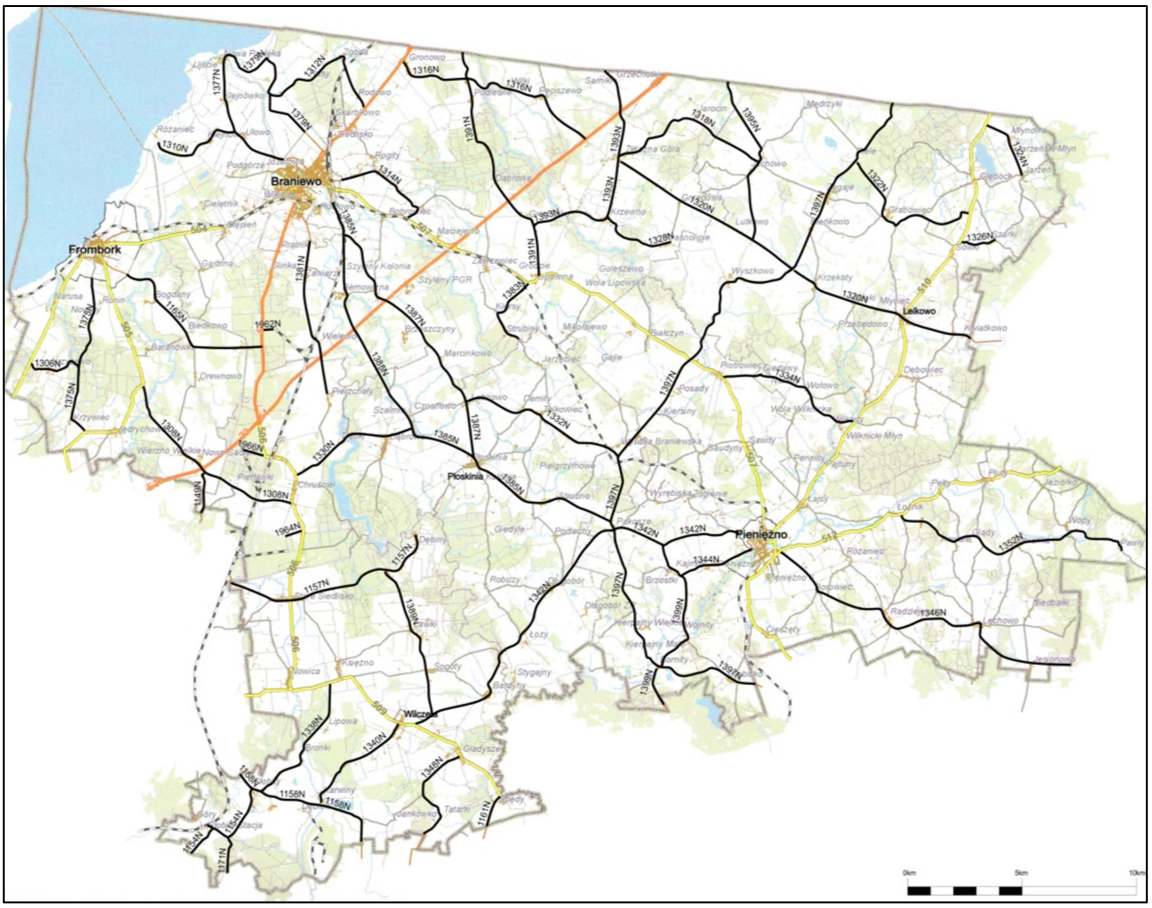
Plan Rozwoju Sieci Drogowej
na lata 2021 - 2026



INWESTOR:

ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W BRANIEWIE
Ul. Królewiecka 55
14-500 Braniewo

OPRACOWANIE:

OBSŁUGA PROJEKTÓW Renata Leszczyńska.
TRĘKS 15a
10-687 Olsztyn

Olsztyn, 2021r.

SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE. ... 5
1 ODNIESIENIE DO DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH. ... 6
1.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030. ... 6
1.2. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 ... 7
1.3. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. ... 9
1.4. Strategia społeczno - gospodarcza województwa Warmińsko – Mazurskiego 2030. ... 11
1.5. Plan Zagospodarowania Przestrzennego województwa Warmińsko – Mazurskiego ... 14
1.6. Lokalne dokumenty planistyczne ... 16
2 UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO – GOSPODARCZE ... 36
2.1 Obszar i ludność. ... 36
2.2 System osadniczy. ... 37
2.3 Struktura gospodarcza. ... 38
2.4 Sytuacja społeczno–gospodarcza gmin na terenie powiatu. ... 39
2.5 Ośrodki i obszary o wysokim potencjale rozwojowym. ... 40
2.5.1 Miejskie ośrodki rozwoju gospodarczego: Braniewo, Frombork, Pieniężno. ... 40
2.5.2 Wyznaczone i potencjalne tereny inwestycyjne oraz obszary o istotnym potencjale gospodarczym. ... 42
2.6 Uwarunkowania środowiskowe. ... 46
2.6.1 Warunki związane z obszarami Natura 2000 obszary ptasie i obszary siedliskowe ... 46
2.6.2 Warunki związane z pozostałymi chronionymi. ... 47
2.7 Uwarunkowania prawne ... 55
3 OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA DRÓG POWIATOWYCH ... 60
3.1 Wykaz dróg z podaniem numeru, klasy oraz długości na terenie powiatu ... 60
3.2 Natężenie ruchu na wybranych drogach powiatowych na podstawie pomiarów przeprowadzonych przez ZDP w Braniewie. ... 66
3.3 Prognoza natężenia ruchu na sieci dróg powiatowych do roku 2030. ... 85
3.4 Charakter ruchu na drogach powiatowych. ... 85
3.5 Powiązanie z nadrzędnym układem drogowym. ... 86
3.5.1 Drogi krajowe S22 i DK 54. ... 88
3.5.2 Drogi wojewódzkie. ... 88
3.5.3 Drogi gminne. ... 88
3.6 Mapa przedstawiająca sieć dróg powiatowych ... 88
3.7 Wykaz, opis, mapa z lokalizacją obiektów inżynierskich w ciągach dróg powiatowych. ... 94
4 OCENA STANU TECHNICZNEGO SIECI DRÓG POWIATOWYCH I OBIEKTÓW MOSTOWYCH. ... 101
4.1 Wstęp. ... 101
4.2 Charakterystyka systemu SOSN. ... 101
4.3 Stan techniczny nawierzchni na drogach powiatowych. ... 102
4.4 Lokalizacja ograniczeń w ruchu pojazdów ciężarowych na drogach powiatowych. ... 121
4.5 Kwalifikacja odcinków dróg powiatowych do: utrzymania, remontu, wzmocnienia, lub przebudowy. ... 127
4.6 Stan techniczny obiektów mostowych – zestawienie, opis, kwalifikacja do utrzymania, remontu, wzmocnienia, lub przebudowy. ... 128
5 DIAGNOZA WARUNKÓW BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO. ... 132
5.1 Bezpieczeństwo ruchu na drogach powiatowych. ... 132
5.2 Mapy i wykazy wypadków (punkty niebezpieczne na sieci) ... 132
5.3 Lokalizacja ograniczeń dopuszczalnej prędkości poruszania się pojazdów po drogach powiatowych. ... 136
6 INWESTYCJE I UTRZYMANIE DRÓG POWIATOWYCH. ... 142

6.1 Wykaz wydatków na inwestycje w latach 2014 – 2020 r. 142
6.2 Wykaz wydatków na bieżące utrzymanie. 147
6.3 Mapy z lokalizacją inwestycji objętych dofinansowaniem w ramach programów operacyjnych i programów rządowych. 154
7 CELE I ZAŁOŻENIA PLANU ROZWOJU SIECI. 158
7.1 Założenia do nowej edycji zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji na drogach powiatowych powiatu braniewskiego na lata 2021 – 2026 158
7.2 Wskazanie potencjalnych źródeł finansowania planowanych przedsięwzięć drogowych. 160
8 PROJEKT PLANU FINANSOWANIA BUDOWY, PRZEBUDOWY, REMONTU, UTRZYMANIA I OCHRONY DRÓG ORAZ DROGOWYCH OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH. 161
9 IDENTYFIKACJA POTENCJALNYCH ZAGROŻEŃ W REALIZACJI ZADAŃ INWESTYCYJNYCH, WYNIKAJĄCYCH Z UWARUNKOWAŃ ZEWNĘTRZNYCH I WEWNĘTRZNYCH. 185
10 KALKULACJA EFEKTYWNOŚCI EKONOMICZNEJ ROZWOJU, PRZEKSZTAŁCEŃ I PRZEBUDOWY UKŁADU DROGOWEGO POWIATU DLA WYBRANYCH ZADAŃ. 186
11 ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE MONITORINGU I OCENY STANU REALIZACJI ZADAŃ INWESTYCYJNYCH. 196
12 WNIOSKI. 204
13 ZAŁĄCZNIKI. 208

WYKAZ MAP:

Mapa 1. Sieć dróg powiatowych na tle obszarów objętych ochroną prawną.
Mapa 2. Natężenie ruchu na wybranych odcinkach dróg i ulic powiatowych powiatu braniewskiego na podstawie pomiarów prowadzonych w latach 2015-2020.
Mapa 3. Sieć dróg powiatowych powiatu braniewskiego.
Mapa 4. Lokalizacja obiektów mostowych i wiaduktów na sieci dróg powiatowych w powiecie braniewskim
Mapa 5. Stan techniczny sieci dróg powiatowych w powiecie braniewskim
Mapa 6. Lokalizacja ograniczeń w ruchu pojazdów ciężarowych na drogach powiatowych powiatu braniewskiego.
Mapa 7. Mapa odcinków dróg i punktów niebezpiecznych na sieci dróg powiatowych powiatu braniewskiego.
Mapa 8. Lokalizacja ograniczeń dopuszczalnej prędkości poruszania się pojazdów po drogach powiatowych powiatu braniewskiego.
Mapa 9. Standardy zimowego utrzymania dróg i ulic powiatowych powiatu braniewskiego
Mapa 10. Lokalizacja inwestycji objętych dofinansowaniem w ramach programów operacyjnych i programów rządowych.
Mapa 11. Wykaz planowanych inwestycji na drogach powiatowych powiatu braniewskiego w latach 2021 – 2026

WPROWADZENIE.

Podstawę prawną do opracowania „Planu rozwoju sieci dróg powiatowych powiatu Braniewskiego na lata 2021– 2026" stanowią zapisy art. 20 pkt 1, 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz.U. 2020 poz. 470). Przepisy te nakładają na zarządcę drogi obowiązek opracowania projektu planu rozwoju sieci drogowej oraz bieżącego informowania o tych planach organów właściwych do sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Ponadto zarządcy dróg zobowiązani zostali do opracowania projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz obiektów inżynierskich.

Niniejsze opracowanie stanowi dokument planistyczny umożliwiający wyznaczenie kierunków działania w zakresie poprawy infrastruktury drogowej na poziomie powiatu.

Na terenie Powiatu Braniewskiego funkcję zarządcy dróg powiatowych pełni powołana w tym celu jednostka organizacyjna: **Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie**. Utworzony na mocy Uchwały Nr III/31/99 Rady Powiatu Braniewskiego z dnia 27 stycznia 1999 roku w sprawie utworzenia jednostki organizacyjnej powiatu pod nazwą Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie. Realizuje ona zadania na sieci dróg powiatowych na terenie następujących jednostek: miasto Braniewo, gmina Braniewo, miasto i gmina Frombork, gmina Płoskinia, miasto i gmina Pieniężno, gmina Lelkowo, gmina Wilczęta

Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie wykonuje swoje obowiązki z upoważnienia i w imieniu Zarządu Powiatu Braniewskiego.

Do zakresu działania ZDP należy w szczególności:

- *opracowanie projektów planów rozwoju sieci drogowej*
- *opracowanie projektów planów finansowania budowy, utrzymania i ochrony dróg oraz obiektów mostowych*
- *pełnienie funkcji inwestora*
- *utrzymanie nawierzchni, chodników, obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą*
- *realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu*
- *przygotowanie infrastruktury drogowej dla potrzeb obronnych oraz wykonywanie innych zadań na rzecz obronności kraju*
- *koordynacja robót w pasie drogowym*
- *wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego, na zjazdy z dróg, na przejazdy po drogach publicznych pojazdów z ładunkiem lub bez ładunku o masie, naciskach osi lub wymiarach przekraczających wielkości określone w odrębnych przepisach oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych*
- *prowadzenie ewidencji dróg i drogowych obiektów mostowych*
- *przeprowadzenie okresowych kontroli stanu dróg i obiektów mostowych*
- *wykonywanie robót interwencyjnych robót utrzymaniowych i zabezpieczających*
- *przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników*
- *przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg*
- *wprowadzenie ograniczeń bądź zamykanie dróg i drogowych obiektów mostowych dla ruchu oraz wyznaczenie 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*
- *prowadzenie gospodarki gruntami i innymi nieruchomościami pozostającymi w zarządzie organu zarządzającego drogą*
- *orzekanie o przywróceniu pasa drogi do stanu poprzedniego*
- *zarządzanie ruchem na drogach powiatowych*
- *wydawanie zezwoleń na imprezy na drogach powiatowych*

Opracowanie powstało na podstawie licznych materiałów i analiz przekazanych przez Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie. Celem stworzenia dokumentu możliwie aktualnego, odzwierciedlającego bieżącą sytuację w powiecie braniewskim pod uwagę wzięto dane gromadzone w latach 2014– 2020.

Szczegółowej analizie poddano:

- Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych o znaczeniu krajowym, regionalnym i lokalnym
- Uwarunkowania społeczno-gospodarcze
- Układ komunikacyjny na terenie powiatu z natężeniem ruchu
- Stan techniczny sieci dróg powiatowych
- Warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego
- Inwestycje i utrzymanie dróg powiatowych na przełomie lat 2014 – 2020

W dokumencie uwzględniono hierarchię dróg z punktu widzenia funkcjonowania poszczególnych gmin i miast powiatu. Wskazano drogi o znaczeniu strategicznym, ważne z punktu widzenia zarówno obsługi obszaru powiatu z uwzględnieniem terenów inwestycyjnych, jak i połączeń z siecią dróg wyższego rzędu. Odniesiono się do wskazanych przez władze gmin innych inwestycji, powiązanych z siecią dróg powiatowych – ważnych z punktu widzenia kompleksowego planowania. Opracowanie zostało skonsultowane z lokalnymi samorządami miast i gmin zlokalizowanych w granicach powiatu.

Przeanalizowano uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych zarówno na szczeblu krajowym jak i lokalnym. Przedstawiono wykonalność prawną planowanych zadań ze szczególnym uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z wymogów ochrony środowiska. Uwzględniono także efektywność ekonomiczną inwestycji i ich wpływ na poprawę warunków życia mieszańców i rozwoju społeczno-gospodarczego powiatu.

Najważniejsze z analizowanych zagadnień zaprezentowano w części graficznej dokumentu.

1 ODNIESIENIE DO DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH.

1.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030.

Z dniem 13 listopada 2020 r. KPZK 2030 stała się dokumentem archiwalnym. Strategia rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym wyrażana będzie w jednym dokumencie pn. **Koncepcja Rozwoju Kraju**. Dokument ten powstanie dopiero w perspektywie przyszłych lat. Do czasu przyjęcia nowej Koncepcji nie będzie narodowego dokumentu odzwierciedlającego politykę przestrzenną rządu.

Projekt ustawy zakłada odejście od długookresowej strategii rozwoju kraju i koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju. Wprowadzono koncepcję rozwoju kraju jako dokumentu identyfikującego globalne trendy rozwojowe. Zakłada się lepsze ukierunkowanie dokumentów oraz realizujących je instrumentów sektorowych na obszary wymagające wsparcia - obszary strategicznej interwencji (OSI) wskazane w średniookresowej strategii rozwoju kraju (obecnie w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju). Wprowadzono również polityki publiczne pokazujące, w jaki sposób, w kontekście przyjętych celów rozwojowych kraju, realizowane będą cele w odniesieniu do danego sektora, dziedziny, czy terytorium.

Z uwagi na uchylenie obowiązującego do tej pory dokumentu oraz brak nowego, poniżej przedstawiono uwarunkowania wynikające ze Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, tj. kluczowego dokumentu państwa polskiego w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej. Przyszła Koncepcja Rozwoju Kraju uwzględniać będzie obszary wsparcia wskazane w ww. Strategii w części odnoszącej się do rozwoju zrównoważonego terytorialnie.

Dokument określa podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym w perspektywie roku 2020 i 2030. SOR przedstawia nowy model rozwoju – rozwój odpowiedzialny oraz społecznie i terytorialnie zrównoważony. Jest on oparty o indywidualny potencjał terytorialny, inwestycje, innowacje, rozwój, eksport oraz wysoko przetworzone produkty. Nowy model rozwoju zakłada odchodzenie od dotychczasowego wspierania wszystkich sektorów/branż na rzecz wspierania sektorów strategicznych, mogących stać się motorami polskiej gospodarki. Jego fundamentalnym wyzwaniem jest przebudowanie modelu gospodarczego tak, żeby służył on całemu społeczeństwu.

W odniesieniu do **sektora transportu** wskazano, że jego znaczenie dla polskiej gospodarki sukcesywnie rośnie. W realizowanych przewozach największy udział ma transport drogowy (83,3%), którego udział jest wyższy niż średnio w UE (75,4%). Rosnąca rola transportu drogowego w polskim systemie transportowym skutkuje także zwiększoną presją na zdrowie publiczne, bezpieczeństwo ruchu i środowisko naturalne.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) – SOR została przyjęta przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 r. SOR jest aktualizacją średniookresowej strategii rozwoju kraju, tj. Strategii Rozwoju Kraju 2020. Jest obowiązującym, kluczowym dokumentem państwa polskiego w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej.

Zgodnie z ww. dokumentem jednym z obszarów wpływających na osiągnięcie celów Strategii jest **transport.** Wskazano na niski poziom rozwoju infrastruktury transportowej na obszarach wiejskich, jako poważnej bariery w rozwoju przedsiębiorczości oraz mobilności na rynku pracy. Ponadto zwrócono uwagę, że gminy wiejskie lub miejsko-wiejskie mają największe potrzeby w zakresie modernizacji lokalnej infrastruktury transportowej.

Od wejścia do Unii Europejskiej stopniowo poprawia się dostępność polskiej przestrzeni we wszystkich wymiarach: w skali międzynarodowej, krajowej (łączenie ośrodków wojewódzkich), regionalnej (integracja największych miast z ich zapleczem i mniejszymi ośrodkami) oraz lokalnej (w szczególności na obszarach wiejskich), lecz nadal nie jest wystarczająca w stosunku do potrzeb mieszkańców i podmiotów prowadzących działalność gospodarczą.

W horyzoncie roku 2030 zakłada się osiągnięcie przepustowości transportowej umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego poprzez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym, zapewniającego sprawną obsługę transportową społeczeństwa i gospodarki, a także przyczyniającego się do obniżenia negatywnego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie i jakość życia.

Przewidziane w Strategii działania do 2030 r. to m.in:

- Powiązanie Polski z korytarzami sieci bazowej TEN-T;
- **Rozwój infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym, włączającego obszary o słabej dostępności (m.in. <u>obszary wiejskie, przygraniczne i peryferyjne</u>) w procesy gospodarcze i rozwojowe**;
- Powiązanie lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z aglomeracjami, głównymi miastami oraz ich obszarem funkcjonalnym z wykorzystaniem transportu drogowego i kolejowego;
- Dostosowanie istniejącej sieci dróg krajowych do ruchu na terenach miast oraz ich obszarów funkcjonalnych […];
- I in.

1.2. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030

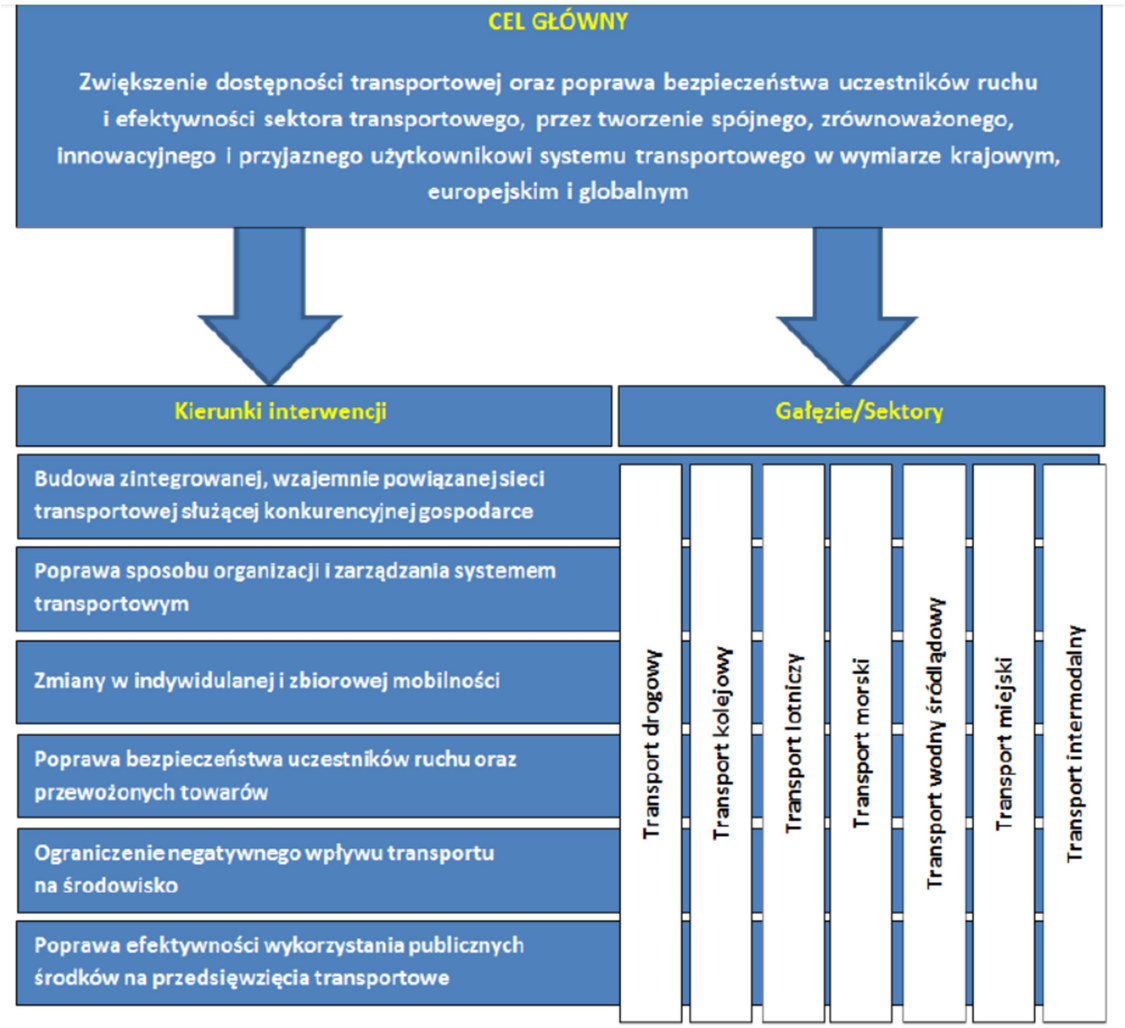
Zgodnie z informacja Ministerstwa Infrastruktury (www.gov.pl/) Rada Ministrów przyjęła 24 września 2019 r. uchwałę w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku", przedłożoną przez ministra infrastruktury.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT2030) została opracowana w celu wyznaczenia najważniejszych kierunków interwencji i działań, a także ich koordynacji w zakresie osiągnięcia celu głównego. Jej wdrożenie pozwoli nie tylko usunąć aktualnie istniejące bariery, ale także stworzyć nową jakość, zarówno w infrastrukturze transportowej, zarządzaniu, jak i w systemach przewozowych.

SRT2030 jest dokumentem planistycznym, który zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2019 r. poz. 1295), zwaną dalej „ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju", stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Istotą SRT2030 jest wskazanie celu oraz nakreślenie kierunków rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2030 r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r. (zwaną dalej SOR).

Głównym celem krajowej polityki transportowej przedstawionej w strategii jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. Osiągnięcie tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju.

Struktura i hierarchia celów SRT

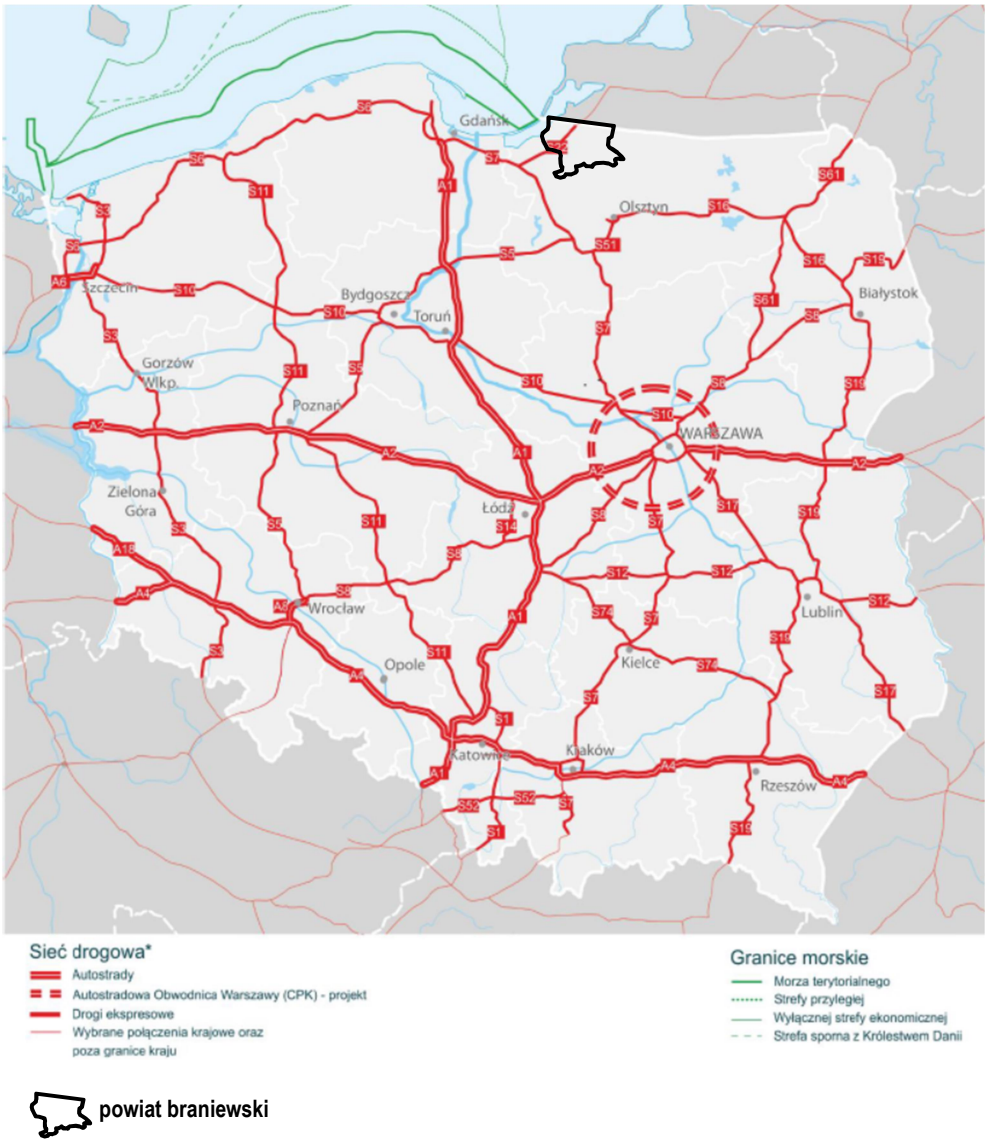


Źródło: STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 ROKU MI, 2019r.

