogowej, a środki na pokrycie kosztów remontów i inwestycji pochodzą z dochodów własnych powiatu. Bardzo istotnym elementem finansowania dróg powiatowych jest finansowanie w oparciu o środki nie tylko z budżetu powiatu ale również ze źródeł zewnętrznych.

W ramach **Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020, oś priorytetowa V Zrównoważony transport, działanie 5.4 Budowa i przebudowa dróg powiatowych** możliwa jest realizacja projektów typu budowa i przebudowa dróg powiatowych lub przebudowa dróg powiatowych w celu poprawy bezpieczeństwa.

Celem szczegółowym niniejszego działania jest zwiększona dostępność drogowa do regionalnych ośrodków wzrostu i obszarów kluczowych.

Alokacja środków na to działanie wynosi 12 398 292 euro. Maksymalny poziom dofinansowania wydatków kwalifikowanych wynosi 85%. Przewidywane są dwa tryby wyboru projektów, pierwszy w drodze konkursowej, drugi zaś tryb pozakonkursowy w ramach koncepcji modernizacji dróg powiatowych Konwentu Powiatów Województwa Zachodniopomorskiego.

Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019 przewiduje udzielanie jednostkom samorządu terytorialnego dotacji celowych z budżetu państwa na dofinansowanie zadań własnych w zakresie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i gminnych, o których mowa w art. 42 ust.2 pkt 5b ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych.

Celem programu jest wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niniejszy cel zostanie osiągnięty poprzez tworzenie bezpiecznej, spójnej, zrównoważonej i przyjaznej użytkownikowi sieci drogowej w wymiarze lokalnym.

Łączne dofinansowanie zadań w okresie realizacji Programu wynosić będzie 4 000 000 000 zł.

Źródłami finansowania realizacji Programu są środki z budżetu państwa przeznaczone na dotacje oraz środki przeznaczane przez gminy i powiaty na pokrycie ich wkładów własnych. Wkład własny gminy lub powiatu, może obejmować środki pozyskane od innych podmiotów publicznych lub prywatnych, niepochodzące z budżetu państwa ani budżetu Unii Europejskiej.

Limit dotacji dla woj. zachodniopomorskiego wynosi:

2016 -	44 517 660,00 zł
2017 -	55 647 075,00 zł
2018 -	61 211 782,00 zł
2019 -	61 211 782,00 zł

Dotacja udzielana jest na dofinansowanie zadania polegającego na wykonaniu robót budowlanych, a także innych prac w pasie drogowym takiej drogi, służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub dotyczących wyposażenia technicznego drogi, z wyjątkiem infrastruktury technicznej nie związanej z drogą oraz z wyłączeniem robót, które powinny być wykonywane w ramach utrzymania. obejmujących odcinek lub odcinki jednej

drogi lub powiązane funkcjonalnie odcinki różnych dróg. Zgodnie z przepisami ustawy o finansach publicznych, zadanie jest realizowane i musi zostać ukończone w roku, na który została udzielona dotacja. Dotacja na dofinansowanie zadania udzielana jest w kwocie nieprzekraczającej 3 000 000 zł.

W każdym roku, gmina, w tym miasto na prawach powiatu, może skorzystać z dofinansowania nie więcej niż jednego zadania z dofinansowaniem do 50% przy kwocie maksymalnego dofinansowania 3 000 000 zł. Powiat może skorzystać z dofinansowania dwóch zadań z dofinansowaniem do 50% przy niezmienionej kwocie maksymalnego dofinansowania 3 000 000 zł.

W ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020, poddziałanie „Wspieranie inwestycji związanych z tworzeniem, ulepszaniem lub rozbudową wszystkich rodzajów małej infrastruktury, w tym inwestycji w energię odnawialną i w oszczędzanie energii”, typ operacji „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych” pomoc przyznawana jest na inwestycje w zakresie budowy, przebudowy lub zmiany nawierzchni dróg gminnych, powiatowych lub wewnętrznych.

Pomoc na operację jest przyznawana w formie refundacji kosztów kwalifikowalnych w wysokości do 63,63%, przy czym suma kosztów kwalifikowalnych nie przekroczy kwoty 1 000 000 euro. Pomoc jest przyznawana do wysokości limitu, który wynosi 3 000 000 zł na beneficjenta.