Działania realizowane będą etapowo – do 2030 r. – tak, aby możliwe było zwiększenie dostępności transportowej kraju, zapewnienie zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu oraz poprawienie warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.
W dokumencie zawarto konkretne projekty strategiczne mające na celu stworzenie spójnej sieci autostrad, dróg ekspresowych i linii kolejowych o wysokim standardzie, rozwiniętej sieci lotnisk, portów morskich i żeglugi śródlądowej oraz systemów transportu publicznego. Założono realizację 22 projektów strategicznych wynikających ze Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju i nowych projektów, kluczowych dla rozwoju systemu transportowego Polski.
W zakresie transportu drogowego plany budowy autostrad i dróg ekspresowych oparte będą w głównej mierze o realizację projektów stanowiących elementy transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Istotną rolę będą pełniły również zadania o charakterze transgranicznym oraz te stanowiące połączenia pomiędzy poszczególnymi elementami sieci TEN-T.
W dokumencie wskazano, że niezbędnym działaniem na rzecz zwiększania dostępności transportowej regionów będzie realizacja we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego inwestycji budowy dróg regionalnych i lokalnych i ich połączeń z drogami krajowymi. Dzięki tym inwestycjom mieszkańcy zyskają lepszy dostęp do usług publicznych. W efekcie, rozwój infrastruktury drogowej umożliwi zmniejszenie się dysproporcji rozwojowych

Jednym z projektów strategicznych SRT2030 jest Fundusz Dróg Samorządowych (obecnie: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg). Jest to mechanizmem wsparcia finansowego rozwoju dróg lokalnych jest, którego zadaniem jest dofinansowanie budowy, przebudowy oraz remontów dróg powiatowych i gminnych.

Informacje w zakresie inwestycji zrealizowanych na terenie powiatu braniewskiego w ramach ww. funduszu zawarto w pkt.6.3



Rysunek 1. ***Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce – Centralny Port Komunikacyjny dla RP***

Źródło: Oprac. na podstawie Opracowania MI STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 ROKU

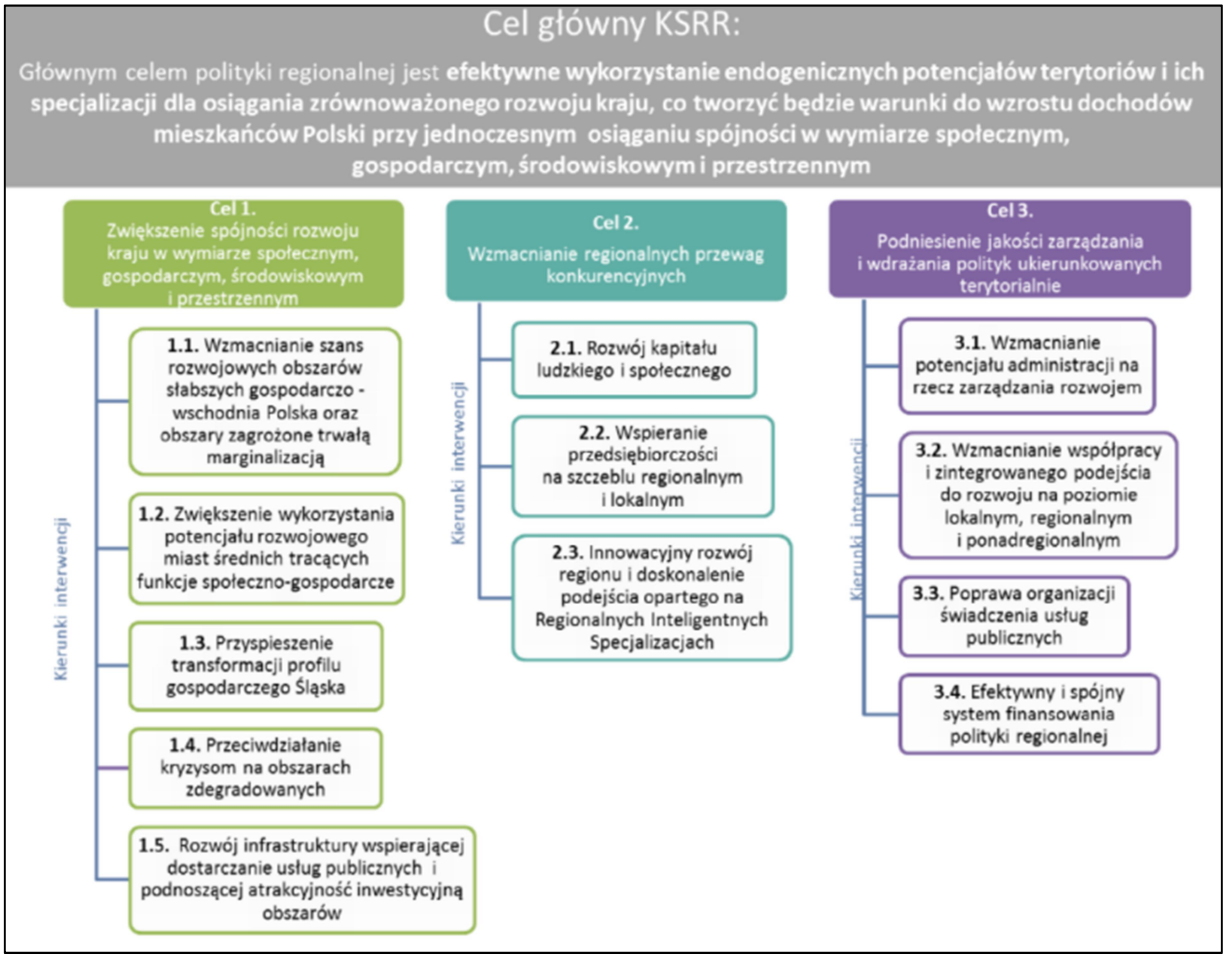
powiat braniewski

1.3. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

KSRR 2030 jest podstawowym dokumentem strategicznym polityki regionalnej państwa w perspektywie do 2030 r. Jest zbiorem wspólnych wartości, zasad współpracy rządu i samorządów oraz partnerów społeczno-gospodarczych na rzecz rozwoju kraju i województw. Przedstawia cele polityki regionalnej oraz działania i zadania, jakie do ich osiągnięcia powinien podjąć rząd, samorządy: wojewódzkie, powiatowe i gminne oraz pozostałe podmioty uczestniczące w realizacji tej polityki w perspektywie roku 2030.

W przyjętej „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)" wskazano nowy model rozwoju regionalnego Polski. Przewidziano w nim rozwój naszego kraju jako społecznie i terytorialnie zrównoważony, dzięki któremu efektywnie będą rozwijane oraz wykorzystywane miejscowe zasoby i potencjały wszystkich regionów. Celem takiego modelu jest wspomaganie w szczególności obszarów, które nie mogą w pełni rozwinąć swojego potencjału rozwojowego, bo utraciły swoje funkcje społeczno-gospodarcze (np. przestały być miastami wojewódzkimi) przez co stały się mniej odporne na różne zjawiska kryzysowe (np. negatywne skutki procesów demograficznych).

W dokumencie określono 7 wyzwań dla polityki regionalnej, tj.:
1. Adaptacja do zmian klimatu oraz ograniczanie zagrożeń dla środowiska.
2. Przeciwdziałanie negatywnym skutkom procesów demograficznych.
3. Rozwój i wsparcie kapitału ludzkiego i społecznego.
4. Wzrost produktywności i innowacyjności regionalnych gospodarek.
5. Rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach.
6. Zwiększenie efektywności zarządzania rozwojem (w tym finansowania działań rozwojowych) oraz współpracy między samorządami terytorialnymi i między sektorami.
7. Przeciwdziałanie nierównościom terytorialnym i przestrzennej koncentracji problemów rozwojowych oraz niwelowanie sytuacji kryzysowych na obszarach zdegradowanych.



Wyzwanie 5. Rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach

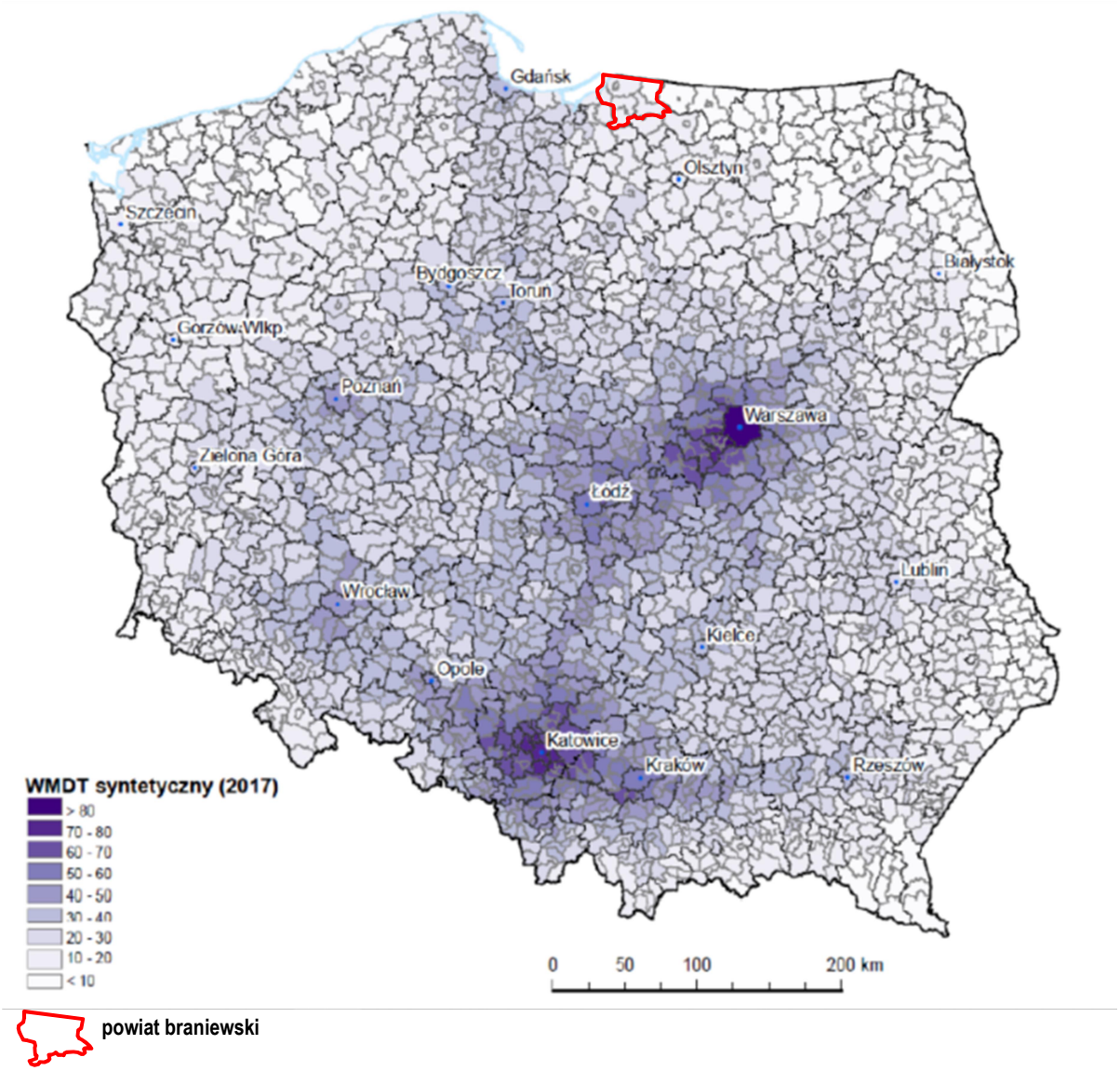
5.1. Infrastruktura transportowa

Zgodnie z ww. dokumentem, realizacja inwestycji drogowych w latach 2005-2018 miała pozytywny wpływ na zwiększenie dostępności transportowej w Polsce. Czas przejazdu samochodem pomiędzy większością ośrodków wojewódzkich został skrócony zarówno na drogach krajowych, jak i wojewódzkich.

Istotną kwestią wciąż pozostaje powiązanie regionalnych, subregionalnych i lokalnych ośrodków wzrostu w spójną sieć transportową oraz zwiększenie dostępności terytorialnej obszarów wiejskich. W tym względzie ważne jest uzupełnienie braków i luk w podstawowej infrastrukturze transportowej o charakterze krajowym, regionalnym i lokalnym, które warunkują odpowiednią dostępność województw i obszarów.

Badanie wskaźnika międzygałęziowej dostępności transportowej (WMDT) wskazuje, że w 2017 r. **największą peryferyjnością** cechowały się województwa: zachodniopomorskie, podlaskie i **warmińsko-mazurskie**.

Rysunek 2. ***Wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej (syntetyczny) – wartość w 2017 r.***



Źródło: KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO 2030 MIiR

Powiat braniewski zalicza się do terenów o najniższej dostępności transportowej.

1.4. Strategia społeczno - gospodarcza województwa Warmińsko – Mazurskiego 2030.

18 lutego 2020 r. Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego uchwalił strategię rozwoju regionu pn. Warmińsko Mazurskie 2030. Uwzględnia ona dotychczasowe doświadczenia regionu, osiągnięte już cele i proponuje przeformułowanie „centrum strategii". W latach 2013-2019 województwo warmińsko-mazurskie wciąż dążyło do jak najszybszego ograniczenia peryferyjności położenia i uznano, że te działania zostały przeprowadzane z sukcesem. Dlatego w latach 2020-2030 w centrum strategii postawiono mieszkańców regionu. Samorządy regionalne i lokalne mają skoncentrować działania na podnoszeniu jakości kapitału ludzkiego i kapitału społecznego województwa.

Celem głównym Strategii województwa jest:
Spójność ekonomiczna, społeczna i przestrzenna Warmii i Mazur z regionami Europy

Cele strategiczne:

1. **kompetencje przyszłości:**
   cel operacyjny 1: **Użyteczne kwalifikacje i kompetencje**
   cel operacyjny 2: **Nowoczesne usługi**
   cel operacyjny 3: **Profesjonalne organizacje**
2. **inteligentna produktywność:**
   cel operacyjny 1: **Satysfakcjonująca praca**
   cel operacyjny 2: **Inteligentna specjalizacja**
   cel operacyjny 3: **Wysoka konkurencyjność**
3. **Kreatywna aktywność:**
   cel operacyjny 1: **Inspirująca twórczość**
   cel operacyjny 2: **Efektywna współpraca**

w tym: Współpraca międzyregionalna i międzynarodowa np. współpraca z Obwodem Kaliningradzkim FR, obejmująca m.in. współpracę w strefie przygranicznej (z zakresu infrastruktury technicznej i społecznej), m.in. kreowanie międzynarodowych produktów turystycznych oraz **powiązań transportowych** szczególnie w oparciu o potencjał Zalewu Wiślanego/Kaliningradzkiego.

   cel operacyjny 3: **Ukształtowana tożsamość**
4. **Mocne fundamenty**
   cel operacyjny 1: **Silny kapitał społeczny**
   cel operacyjny 2: **Optymalna infrastruktura rozwoju, w tym:**
   C. Infrastruktura komunikacyjna
   a. inwestycje drogowe:
   - ukształtowanie systemu dróg ekspresowych – w szczególności budowa drogi S5 (granica województwa kujawsko-pomorskiego – Ostróda), dokończenie inwestycji na drodze S 16 (na odcinku od Borek Wielkich przez Mrągowo do Ełku);
   - poprawa drogowej dostępności do przejść granicznych z obwodem kaliningradzkim FR (m.in. drogą krajową nr 51 na odcinku Olsztyn – Bezledy);
   - udrożnienia obszaru Olsztyna poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta (obwodnica);
   - połączenia drogowe z regionalnym portem lotniczym w Szymanach gwarantujące ruch na lotnisku;
   - rozwiązanie problemów komunikacyjnych w obszarach funkcjonalnych Olsztyna, Elbląga i Ełku;
   - poprawa czasu dojazdu do miast powiatowych, przede wszystkim na obszarach o słabym dostępie do usług publicznych;
   - zapewnienie bezpieczeństwa drogowego;
   - poprawa skomunikowania międzyregionalnego;
   - dostosowanie infrastruktury transportowej (wykorzystywanej na co dzień dla potrzeb cywilnych) do potrzeb mobilności wojskowej
   - rozwój dróg rowerowych poprawiających bezpieczeństwo ruchu;
   - poprawa dostępności przestrzennej obszarów o najniższym jej poziomie do Olsztyna i subregionalnych ośrodków wzrostu, w tym budowa i modernizacja dróg lokalnych.

   cel operacyjny 3: **Wyjątkowe środowisko przyrodnicze**

Cel strategiczny **Mocne fundamenty** oraz cel operacyjny **Optymalna infrastruktura rozwoju** odnosi się m.in. do **rozwoju infrastruktury drogowej.**

Zgodnie ze Strategią […] znacząca poprawia dostępności komunikacyjnej dotyczy środkowej i zachodniej części województwa. Nie mniej województwo warmińsko-mazurskie nadal należy do obszarów o najsłabszej dostępności transportowej w Polsce, jak również w całej Unii Europejskiej.

W Strategii […] wyznaczono 10 Obszarów Strategicznej Interwencji (OSI). Odzwierciedlają one potencjały i problemy rozwojowe w układzie terytorialnym, które będą przedmiotem zainteresowania Strategii. OSI dotyczą obszarów o szczególnym potencjale rozwojowym oraz tych które wymagają troski ze względu na występujące zapóźnienia.

Powiat braniewski objęty jest następującymi OSI:

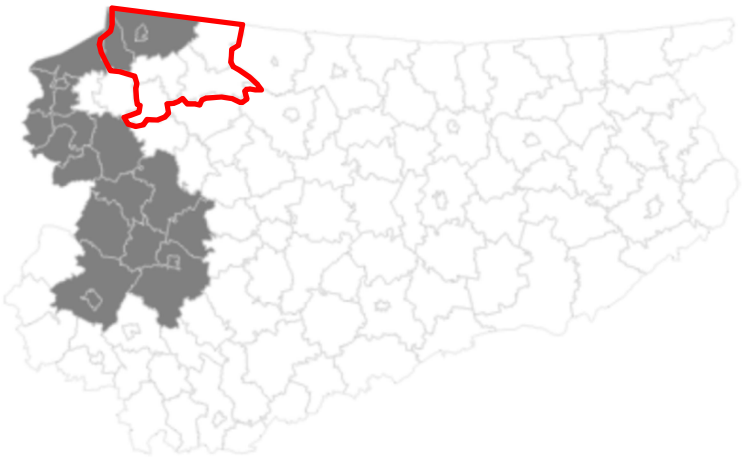
- Niebieski Zachód
- Miasta CITTASLOW;
- Miasta tracące funkcje społeczno-gospodarcze;
- Obszary marginalizacji;

OSI – Niebieski Zachód

Obszar powstały na skutek nałożenia trzech obszarów funkcjonalnych wskazanych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego (Obszar Funkcjonalny Ostródzko-Iławski; Przybrzeżny Obszar Funkcjonalny; Obszar Funkcjonalny Żuławy) oraz zasięgu oddziaływania Kanału Elbląskiego.
W ramach osi Niebieski Zachód przewiduje się rozwój powiązań funkcjonalnych wewnątrz obszaru, włączenie gmin sąsiadujących (edukacja, turystyka, rynek pracy) oraz wzrost znaczenia powiązań gospodarczych wewnątrz obszaru.
W zakresie celu strategicznego Mocne fundamenty, oczekuje się tu m.in. osiągnięcia dobrej dostępności komunikacyjnej zewnętrznej i wewnętrznej.

Na terenie powiatu braniewskiego obejmuje: miasto Braniewo, gminę miejsko-wiejską Frombork i gminę wiejską Braniewo.

OSI – Niebieski Zachód



OZNACZENIA:

powiat braniewski

Źródło: Oprac. na podstawie: STRATEGII SPOŁECZNO - GOSPODARCZEJ WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO – MAZURSKIEGO 2030.

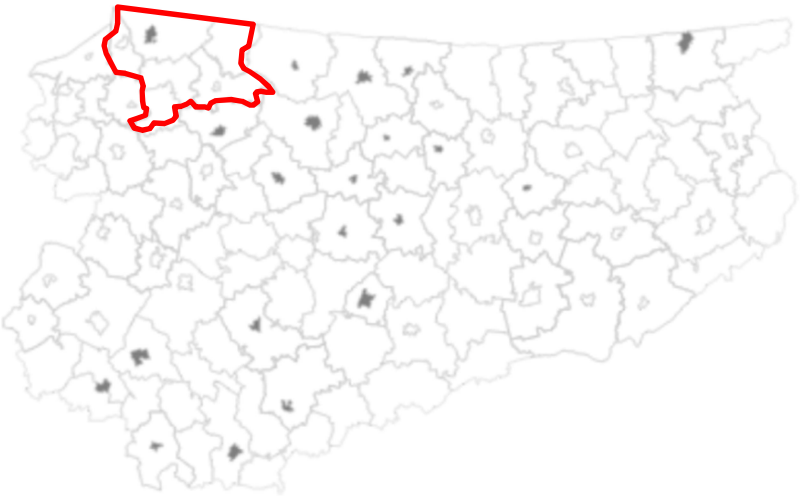
OSI – Miasta CITTASLOW

W ramach sieci CITTASLOW w latach 2019-2030 powinny być kontynuowane działania służące wzmocnieniu miasteczek w kierunkach ich rozwoju kładących nacisk na jakość życia mieszkańców. Przewiduje się rozwój funkcji miast – ośrodków lokalnych.

W zakresie celu strategicznego Mocne fundamenty, oczekuje się tu m.in. dobrze rozwiniętych połączeń komunikacyjnych miast i ich najbliższego otoczenia.

Na terenie powiatu braniewskiego obejmuje: miasto Braniewo.

OSI – Miasta CITTASLOW



OZNACZENIA:

powiat braniewski

Źródło: Oprac. na podstawie: STRATEGII SPOŁECZNO - GOSPODARCZEJ WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO – MAZURSKIEGO 2030.

OSI – Miasta tracące funkcje społeczno-gospodarcze

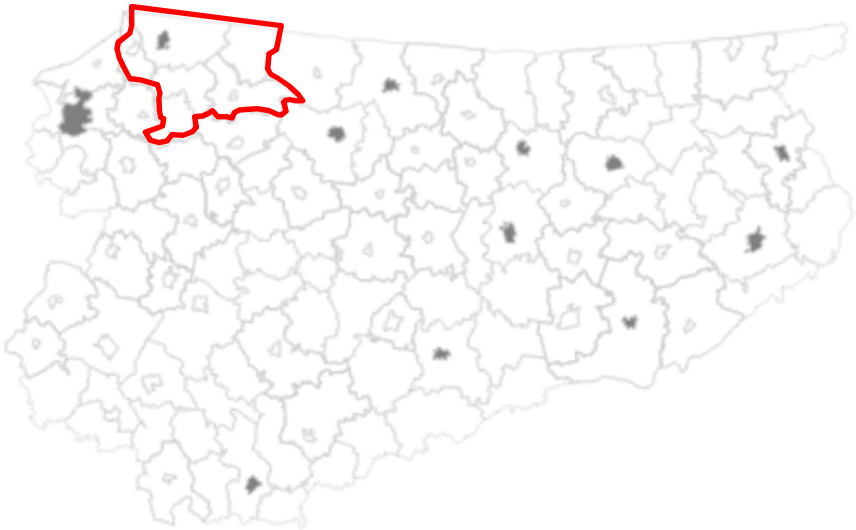
Dotyczy miast wskazanych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 jako ośrodki średniej wielkości tracące funkcje społeczno-gospodarcze

W ramach OSI przewiduje się rozwinięcie relacje funkcjonalnych między miastami a ich najbliższym otoczeniem.

W zakresie celu strategicznego Mocne fundamenty, oczekuje się tu m.in. rozwoju połączeń komunikacyjnych z Olsztynem.

Na terenie powiatu braniewskiego obejmuje: miasto Braniewo.

OSI – Miasta tracące funkcje społeczno-gospodarcze



OZNACZENIA:

powiat braniewski

Źródło: Oprac. na podstawie: STRATEGII SPOŁECZNO - GOSPODARCZEJ WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO – MAZURSKIEGO 2030.

OSI – Obszary marginalizacji

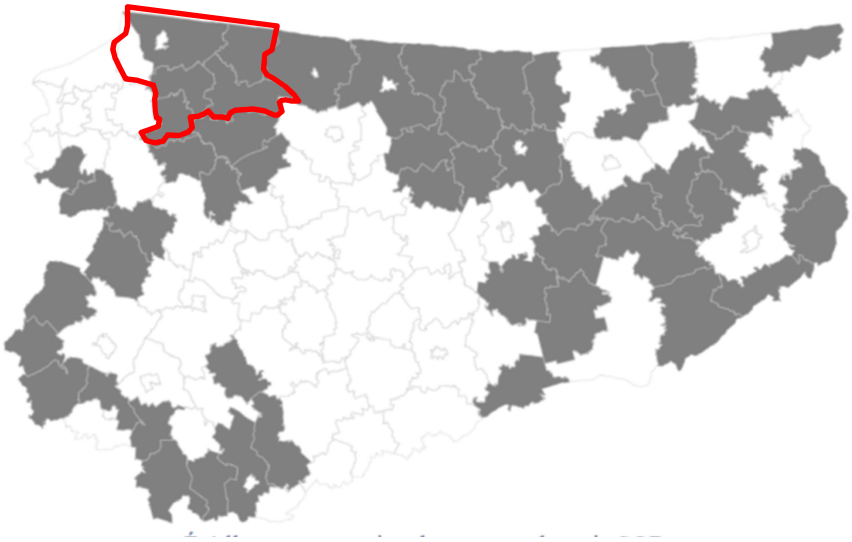
Obejmuje gminy wskazane w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 jako obszary zagrożone trwałą marginalizacją.