Pomoc jest przyznawana na operację, której:

- koszty kwalifikowalne nie będą współfinansowane w drodze wkładu z funduszy strukturalnych, Funduszu Spójności lub jakiegokolwiek innego unijnego instrumentu finansowego oraz innych programów przeznaczonych na inwestycje drogowe,
- będzie realizowana nie więcej niż w dwóch etapach,
- będzie realizowana na obszarze należącym do:
 - gminy wiejskiej lub;
 - gminy miejsko-wiejskiej, z wyłączeniem miast liczących powyżej 5000 mieszkańców, lub;
 - gminy miejskiej, z wyłączeniem miejscowości liczących powyżej 5000 mieszkańców;
- będzie realizowana na nieruchomości będącej własnością podmiotu ubiegającego się o przyznanie pomocy lub na nieruchomości, do której podmiot ten posiada udokumentowane prawo do dysponowania nią,
- będzie uwzględniona w dokumencie planistycznym,
- będzie spójna z dokumentem strategicznym,
- będzie uwzględniona w planie finansowym podmiotu ubiegającego się o przyznanie pomocy nie później niż w dniu zawarcia umowy,
- będzie łączyć jednostki osadnicze,
- realizacja operacji nie jest możliwa bez udziału środków publicznych.

7 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 osiągnięcia zapisanych w Planie celów i realizacji zadań.

Zadania z zakresu zarządzania drogami publicznymi na terenie powiatu choszczeńskiego pełni Zarząd Dróg Powiatowych w Choszcznie i to on odpowiedzialny jest za nadzór nad prawidłową realizacją Planu Rozwoju Sieci Dróg Powiatowych w Powiecie Choszczeńskim na lata 2016-2020. W związku z powyższym w okresie realizacji Planu, co roku Zarząd Dróg będzie przygotowywał roczne sprawozdanie z wykonanych zadań w odniesieniu do zadań inwestycyjnych i celów określonych w niniejszym planie.

Spis tabel

Tabela 1. Charakterystyka dróg powiatowych w latach 2001, 2005 i 2013 (km).....	9
Tabela 2. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Bierzwnik.....	11
Tabela 3. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Choszczno.....	12
Tabela 4. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Drawno	13
Tabela 5. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Krzęcin.....	14
Tabela 6. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Pełczyce	15
Tabela 7. Wykaz dróg powiatowych – GMINA Recz	16
Tabela 8. Kryteria oceny stanu technicznego dróg powiatowych.....	17
Tabela 9. Ocena stanu technicznego nawierzchni dróg powiatowych.....	17
Tabela 10. Kryteria oceny stanu technicznego mostów i wiaduktów	20
Tabela 11. Wykaz obiektów mostowych	21
Tabela 12. Ocena stanu technicznego mostów i wiaduktów w ciągu dróg powiatowych	22
Tabela 13. Wykaz przepustów	23
Tabela 14. Kryteria oceny stanu technicznego mostów i wiaduktów	24
Tabela 15. Ocena stanu technicznego przepustów	25
Tabela 16. Wykaz robót drogowych wykonanych na drogach powiatowych w latach 2010-2015	27

Spis wykresów

Wykres 1. Rodzaje nawierzchni dróg powiatowych w km - stan na 2014 r.	10
Wykres 2. Długość dróg powiatowych w poszczególnych gminach Powiatu choszczeńskiego (km) w 2014 r.	19
Wykres 3. Charakterystyka budżetu Powiatowego Zarządu Dróg w latach 2010-2014.....	26
Wykres 4. Zdarzenia drogowe w Powiecie choszczeńskim.....	29
Wykres 5. Pokrzywdzeni w zdarzeniach drogowych.....	30
Wykres 6. Liczba zarejestrowanych pojazdów i wydanych praw jazdy w latach 2010-2014. 30	
Wykres 7. Charakterystyka wydawanych licencji, zezwoleń i zaświadczeń w zakresie transportu w Powiecie choszczeńskim w latach 2010-2014	32

Załącznik nr 1. Mapa powiatu Choszczeńskiego – drogi powiatowe