W ramach OSI przewiduje się rozwinięcie powiazań funkcjonalnych na linii najbliższe miasto – wieś.

W zakresie celu strategicznego Mocne fundamenty, oczekuje się tu m.in. satysfakcjonującej dostępności komunikacyjnej.

Na terenie powiatu braniewskiego obejmuje gminy wiejskie: Braniewo, Płoskinia, Wilczęta, Lelkowo oraz gminę miejsko-wiejską Pieniężno

OSI – Obszary marginalizacji



OZNACZENIA:

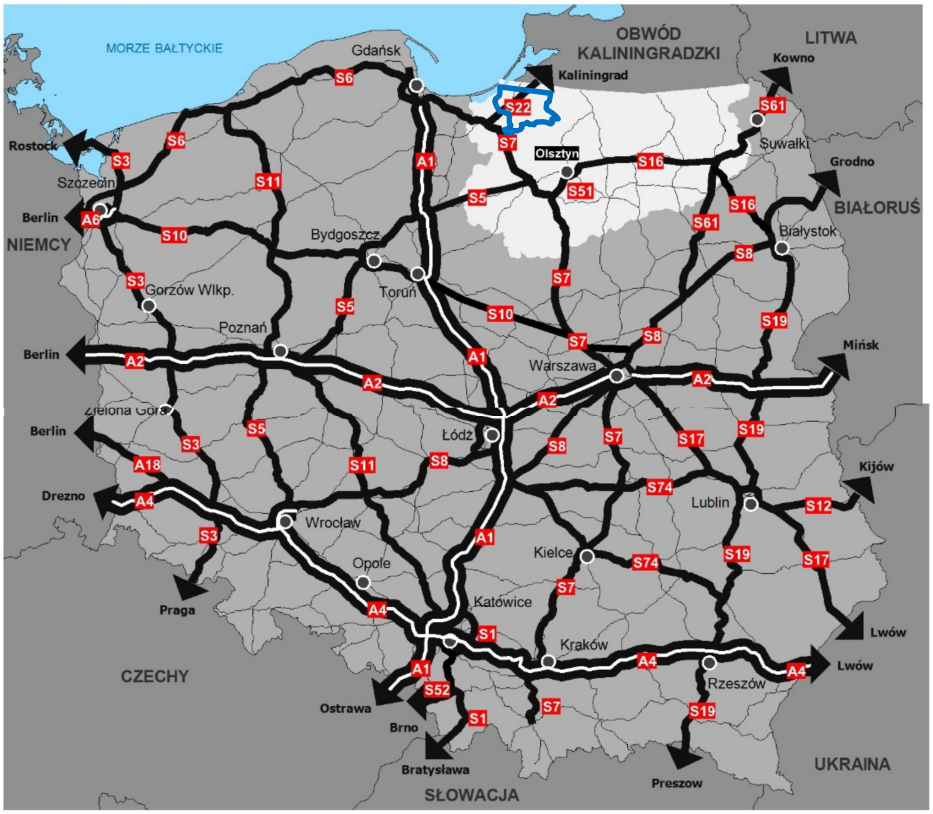
powiat braniewski

Źródło: Oprac. na podstawie: STRATEGII SPOŁECZNO - GOSPODARCZEJ WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO – MAZURSKIEGO 2030.

1.5. Plan Zagospodarowania Przestrzennego województwa Warmińsko – Mazurskiego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa jest dokumentem długookresowym ściśle powiązanym ze strategią rozwoju społeczno-gospodarczego województwa.
W zakresie powiązań z systemami transportowymi kraju i Europy, w ww. dokumencie wskazano, że Województwo warmińsko-mazurskie należy do regionów o najgorszej dostępności komunikacyjnej wynikającej ze słabo rozbudowanego systemu komunikacji drogowej i kolejowej oraz niskiej jakości jego elementów.

Rysunek 3. ***Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych***



OZNACZENIA:

powiat braniewski

Źródło: Oprac. na podstawie: PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO – MAZURSKIEGO

W obrębie województwa przebiegają korytarze transportowe, obejmujące infrastrukturę o znaczeniu międzynarodowym, tj.:.

- Paneuropejskie korytarze transportowe:
- nr I (Helsinki – Tallin – Ryga – Kowno – Warszawa) – projektowana droga krajowa nr S61 („Via Baltica") i projektowana linia kolejowa E75 („Rail Baltica"),
- nr IA (Ryga – Kaliningrad – Elbląg – Gdańsk) – droga krajowa nr S22, linia kolejowa nr 204,
- nr VI (Gdańsk – Katowice – Żylina) – droga krajowa nr S7 i linia kolejowa nr 9;

- Sieć TEN-T
- o Sieć bazowa:
- w korytarzu Bałtyk – Adriatyk: droga krajowa nr S7, linia kolejowa nr 9,
- w korytarzu Morze Północne – Bałtyk: projektowana droga krajowa nr S61 („Via Baltica"),
- projektowana linia kolejowa E75 („Rail Baltica"),
- o **pozostała sieć bazowa: droga krajowa nr S22, linia kolejowa nr 204, przejścia graniczne: drogowe – Grzechotki, kolejowe – Braniewo;**
- Sieć kompleksowa – drogi krajowe nr S5 i S16, linia kolejowa nr 353 i odcinek linii nr 38 (Ełk –
- Korsze), terminale kolejowo – drogowe (multimodalne): Braniewo, Ełk;

- Koncepcyjny korytarz „Via/Rail Hanseatica"5 (Niemcy /Kilonia/ – Polska – Rosja – Litwa – Łotwa /Ryga/): przebieg główny i odgałęzienia – drogi krajowe nr S5, S7, nr S16, nr S22, linie kolejowe nr 38, nr 204, nr 220, nr 353;

- Koncepcyjny korytarz „Via Carpatia"6 (Litwa – Polska / Ukraina – Słowacja – Węgry – Rumunia – Bułgaria – Grecja / Turcja): drogi krajowe nr S16 i S61;

- Kolejowy korytarz towarowy nr 8 (RFC 8) Morze Północne – Bałtyk7 (od miast portowych Morza Północnego poprzez Niemcy w kierunku Aachen – Hannover/Berlin – Warszawa – Terespol / Kowno / Falkenberg – Praga / Wrocław – Katowice): docelowo linia kolejowa nr E75 (projektowana „Rail Baltica"), tymczasowo ciąg linii kolejowych nr 353, 38 i 41.

Zgodnie z umowami międzynarodowymi główną infrastrukturę międzynarodową tworzą:

- drogi: E77 (droga nr S7), E28 (droga nr S22), E67 (projektowana S61 „Via Baltica) ,
- koleje: E65/C-E65 (linia nr 9), E75/C-E75 (projektowana „Rail Baltica")

W ciągu ostatnich lat istotny wpływ na rozwój województwa miały uwarunkowania zewnętrzne, m. in. zmiany w zagospodarowaniu kraju dotyczące głównych inwestycji transportowych i infrastrukturalnych.
Do najistotniejszych działań w zakresie komunikacji prowadzonych na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego zaliczają się: sukcesywna budowa odcinków drogi ekspresowej nr 7 oraz odcinkowa przebudowa drogi nr 16, które stanowią elementy transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. W układzie komunikacyjnym istotne są również: budowa drogi nr S51 Olsztyn – Olsztynek oraz budowa południowej obwodnicy Olsztyna. W dalszej perspektywie planowane jest osiągnięcie docelowego układu dróg ekspresowych w województwie, na które składają się drogi nr: S5, S16, S22, S51 oraz S61. Planowane zainwestowanie w infrastrukturę komunikacyjną, w tym utworzenie drogi „Via Baltica" i „Via Carpatia" oraz linii kolejowej „Rail Baltica", poprawią dostępność komunikacyjną regionu.

W zakresie funkcjonowania systemu transportowego w Planie Zagospodarowania Przestrzennego […] stwierdzono m.in., że:
- stan infrastruktury komunikacyjnej ulega powolnej, sukcesywnej poprawie,
- przestrzenny układ powiązań drogowych oceniany jest jako prawidłowy, brakuje obwodnic drogowych miejscowości,
- **stan dróg jest niezadowalający, szczególnie powiatowych i gminnych**

W zakresie potrzeb rozwojowych wymieniono m.in.:
- realizacja docelowego układu dróg ekspresowych, kontynuacja działań inwestycyjnych na pozostałych drogach,
- **utworzenie multimodalnych centrów logistycznych w rejonach Braniewa** i/lub Ełku, intermodalność transportu towarowego, inwestowanie w rozwój linii kolejowych i transportu kolejowego,

KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA
w zakresie rozwoju krajowej infrastruktury drogowej:

a) pełne ukształtowanie systemu dróg ekspresowych – w tym na obszarze powiatu braniewskiego:
   - dobudowa drugiej jezdni drogi nr S22 Elbląg – Grzechotki – granica państwa (II etap),
   - przebudowa drogi nr 22: granica województwa pomorskiego – Elbląg; dla polityki przestrzennej województwa istotne jest podwyższenie parametrów drogi na całym odcinku do klasy S,

b) zapewnienie dostępności terenów przyległych do dróg ekspresowych poprzez drogi serwisowe i węzły komunikacyjne,
c) usprawnienie i uzupełnienie skomunikowania sieciowego z przejściami granicznymi funkcjonującymi na terenie województwa,
d) skomunikowanie ośrodków subregionalnych i obszarów problemowych (zagrożonych peryferyzacją społeczno-gospodarczą, o słabym dostępie do usług publicznych, obszarów przygranicznych, wymagających restrukturyzacji i rewitalizacji, obszarów o ekstremalnie niskiej dostępności komunikacyjnej).

Inwestycje drogowe celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym ujęte w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego, przewidziane do realizacji na terenie powiatu braniewskiego:

Nazwa inwestycji	**Program, dokument**	**Lokalizacja inwestycji** *1 – gmina miejska* *2 – gmina miejsko-wiejska* *3 – gmina wiejska*
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 504 na odcinku Pogrodzie – Braniewo (WM) Poprawa połączeń sieciowych województwa Warmińsko-Mazurskiego oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu	Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2017-2039	2 – Tolkmicko, Frombork 3 – Braniewo
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 507 na odcinku Braniewo – Pieniężno (WM) Poprawa połączeń sieciowych województwa Warmińsko-Mazurskiego oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu	Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2017-2039	2 – Pieniężno 3 – Braniewo

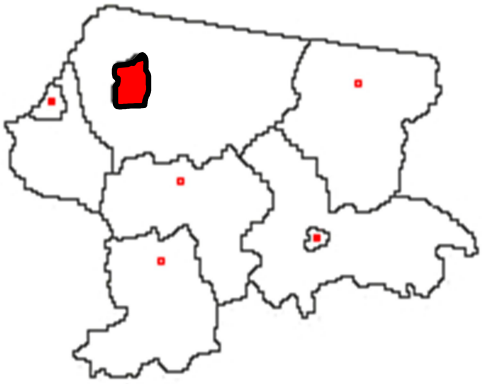
1.6. Lokalne dokumenty planistyczne

W skład powiatu braniewskiego wchodzą:

- gminy miejskie: Braniewo
- gminy miejsko-wiejskie: Frombork, Pieniężno
- gminy wiejskie: Braniewo, Lelkowo, Płoskinia, Wilczęta
- miasta: Braniewo, Frombork, Pieniężno.

Miasto Braniewo

Wyszczególnienie	*Strategia Rozwoju*	*Plan Rozwoju Lokalnego*	*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*	*Miejscowe plany*
Data opracowania/przyjęcia	*-*	*-*	*2001*	*1997; 1998; 1998; 2001; 2005; 2008,2011*
Horyzont czasowy jakiego dotyczy dokument	*-*	*-*	*-*	*-*
Uwagi	*Brak aktualnego dokumentu* *Dokument w przygotowaniu*	*Brak aktualnego dokumentu* *Dokument w przygotowaniu*	*W 2006 przeprowadzono ocenę aktualności SUiKZP* *Informacje wynikające – poniżej* *Obecnie dokument jest aktualizowany i przewiduje się, że zostanie przyjęty w 2022r. Informacje z projektu dokumentu zamieszczono poniżej*	*Mpzp:* *obszaru położonego przy ul. Elbląskiej po zachodniej stronie „Czerwonego Rowu"; obszaru położonego w rejonie ulicy Zielonej; tereny położone między ulicami Moniuszki i Łąkową; tereny położone pomiędzy ulicami Królewiecką i Ogrodową; obszaru zlokalizowanego przy ul. 9 Maja, obszaru zawartego pomiędzy ulicami Sportową, Świętokrzyską a zachodnią granicą administracyjną miasta; części „Stare Miasto";*



OCENA AKTUALNOŚCI STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BRANIEWA I MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTZRENNEGO URZĄD MIASTA BRANIEWA, *przyjęta Uchwałą Nr XLI/222/06 Rady Miejskiej w Braniewie z dnia 25 października 2006r.*

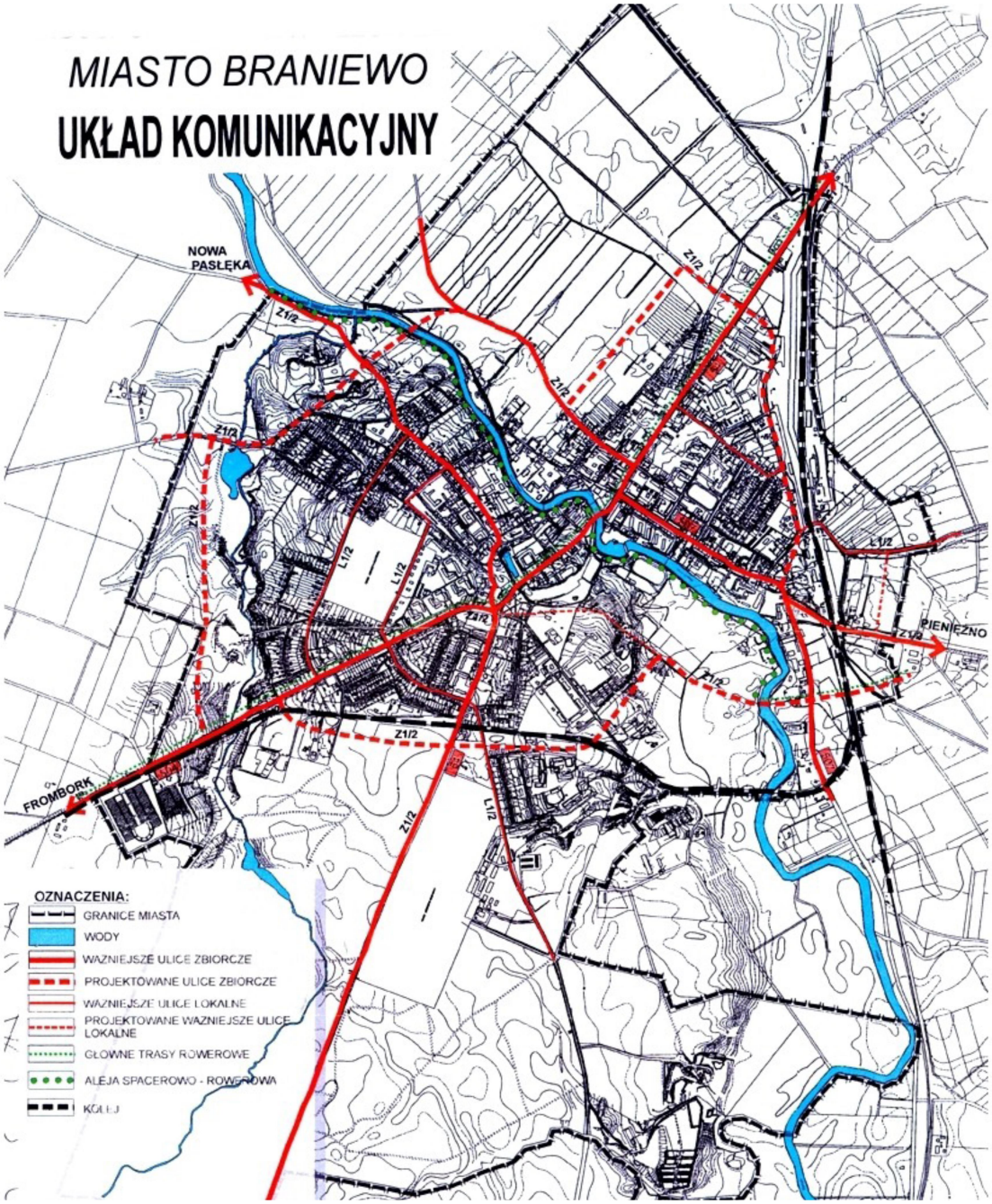
Kierunki rozwoju komunikacji - Układ uliczny

„Najistotniejszym problemem komunikacyjnym Braniewa jest zlikwidowanie ciężkiego ruchu tranzytowego przez centrum miasta, w tym przede wszystkim przez Stare Miasto, a także budowa drugiego mostu na rzece Pasłęce.

Pierwszoplanowe zadanie umożliwiające złagodzenie tego problemu to budowa południowego obejścia drogowego po południowej stronie torów kolejowych linii Frombork-Braniewo, do wylotu w kierunku projektowanej drogi ruchu szybkiego Tczew-Elbląg-Grzechotki-Kaliningrad.

W drugiej kolejności powinna zostać zrealizowana droga wschodnia, wzdłuż torów kolejowych w ciągu obecnych ulic Olsztyńskiej i Błotnej do ulicy Królewieckiej. Od strony zachodniej i północnej projektuje się drogę po terenach obecnie nie zainwestowanych, przeznaczonych do rozwoju funkcji miejskich. Trasa powinna przebiegać z częściowym wykorzystaniem ulicy Sportowej i Wiejskiej oraz istniejących dróg gruntowych i łączyć się z ulicą Królewiecką.

Rysunek 4. **Podstawowy układ komunikacyjny Miasta Braniewo wg obowiązującego SUiKZP.**

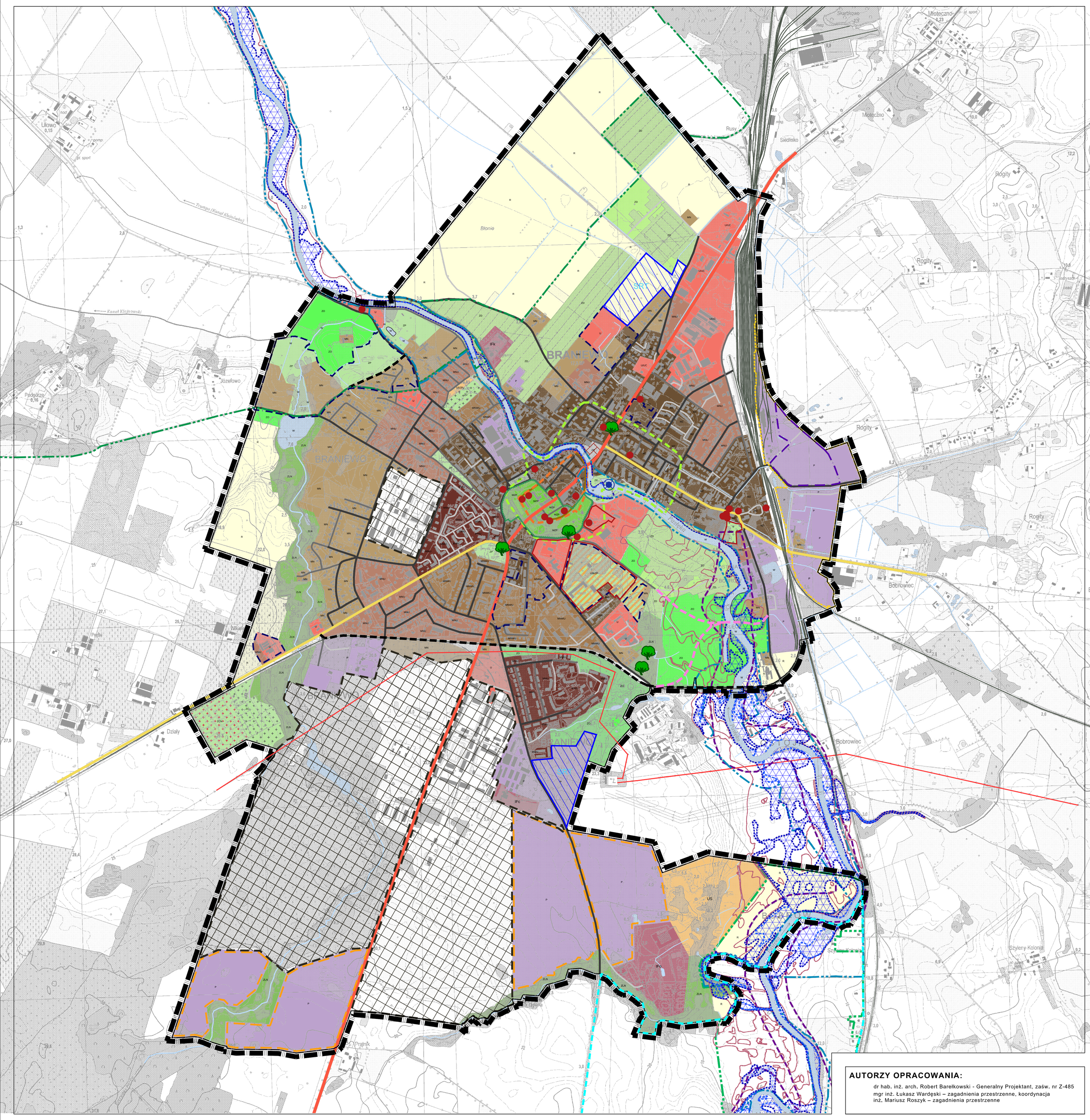


Źródło: OCENA AKTUALNOŚCI STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA BRANIEWA I MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTZRENNEGO URZĄD MIASTA BRANIEWA, przyjęta Uchwałą Nr XLI/222/06 Rady Miejskiej w Braniewie z dnia 25 października 2006r.

Rysunek 5. **Podstawowy układ komunikacyjny Miasta Braniewo wg PROJEKTU aktualizacji SUiKZP.**

Na podstawie danych z projektu aktualizacji SUiKZP - przekazane przez Urząd Miasta Braniewa X.2021.

Koncepcja projektu Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Braniewa



AUTORZY OPRACOWANIA:

dr hab. inż. arch. Robert Barełkowski - Generalny Projektant, zaśw. nr Z-485
mgr inż. Łukasz Wardęski – zagadnienia przestrzenne, koordynacja
inż. Mariusz Roszyk – zagadnienia przestrzenne

LEGENDA

GRANICE ADMINISTRACYJNE

- granica miasta / granica gminy / granica opracowania studium

SYTUACJA PLANISTYCZNA

- granice obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego
- obszary wyznaczone przez gminę do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

INFRASTRUKTURA TECHNICZNA I KOMUNIKACYJNA

- linie elektroenergetyczne wysokiego napięcia 110 kV (dystrybucyjne), wraz z granicami pasa technologicznego na terenie którego obowiązują ograniczenia w zagospodarowaniu i użytkowaniu
- droga krajowa nr 11
- drogi wojewódzkie
- drogi powiatowe
- drogi gminne
- pozostałe drogi
- projektowana droga
- projektowana droga - wersja alternatywna/dodatkowa
- tereny kolejowe
- tereny wojskowe (tereny zamknięte)
  funkcje przeznaczenia terenu, które uwidocznione są w granicach terenów wojskowych, przedstawiają wyłącznie stan istniejący zagospodarowania i stanowią wyłącznie warstwę informacyjną

- obszar lokalizacji elektrowni słonecznej o mocy przekraczającej 100 kW *oraz* strefa ochronna od tych urządzeń, związana z ograniczeniami w zabudowie oraz zagospodarowaniu i użytkowaniu terenu
- elektrownie wodne
- granica obszaru Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej - Podstrefa Braniewo

UŻYTKOWANIE TERENÓW

TERENY GOSPODARKI ROLNEJ I LEŚNEJ

- R – grunty orne
- ZLN – lasy, tereny zadrzewione i zakrzewione
- N – nieużytki
- W – wody płynące i wody stojące

ŚRODOWISKO KULTUROWE

- strefa układu urbanistycznego znajdująca się w rejestrze zabytków - założenia urbanistycznego starego miasta z zabudową w obrębie murów
- strefa układu urbanistycznego znajdująca się w rejestrze zabytków - założenia urbanistycznego nowego miasta
- fragment obwarowań miejskich murów obronnych wpisanych do rejestru zabytków

TERENY MIESZKANIOWE, USŁUGOWE I DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ

- MZ – tereny zabudowy mieszkaniowej zwartej o charakterze śródmiejskim, w tym zabudowy jednorodzinnej lub wielorodzinnej, szeregowej lub wolnostojącej
- MZP – zabytkowe założenie urbanistyczne miasta z wysokim udziałem przestrzeni publicznych, w tym zieleni publicznej z dopuszczeniem usług komercyjnych
- MWU – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz zabudowy usługowej
- MNWU – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej oraz towarzyszącej jej funkcji usługowej
- MN – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej
- MNU – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz towarzyszącej jej funkcji usługowej
- U – tereny zabudowy usługowej
- U/UC – tereny zabudowy usługowej oraz tereny obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m2
- US – tereny usług sportu i rekreacji
- USZP – tereny usług sportu i rekreacji oraz zieleni urządzonej
- USkZP – tereny usług sportu i rekreacji, usług kultury oraz zieleni urządzonej

TERENY POZOSTAŁE/SPOSÓB UŻYTKOWANIA TERENÓW

- P – tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów
- IFc – tereny z obiektami obsługi infrastruktury ciepłowniczej
- IFk – tereny z obiektami obsługi infrastruktury odprowadzania ścieków
- IFo – tereny składowisk odpadów
- PP – strategiczne tereny ogniskujące życie społeczne - rynki, place
- ZD – tereny ogródków działkowych
- ZC – tereny cmentarzy
- ZCN – tereny nieczynnych cmentarzy
- ZP – tereny zieleni urządzonej w tym parki i skwery
- ZO – tereny zieleni ochronnej i izolacyjnej

OBIEKTY I OBSZARY CHRONIONE

ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

- granica Rezerwatu Przyrody Ostoja bobrów na Rzece Pasłęce
- granica obszaru NATURA 2000 Dolina Pasłęki - obszar specjalnej ochrony ptaków (PLB280002)
- granica obszaru NATURA 2000 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana - specjalny obszar ochrony siedlisk (PLH280007)
- granica obszaru NATURA 2000 Rzeka Pasłęka - specjalny obszar ochrony siedlisk (PLH280006)
- granica Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina Pasłęki
- pomniki przyrody

TERENY REZERW INWESTYCYJNYCH

- SPT – strategiczne rezerwy terenowe

ZAGROŻENIA ŚRODOWISKOWE

- obszary szczególnego zagrożenia powodzią, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi raz na 10 lat
- obszary szczególnego zagrożenia powodzią, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat
- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi raz na 500 lat

Priorytetowe drogi powiatowe dla Miasta Braniewo (wg gminy miejskiej Braniewo):

1. DP 2347N ul. Wileńska
2. DP 2348N ul. Wojska Polskiego
3. DP 2322N ul. Mielczarskiego
4. DP 1381N ul. Stefczyka
5. DP 2324N ul. Moniuszki
6. DP 1314N ul. Szkolna
7. DP 2345N ul. Warmińska
8. DP 2314N ul Konarskiego

Najważniejsze inwestycje na drogach powiatowych zrealizowane na terenie Miasta Braniewo przez Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie w latach **2014 – 2020**:

Rok	Nazwa zadania inwestycyjnego/opis	Wartość ogółem inwestycji	Długość mb
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 2346N ul. Wiejska w Braniewie	41 458,87	170
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 2305N ul. 9Maja w Braniewie	38 103,25	190
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 2310N ul. Drewniana w Braniewie	20 000,00	0
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1381N odcinek ul. Stefczyka w Braniewie	26 244,18	0
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 2338N ul. Różana w Braniewie	39 188,78	164
2015	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1377N ul.Świętokrzyska w B-wie	9 471,00	249
2015	Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej - woj. war.-maz. (odc. Skanska)	928 534,84	581
2016	Poprawa warunków komunikacyjnych na drogach powiatowych polegająca na remoncie chodnika ul. Drewniana w Braniewie	59 955,12	120
2017	Przebudowa drogi powiatowej nr 1381N ul. Stefczyka wraz ze skrzyżowaniem z ul. Zieloną w Braniewie	35 000,00	0
2018	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciagu drogi powiatowej nr 2310N ul. Drewniana w Braniewie	73 597,54	148
2019	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu ulicy Krasickiego w Braniewie-Etap I	89 983,60	0
2019	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu ulicy Traugutta w Braniewie-Etap I	89 543,16	0
2019	Opracowanie dokumentacji p.n. Program funkcjonalno-użytkowy na przebudowę ulic: Wileńskiej, Mielczarskiego, Alei Wojska Polskiego, Warmińskiej w Braniewie"	50 000,00	0
2020	Przebudowa drogi powiatowej nr1381N ul.Stefczyka w Braniewie. Etap I	1 236 924,50	491
2020	Opracowanie dokumentacji pn.Program Funkcjonalno-Użytkowy na przebudowę ulic Wileńskiej Mielczarskiego,Alei Wojska Polskieg, Warmińskiej w Braniewie"	35 731,00	0

Gmina rozpoczęła współpracę z Powiatem Braniewskim dotyczącą remontów dróg:

1) DP 2347N ul. Wileńska
2) DP 2345N ul. Warmińska
3) DP 2348N ul. Wojska Polskiego
4) DP 2322N ul. Mielczarskiego
5) DP 1381N ul. Stefczyka
6) DP 2324N ul. Moniuszki

Wspólnie wykonane zostały dokumenty:

ul. Stefczyka dokumentacja techniczna. Wykonany już został I etap inwestycji od przejazdu kolejowego do skrzyżowania z ul. Grota Roweckiego. Z powodu kolizji związanej z wysokimi kosztami przeniesienia infrastruktury telekomunikacyjnej etap II inwestycji ma znaczne opóźnienie (kolizja dotyczy gminnego odcinka ul. Zielonej). Projekt II etapu dotyczy odcinka od przejazdu kolejowego do skrzyżowania z ul. Sikorskiego, w tym również skrzyżowanie z gminną drogą tj. ul. Zieloną.

W/w drogi z pozycji 1-5 przy współpracy samorządów Braniewa i Powiatu wykonane zostały PFU dla tych ulic i istotny jest ich remont w jak najkrótszym czasie z uwagi na ich znaczenie komunikacyjne dla użytkowników. Planując PFU istotne było zaplanowanie ścieżek rowerowych i maksymalnej ilości możliwych zatok postojowych. Braniewo boryka się z deficytem miejsc postojowych. Ważne są drogi dla cyklistów z uwagi na fakt rosnącej popularności ścieżki Green Velo, jak również rosnącej aktywności lokalnych cyklistów. Sieć ścieżek rowerowych jest niezbędna i jest to szczególnie pilna potrzebą.
Ul. Moniuszki - konieczny jest jej dobry stan techniczny z uwagi na jej rolę, łączy drogę krajową nr 54 i centrum miasta ze szpitalem i komendą policji dodatkową przy tej ulicy znajduje się duży kompleks szkolny SP 6. Zły stan techniczny stwarza obecnie duże zagrożenie dla uczestników ruchu.
Ul. Konarskiego – ważna z punktu widzenia miasta Braniewo, znajdują się przy niej żłobek, przedszkole i Szkoła Podstawowa .

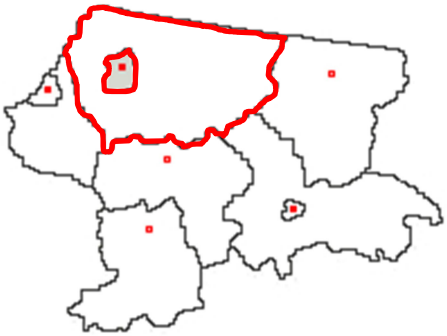
Ponadto, w piśmie z dnia 30.08.2021 z Komendy Powiatowej Policji w Braniewie, zwrócono uwagę na potrzebę budowy i modernizacji przejść przy ul. Mielczarskiego Stefczyka i Wileńskiej.

Plany inwestycyjne na terenie Miasta Braniewo:

Wykaz inwestycji postulowanych przez Miasto Braniewo	**Planowane inwestycje ZDP w Braniewie 2021-2026**
- Przebudowa/remont ul. Wileńskiej DP 2347N - Przebudowa/remont ul. Warmińskiej DP 2345N - Przebudowa/remont ul. Wojska Polskiego DP 2348N - Przebudowa/remont ul. Mielczarskiego DP 2322N - Przebudowa/remont ul. Stefczyka DP 1381N II etap odcinek od przejazdu kolejowego do skrzyżowania z ul. Sikorskiego, w tym również skrzyżowanie z gminną drogą tj. ul. Zieloną - Przebudowa/remont ul. Moniuszki DP 2324N - Przebudowa/remont ul. Konarskiego DP 2314N - Budowa i modernizacja przejść przy ul. Mielczarskiego Stefczyka i Wileńskiej. **Szczególnie pilną potrzebą jest budowa parkingów, miejsc postojowych i ścieżek rowerowych. Parkujące na poboczach samochody wyłączające odcinkowo jeden pas ruchu, znacząco pogarszają warunki komunikacyjne i bezpieczeństwo użytkowników. Największe trudności występują na ul. Traugutta i Armii Krajowej. Powyższe dotyczy także ulic postulowanych do przebudowy/remontu** - Utworzenie połączenia komunikacyjnego - ul. Szkolna i ul. Błotna. Zarząd powiatu miał plany związane z połączeniem tych ulic z DK nr 54 - ul. Królewiecką, co jest działaniem oczekiwanym przez Miasto Braniewo. *szczegółowe informacje zawarto powyżej.*	Nowa nawierzchnia 2309 N ul. Długa w Braniewie (zrealizowane w 2021) - Przebudowa drogi powiatowej Nr 2347N ul. Wileńska w Braniewie - Przebudowa drogi powiatowej Nr 2345N ul. Warmińska w Braniewie - Przebudowa drogi powiatowej Nr 2348N ul. Wojska Polskiego w Braniewie - Przebudowa drogi powiatowej Nr 2322N ul. Mielczarskiego w Braniewie - Przebudowa DP 2324N ulica Moniuszki w Braniewie - Przebudowa ulicy Rzemieślnicza w Braniewie - Przebudowa ulicy Traugutta w Braniewie - Przebudowa DP 2325N ul. Mrongowiusza w Braniewie - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 2318N ul. Krasickiego w Braniewie - Przebudowa drogi powiatowej nr 2312N ul. Jagiełły w Braniewie - Przebudowa drogi powiatowej nr 2307N- ulicy Brzozowej w Braniewie - Przebudowa drogi powiatowej nr 2327N ul. Parkowa w Braniewie - Przebudowa drogi powiatowej nr 2308N ul. Dąbrowskiego w Braniewie - Przebudowa DP 1314N ul. Szkolna w Braniewie - Przebudowa DP 2320N ul. Malinowa w Braniewie - Przebudowa DP 2306N ul. Armii Krajowej w Braniewie - Przebudowa DP 2316N ul. Kościelna w Braniewie - Poprawa warunków komunikacyjnych Zadanie: remont sieci dróg powiatowych- ulice na terenie miast wg. wykazu. Ponadto w miarę możliwości finansowych Powiatu, poniższe inwestycje będą uwzględniane w późniejszych latach - Przebudowa/remont ul. Stefczyka DP 1381N II etap odcinek od przejazdu kolejowego do skrzyżowania z ul. Sikorskiego, w tym również skrzyżowanie z gminną drogą tj. ul. Zieloną - Utworzenie połączenia komunikacyjnego - ul. Szkolna i ul. Błotna (połączenie ww. ulic z DK 54 - ul. Królewiecką

Gmina Braniewo

Wyszczególnienie	*Strategia Rozwoju*	*Lokalny Plan Rewitalizacji*	*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*	*Miejscowe plany*
Data opracowania/przyjęcia	*2016*	*2017 / 2017*	*2018*	*2007, 2009*
Horyzont czasowy jakiego dotyczy dokument	*-*	*2017-2022*	*Obowiązujące*	*-*
Uwagi	*Brak aktualnego dokumentu* *Dokument w przygotowaniu*	*Informacje wynikające – poniżej*	*Informacje wynikające – poniżej* *Aktualnie trwają prace nad nowym Studium, które powinny zakończyć się na początku roku 2022.*	*Mpzp obejmujące częściowo miejscowość Rogity*



Gmina Braniewo nie posiada aktualnej Strategii Rozwoju ani Planu Rozwoju Lokalnego. Obowiązującym dokumentem o charakterze planistycznym jest Lokalny Plan Rewitalizacji Gminy Braniewo na lata 2017-2022.

Kierunki rozwoju gminy określa m.in. uchwała NR. 3/V/2007 RADY GMINY BRANIEWO z dnia 27 stycznia 2007 w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Braniewo (SUiKZP)

Zgodnie z ww. dokumentem, cele techniczno – infrastrukturalne w zakresie infrastruktury drogowej to:

1) modernizacja wewnętrznego systemu dróg w gminie, szczególnie dla obsługi wschodniej jej części i lepszego powiązania tego obszaru z Braniewem;
2) realizacja drogi przygranicznej o dobrych parametrach technicznych na trasie Gronowo - Grzechotki - Żelazna Góra - Lelkowo - Bezledy
3) realizacja obwodnicy miasta Braniewa z drugim mostem na rzece Pasłęce;
4) realizacja połączenia Lipowina - Szyleny z ominięciem projektowanej trasy szybkiego ruchu Elbląg - Grzechotki - Kaliningrad

A. Lokalny Plan Rewitalizacji Gminy Braniewo na lata 2017-2022

Zidentyfikowane problemu w obszarze gospodarczym:

- Niska przedsiębiorczość mieszkańców
- **Zły stan dróg i niewystarczająca infrastruktura drogowa** – wskazane ponadto jako jedno z zagrożeń rozwoju gminy
- Niskie kwalifikacje zawodowe mieszkańców
- Nieopłacalność rolnictwa niskotowarowego;
- Brak terenów inwestycyjnych;
- Niewystarczająca infrastruktura turystyczna

W oparciu o konsultacje społeczne wskazane zostały następujące wnioski determinujące rewitalizację na obszarze Gminy Braniewo:

1. Najbardziej oczekiwanymi efektami procesu rewitalizacji problemowych obszarów gminy według mieszkańców są:

• zwiększenie liczby miejsc pracy,
• rozwój przedsiębiorczości,
• poprawa stanu infrastruktury drogowej,
• stworzenie bazy turystyczno-rekreacyjnej,
• zwiększenie integracji mieszkańców i pobudzenie ich aktywności lokalnej.

Priorytetowe działania w zakresie osiągnięcia ww. efektów rewitalizacji powinny koncentrować się na:
• modernizacji głównych ciągów drogowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
• stworzeniu warunków do rozwoju przedsiębiorczości,
• budowie oferty spędzania czasu wolnego.

Zgodnie z ww. Planem […], realizacja celów odbywać się będzie m.in. poprzez:

- Rewitalizację osiedla w miejscowości Lipowina (OBSZAR I – Lipowina). Sieć drogową na terenie miejscowości Lipowina stanowią głównie drogi gminne, miejscowość usytuowana jest przy drodze wojewódzkiej nr 507 oraz drodze powiatowej 1391N.
  Stan dróg, w związku z rosnącym wskaźnikiem motoryzacji, przestaje odpowiadać obecnym potrzebom komunikacyjnym mieszkańców. Wskazany do rewitalizacji obszar nr 1 to osiedle mieszkaniowe - centralne miejsce we wsi. Na osiedlu znajduje mieszka ponad 70% mieszkańców Lipowiny. Największym problemem i utrudnieniem dla mieszkańców stanowi infrastruktura drogowa.

- Modernizację mostu, który łączy dwie miejscowości Starą Pasłękę i Nową Pasłękę.
  Kluczowy dla tego obszaru jest most drogowy, nad rzeką Pasłęką, do którego dochodzą dwie drogi powiatowe nr 1377N (Nowa Pasłęka-Braniewo) oraz ner 1379N (Stara Pasłęka-Braniewo). Most łączy dwie miejscowości Starą Pasłękę (28 mieszkańców)i Nową Pasłękę (155 mieszkańców). Most ten jest własnością gminy Braniewo.

Projekty uzupełniające wymienione w LPR – dotyczy dróg łączących jednostki osadnicze z drogami publicznymi - poprawa dostępu do obiektów użyteczności publicznej.

- Projekt nr 1 – Przebudowa drogi gminnej 110005N Bemowizna – Szyleny.

Dotyczy przebudowy układu komunikacyjnego łączącego ww. drogę gminną z drogami powiatowymi 1385N Braniewo-Pakosze oraz 1387N Szyleny-Płoskinia.

- Projekt nr 2 – Przebudowa drogi gminnej 110009N Grzędowo-Krasnolipie z budową chodnika.

Dotyczy modernizacji układu komunikacyjnego łączącego ww. drogę gminną z drogami powiatowymi Nr 1320N Żelazna Góra -Górowo Iławeckie oraz 1328N Krzewno-Krasnolipie.

- Projekt nr 3 – Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Młoteczno. Z drogi osiedlowej korzysta blisko 250 osób z najbliższego otoczenia.

Główne cele i kierunki polityki transportowej dla gminy Braniewo (określone przez Gminę):

a) Poprawa stanu dróg układu nadrzędnego, podstawowego oraz pomocniczego w tym głównie:

- rozbudowa i przebudowa drogi krajowej nr 54;
- budowa obwodnicy miasta Braniewo w ciągu drogi krajowej nr 54;
- przebudowa i remont dróg powiatowych;
- przebudowa i remont wewnętrznego systemu dróg w gminie, szczególnie dla obsługi wschodniej jej części i lepszego powiązania tego obszaru z Braniewem;
- realizacja drogi przygranicznej o dobrych parametrach technicznych na trasie Gronowo - Grzechotki – Żelazna Góra – Lelkowo – Bezledy;
- realizacja połączenia Lipowina – Szyleny z ominięciem trasy szybkiego ruchu Elbląg – Grzechotki – Kaliningrad;

W związku z nieodpowiednim stanem wyżej wymienionych dróg, poprawą bezpieczeństwa, poprawą sieci komunikacyjnej prowadzenie zabiegów mających na celu zobligowanie poszczególnych zarządców dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych do przeprowadzenia działań mających na celu poprawy ogólnego bezpieczeństwa na drogach powiatowych, wojewódzkich oraz krajowych

b) W celu obsługi transportowej terenu ustala się rezerwę terenu dla realizacji i przebudowy i remontu dróg o funkcji ponadlokalnej, w tym dla:

- drogi relacji Braniewo – Bemowizna – Płoskinia – DP 1385N;
- drogi relacji Bemowizna – Szyleny – Płoskinia – DP 1387N;
- drogi relacji Braniewo – Stara Pasłęka – DP 1379N;
- drogi relacji Żelazna Góra – Krzewno – Gronówko – DP 1393N;
- drogi relacji Nowa Pasłęka – Zgoda – Gronowo – Wilki – Pęciszewo – Żelazna Góra – Lelkowo – DP 1379N, 1312N, 1316N, 1320N;
- droga relacji Kalinówek – Podleśne – Gronówko – Lipowina – DP 1391N.

Należy przez to rozumieć zabezpieczenie gruntu wzdłuż wyżej wymienionych dróg tak, aby spełniały zakładane dla nich wymogi techniczne dotyczące szerokości pasa drogowego.

c) Poprawa dostępności transportowej, zwłaszcza obszarów stanowiących atut gminy, jak np. obszary rekreacyjne – tj. poprawa stanu technicznego drogi powiatowej Braniewo- Nowa Pasłęka;

d) Obsługa ruchu tranzytowego poprzez tworzenie miejsc obsługi podróżnych (MOP): parkingi, motele, zajazdy, gastronomia, stacje paliw, warsztaty itp. - wywarcie zarówno na zarządcach dróg jak i potencjalnych inwestorach potrzebę budowania takiej infrastruktury, która w znaczny sposób ułatwiałaby podróż.

e) Utworzenie sieci ścieżek rowerowych po trasach szczególnie atrakcyjnych turystycznie tworzących spójny system europejskiej sieci dróg rowerowych.

Priorytetowe drogi powiatowe dla Gminy Braniewo:
– droga nr 54 – Biedkowo Osada nr 1165N L
– Różaniec – Ułowo nr 1310N L
– Rusy - Rodowo nr 1312N L
– Braniewo – Świętochowo nr 1314N L
– Gronowo – Pęciszewo nr 1316N Z
– Żelazna Góra – Jachowo nr 1318N L
– Żelazna Góra –Górowo Iławeckie nr 1320N Z
– Krzewno – Krasnolipie nr 1328N L
– Nowa Pasłęka – Braniewo nr 1377N L
– Stara Pasłęka – Braniewo nr 1379N L
– Braniewo – Pakosze nr 1385N G
– Kalinowiec – Lipowina nr 1391N Z
– Grzechotki – Gronówko nr 1393N Z

Najważniejsze inwestycje na drogach powiatowych zrealizowane na terenie Miasta Braniewo przez Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie w latach **2014 – 2020**:

Rok	Nazwa zadania inwestycyjnego/opis	Wartość ogółem inwestycji	Długość mb
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1393N odcinek Żelazna Góra	25 670,89	123
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1314N odcinek Rogity	33 133,25	187
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1314N odcinek Świętochowo	25 950,05	235
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1393N odcinek Gronówko – Krzewno	66 783,98	469
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1328N odcinek Krasnolipie	58 903,08	256
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1393N odcinek Grzechotki	29 676,21	118
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1381N odcinek Zawierz	86 852,37	231
2014	Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka - Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską 2010-2017	39 922,62	0
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych na trasie przygranicznej Gronowo - Górowo Iławeckie. Etap Żelazna Góra - Grzędowo 2014-2015	7 995,00	0
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych DP 1312N w m. Zgoda	24 834,47	100
2014	Remont chodnika w ciągu DP 1387N w m. Szyleny	48 881,95	230
2015	Poprawa warunków komunikacyjnych na trasie przygranicznej Gronowo - Górowo Iław. ETAP Żelazna Góra - Grzędowo 2014-2015	685 983,56	2110
2015	Opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej Trasa przygraniczna Etap Żelazna Góra	4 772,40	0
2015	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1385N Braniewo - Płoskinia	110 383,94	339
2015	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1377N Nowa Pasłęka-Braniewo z ulicą Świętokrzyską	37 892,40	249
2015	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1393N Krzewno-Gronówko	38 887,89	269
2015	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1391N odc.S-22 – Gronówko	26 510,89	150
2015	Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej - woj. war.-maz. (odc. Marbruk)	1 176 686,92	14525
2016	Poprawa warunków komunikacyjnych na trasie przygranicznej Gronowo – Górowo Iławeckie Etap Żelazna Góra	42 951,60	0
2016	Przebudowa DP nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską	2 242 345,44	1515
2016	Dokumentacja projektowa – przebudowa DP 1385N w m. Bemowizna	11 562,00	0
2016	Dokumentacja projektowa – przebudowa DP 1387N w m. Szyleny	37 965,00	0
2017	Poprawa warunków komunikacyjnych na trasie przygranicznej Gronowo - Górowo Iławeckie Etap Żelazna Góra Okres realizacji 2015-2017	1 242 210,90	493
2017	Przebudowa drogi powiatowej nr 1385N m. Bemowizna na działce nr 313/1 obręb Szyleny w obrębie skrzyżowania z drogą gminną nr 110005N	9 999,90	0
2017	Przebudowa drogi powiatowej nr 1320N m. Grzędowo na działkach nr 206, 197 obręb Krasnolipie w obrębie skrzyżowania z drogą gminną nr 110009N	9 999,90	0
2017	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. "Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu trasy przygranicznej Gronowo - Górowo Iławeckie Etap Grzędowo - Krzekoty (odc 3,05 km)	29 633,29	0
2018	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1381N na odc. Zawierz - Wielewo	209 808,34	451
2018	Przebudowa drogi powiatowej 1385N w m. Bemowizna	259 575,51	217
2018	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1314N odc. Rogity – Świętochowo – etap 1	209 647,35	465
2018	„Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu trasy przygranicznej Gronowo – Górowo Iławeckie	1 500,00	0

	Etap Żelazna Góra - Grzędowo”		
2018	Trasa przygraniczna Gronowo-Górowe Iławeckie. Etap Grzędowo-Krzekoty	3 690,00	0
2019	„Opracowanie dokumentacji pn. Program funkcjonalno-użytkowy na przebudowę drogi 1393N Grzechotki-Żelazna Góra z włączeniem do drogi krajowej S22”	5 000,00	0
2019	„Przebudowa drogi powiatowej nr 1387N w miejscowości Szyleny – montaż zestawu oświetleniowego”	19 942,17	0
2019	,, Wzmocnienie ruchu transgranicznego poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej” Okres realizacji 2019-2020 (dłg 1,485 km)	1 735 768,22	1485
2020	Opracowanie dokumentacji pn. Program funkcjonalno-użytkowy na przebudowę drogi 1393N Grzechotki-Żelazna Góra w włączeniem do drogi krajowej S22	50 000,00	0
2020	Opracowanie dokokumentacji technicznej "Przebudowa drogi powiatowej nr 1381N odc. Zawierz - Wielewo"	9 840,00	0
2020	Wzmocnienie ruchu transgranicznego poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej. Okres realizacji 2019-2020 (dłg 1,58 km)	1 845 837,02	1580
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1381N odcinek Braniewo – Zawierz 2013 – 2014 *	796 436,00	1860

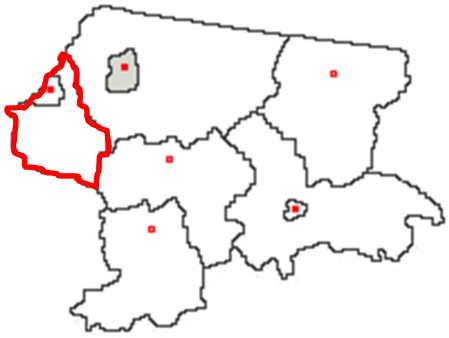
** Inwestycja realizowana na terenie Gminy Braniewo i Gmina Miasta Braniewa*

Plany inwestycyjne na terenie Gminy Braniewo:

Wykaz inwestycji postulowanych przez Gminę Braniewo	**Planowane inwestycje ZDP w Braniewie 2021-2026**
Drogi postulowane do przebudowy: – Różaniec – Ułowo DP nr 1310N; – Stara Pasłęka - Rodowo DP nr 1312N; – Gronowo – Pęciszewo DP nr 1316N; – Żelazna Góra – Jachowo DP nr 1318N; – Krzewno – Krasnolipie DP nr 1328N; – Nowa Pasłęka – Braniewo DP nr 1377N; – Stara Pasłęka – Braniewo DP nr 1379N; – Braniewo – Bemowizna – Płoskinia DP nr 1385N; – Kalinówek – Lipowina DP nr 1391N; – Grzechotki – Gronówko DP nr 1393N; – Żelazna Góra – Krzewno – Gronówko DP 1393N;	- nowa nawierzchnia 1391N odc. m. Lipowina; S22 - Gronówko (zrealizowane w 2021) - nowa nawierzchnia Nr 1393N odc. Grzechotki - Omaza (S22) (zrealizowane w 2021) - nowa Nr 1316N odc. Gronowo - Kalinowiec (zrealizowane w 2021) - nowa Nr 1328N odc. m. Krasnolipie (zrealizowane w 2021) - Przebudowa drogi powiatowej Nr 1312N Rusy-Rodowo - Poprawa warunków komunikacyjnych na trasie przygranicznej Gronowo – Górowo Iławeckie Etap Gronowo- Kalinowiec - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka– Braniewo - Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1379N Stara Pasłęka – Braniewo - Przebudowa drogi powiatowej Nr 1385N Braniewo-Pakosze - Przebudowa drogi powiatowej Nr 1391N Gronówko-Lipowina - Przebudowa drogi powiatowej Nr 1393N m. Grzechotki-Żelazna Góra - Przebudowa DP 1387N w m. Szyleny - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka– Braniewo - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 1314N Świętochowo - DW 507 - Przebudowa drogi powiatowej Nr 1381N odc. Zawierz - Wielewo - Poprawa warunków komunikacyjnych - Opracowanie dokumentacji technicznej dla zadania: Przebudowa drogi powiatowej Nr 1381N odc. m. Wielewo Ponadto: - Poprawa stanu technicznego obiektów mostowych w ciągu sieci dróg powiatowych wg. wykazu. - Poprawa warunków komunikacyjnych Zadanie: remont sieci dróg powiatowych zamiejskich wg. wykazu. w tym m.in.: - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych: - Nr 1391 N odc. Podleśne- Gronówko - Nr 1393 N odc. Żelazna Góra – Gronówko - Nr 1310 N odc. Różaniec – Ułowo - Nr 1318 N odc. Żelazna Góra – Jachowo - Nr 1328 N odc. Krzewno- Krasnolipie - Nr 1379 N odc. Stara Pasłęka- Braniewo Ponadto w miarę możliwości finansowych Powiatu, poniższe inwestycje będą uwzględniane w późniejszych latach - Przebudowa DP 1312 N odcinek Stara Pasłęka – Rodowo - Przebudowa DP 1316 N odcinek Kalinowiec - Pęciszewo - Przebudowa DP 1393 N odcinek Omaza - Gronówko - Przebudowa DP 1391 N. odcinek Kalinowiec – S22 - Przebudowa DP 1328 N odcinek Krzewno- Krasnolipie

Miasto i Gmina Frombork

Wyszczególnienie	*Strategia Rozwoju*	*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*	*Miejscowe plany*
Data opracowania	*2016*	*2015*	*2011, 2015*
Horyzont czasowy jakiego dotyczy dokument	*2016 - 2026*	*Obowiązujące*	*-*
Uwagi	*aktualna*	*Informacje wynikające - poniżej*	*Mpzp Miasta Frombork oraz:* *Mpzp zabudowy mieszkaniowej w obrębie geodezyjnym Biedkowo, gmina Frombork*



Strategia rozwoju Miasta i Gminy Frombork opracowana została dla perspektywy czasowej 2016-2026..

Zgodnie ze Strategią rozwoju Miasta i Gminy Frombork na lata 2016 -2026 infrastruktura drogowa, pomimo iż w ostatnich latach uległa znacznej poprawie, nadal wymaga dalszej modernizacji. Konieczne jest również prowadzenie działań, związanych z budową nowej infrastruktury drogowej w miejscach, które mają potencjał pod względem mieszkaniowym i inwestycyjnym (cel strategiczny 1: Wzrost atrakcyjności osiedleńczej, Cel Operacyjny 1),

Kierunki rozwoju miasta i gminy wyznacza przyjęte uchwałą Nr VI/58/15 Rady Miejskiej we Fromborku z dnia 16 lipca 2015r. – tj. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Frombork.
Kierunki rozwoju komunikacji w odniesieniu do dróg powiatowych to: „Ustala się dla dróg powiatowych: nr 1165N Frombork-Bogdany-Biedkowo i Nr 1308N Baranówka-Chruściel- klasę dróg lokalnej - L. Dla pozostałych dróg powiatowych ustala się klasę dróg lokalnych – L.
Docelowo przewiduje się zmianę kategorii n.w. ulic znajdujących się na terenie miasta Fromborka z powiatowych na drogi gminne:

- *Basztowa*
- *Błotna*
- *Dworcowa*
- *Kapelańska*
- *Kościelna*
- *Kwiatowa*
- *Leśna*
- *Mickiewicza*
- *Ogrodowa*
- *Portowa*
- *Sanatoryjna*
- *Stara*
- *Szkolna*
- *Zielona*

Drogi powiatowe (miejskie i zamiejskie) o nadrzędnym znaczeniu dla Gminy:

- Droga powiatowa 1165N Frombork – DK54
- Ul. Błotna
- Ul. Mickiewicza
- Ul. Szkolna

Najważniejsze inwestycje na drogach powiatowych zrealizowane na terenie Miasta i Gminy Frombork przez Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie w latach 2014 – 2020:

Rok	Nazwa zadania inwestycyjnego/opis	Wartość ogółem inwestycji	Długość mb
2015	Opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej 1165N most rz. Bauda	3 985,20	0
2015	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1165N odc. Biedkowo Osada	44 777,41	293
2015	Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej - woj. war.-maz. (odc. Skanska)	2 125 222,49	6647
2017	Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej 1375N odcinek	61 506,15	690

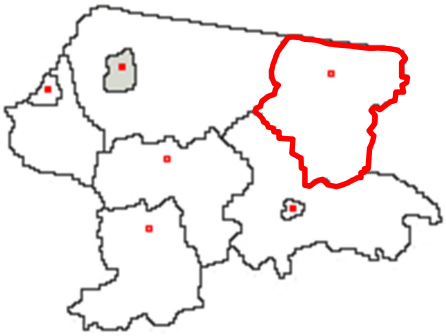
	Krzywiec - DW505		
2018	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1308N na odc. Wielkie Wierzno - DW 505	99 921,32	1614
2018	„Przebudowa obiektu mostowego na rzece Bauda w ciągu drogi powiatowej nr 1165N na odc. Frombork – Bogdany”	2 152 325,92	70
2018	„Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1375N Nowiny – Krzywiec”	73 800,00	4400
2020	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 2355N ul. Błotna we Fromborku	80 137,59	287
2020	Opracowanie dokumentacji technicznej "Przebudowa drogi powiatowej nr 1165N odc. Frombork-Bogdany"	9 840,00	0

Plany inwestycyjne na terenie Miasta i Gminy Frombork:

Inwestycje postulowane przez Miasto i Gminę Frombork	**Planowane inwestycje ZDP w Braniewie 2021-2026**
Miasto: - dokończenie remontu ul. Mickiewicza - remont nawierzchni ul. Szkolnej - remont nawierzchni ul. Kwiatowej z wymianą na nawierzchnię asfaltową. - remont nawierzchni ul. Leśnej z wymianą na nawierzchnię asfaltową. - remont nawierzchni przy ul. Ogrodowej i ciągu pieszego usytuowanego wzdłuż ulicy oraz naprawę pobocza (z uwzględnieniem odwodnienia). - remont nawierzchni przy ul. Dworcowej oraz ciągu pieszego usytuowanego wzdłuż ulicy w zakresie obejmującym administrowanie przez ZDP - remont nawierzchni przy ul. Kapelańskiej oraz ciągu pieszego usytuowanego wzdłuż ulicy w zakresie obejmującym administrowanie przez ZDP **Gmina:** - remont nawierzchni drogi powiatowej 1165N Frombork – DK54 - remont nawierzchni drogi powiatowej 1308N Baranówka - Wielkie Wierzno - remont nawierzchni drogi powiatowej 1306N w Krzyżewie - remont nawierzchni drogi powiatowej 1375N na odcinku Ronin – Nowiny. - naprawa pobocza i zjazdu do zabudowań (bloków) w miejscowości Nowe Sadułki – w ciągi drogi powiatowej 1308N	**Miasto:** - Przebudowa dróg powiatowych nr 2361N ul. Kwiatowa we Fromborku - Przebudowa dróg powiatowych nr 2362N ul. Leśna we Fromborku - Przebudowa drogi powiatowej nr 2370N ul. Sanatoryjna we Fromborku - Przebudowa drogi powiatowej nr 2365N ul. Ogrodowa we Fromborku - Przebudowa drogi powiatowej nr 2359N ul. Kościelna we Fromborku - Poprawa warunków komunikacyjnych Zadanie: remont sieci dróg powiatowych - ulice na terenie miast wg. wykazu w tym m.in.: Ponadto w miarę możliwości finansowych Powiatu, poniższe inwestycje będą uwzględniane w późniejszych latach: - dokończenie remontu ul. Mickiewicza - remont nawierzchni ul. Szkolnej - remont nawierzchni przy ul. Dworcowej oraz ciągu pieszego usytuowanego wzdłuż ulicy w zakresie obejmującym administrowanie przez ZDP - remont nawierzchni przy ul. Kapelańskiej oraz ciągu pieszego usytuowanego wzdłuż ulicy w zakresie obejmującym administrowanie przez ZDP **Gmina:** – Nowa nawierzchnia 1375N w m. Ronin (zrealizowane w 2021) – Nowa nawierzchnia Nr 1165N odc. Biedkowo - Bogdany (zrealizowane w 2021) - Przebudowa drogi powiatowej Nr 1165N odc. Frombork - Bogdany - Poprawa warunków komunikacyjnych Przebudowa drogi nr 1308N Baranówka-Wielkie Wierzno - Opracowanie dokumentacji technicznej dla zadania: Przebudowa drogi powiatowej Nr 1165N odc. Frombork - Bogdany Ponadto: - Poprawa stanu technicznego obiektów mostowych w ciągu sieci dróg powiatowych wg. wykazu. - Poprawa warunków komunikacyjnych Zadanie: remont sieci dróg powiatowych zamiejskich wg. wykazu, w tym: Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych: - Nr 1375 N odc. Frombork - Krzywiec Ponadto w miarę możliwości finansowych Powiatu, poniższe inwestycje będą uwzględniane w późniejszych latach: - remont nawierzchni drogi powiatowej 1165N na odcinkach: Frombork – Bogdany, Biedkowo- DK54 - Przebudowa DP 1322N od drogi DW 510 do m. Piele - remont nawierzchni drogi powiatowej 1306N w Krzyżewie - naprawa pobocza i zjazdu do zabudowań (bloków) w miejscowości Nowe Sadułki – w ciągi drogi powiatowej 1308N

Gmina Lelkowo

Wyszczególnienie	*Strategia Rozwoju*	*Plan Rozwoju Lokalnego*	*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*	*Miejscowe plany*
Data opracowania/przyjęcia	*Brak dokumentu*	*Brak dokumentu*	*2000*	*2006*
Horyzont czasowy jakiego dotyczy dokument			*Obowiązujące*	*Od 2006*
Uwagi			*Informacje wynikające - poniżej*	*Mpzp m. Głębock*



Kierunki rozwoju gminy wyznacza przyjęte uchwałą Nr XVIII(86)2000 Rady Gminy Lelkowo z dnia 18 września 2000 r.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Lelkowo.

Wskazane w dokumencie cele techniczno – infrastrukturalne w zakresie sieci drogowej to:

1. *działania na rzecz budowy lokalnego, międzypaństwowego przejścia granicznego w Głębocku;*
2. *modernizacja wewnętrznego systemu dróg w gminie dla obsługi i lepszego powiązania tego obszaru z siedzibą gminy;*
3. *modernizacja i realizacja drogi przygranicznej w dobrych parametrach technicznych na trasie Gronowo – Grzechotki – Żelazna Góra – Lelkowo – Bezledy (DP 1320N);*
4. *realizacja obwodnicy wsi Lelkowo od strony północnej;*
5. *poprawa przejezdności dróg powiatowych Jarzeń – Głębock (DP 1324N), Wilknity – Wołowo do drogi wojewódzkiej nr 507 (DP 1334N);*

KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH W GMINIE LELKOWO:

Adaptuje się regionalny układ dróg kołowych *- do którego wchodzi droga wojewódzka oraz wybrane drogi powiatowe, mające zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania układu drogowego; do wybranych dróg powiatowych należą: droga Żelazna Góra – Lelkowo – Górowo Iławeckie (DP 1320N), droga Pakosze – Wyszkowo – Piele (DP 1397N) oraz droga Wilknity – Wołowo do drogi nr 507 (DP 1334N).*

Dla realizacji celów samorządowej polityki województwa warmińsko-mazurskiego *- niezbędne jest utrzymanie rezerw terenowych dla modernizacji drogi wojewódzkiej nr 510 relacji Pieniężno – Lelkowo – granica państwa do parametrów drogi klasy IV, w tym rezerwy terenowej dla obejścia drogowego wsi Lelkowo.*

Dla realizacji celów polityki samorządu powiatowego *tym również dla komunikacyjnych powiązań wewnętrznych, niezbędne jest utrzymanie rezerw terenowych dla budowy i modernizacji dróg stanowiących połączenia ponadlokalne:*

a) droga relacji od drogi nr 510 przez Grabowiec do wsi Piele (DP 1322N),
b) droga relacji od drogi nr 09251 przez Jachowo do granicy państwa (DP 1395N),
c) droga relacji od drogi nr 510 przez Młynowo, wieś Jarzeń do wsi Głębock (DP 1324N).

Modernizacja dróg powiatowych dotyczy:

a) poszerzania dróg do normatywnej szerokości dla V klasy technicznej,
b) modernizacji istniejących nawierzchni lub budowy nawierzchni twardej na drogach gruntowych i żwirowych przy zachowaniu wzdłuż nich istniejących zadrzewień.

Najważniejsze inwestycje na drogach powiatowych zrealizowane na terenie Gminy Lelkowo przez Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie w latach 2014 – 2020:

Rok	**Nazwa zadania inwestycyjnego/opis**	**Wartość ogółem inwestycji**	**Długość mb**
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1326N odcinek Sówki – Szarki	32 809,27	210
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1324N Młynowo – Jarzeń	31 096,96	213

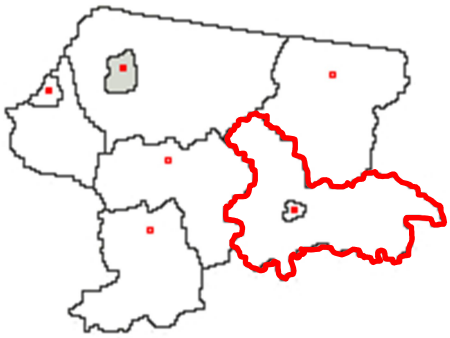
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1397N odcinek Piele – Zagaje	13 631,16	77
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1322N Piele – Głębock	68 022,49	312
2014	Poprawa bezpieczeństwa ruchu w ciągu drogi 1397N w m. Zagaje	7 749,00	0
2015	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1322N Piele – Grabowiec – Głębock	34 675,04	161
2015	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1397N Piele - Zagaje	22 718,10	100
2015	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1397N Krzekoty - Wyszkowo	18 093,05	79
2015	Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej - woj. war.-maz. (odc. Drogbud)	115 473,12	7750
2017	Przebudowa drogi powiatowej nr 1397N w m. Zagaje w obrębie skrzyżowania z drogą wewnętrzną (działka nr 102/7 obręb Bieńkowo)	9 999,90	0
2017	Przebudowa drogi powiatowej nr 1334N w obrębie skrzyżowania z drogą wewnętrzną (działka nr 150 obręb Wilknity	9 999,90	0
2017	Przebudowa drogi powiatowej nr 1397N na odcinku Piele - Piotrowiec (2016-2018)	301 721,00	4790
2017	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. "Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu trasy przygranicznej Gronowo - Górowo Iławeckie Etap Grzędowo - Krzekoty (odc. 3,7 km)	35 948,58	0
2018	Przebudowa drogi powiatowej nr 1397N na odcinku Piele - Piotrowiec (2016-2018) (dłg 3,263 km)	520 361,97	3263
2018	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1395N w m. Jachowo	152 514,32	408
2018	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1322N Grabowiec - Głębock	159 230,88	564
2019	,, Wzmocnienie ruchu transgranicznego poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej" Okres realizacji 2019-2020 (dłg 0,135 km)	150 936,37	135
2019	,,Przebudowa. Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu trasy przygranicznej Gronowo - Górowo Iławieckie. Etap Grzędowo-Krzekoty, odc. Lutkowo-Krzekoty" Umowa Nr 9/34/FDS/19	4 923 756,76	3535
2019	„Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1395N odc. Jachowo-Lutkowo"	65 510,60	221
2020	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej n r 1322N odc. Piele-Grabowiec	115 424,87	353
2020	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej n r 1395N m. Jachowo	63 121,87	228
2020	Opracowanie dokumentacji technicznej "Przebudowa drogi powiatowej nr 1397N odc. Krzekoty - Wyszkowo"	9 840,00	0

Plany inwestycyjne na terenie Gminy Lelkowo:

Wykaz inwestycji postulowanych przez Gminę Lelkowo	**Planowane inwestycje ZDP w Braniewie 2021-2026**
Drogi mające znaczenie strategiczne z punktu widzenie Gminy i mieszkańców: - DP1395N od przystanku w m. Lutkowo do m. Jachowo - DP 1397N od m. Piele do końca zabudowań - DP 1322N w stronę drogi DW 510 - DP 1324N od drogi wojewódzkiej do m. Jarzeń - DP 1326N od drogi DW 510 do m. Szarek - DP 1334N od m. Wołowo do m. Giedawy	- nowa nawierzchnia DP 1395N Jachowo- Lutkowo (zrealizowane w 2021) - nowa nawierzchnia DP 1324N od drogi wojewódzkiej do m. Jarzeń (zrealizowane w 2021) - nowa nawierzchnia Nr 1397N odc. Krzekoty - Wyszkowo (zrealizowane w 2021) - Przebudowa DP 1322N Piele - Grabowiec, wraz z dokumentacją Przebudowa drogi powiatowej Nr 1320N m. Lelkowo-Kwiatkowo - Przebudowa drogi powiatowej Nr 1334N Piotrowiec-Wilknity - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1320N odc. Lelkowo-Kwiatkowo. - Przebudowa drogi powiatowej Nr 1381N odc. Zawierz - Wielewo - Poprawa warunków komunikacyjnych odc. Krzekoty - Wyszkowo - Poprawa bezpieczeństwa ruchu w ciągu DP 1397N w m. Zagaje Ponadto: - Poprawa stanu technicznego obiektów mostowych w ciągu sieci dróg powiatowych wg. wykazu. - Poprawa warunków komunikacyjnych Zadanie: remont sieci dróg powiatowych zamiejskich wg. wykazu., w tym m.in.: Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych: - Nr 1397 N odc. Granica Państwa - Piele Ponadto w miarę możliwości finansowych Powiatu, poniższe inwestycje będą uwzględniane w późniejszych latach: - Przebudowa DP 1326N od drogi DW 510 do m. Szarek - Przebudowa DP 1322N od drogi DW 510 do m. Piele

Miasto i Gmina Pieniężno

Wyszczególnienie	*Strategia Rozwoju*	*Plan Rozwoju Lokalnego*	*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*	*Miejscowe plany*
Data opracowania/przyjęcia	*2005*	*2004*	*2010*	*-*
Horyzont czasowy jakiego dotyczy dokument	*2005-2015*	*2004-2013*	*Obowiązujące*	*-*
Uwagi	*nieaktualny*	*nieaktualny*	*Informacje wynikające - poniżej*	*-*



Strategia rozwoju Miast i Gminy Pieniężno opracowane zostały dla kończącej się perspektywy finansowej. Obecnie nie ma jeszcze przejętej nowej strategii ani PRL na kolejny okres programowania, zgodnej z opracowanymi dokumentami na szczeblu krajowym.

Kierunki rozwoju gminy wyznacza przyjęte uchwałą Nr L/238/10 Rady Miejskiej w Pieniężnie z dnia 15 lipca 2010r. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Pieniężno.

KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH *w odniesieniu do dróg powiatowych są następujące:*

Drogi powiatowe, wybrane do układu podstawowego, mające zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania układu drogowego:

a) droga Braniewo – Płoskinia – Pakosze (DP 1385N);
b) droga Wilczęta - Długobór – Pakosze – Pieniężno (DP 1342N);
c) droga Pieniężno - Radziejewo – Lechowo – Jesionowo – granica gminy (DP 1346N),
d) droga Pakosze – Kierpajny Wlk. – Bornity – Glebiska – Henrykowo (DP 1397N),
e) droga Wyszkowo – Wysoka Braniewska – Pakosze (DP 1397N),
f) droga Pieniężno – Kajnity (DP 1344).

Najważniejsze inwestycje na drogach powiatowych zrealizowane na terenie Gminy Pieniężno przez Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie w latach 2014 – 2020:

Rok	Nazwa zadania inwestycyjnego/opis	Wartość ogółem inwestycji	Długość mb
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 2374N odcinek Pieniężno ul. Cmentarna	80 786,57	135
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 2376N odcinek Pieniężno ul. Królewiecka	29 992,32	160
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1352N odcinek Łoźnik – Lubianka	66 497,05	452
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 2381N odcinek Pieniężno ul. Szkolna	29 057,52	61
2014	Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – województwo Warmińsko – Mazurskie 2014 – 2015 (środki zagraniczne - 21260,71 zł)	22 379,70	0
2015	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1352N odc. Łoźnik - Kowale	53 279,69	370
2015	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-2381N ul. Szkolna Pieniężno (2015)	26 389,37	80
2015	Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej - woj. war.-maz. (odc. Eurovia)	2 122 604,35	3297
2016	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 1352N Łoźnik – Pawły	19 451,74	82
2017	Przebudowa drogi powiatowej nr 2381N ul. Szkolna w Pieniężnie	98 017,35	218
2017	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. budowa chodnika w miejscowości Bornity gm. Pieniężno	38 745,00	0
2018	Przebudowa drogi powiatowej nr 1397N na odcinku Piele - Piotrowiec (2016-2018) (dłg 0,519 km)	84 710,09	519
2018	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 2376N ul. Królewiecka w	36 799,25	0

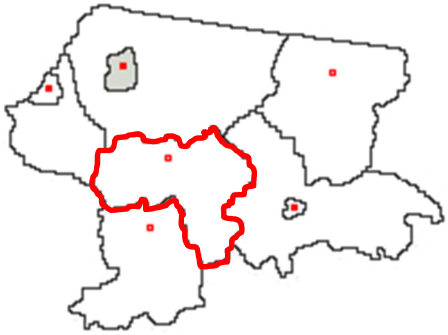
	Pieniężnie		
2018	Przebudowa drogi powiatowej nr 1397N i nr 1399N - budowa chodnika w miejscowości Bornity (2018-2020)	103 351,22	0
2018	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N na odcinku Bardyny - Stygajny, Długobór - Pakosze. Okres realizacji 2016-2018 (dłg 2,171 km)	964 706,40	2171
2018	„Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1342N ul. Braniewska w Pieniężnie"	17 100,00	375
2019	,,Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N ul. Braniewska w Pieniężnie"	207 575,72	0
2019	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1352N odc. Łoźniki - Kowale	51 949,42	300
2019	„Budowa chodnika w m. Bornity 1397N i 1399N	787 965,02	330
2020	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej n r 1352N odc. Kowale - Glągy	51 831,40	169
2020	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej n r 1346N m. Radziejewo	61 035,79	60
2020	Opracowanie dokumentacji technicznej "Przebudowa drogi powiatowej nr 1397N odc. Pakosze-Bornity"	9 840,00	0
2020	Opracowanie dokumentacji technicznej "Przebudowa drogi powiatowej nr 1399N odc. Bornity - Augustyny"	9 840,00	0

Plany inwestycyjne na terenie Gminy Pieniężno:

Wykaz inwestycji postulowanych przez Gminę Pieniężno:	**Planowane inwestycje ZDP w Braniewie 2021-2026**
Wykaz dróg powiatowych priorytetowych dla Gminy Pieniężno w zakresie przebudowy: – DP 1342N droga Pieniężno – Pakosze – do przejazdu kolejowego na ul. Braniewskiej, – DP 2379N ul. Rynek w Pieniężnie, – DP 1397N droga relacji Pakosze – Kierpajny Wlk.- Bornity – Augustyny, – DP 1397N droga relacji Bornity – Glebiska – Henrykowo (do granicy powiatu), – DP 1399N droga relacji Kajnity – Wojnity – Bornity, DP 1344N droga relacji Pieniężno - Pieniężno Pierwsze (droga o szerokości min. 5 m - 6 m) lub wzdłuż drogi ścieżka rowerowa, – DP 2376N ul. Królewiecka w Pieniężnie, – DP 1352N droga relacji Kowale – Lubianka – Wopy – Pawły, – DP 2374N ul. Cmentarna w Pieniężnie, – DP 2375N ul. Kolejowa w Pieniężnie.	– Nowa nawierzchnia DP 1352N droga relacji Kowale – Glądy (zrealizowane w 2021) – Przebudowa DP 1346N w m. Radziejewo – Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1342N ul. 1 Maja Pieniężno rz. Wałsza – Przebudowa drogi powiatowej nr 1352N Łoźnik – Pawły – Przebudowa drogi powiatowej nr 1399N na odcinku Kajnity – Wojnity Przebudowa DP 2374N ul. Cmentarna w Pieniężnie – Przebudowa DP 2376N ul. Królewiecka w Pieniężnie – Przebudowa DP 2379N ul. Rynek w Pieniężnie – Przebudowa DP 2378N ul. Ornecka w Pieniężnie – Przebudowa drogi powiatowej Nr 1334N Piotrowiec-Wilknity. – Przebudowa drogi powiatowej Nr 1397N Wysoka Braniewska-Pakosze-Bornity – Poprawa bezpieczeństwa ruchu w ciągu DP 1397N w m. Glebiska – Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1397N odc. Bornity-Glebiska. – Rozbudowa najważniejszych szlaków komunikacyjnych Powiatu Braniewskiego: DP Nr 1397N Pakosze - Bornity; DP Nr 1399N Bornity-gr. Powiatu – Opracowanie dokumentacji technicznej dla zadania: Przebudowa drogi powiatowej Nr 1397N odc. Pakosze - Bornity – Przebudowa drogi powiatowej Nr 1399N Bornity-Augustyny – Przebudowa drogi powiatowej Nr 1385N Braniewo-Pakosze – Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N Pakosze-Pieniężno – Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N Pakosze Ponadto: – Poprawa stanu technicznego obiektów mostowych w ciągu sieci dróg powiatowych wg. wykazu. – Poprawa warunków komunikacyjnych Zadanie: remont sieci dróg powiatowych zamiejskich wg. wykazu. – Poprawa warunków komunikacyjnych Zadanie: remont sieci dróg powiatowych- ulice na terenie miast wg. wykazu, w tym: – Przebudowa DP 2375N ul. Kolejowa w Pieniężnie Ponadto w miarę możliwości finansowych Powiatu, poniższe inwestycje będą uwzględniane w późniejszych latach - Przebudowa DP 1399N odc. Wojnity – Bornity - Przebudowa DP 1344N droga relacji Pieniężno - Pieniężno Pierwsze (droga o szerokości min. 5 m - 6 m) lub wzdłuż drogi ścieżka rowerowa - Przebudowa DP 1352N droga relacji Kowale – Lubianka – Wopy – Pawły

Gmina Płoskinia

Wyszczególnienie	*Strategia Rozwoju*	*Plan Rozwoju Lokalnego*	*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*	*Miejscowe plany*
Data opracowania/przyjęcia	*brak*	*2004*	*2008 zmiany; UCHWAŁA NR XXXVIII/245/2014 Rady Gminy Płoskinia z dnia 29 maja 2014r*	*2008, 2019*
Horyzont czasowy jakiego dotyczy dokument	*brak*	*2004-2006* z uwzgl. *2007 – 2013*	-	-
Uwagi	-	*Dokument nieaktualny*	-	*Mpzp m. Tolkowiec, Obr. Dąbrowa, Obr. Chruściel*



Obecnie nie ma jeszcze przejętej nowej strategii ani PRL na kolejny okres programowania, zgodnej z opracowanymi dokumentami na szczeblu krajowym.

Kierunki rozwoju gminy wyznacza zmieniane w chwili obecnej Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Płoskinia.

Drogi ponadlokalne.

Zewnętrzny układ drogowy znajdujący się na terenie gminy stanowi zespół dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych przechodzących przez teren gminy. Ustala się, że na terenie gminy zabezpieczone zostaną odpowiednie rezerwy terenu niezbędne dla przebudowy tych dróg do odpowiednich parametrów. Dopuszcza się wycinkę drzew, jeżeli kolidują one z poszerzeniem jezdni i bezpieczeństwem na drodze.

1) Przebudowuje się krajowy układ dróg kołowych przechodzących przez gminę Płoskinia, do którego należy krajowa droga ekspresowa nr S22 relacji Gorzów – Elbląg – Kaliningrad.
2) Przebudowuje się regionalny układ dróg kołowych, do którego należy droga wojewódzka nr 506 relacji Chruściel – Nowica.
3) **Drogi powiatowe, wybrane do układu podstawowego**, mające zasadnicze znacznie dla funkcjonowania układu drogowego.

Do wybranych dróg powiatowych należą:

a. droga Braniewo – Płoskinia – Pakosze (1385N),
b. droga Wilczęta – Długobór – Pakosze (1342N),
c. droga Chruściel – Czosnkowo (1330N),
d. droga Braniewo – Lubnowo (1387N),
e. droga Lubnowo – Tolkowiec – Wysoka Braniewska (1332N),
f. droga Wyszkowo - Wysoka Braniewska – Pakosze (1397N),

Realizacja zadań związanych z transportem i komunikacją.

Na terenie gminy – sieci dróg będących w zarządzacie Powiatu braniewskiego, w tym również dla komunikacji powiązań wewnętrznych niezbędne jest utrzymanie rezerw tere nowych dla odbudowy i modernizacji dróg stanowiących połączenie ponadlokalne;

a) drogi nr 1385N relacji Braniewo – Płoskinia – Pakosze;
b) drogi nr 1387N relacji Braniewo – Lubnowo – Tolkowiec;
c) droga nr 1332N relacji Lubnowo – Tolkowiec – Wysoka Braniewska
d) drogi nr 1330N – relacji Chruściel – Czosnkowo;
e) drogi nr 1397N relacji Wyszkowo – Wysoka Braniewska – Pakosze;

3) Modernizacja dróg powiatowych mających znacznie ponadlokalne winna być doprowadzona do parametrów klasy Z. Modernizacja pozostałych dróg powiatowych dotyczy:

a) poszerzenia dróg do normatywnej szerokości dla klasy L;

b) modernizacji istniejących nawierzchni lub budowy nawierzchni twardej na drogach gruntowych i żwirowych przy zachowaniu wzdłuż nich istniejących zadrzewień.

Bezpieczeństwo na drogach.
Dla bezpieczeństwa ruchu pieszego ustala się zasadę realizacji wzdłuż wszystkich dróg w obrębie zwartej zabudowy wsi – chodników i oświetlenia ulicznego. Dopuszcza się realizację ścieżki pieszo – rowerowej wzdłuż dróg wojewódzkich. Szczególnie wskazanej na odcinku od linii kolejowej do wsi Chruściel. Dopuszcza się wycinkę drzew, jeżeli kolidują one z poszerzeniem jezdni i bezpieczeństwem na drodze.

Najważniejsze inwestycje na drogach powiatowych zrealizowane na terenie Gminy Płoskinia przez Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie w latach 2014 – 2020:

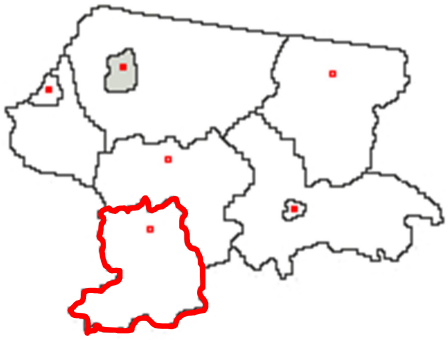
Rok	Nazwa zadania inwestycyjnego/opis	Wartość ogółem inwestycji	Długość mb
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1330N odcinek Chruściel – Czosnowo	133 919,94	520
2015	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1397N odc. Wysoka Braniewska	26 510,89	146
2015	Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej - woj. war.-maz. (odc. Strabag SA)	1 953 677,50	8337
2016	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Przebudowa obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej Nr 1330N Chruściel – Czosnowo	5 000,00	0
2017	Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej 1385N odcinki: Szalmia: Szalmia 0 Czosnowo; Czosnowo - Płoskinia	451 404,10	5852
2017	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N na odcinku Bardyny - Stygajny, Długobór - Pakosze. Okres realizacji 2016-2018 (dłg 0,290 km)	123 369,39	290
2018	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N na odcinku Bardyny - Stygajny, Długobór - Pakosze. Okres realizacji 2016-2018 (dłg 0,844 km)	375 162,32	844
2019	,,Przebudowa obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej nr 1330N Chruściel-Czosnowo”	2 086 073,92	190
2020	Opracowanie dokumentacji technicznej "Przebudowa drogi powiatowej nr 1330N odc. Chruściel-Dąbrowa"	9 840,00	0

Plany inwestycyjne na terenie Gminy Płoskinia:

Wykaz inwestycji postulowanych przez Gminę Płoskinia	Planowane inwestycje ZDP w Braniewie 2021-2026
- DP 1330N – na odcinku Jezioro Pasłęckie – Chruściel / nowa nakładka/ - DP 1332N – Lubnowo – Wysoka Braniewska /poszerzenie i nowa nakładka/ - DP 1342N – odcinek w msc. Długobór /przełożenie istniejącej nawierzchni granitowej z częściowym pokryciem masą asfaltową/	- Nowa nawierzchnia Nr 1330N odc. Chruściel – Dąbrowa (zrealizowane w 2021) - Nowa nawierzchnia Nr 1330N odc. Trąby – obiekt mostowy (J. Pierzchały) (zrealizowane w 2021) - Przebudowa drogi nr 1308N Wielkie Wierzno-Chruściel - Przebudowa drogi powiatowej Nr 1330N odc. Chruściel - Dąbrowa - Poprawa warunków komunikacyjnych (zrealizowane w 2021) - Przebudowa drogi powiatowej Nr 1397N Wysoka Braniewska-Pakosze-Bornity - Przebudowa drogi powiatowej Nr 1330N Chruściel-Czosnowo - Przebudowa drogi powiatowej Nr 1385N Braniewo-Pakosze - Modernizacja najważniejszych szlaków komunikacyjnych Powiatu Braniewskiego: DP Nr 1385N Braniewo-Płoskinia; DP Nr 1397N Wysoka Braniewska-Pakosze; Bornity-gr. - Powiatu - Opracowanie dokumentacji technicznej dla zadania: Przebudowa drogi powiatowej Nr 1330N odc. Chruściel – Dąbrowa Ponadto: - Poprawa stanu technicznego obiektów mostowych w ciągu sieci dróg powiatowych wg. wykazu. - Poprawa warunków komunikacyjnych Zadanie: remont sieci dróg powiatowych zamiejskich wg. wykazu. Ponadto w miarę możliwości finansowych Powiatu, poniższe inwestycje będą uwzględniane w późniejszych latach: - Przebudowa DP 1332N – Lubnowo – Wysoka Braniewska /poszerzenie i nowa nakładka - Przebudowa - DP 1342N – odcinek w msc. Długobór /przełożenie istniejącej nawierzchni granitowej z częściowym pokryciem masą asfaltową

Gmina Wilczęta

Wyszczególnienie	*Strategia Rozwoju*	*Plan Rozwoju Lokalnego*	*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*	*Miejscowe plany*
Data opracowania/przyjęcia	*2016*	*-*	*2014*	*-*
Horyzont czasowy jakiego dotyczy dokument	*2016 – 2026*	*-*	*Obowiązujące*	*-*
Uwagi	*Dokument aktualny*	*BRAK*	*Informacje wynikające - poniżej*	*BRAK*



KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH zgodnie z Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w odniesieniu do dróg powiatowych są następujące:

Najważniejszymi drogami powiatowymi, które powinny być preferowane przy działaniach modernizacyjnych, zapewniających łączność komunikacyjną pomiędzy miejscowościami Gminy Wilczęta oraz z miejscowościami poza jej granicami są:

- 1154N Robity – Słobity; klasa Z
- 1158N Młynarska Wola – Burdajny; klasa Z i L
- 1340N Wilczęta – Karwiny; klasa drogi Z
- 1342N Wilczęta – Pieniężno; klasa drogi G i Z.

W przypadku przebudowy – remontu dróg powiatowych dopuszcza się poszerzenie pasa drogowego w obrębie sąsiednich działek.

Najważniejsze inwestycje na drogach powiatowych zrealizowane na terenie Gminy Wilczęta przez Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie w latach 2014 – 2020:

Rok	**Nazwa zadania inwestycyjnego/opis**	**Wartość ogółem inwestycji**	**Długość mb**
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1154N odcinek Słobity – Łukszty	132 152,60	833
2014	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1157N na odcinku Stare Siedlisko - Dębiny. Etap III	39 709,20	178
2015	Opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej 1154N m. Słobity	4 772,40	0
2015	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1340N m.Wilczęta	104 675,89	697
2015	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1157N odc. Stare Siedlisko-Dębiny	56 772,46	350
2016	Przebudowa drogi powiatowej nr 1154N w m. Słobity	42 951,60	0
2016	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N na odcinku Bardyny – Stygajny, Długobór – Pakosze (odc 2,59 km)	15 006,00	2590
2017	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1154N w miejscowości Słobity. Okres realizacji 2015-2017	369,00	0
2017	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N na odcinku Bardyny - Stygajny, Długobór - Pakosze. Okres realizacji 2016-2018 (dłg 2,300 km)	998 170,48	2300
2018	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1154N w miejscowości Słobity. Okres realizacji 2015-2018	1 835 299,36	995
2018	Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1157N Stare Siedlisko - Dębiny Etap 4	109 727,05	385
2018	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1340N Wilczęta - Karwiny	131 880,01	535
2020	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej n r 1157N odc. Stare Siedlisko-Książki	143 167,51	504
2020	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1348N odc. Gładysze - Tatarki	52 949,30	145

Plany inwestycyjne na terenie Gminy Wilczęta:

Wykaz inwestycji postulowanych przez Gminę Wilczęta	**Planowane inwestycje ZDP w Braniewie 2021-2026**
- Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych: 1. Nr 1340 N odc. Wilczęta – Karwiny 2. Nr 1158 N odc. Karwiny – Osiek	- Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych: - nowa nawierzchnia DP Nr 1348 N odc. Gładysze – Tatarki (zrealizowane w 2021) - nowa nawierzchnia DP Nr 1338 N odc. Księżno- Bronki (zrealizowane w 2021)

3. Nr 1338 N odc. Księżno- Bronki 4. Nr 1348 N odc. Gładysze – Tatarki 5. Nr 1389 N odc. Sapoty – Dębiny 6. Nr 1157 N odc. Dębiny – Kurowo Braniewskie (msc. Stare Siedlisko)	- nowa nawierzchnia DP. Nr 1389 N odc. Sapoty – Ławki - i (zrealizowane w 2021) - nowa nawierzchnia DP Nr 1158N odc. Karwiny - Osiek (zrealizowane w 2021) - Opracowanie projektu i przebudowa DP 1158N na odcinku Karwiny – Osiek - Przebudowa DP 1157N Stare Siedlisko- Dębiny - Przebudowa DP 1157N granica powiatu- Stare Siedlisko - Przebudowa drogi powiatowej Nr 1158N granica powiatu-Słobity - Przebudowa drogi powiatowej Nr 1158N Słobity-Karwiny - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1158N odc. Karwiny-Osiek. - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1157N odc. Kurowo Braniewskie-Stare Siedlisko. Etap 1. - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1158N odc. Janiki Pasłęcki-Słobity. - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1348N odc. Gładysze-Tatarki. Ponadto: - Poprawa stanu technicznego obiektów mostowych w ciągu sieci dróg powiatowych wg. wykazu. - Poprawa warunków komunikacyjnych Zadanie: remont sieci dróg powiatowych zamiejskich wg. wykazu., w tym m.in.: Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych: - Nr 1340 N odc. Wilczęta – Karwiny - Nr 1389 N odc. Ławki – Dębiny

2 UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO – GOSPODARCZE

2.1 Obszar i ludność.

OBSZAR.

Powiat Braniewski położony jest w północno-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego.
Powierzchnia powiatu wynosi 1 205 km², co stanowi ok. 5 % powierzchni województwa. Liczba mieszkańców to ponad 42 tys. osób (ok. 3% ludności województwa).
Powiat od północy graniczy z Federacją Rosyjską, od północnego-zachodu jego naturalną granicą jest Zalew Wiślany, od zachodu graniczy z Powiatem Elbląskim, od południa z Powiatem Lidzbarskim, i od wschodu z Powiatem Bartoszyckim.
W skład powiatu wchodzi 7 gmin: Gmina Braniewo, Gmina Frombork, Gmina Pieniężno, Gmina Płoskinia, Gmina Lelkowo, Gmina Wilczęta oraz Miasto Braniewo.
Przez powiat przebiegają ważne szlaki komunikacyjne: morskie, kolejowe i drogowe. Stanowią one najkrótsze połączenie Europy Zachodniej z Północno–Wschodnią, stwarzając warunki do międzynarodowych kontaktów.
Najważniejszym szlakiem komunikacyjnym jest droga ekspresowej S22 – trasa szybkiego ruchu Elbląg – Kaliningrad.
Na terenie Powiatu znajdują się cztery przejścia graniczne:

- dwa drogowe (w Grzechotkach i w Gronowie),
- jedno kolejowe (w Braniewie)
- jedno morskie (we Fromborku).

Będący w realizacji przekop Mierzei Wiślanej pozwoli na utworzenie drogi wodnej, łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Przewiduje się, że inwestycja ta łącznie z wybudowaną ze środków europejskich Pętlą Żuławską pozwoli na stworzenie infrastruktury towarzyszącej m.in. na terenie powiatu braniewskiego. Wpłynie to korzystnie na rozwój turystyki.

Rysunek 6. **Powiat braniewski - lokalizacja**

Źródło: https://commons.wikimedia.org

Teren powiatu w przeważającej części jest obszarem równinnym, północną część stanowi depresyjna nizina zwana „polderami". Ciągnie się ona wzdłuż Zalewu Wiślanego i od tej strony porośnięta jest pasem trzciny o szerokości 100-500 m. Tereny rozciągające się wzdłuż rzeki Pasłęki i Wałszy posiadają szereg walorów krajobrazowych są to obszary chronione, na których wydzielono cztery rezerwaty przyrody
Tereny powiatu charakteryzują się stosunkowo niskim stopniem uprzemysłowienia. Jest to region typowo rolniczy, posiada też dogodne warunki do rozwoju turystyki.

LUDNOŚĆ.
W 2020r. powiat zamieszkiwało 40 776 mieszkańców. Od lat liczba ludności spada. W latach 2002-2020 liczba mieszkańców zmalała o 8,6%. Średni wiek mieszkańców wynosi 41,6 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa warmińsko-mazurskiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski. Prognozowana liczba mieszkańców powiatu braniewskiego w 2050 roku wynosi 27 304, z czego 13 683 to kobiety, a 13 621 mężczyźni.
Powiat braniewski ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -82. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -1,99 na 1000 mieszkańców powiatu. 62,5% mieszkańców powiatu braniewskiego jest w wieku produkcyjnym, 17,0% w wieku przedprodukcyjnym, a 20,6% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym

2.2 System osadniczy.

Powiat braniewski jest częścią historycznej krainy Warmii, a miasto Braniewo było siedzibą Biskupów Warmińskich i pierwszą stolicą Warmii. Historia tych terenów była nierozłącznie związana z rzeką Pasłęką i Zalewem Wiślanym. Tworzyli ją pogańscy Prusowie, Słowianie, Zakon Krzyżacki, Polacy i Niemcy. Na przestrzeni wieków, Braniewo i okolice stanowiły część Prus, państwa Zakonu Krzyżackiego, I Rzeczypospolitej, Niemieckich Prus Wschodnich. Po II wojnie światowej Braniewo i okolice znalazły się w granicach Polski. Tereny te zasiedlone zostały przez mieszkańców centralnej Polski, kresów wschodnich (szczególnie Wileńszczyzny) oraz ludność pochodzenia ukraińskiego i Łemków (po akcji „Wisła").
Obecnie w granicach zlokalizowanych jest 7 jednostek administracyjnych, w tym:

- 4 gminy wiejskie:
  - Braniewo,
  - Płoskinia,
  - Lelkowo,
  - Wilczęta,
- 2 gminy miejsko-wiejskie:
  - Frombork
  - Pieniężno
- miasto Braniewo.

Na terenie gmin powiatu znajduje się 100 miejscowości sołeckich oraz 189 miejscowości wiejskich i 3 miasta.

Tabela 1. Podział administracyjny powiatu braniewskiego.

Gminy	Powierzchnia w km²	Ludność ogółem	Sołectwa	Miejscowości wiejskie	Miejscowości miejskie
Braniewo miasto	12,4	16 974	0	0	1
Braniewo	306,3	6 013	25	54	0
Frombork	124,1	3 515	11	15	1
Lelkowo	198,2	2 763	15	34	0
Pieniężno	242,9	6 111	25	39	1
Płoskinia	169,9	2 465	14	24	0
Wilczęta	147,9	2 935	14	23	0
Razem powiat	**1 202**	**40 776**	**104**	**189**	**3**
Województwo	24 173	1 450 697	2 268	3 875	48
Udział powiat – województwo [%]	**4,97%**	**2,81%**	**4,59%**	**4,88%**	**6,25%**

2.3 Struktura gospodarcza.

GOSPODARKA.

W powiecie braniewskim w roku 2020 w rejestrze REGON zarejestrowanych było 3 315 podmiotów gospodarki narodowej, z czego 2 219 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W 2020 roku zarejestrowano 241 nowych podmiotów, a 147 podmiotów zostało wyrejestrowanych. Na przestrzeni lat 2009-2017 najwięcej (306) podmiotów zarejestrowano w roku 2010, a najmniej (236) w roku 2015. W tym samym okresie najwięcej (400) podmiotów wykreślono z rejestru REGON w 2009 roku, najmniej (147) podmiotów wyrejestrowano natomiast w 2020 roku.

Według danych z rejestru REGON wśród podmiotów posiadających osobowość prawną w powiecie braniewskim najwięcej (162) jest stanowiących spółki handlowe z ograniczoną odpowiedzialnością. Analizując rejestr pod kątem liczby zatrudnionych pracowników można stwierdzić, że najwięcej (3 182) jest mikro-przedsiębiorstw, zatrudniających 0 - 9 pracowników. 6,7% (223) podmiotów jako rodzaj działalności deklarowało rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo, jako przemysł i budownictwo swój rodzaj działalności deklarowało 23,0% (762) podmiotów, a 70,3% (2 330) podmiotów w rejestrze zakwalifikowana jest jako pozostała działalność.

Wśród osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w powiecie braniewskim najczęściej deklarowanymi rodzajami przeważającej działalności są Budownictwo (21.8%) oraz Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle (21.1%).

BAZA TURYSTYCZNA I KULTURALNA.

Według danych GUS z 2020 roku w powiecie braniewskim znajdowały się 3 hotele (2 *** 1 **), 0 moteli oraz 0 pensjonatów. W porównaniu z rokiem 2008 liczba obiektów noclegowych zmniejszyła się o 1 obiekt. Pozostałe turystyczne obiekty noclegowe według rodzajów:

- inne obiekty hotelowe: 1
- szkolne schroniska młodzieżowe: 1
- pokoje gościnne: 1
- kwatery agroturystyczne: 1 (całoroczne: 0)

Domy i ośrodki kultury, kluby i świetlice - w 2020 roku w powiecie braniewskim: 4 (publiczne: 4, prywatne: 0), w tym obiekty przystosowane dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich: 0 (przystosowane wejście do budynku: 4, udogodnienia wewnątrz budynku: 2). W powiecie braniewskim 2 instytucje posiadają sale widowiskowe, w których znajduje się 386 standardowych miejsc dla widzów.

RYNEK PRACY.

W powiecie braniewskim na 1000 mieszkańców pracuje 131osób. Jest to znacznie mniej od wartości dla województwa warmińsko-mazurskiego oraz znacznie mniej od wartości dla Polski. 55,6% wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 44,4% mężczyźni. Bezrobocie rejestrowane w powiecie braniewskim wynosiło w 2020 roku 19,3% (24,5% wśród kobiet i 15,1% wśród mężczyzn). Jest to znacznie więcej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla województwa warmińsko-mazurskiego oraz znacznie więcej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla całej Polski.

Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców powiatu braniewskiego 2 144 osób wyjeżdża do pracy do innych gmin, a 1 240 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy - tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi - 904.

34,9% aktywnych zawodowo mieszkańców powiatu pracuje w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 14,6% w przemyśle i budownictwie, a 16,9% w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja) oraz 1,5% pracuje w sektorze finansowym (działalność finansowa i ubezpieczeniowa, obsługa rynku nieruchomości).

TRANSPORT.

W 2020 roku w powiecie braniewskim zarejestrowanych było **34 272** pojazdów samochodowych oraz ciągników, w tym 25 497 samochodów osobowych (621,4 na każdy 1000 mieszkańców - więcej od wartości dla województwa warmińsko-mazurskiego oraz wartość porównywalna do wartości dla całej Polski), **2 908** samochodów ciężarowych (74,7 - mniej od wartości dla województwa oraz znacznie mniej od wartości dla całego kraju), **71** autobusów (1,7 - znacznie mniej od wartości dla województwa warmińsko-mazurskiego oraz znacznie mniej od wartości dla Polski), **159** ciągników siodłowych (3,9 - znacznie mniej od wartości dla województwa oraz znacznie mniej od wartości dla kraju) oraz **2 442** motocykli (59,5 - znacznie więcej od wartości dla województwa warmińsko-mazurskiego oraz znacznie więcej od wartości dla całej Polski). Biorąc pod uwagę najliczniejsze przedziały dla cech zdefiniowanych poniżej:

- typowe auto osobowe ma szacunkowy wiek 21,6 lat, ma masę całkowitą 1650-1899 kg, napędzane jest silnikiem o pojemności 1400-1999 cm3, stosowane paliwo to benzyna.
- typowe auto ciężarowe ma szacunkowy wiek 23,5 lat, ma ładowność do 999 kg, stosowane paliwo to olej napędowy.
- typowy autobus ma szacunkowy wiek 27,5 lat, a jako paliwo stosuje olej napędowy.
- typowy ciągnik siodłowy ma szacunkowy wiek 18,7 lat, a jako paliwo stosuje olej napędowy.
- typowy motocykl ma szacunkowy wiek 29,6 lat.

W 2019 roku w powiecie braniewskim znajdowało się 5 km ścieżek rowerowych, w tym:

- będących pod zarządem gminy – 3 km
- będących pod zarządem starostwa – 2 km
- będących pod zarządem urzędu marszałkowskiego – 1 km

Ponadto, 0,0 km bus-pasów i 0 parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride). Zarejestrowano 7 taksówek oraz 7 licencji na taksówki.

W 2020 roku odnotowano w portach morskich w powiecie braniewskim 0 przyjazdów pasażerów międzynarodowych, 33 241 krajowych oraz 0 wyjazdów pasażerów międzynarodowych i 31 597 krajowych.

Na międzynarodowy obrót morski w portach morskich składał się załadunek łącznie z tranzytem null tysięcy ton oraz wyładunek łącznie z tranzytem null tysięcy ton.

2.4 Sytuacja społeczno–gospodarcza gmin na terenie powiatu.

Poniżej zaprezentowano podstawowe dane obrazujące sytuację społeczno-gospodarczą gmin przynależących do powiatu braniewskiego i przyrównano do średnich wartości dla powiatu.

Tabela 2. Gminy powiatu braniewskiego na tle powiatu.

Wyszczególnienie	Powiat	Miasto Braniewo	Braniewo	Frombork	Lelkowo	Pieniężno	Płoskinia	Wilczęta
Powierzchnia [km^2]	**1 202**	12,4	306,3	124,1	198,2	242,9	169,9	147,9
Udział mieszk. w l. mieszk. powiatu [%]	**40 776 100%**	41,63%	14,75%	8,62%	6,78%	14,99%	6,05%	7,20%
Ludność na 1km^2	**34**	1 369	20	28	14	25	15	20
Ludność w wieku produkcyjnym [%]	**62,5%**	60,8	65,6%	62,5%	65,2%	62,3%	63,9%	62,5%
Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	**60**	64,5	52,5	60	53,3	60,4	56,4	60,1
Przyrost naturalny na 1000 ludności	**-1,99**	-1,06	-1,32	-3,64	-7,36	-1,61	-4,79	0,00
Saldo migracji wewnętrznych i zagranicznych	**- 248**	-42	- 61	-23	-36	-46	4	-44
Turystyczne obiekty zbiorowego zakwaterowania	**7**	3	0	3	1	0	0	0
Udział użytków rolnych w powierzchni całkowitej [%]	**43,1**	71,7	45,4	26,4	48,6	52,8	39,7	48,7
Lesistość [%]	**25,8**	0,3	25,3	22,4	27,7	25,3	30,1	25,3
Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej	**3 315**	1 684	343	331	133	505	173	146
Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej na 1000 ludności	**81**	99	57	94	48	83	70	50
Pracujący na 1000 ludności	**131**	188	125	128	46	61	113	55
Stopa bezrobocia rejestrowanego	**19,5%**	13,3	22,3%	16,9%	34,4%	22%	22,1%	26,4%
Wydatki ogółem budżetu JST na 1 mieszkańca [tyś]	**1,6 tyś**	4,3	4,7	4,5	4,6	4,9	5,9	5,2
Dochody ogółem budżetu JST na 1 mieszkańca [tyś]	**1,6 tyś**	4,5	4,8	4,6	4,6	5,3	6,3	5,4
Wydatki inwestycyjne budżetu JST na 1 mieszkańca [tyś]	**0,22**	1,00	0,32	1,05	0,33	0,64	0,40	0,10
wynagrodzenie brutto: Powiat Braniewski: 4 083 PLN; woj. warmińsko-mazurskie 4 320 PLN; cały kraj 5 182 PLN								

Źródło: GUS, 31.XII.2020

Największy procentowy udział, w ogólnej liczbie osób zamieszkałych w powiecie, mają mieszkańcy miasta Braniewo i Pieniężno w kolejności: 41,63% i 14,99 % oraz gminy Braniewo – 14,75 %. Najmniejszy odsetek stanowią mieszkańcy gminy Płoskinia – 6,05 %.

Gmina Braniewo i Pieniężno należą również do największych powierzchniowo gmin, a najmniejszą, ale za to o największym zagęszczeniu miasto Braniewo.

Za wyjątkiem Fromborka – braniewskiego portu – są to typowo rolnicze jednostki administracyjne, w których turystyka wciąż odgrywa niewielką rolę. Sytuacja ta ulega jednak zmianie, szczególnie w kontekście korzyści płynące z utworzenia drogi wodnej, łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Z punktu widzenia małych gmin nadzalewowych, przekop Mierzei Wiślanej oraz stworzenie infrastruktury towarzyszącej, wpłynie znacząco na rozwój turystyki. W połączeniu z inwestycjami powstałymi w ramach projektu Pętla Żuławska, możliwe będzie rozszerzenie działalności turystycznej i dziedzin pokrewnych.

Najważniejszą rolę w powiecie braniewskim odgrywają ośrodki miejskie Braniewo, Frombork i Pieniężno. To w nich koncentruje się większość podmiotów gospodarczych, najmniejsze jest bezrobocie i odpływ migrującej ludności. Pod tym względem najkorzystniejsze wskaźniki dotyczą Braniewa i Fromborka – miast znacznie zyskujących na obecności w ich granicach przejść granicznych.

2.5 Ośrodki i obszary o wysokim potencjale rozwojowym.

Podstawowymi ośrodkami wzrostu gospodarczego w powiecie braniewskim są miasta w nim zlokalizowane, tj. Braniewo, Frombork i Pieniężno. Wokół nich skupia się życie społeczno-gospodarcze, kultura, oświata. W miastach zarejestrowanych jest najwięcej podmiotów gospodarczych, stwarzających miejsca pracy, tym samym panuje mniejsze bezrobocie. Z uwagi na skoncentrowany potencjał rozwoju oraz wyższy standard życia, ośrodki miejskie charakteryzują się największą gęstością zaludnienia. Z typowo rolniczego obszaru powiatu podstawowe migracje odbywają się w kierunku głównych ośrodków wzrostu.

2.5.1 Miejskie ośrodki rozwoju gospodarczego: Braniewo, Frombork, Pieniężno.

BRANIEWO

Miasto powiatowe w północno-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, w niewielkiej odległości (6 km) od granicy z Obwodem Kaliningradzkim Rosji. Położone na obu brzegach rzeki Pasłęki, siedem kilometrów od jej ujścia. Do końca XVIII w. port handlowy. Graniczy z Obwodem Kaliningradzkim (przejście graniczne Gronowo). Aktualnie liczy ok. 17 tys. mieszkańców.

Braniewo ma ponad 700-letnią historię, było pierwszą stolicą Warmii i siedzibą biskupów warmińskich. W średniowieczu miasto było ważnym ośrodkiem kulturalnym, gospodarczym i oświatowym z Liceum Hozjanum na czele. Posiada cenne zabytki architektoniczne. Niewątpliwą atrakcją są szlaki turystyczne przebiegające przez miasto i mały ogród zoologiczny oraz sąsiedztwo Zalewu Wiślanego. Dla wielu znane chociażby z browaru, niegdyś produkującego piwo EB, dużej jednostki wojskowej, czy też klubu piłkarskiego "Zatoka". W mieście zlokalizowany jest zakład karny, Placówka Straży Granicznej, stacjonuje tu również 9 Brygada Kawalerii Pancernej.

Do lat dziewięćdziesiątych XX wieku lokalny ośrodek przemysłowy; m.in. przemysł elektrotechniczny, skórzany, spożywczy (browar i mleczarnia). Obecnie przemysł w Braniewie składa się głównie z małych firm, w tym wielokrotnie zmieniający właścicieli: EB, Browar Namysłów, Grupa Żywiec, obecnie kupiony przez Van Pur S.A oraz fabrykę mebli Okmed.

Przez miasto przebiega normalnotorowa oraz szerokotorowa linia kolejowa (nr 217), co pozwoliło wybudować w Braniewie terminale przeładunkowe takie jak: Polfrost Terminal, Logistic Port Braniewo, CARGOSPED, Glob-Terminal.

W roku 2011 w okolicy Braniewa rozpoczęto poszukiwanie Gazu Łupkowego. Od końca marca 2011 do czerwca 2011 na zlecenie Talisman Energy prowadzono badania sejsmiczne. Badania geologiczne przeprowadzone w latach 2011–2014 potwierdziły występowanie na głębokości 3 km złóż nie tylko gazu łupkowego, ale również pokładów ropy naftowej.

W obrębie koncesji wykonano jeden otwór poszukiwawczy – Rogity 1, w którym przeprowadzono zabieg szczelinowania hydraulicznego przeprowadzono trzy razy. Szczelinowanie hydrauliczne potwierdzało bardzo obiecujące złoża ropy łupkowej. Firma posiadająca koncesję nie wykonała jednak kolejnych prac a w 2016 roku zrezygnowała z koncesji.

Braniewo wiąże swoje szanse rozwoju gospodarczego m. in. z ożywieniem w najbliższej przyszłości w związku z przekopem mierzei Wiślanej, rozwojem ponadregionalnych i regionalnych polaczeń drogowych (w tym budowa drugiego mostu na rzece Pasłęce, planowaną budową obwodnicy Braniewa w ciągu DK54) i kolejowych (modernizacja linii kolejowej Olsztyn-Braniewo), co pozwoli na uzyskanie bezpośredniej i o wiele kilometrów krótszej drogi na łowiska i szlaki wód morskich oraz przyczyni się do rozwoju kontaktów gospodarczych z państwami Europy Wschodniej i Skandynawii. Nadzieje te uzasadnione są położeniem geograficznym miasta.

FROMBORK

Miasto położone jest na Równinie Warmińskiej, nad Zalewem Wiślanym, na północnym krańcu Wysoczyzny Elbląskiej. Znajduje się tu jedyny w powiecie port morski oraz morskie przejście graniczne.

Przez miasto przechodzą drogi:

- droga wojewódzka 504 Elbląg - Milejewo - Pogrodzie - Frombork - Braniewo
- droga wojewódzka 505 Pasłęk – Frombork

Dominującym sektorem są usługi. Wśród podmiotów przeważają zakłady małe (często firmy jednoosobowe powstałe w oparciu o samozatrudnienie) lub niewielkie firmy rodzinne. Brak jest dużych zakładów pracy, które zapewniałyby zatrudnienie większej liczbie mieszkańców miasta i okolicy. W tej sytuacji największymi pracodawcami na terenie Fromborka są: szkoły, szpital, Zakład Wodociągów i Kanalizacji oraz Muzeum Mikołaja Kopernika.

Aktywność gospodarcza we Fromborku w dużej mierze koncentruje się wokół usług w sektorze turystycznym. Szczególnie zauważalne jest to w trakcie sezonu. Miasto dzięki bogatej historii, która nierozerwalnie wiąże się z osoba Mikołaja Kopernika, przyciąga turystów z kraju i zagranicy. Głównymi atutami tego miasta są: zabytki oraz dobre zaplecze hotelowo-gastronomiczne. Miasto jest również dobrą bazą turystyczną do wycieczek w okolice Fromborka. Główne atrakcje turystyczne miasta i okolic to rejsy po Zalewie Wiślanym, punkty widokowe, umocnienia pozostałe po II wojnie światowej, planetarium i obserwatorium astronomiczne.

Obecnie najistotniejsze działania w obszarze rozwoju turystyki to:

a) rozwój funkcji turystycznej przez zagospodarowanie brzegów Zalewu Wiślanego, budowy nowego terminalu pasażerskiego z przejściem granicznym oraz mariny i jej zaplecza. Obecnie zrealizowany został m.in. uzdrowiskowy teren aktywnego wypoczynku i kinezyterapii z promenadą uzdrowiskową i plażą miejską (dofinansowanego ze środków UE w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko – Mazurskiego na lata 2014-2020). Ponadto przewiduje się, że przekop Mierzei Wiślanej, który otworzy bezpośrednią drogę w formie kanału żeglugowego między Zatoka Gdańską, a Zalewem Wiślanym, będzie miał, pozytywny wpływ na rozwój gminy Frombork. Stworzy możliwość rozwoju infrastruktury (modernizacji portów i nabrzeża) i stacjonowania jednostek pływających. Aby inwestycja przyniosła oczekiwany efekt konieczne będzie jednak dostosowanie teren wód Zalewu Wiślanego, m.in. pogłębienie szlaków wodnych, zmodernizowanie portów i nadbrzeży.

b) uzyskanie statusu uzdrowiska. Frombork od 2015 roku jest obszarem ochrony uzdrowiskowej. Oznacza to, że miasto może starać się o status uzdrowiska. Znajdują się tu źródła solankowe. Obecnie opracowywany jest Plan Rozwoju Obszaru Ochrony Uzdrowiskowej FROMBORK na lata 2021-2030. Aby Frombork został uzdrowiskiem konieczne jest m.in. wyprowadzenie termalnych wód solankowych na powierzchnię. Kolejnym etapem jest przygotowanie terenu pod inwestycję oraz wybudowanie sanatorium lub obiektów lecznictwa uzdrowiskowego. Gminie zależy na lecznictwie chorób ortopedyczno-urazowych, chorób reumatologicznych, chorób naczyń obwodowych i układu nerwowego.

PIENIĘŻNO

Pieniężno położone jest na obszarze Wzniesień Górowskich (teren Zielonych Płuc Polski) nad rzeką Wałszą w odległości ok. 70 km od Olsztyna.

Cechuje się dobrym położeniem w regionalnym układzie komunikacyjnym, poprzez:

- bliską odległość i łatwą dostępność do ważnych krajowych węzłów osadniczych (Braniewo, Elbląg, Olsztyn),
- możliwość bezpośrednich połączeni z międzynarodowym i krajowym systemem komunikacji poprzez drogę nr 22 oraz linie kolejowa Braniewo – Orneta – Olsztyn,
- bliską odległość i dobre połączenia z przejściami granicznymi: drogowymi – Bezledy, Gronowo (gm. Braniewo) i projektowanym w Grzechotkach; kolejowym – Braniewo oraz wodnym we Fromborku, za pomocą dróg wojewódzkich DW 507 Dobre Miasto (Olsztyn) – Pieniężno – Braniewo, DW 512 Pieniężno – Górowo Iławeckie – Bartoszyce oraz DW 510 Pieniężno – Lelkowo.

Działalność podmiotów gospodarczych w Pieniężnie koncentruje się wokół handlu i napraw, obsługi nieruchomości, wynajmu i usług związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej, a także rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa.

Gmina posiada dobre połączenie komunikacyjne (kolejowe i drogowe) na trasie tranzytowej do międzynarodowych przejść granicznych w Bezledach i Gronowie, sprzyja to rozwojowi gospodarczemu, nastawionemu na współpracę międzynarodową z Obwodem Kaliningradzkim. Odpowiednie rozwiązania logistyczne, w tym dobre połączenia komunikacyjne, transport kolejowy ze stacją przeładunkową stanowią szanse na dalszy rozwój gminy.

Miasto posiada obecnie duże rezerwy terenowe dla rozbudowy funkcji publicznych i mieszkalnictwa, wynikające z dwubiegunowej struktury funkcjonalnej.

2.5.2 Wyznaczone i potencjalne tereny inwestycyjne oraz obszary o istotnym potencjale gospodarczym.

Powiat braniewski charakteryzuje się stosunkowo niskim stopniem uprzemysłowienia. To region typowo rolniczy. Ogólny wskaźnik waloryzacji dla gmin powiatu braniewskiego wynosi 77,5, dla województwa warmińsko – mazurskiego - 66, a dla Polski 66,6. W związku z powyższym warunki naturalne powiatu braniewskiego sprzyjają prowadzeniu na jego terenie produkcji rolnej. Panują tu również dogodne warunki do rozwoju turystyki i agroturystyki.

Charakter powiatu i ukierunkowanie w stronę rolnictwa powoduje, że w granicach gmin nie występuje wiele terenów inwestycyjnych. Obszary o wysokim potencjale gospodarczym skoncentrowane są przede wszystkim przy głównych ciągach komunikacyjnych, a także w rejonie przejść granicznych (drogowych, kolejowym, morskim). Konkretne działki przeznaczone na sprzedaż znalazły się w ofertach inwestycyjnych jednostek administracyjnych.

BRANIEWO

Najbogatszą ofertę inwestycyjną posiada miasto Braniewo. Władze miasta wyznaczyły w granicach jednostki łącznie blisko 45,3 ha gruntów z przeznaczeniem na sprzedaż prywatnym inwestorom.

Aktualnie miasto Braniewo posiada w ofercie 7 terenów pod działania inwestycyjne związane z: przemysłem, produkcją, usługami, handlem, budownictwem mieszkaniowym a także sportem i rekreacją. W bieżącej ofercie znajdują się następujące lokalizacje:

1. Oferta inwestycyjna nr 1 – ul. Gdańska, pow. 0,87 ha, Teren położony w centrum miasta, należy do historycznego obszaru miasta. W bliskim sąsiedztwie wybudowana jest przystań żeglarska w ramach projektu „Pętla Żuławska-rozwój turystyki wodnej. Etap.I”.

2. Oferta inwestycyjna nr 2 – ul. Olsztyńska, pow. 1,7 ha, Teren po byłym basenie miejskim, na którym znajdują się jego pozostałości, położony przy drodze wylotowej w kierunku Olsztyna, w sąsiedztwie rzeki Pasłęki, pobliska linia kolejowa, w pobliżu terminal przeładunkowy gazu (Glob-Terminal).

3. Oferta inwestycyjna nr 3 – ul. Stefczyka, pow. 11,94 ha, Teren położony na obrzeżach miasta, w sąsiedztwie jednostki wojskowej, mieszkaniowego osiedla wojskowego i magazynów zbożowych, tereny proponowane są do rozwoju funkcji produkcyjno-usługowo-składowej oraz rekreacyjno-sportowej.

4. Oferta inwestycyjna nr 4 – ul. Łąkowa, pow. 20,48 ha, Teren położony na obrzeżach miasta, proponowany jest tu rozwój turystyczno –rekreacyjnej.

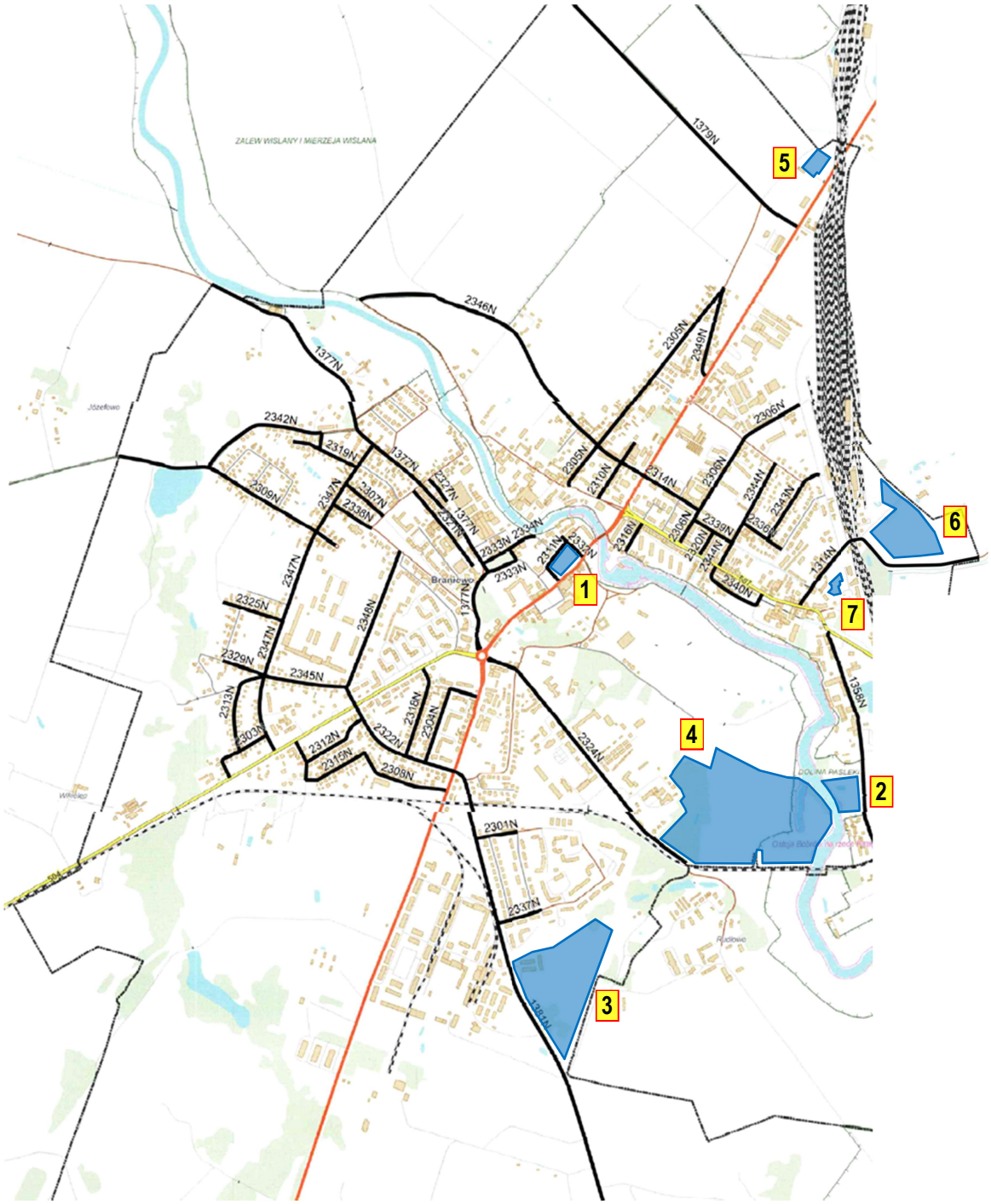
5. Oferta inwestycyjna nr 5 – ul. Królewiecka, pow. 1,65 ha, Teren położony przy drodze krajowej nr 54, wylotowej w kierunku granicy państwa. W sąsiedztwie terminale przeładunkowe, markety oraz ogrody działkowe.

6. Oferta inwestycyjna nr 6 – Braniewo-Rogity, pow. 7,89 ha, Teren położony na obrzeżach miasta, przy drodze wyjazdowej do miejscowości Rogity, w pobliżu dworca kolejowego i ramp i terminali przeładunkowych.

7. Oferta inwestycyjna nr 7 – Szkolna, pow. 0,78 ha, Teren położony w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego, w sąsiedztwie terminali i ramp przeładunkowych. Dostęp do terenu od strony ul. Szkolnej oraz Błotnej(dworzec). Szybki wyjazd w kierunku Olsztyna.

:

Rysunek 7. **Oferta inwestycyjna miasta Braniewo na tle sieci dróg powiatowych.**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie na podstawie danych: http://www.braniewo.pl/invest-in-braniewo/oferta-inwestycyjna

PIENIĘŻNO

Położenie gminy w pobliżu przejść granicznych (Bezledy, Gronowo) sprzyja rozwojowi gospodarczemu nastawionemu na współpracę międzynarodową z Obwodem Kaliningradzkim. Dobre połączenie komunikacyjne, transport kolejowy ze stacją przeładunkową są wielkim atutem dla oferentów chcących inwestować w gminie. Pieniężno znajduje się na trasie tranzytowej do międzynarodowych przejść granicznych w Bezledach i Gronowie. Najbliższa droga ekspresowa S22 znajduje się w odległości 26 km.

Na terenie gminy znajdują się uzbrojone atrakcyjne tereny pod inwestycje. Dostępne są również prywatne nieruchomości, obiekty usługowe i przeznaczone dla przemysłu rolnego. Istnieje możliwość kupna, dzierżawy obiektów lub współpracy z dotychczasowymi właścicielami.

Władze samorządowe sprzyjają przedsiębiorcom m.in. poprzez ulgi podatkowe. Gmina posiada grunty z przeznaczeniem pod działalność rzemieślniczą i usługową oraz budownictwo mieszkaniowe.

Duże rezerwy terenowe dla rozbudowy funkcji publicznych i mieszkalnictwa, wynikają z dwubiegunowej struktury funkcjonalnej miasta. Struktura ta ukształtowana w procesie historycznym opiera się na znacznie zniszczonym podczas II wojny światowej wzgórzu staromiejskim oraz rejonie dworca kolejowego z koncentracja zabudowy mieszkalno-usługowej. Obszar objęty granicami miasta byłby w stanie pomieścić ośrodek o zaludnieniu czterokrotnie większym niż obecnie.

Tereny rezerw dla funkcji mieszkaniowej i usługowej znajdują się w obrębie Starego Miasta oraz na terenie nowego centrum w rejonie stacji kolejowej.

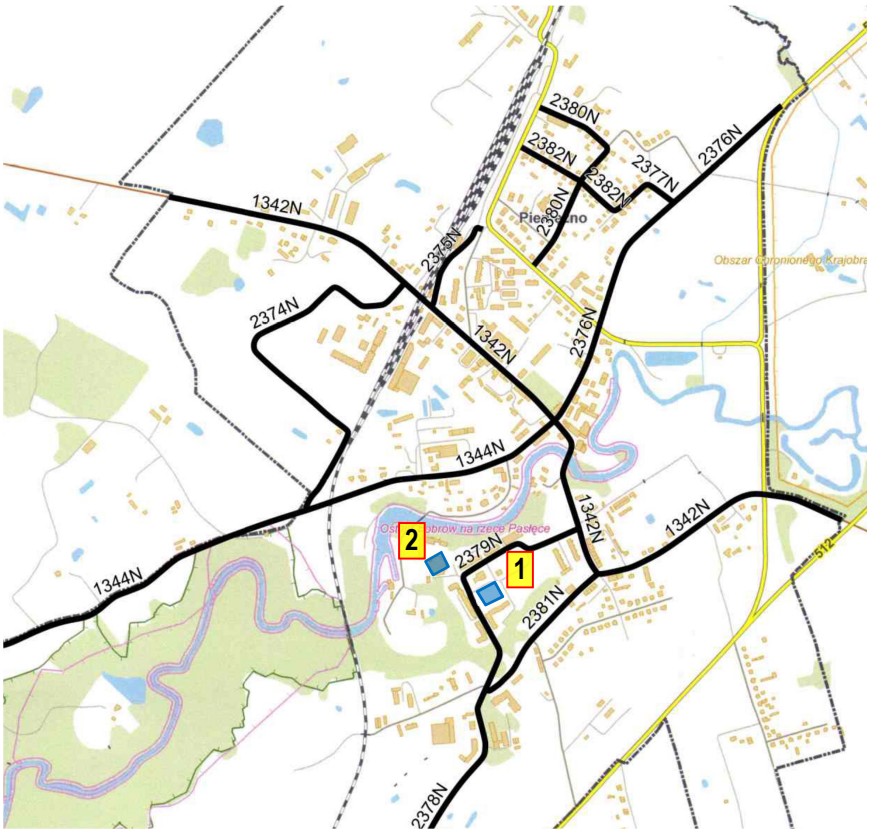
Jednocześnie na terenie nowego centrum między stacją kolejową Pieniężno a rzeką Wałszą znajdują się grunty ekstensywnie bądź wcale niezagospodarowanych, które należałoby sukcesywnie wykorzystywać dla rozbudowy funkcji produkcyjno-komercyjnych, szeroko pojętych usług dla ludności oraz budownictwa mieszkaniowego wielorodzinnego. Ponadto w rejonie linii kolejowej w sąsiedztwie istniejących obiektów przemysłowo-składowych znajdują się jeszcze tereny o łącznej powierzchni około 23,5 ha, które mogą stanowić przyszłą rezerwę dla tworzenia nowych miejsc pracy.

W ofercie inwestycyjnej miasta znajdują się obecnie następujące nieruchomości:

1. Oferta inwestycyjna nr 1 – ul. Rynek, pow. 0,2266 ha, Działka z przeznaczeniem na działalność usługowo- mieszkaniową

2. Oferta inwestycyjna nr 2 – ul. Rynek - Zamek Kapituły Warmińskiej, pow. terenu 0.8315ha, Nieruchomość z przeznaczeniem na działalność turystyczną, hotelarską i restauracyjną, działalność kulturalną i edukacyjną, usługi pomocy społecznej.

Rysunek 8. **Oferta inwestycyjna miasta Pieniężna na tle sieci dróg powiatowych.**



Źródło:
Opracowanie własne
na podstawie danych:
http://pieniezno.pl/pl/contents/content/42/2814

FROMBORK

Miasto i Gmina Frombork jest gminą turystyczno - rolniczą. Turystyka stanowi więc główny kierunek rozwoju gminy. Najistotniejsze działania to:

c) rozwój funkcji turystycznej przez zagospodarowanie brzegów Zalewu Wiślanego. Ponadto przewiduje się, że przekop Mierzei Wiślanej, który otworzy bezpośrednią drogę w formie kanału żeglugowego między Zatoka Gdańską, a Zalewem Wiślanym szansą rozwoju dla Miasta i Gminy Frombork dzięki zwiększeniu ruchu turystycznego, co umożliwi w konsekwencji dalszy rozwój całej infrastruktury miejskiej.

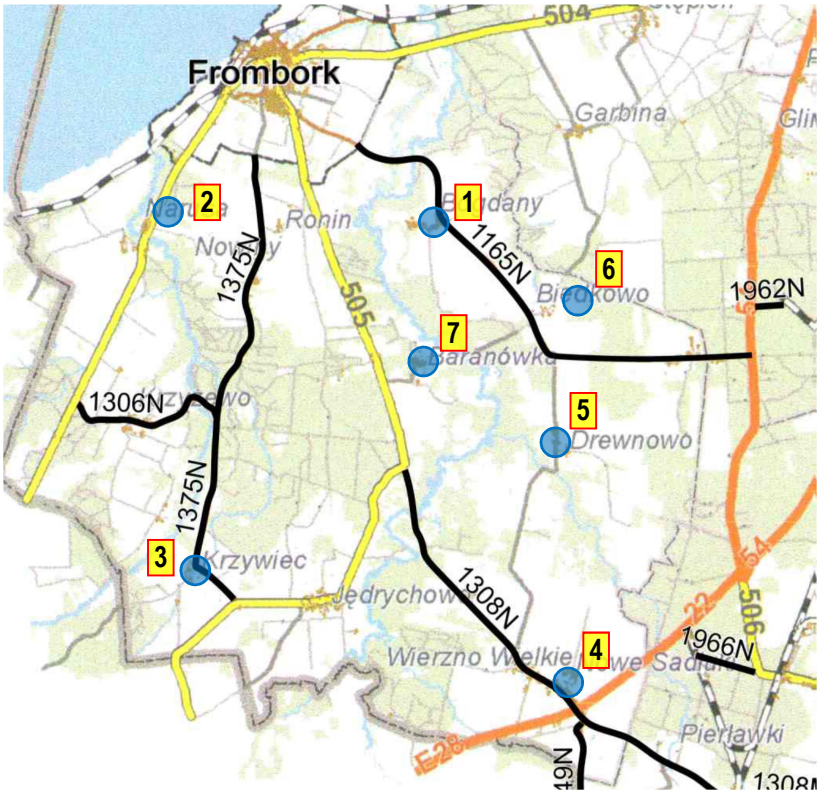
d) uzyskanie statusu uzdrowiska. Frombork od 2015 roku jest obszarem ochrony uzdrowiskowej. Oznacza to, że miasto może starać się o status uzdrowiska. Znajdują się tu źródła solankowe. Obecnie opracowywany jest Plan Rozwoju Obszaru Ochrony Uzdrowiskowej FROMBORK na lata 2021-2030. Aby Frombork został uzdrowiskiem konieczne jest m.in. wyprowadzenie termalnych wód solankowych na powierzchnię. Kolejnym etapem jest przygotowanie terenu pod inwestycję oraz wybudowanie sanatorium lub obiektów lecznictwa uzdrowiskowego. Gminie zależy na lecznictwie chorób ortopedyczno-urazowych, chorób reumatologicznych, chorób naczyń obwodowych i układu nerwowego.

Samorząd stwarza dobre warunki dla przedsiębiorców i nowych inwestorów. Udoskonalane jest zaplecze do organizacji różnego rodzaju spotkań handlowych. Na uwagę zasługuje również oferta inwestycyjna gminy, która dotyczy zagospodarowania dużych, dobrze utrzymanych, dających szerokie możliwości rozwoju terenów.

Tereny inwestycyjne przeznaczone dla prowadzenia działalności produkcyjnej, składowej i magazynowej , znajdują się w następujących miejscowościach:

1. Bogdany – pow. 5,9613 ha;
2. Narusa – pow. 5,8199 ha;
3. Krzywiec – pow. 2,1836 ha;
4. Nowe Sadłuki – pow. 6,3848 ha;
5. Drewnowo – pow. 4,2502 ha;
6. Biedkowo-Osada – pow. 4,8345 ha;
7. Baranówka – pow. 4,5875 ha.

Rysunek 9. **Tereny inwestycyjne w Gminie Frombork – mapa poglądowa.**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie na podstawie danych: http://www.frombork.pl/strona-415-STRATEGIA_ROZWOJU_MIASTA_I_GMINY_FROMBORK_NA_LATA_2016_2026.html

2.6 Uwarunkowania środowiskowe.

PRAWNE FORMY OCHRONY PRZYRODY NA TERENIE POWIATU BRANIEWSKIEGO

Zgodnie art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jednolity: Dz.U. 2021 poz. 1098), formami ochrony przyrody są:

- parki narodowe,
- rezerwaty przyrody,
- parki krajobrazowe,
- obszary chronionego krajobrazu,
- obszary Natura 2000,
- pomniki przyrody,
- stanowiska dokumentacyjne,
- użytki ekologiczne,
- zespoły przyrodniczo-krajobrazowe,
- ochrona gatunkowa, roślin, zwierząt i grzybów.

Obszary prawnie chronione zajmują wg danych GUS (stan na dzień 31.XII2020r.) - 37 159,26 ha, tj. ok 31% łącznej powierzchni powiatu

2.6.1 Warunki związane z obszarami Natura 2000 obszary ptasie i obszary siedliskowe

Natura 2000 to skrócona nazwa Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, wprowadzanej w każdym kraju Unii Europejskiej. Sieć tworzą poszczególne obszary, wyznaczone zgodnie z kryteriami zapisanymi w dyrektywie Rady Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej z 1992 r. o ochronie siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory w Europie. Funkcjonuje ona niezależnie od istniejących od dawna parków narodowych, rezerwatów przyrody i innych form ochrony środowiska.

W sieci Natura 2000 wyznacza się dwa rodzaje obszarów:

- specjalne obszary ochrony siedlisk (tzw. obszary „siedliskowe") – SOOS,
- obszary specjalnej ochrony ptaków (tzw. obszary „ptasie") – OSOP

Sieć Natura 2000 ma chronić pełną strukturę przyrodniczą razem z terenami nazywanymi korytarzami ekologicznymi, które pozwalają gatunkom bezpiecznie migrować w przyrodzie. Ciągłości tych korytarzy zagrażają m. in. inwestycje liniowe (w tym rozbudowa dróg).

Działania charakterystyczne związane z obszarami Natury 2000 to m.in. monitoring siedlisk roślin i zwierząt, obserwowanie i raportowanie na temat ich stanu.

Na terenie powiatu braniewskiego znajdują się następujące obszary Natura 2000

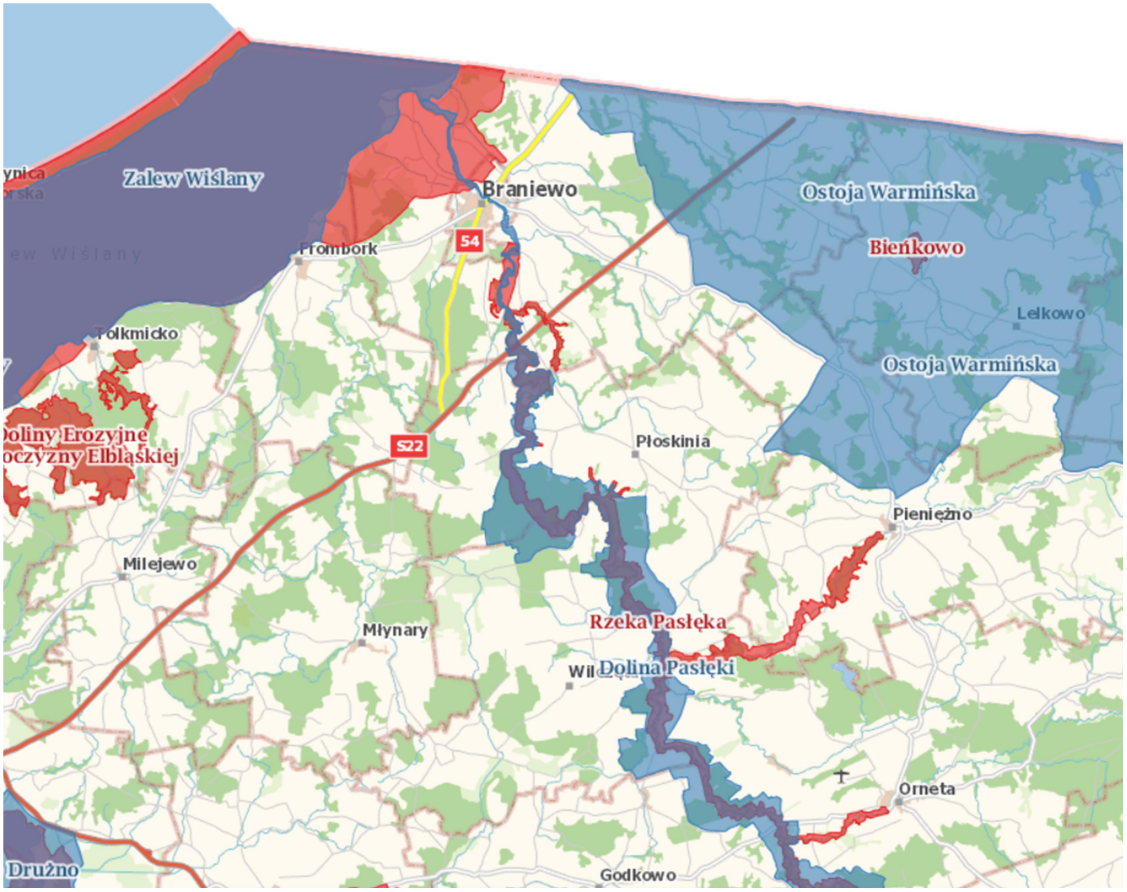
- ***obszary specjalnej ochrony ptaków Natura 2000:***

- „Dolina Pasłęki" (PLB280002)
- „Zalew Wiślany" (PLB280010)
- „Ostoja Warmińska" (PLB280015)

- **specjalne obszary ochrony siedlisk Natura 2000:**

- „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana" – PLH280007
- „Rzeka Pasłęka" – PLH280006,
- „Bieńkowo" – PLH280009.

Rysunek 10. **Usytuowanie powiatu braniewskiego względem obszarów Natura 2000.**



Źródło: http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/

2.6.2 Warunki związane z pozostałymi chronionymi.

Na pozostały system obszarów prawnie chronionych powiatu braniewskiego składają się:

- ***4 rezerwaty przyrody*** o łącznej powierzchni 2 117,8 ha:
  - Ostoja bobrów na rzece Pasłęce – rezerwat faunistyczny, powołany celem ochrony bobrów,
  - Dolina Rzeki Wałszy – kompleks krajobrazowy o zróżnicowanych zespołach roślinnych,
  - Cielętnik – torfowisko turzycowo-mszyste ze stanowiskiem brzozy niskiej,
  - Osiek II – torfowisko wysokie z fragmentami torfowiska przejściowego.
- ***8 obszarów chronionego krajobrazu*** o łącznej powierzchni 34 032 ha:
  - Słobicki,
  - Rzeki Baudy,
  - Rzeki Pasłęki,
  - Rzeki Wałszy,
  - Wybrzeża Staropruskiego,
  - Rzeki Banówki,
  - Równiny Orneckiej,
  - Wzniesień Górowskich,
- ***16 użytków ekologicznych*** o łącznej powierzchni 239,5 ha:

Ponadto **<u>indywidualną formą ochrony</u>** objęto:

- **3 zespoły przyrodniczo-krajobrazowe:**

– "Chroniony zespół przyrodniczo-krajobrazowy w Pielgrzymowie" – gmina Płoskinia,
– „Spędy" – gmina Wilczęta,
– „Chmielowy Parów" – gmina Wilczęta.

- **197 pomników przyrody** zlokalizowanych na terenie całego powiatu**.**

Na terenie powiatu braniewskiego **nie występują** parki narodowe i krajobrazowe.

KORYTARZE EKOLOGICZNE.

Korytarze ekologiczne. Zgodnie z art. 5 pkt 2 Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jednolity: Dz.U. 2021 poz. 1098), korytarz ekologiczny jest obszarem umożliwiającym migrację roślin, zwierząt lub grzybów. Ustawa nie zalicza korytarzy ekologicznych do skatalogowanych w art. 6 form ochrony przyrody, jednak od ich drożności w dużej mierze zależy zachowanie różnorodności biologicznej w parkach narodowych, rezerwatach przyrody i obszarach Natura 2000. Działalność człowieka przyczyniła się do rozdrobnienia, a często również izolacji dawniej bardzo rozległych siedlisk zwierząt i roślin. Z tego też względu w celu zapewnienia prawidłowego rozwoju gatunku umożliwiania mu zdobycia pożywienia, ustanowienia terytorium, znalezienia partnera do rozrodu czy umożliwienia ucieczki przed drapieżnikami jak i zdarzeniami losowymi typu pożar niezbędne było i jest połączenie siedlisk terenami umożliwiającymi bezpieczne przemieszczanie się zwierząt, czyli liniowymi pasami lasów, terenów porośniętych krzewami lub trawami, które poza możliwościami przemieszczania się dadzą zwierzętom niezbędne schronienie oraz dostęp do pożywienia.

Wyznaczanie i utrzymywanie korytarzy ekologicznych jest jednym ze sposobów ochrony zwierząt, określonym w art. 10 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U. 2016 poz. 2183).

Muszą one spełniać podstawowe parametry, takie jak:

- określona szerokość,
- stopień zachowania naturalnych warunków pokrycia terenu,
- ciągłość przestrzenna,
- zapewnienie klimatu niezbędnego do bytowania i wędrówki zwierząt,
- gwarancja zmienności siedlisk i typów środowiska dogodnych do rozprzestrzeniania roślin i grzybów.

W zależności od gatunku, dla którego został stworzony korytarz, powinien on zapewniać jedną z potrzeb przemieszczania się zwierząt:

- przemieszczanie się w ramach dobowej aktywności np. w celu szukania pożywienia.
- migracje sezonowe następujące cyklicznie w raz ze zmianami pór roku.
- rozproszenie się (dyspersję) młodych osobników
- przemieszczanie się w odpowiedzi na niekorzystne zmiany w siedlisku np. zmiany klimatyczne
- przemieszczanie się w ramach mieszania się populacji np. w czasie godów.

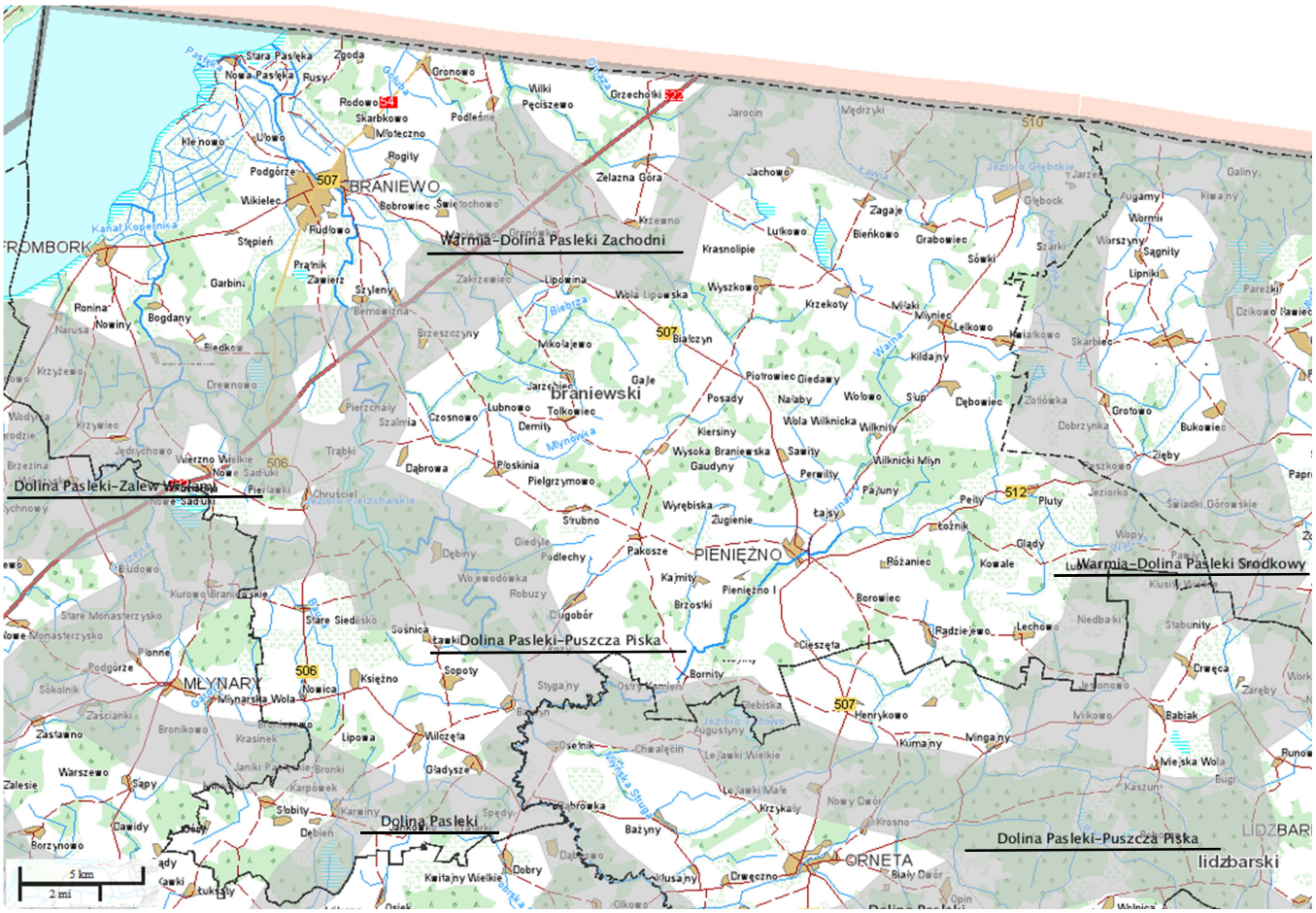
Dla obszaru Polski została opracowana sieć korytarzy ekologicznych, która obejmuje zarówno korytarze główne (o znaczeniu międzynarodowym) oraz korytarze uzupełniające o znaczeniu krajowym. Do głównych korytarzy ekologicznych na terenie naszego kraju zaliczamy.

- Korytarz Północny (KPn) łączy Puszczę Augustowską na północnym wschodzie Polski (granica z Litwą) z Cedyńskim Parkiem Krajobrazowym na północnym zachodzie (granica z Niemcami).
- Korytarz Północno-Centralny (KPnC) łączący Puszczę Białowieską na wschodzie (granica z Białorusią) z Parkiem Narodowym Ujście Warty na zachodzie (granica z Niemcami).
- Korytarz Południowo-Centralny (KPdC) łączący Roztocze, Puszczę Solską na wschodzie (Granicza z Ukrainą) z Borami Dolnośląskimi na południowym zachodzie (granica z Czechami).
- Korytarz Zachodni (KZ) łączący kompleksy leśne Polski Zachodniej, gdzie następnie na wschodzie dołącza się do korytarza Północno-Centralnego.
- Korytarz Wschodni (KW) łączący lasy wzdłuż wschodniej granicy kraju, dołączając się na południu do Korytarza Północno-Centralnego.
- Korytarz Południowy (KPd) łączący Lasy Bieszczadów na południowym wschodzie (granica z Ukrainą i Słowacją) z Lasami rudzkimi na południu (granica z Czechami) .
- Korytarz Karpacki (KK) przebiega przez Bieszczady, Pieniny aż do Tatr. Na całej długości łączy się z częściami Karpat leżącymi po stronie ukraińskiej i słowackiej.

Według informacji prezentowanej w plikach udostępnianych przez Generalną Dyrekcję Ochrony Środowiska, powierzchnia korytarzy ekologicznych wynosi obecnie 111,6 tys. km2, co stanowi ponad 35% powierzchni całego kraju.

Kompletna sieć ekologiczna wymaga dalszego uszczegółowienia wykonywanego na poziomie każdego województwa (regionalne korytarze ekologiczne) oraz powiatu lub gminy (lokalne korytarze ekologiczne)

Rysunek 11. **Usytuowanie powiatu braniewskiego względem korytarzy ekologicznych.**



Źródło: Opracowane na podstawie http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/

W granicach powiatu braniewskiego, podobnie jak na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, zlokalizowane są korytarze ekologiczne uzupełniające w stosunku do głównego Korytarza Północnego. Zgodnie z informacjami zamieszczonymi na stronie GDOŚ występują tu następujące korytarze:

- Warmia – Dolina Pasłęki Zachodni
- Dolina Pasłęki – Zalew Wiślany
- Dolina Pasłęki – Puszcza Piska
- Dolina Pasłęki
- Dolina Pasłęki – Puszcza Piska
- Warmia – Dolina Pasłęki Środkowy

Na wielu odcinkach dróg powiatowych występuje zadrzewienie przydrożne. ZDP w ramach bieżącego utrzymania dróg prowadzi liczne prace związane z pielęgnacją i utrzymaniem zieleni przydrożnej. Drzewa poddawane są przeglądom w trakcie których oceniany jest ich stan zdrowotny oraz wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. W większości drzewa w poboczach dróg osiągnęły już z uwagi na swój bardzo zaawansowany wiek koniec okresu żywotności. Drzewa chore, usychające, uszkodzone kwalifikowane są do usunięcia. Pozostałe poddawane są zabiegom pielęgnacyjnym (m.in. usuwanie odrostów, konarów suchych, gałęzi naruszających skrajnię pasów ruchu).

Sadzone kilkadziesiąt lat temu drzewa w poboczach dróg, bezpośrednio przy krawędziach jezdni, w zupełnie innych warunkach komunikacyjnych stwarzają obecnie ogromne utrudnienie w prawidłowym rozwoju infrastruktury drogowej. Wiele zadań inwestycyjnych przewidzianych w Planie Rozwoju Sieci Drogowej wiąże się z obowiązkowym poszerzeniem obecnie zbyt wąskich, nienormatywnych jezdni. Konieczność usunięcia drzew przy inwestycjach drogowych wynika z przepisów rozporządzenia, które określa "warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie". Drzewa w poboczach, bezpośrednio przy jezdniach, nie pozwalają na zachowanie wymaganych skrajni bezpieczeństwa ruchu pojazdów, minimalnych szerokości poboczy wolnych od przeszkód czy pasów dla ruchu pieszych, co ma bezpośredni wpływ na zagrożenie bezpieczeństwa.

Utrzymanie drzew w pasach drogowych to ogromne obciążenie finansowe w budżecie Powiatu, które nie pozostaje bez wpływu na realizację Planu Rozwoju Sieci Drogowej. W roku 2021 zlecono nasadzenia 570 szt nowych drzew, których koszt wyniósł łącznie 142 tys zł. Pozostałe koszty związane z pielęgnacją i utrzymaniem drzew przy drogach powiatowych w 2021 roku to ponad 130 tys.

Pomimo tego, biorąc pod uwagę konieczne działania w zakresie ochrony przyrody ZDP od wielu lat podejmuje starania o zminimalizowanie ilości wycinanych drzew przy realizacji inwestycji drogowych. Usuwanie drzew odbywa się tylko w przypadkach nieodzownych, po uzyskaniu decyzji zezwalających na wycinkę oraz związanych z tym najczęściej decyzji zezwalających na zniszczenie gatunków chronionych i ich siedlisk. Jednocześnie w ramach działań kompensacyjnych za usuwane drzewa sadzone są nowe drzewa, poddawane są pielęgnacji odrosty drzew w pasach drogowych w lokalizacji bezpiecznej dla uczestników ruchu drogowego, czyli za rowami, na przeciwskarpach. W latach 2015 – 2020 na sieci dróg powiatowych usunięto łącznie 2279 drzew (łącznie z uprzątaniem wiatrołomów i wywrotów) oraz posadzono ogółem 3661 nowych drzew (łącznie z pielęgnacją podrostów). Od wielu lat przy drogach powiatu braniewskiego więcej drzew jest sadzonych, niż usuwanych. Obecnie na większości dróg powiatowych występują już drugie szpalery nowych, młodszych drzew które powinny zastąpić niebezpieczne drzewa w poboczach.

Przy planowaniu inwestycji budowlanych w ciągu publicznych dróg powiatowych brane są pod uwagę wszystkie obowiązujące przepisy prawne, w tym o ochronie przyrody. Jednak priorytetem jest traktowanie drogi jako obiektu budowlanego z związanymi z nim warunkami technicznymi, którego podstawową funkcją jest bezpieczne prowadzenie ruchu drogowego

KOLIZJE SIECI DROGOWEJ POWIATU Z OBSZARAMI CHRONIONYMI

Z punktu widzenia rozwoju infrastruktury drogowe na terenie powiatu braniewskiego oprócz występujących tu form ochrony przyrody, istotne jest również jej usytuowanie względem:

- obszarów wybrzeży i środowiska morskiego;
- obszarów leśnych;
- obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów chronionych zbiorników śródlądowych oraz Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP);
- obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne;
- obszarów przylegających do jezior;
- uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej;
- obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia;
- gęstość zaludnienia;
- wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe (jednolite części wód podziemnych (JCWPd) i jednolite części wód powierzchniowych (JCWP);
- obszarów wodno – błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych;
- przydrożnych alei i zadrzewień w tym ujętych w ewidencji zabytków.

Tabela 3. Kolizje dróg powiatowych z podstawowymi prawnymi formami ochrony przyrody.

	Nazwa obszaru	**Droga kolidująca z obszarem**
REZERWATY	OSIEK II	– brak
	OSTOJA BOBRÓW NA RZECE PASŁĘCE	– 1342N
		– 1330N
		– 2324N (ul. Moniuszki Braniewo)
	DOLINA RZEKI WAŁSZY	– 1379N
		– 1399N
	CIELĘTNIK	– brak
OBSZARY NATURA 2000	ZALEW WIŚLANY (PLB280010) – obszar ptasi	– 1377N
		– 1379N
	DOLINA PASŁĘKI (PLB280002) – obszar ptasi	– 1312N
		– 1379N
		– 1377N
		– 1385N
		– 1330N
		– 1157N
		– 1342N
		– 1161N
	OSTOJA WARMIŃSKA (PLB280002) – obszar ptasi	– 1316N
		– 1391N
		– 1393N
		– 1328N
		– 1318N
		– 1320N
		– 1395N
		– 1397N
		– 1322N
		– 1324N
		– 1326N
		– 1334N
	ZALEW WIŚLANY I MIERZEJA WIŚLANA (PLH280007) – obszar siedliskowy	– 1310N
		– 1377N
		– 1379N
		– 1312N
	RZEKA PASŁĘKA (PLH280006)	– 1385N

	– obszar siedliskowy	– 1330N
		– 1342N
		– 1161N
		– 1397N
		– 1399N
		– 1344N
OBSZAR CHRONIONEGO KRAJOBRAZU	WYBRZEŻA STAROPRUSKIEGO	– 1310N
		– 1377N
		– 1379N
		– 1312N
	RZEKI BAUDY	– 1165N
		– 1308N
		– 1375N
		– 1307N
	RZEKI PASŁĘKI	– 1381N (na granicy)
		– 1385N
		– 1330N
		– 1157N
		– 1399N
		– 1342N
		– 1348N
		– 1161N
	SŁOBICKI	– 1348N
		– 1340N
		– 1158N
		– 1338N
		– 1154N
		– 1171N
	RÓWNINY ORNECKIEJ	– 1399N
	RZEKI WAŁSZY	– 1352N
		– 1334N
	RZEKI BANÓWKI	– 1397N
		– 1328N
		– 1393N
		– 1391N
		– 1316N
	WZNIESIEŃ GÓROWSKICH	– 1320N
		– 1397N
		– 1322N
POMNIK PRZYRODY	Na całej długości	– 1116N
	Aleja dębowa na odcinku Chruściel – Pierławki	– 1308N
	Aleja lipowo – dębowa za wsią Zgoda	– 1312N
	Odcinek Ławki – Sopoty	– 1389N

Mapa 1. Sieć dróg powiatowych na tle obszarów objętych ochroną prawną.

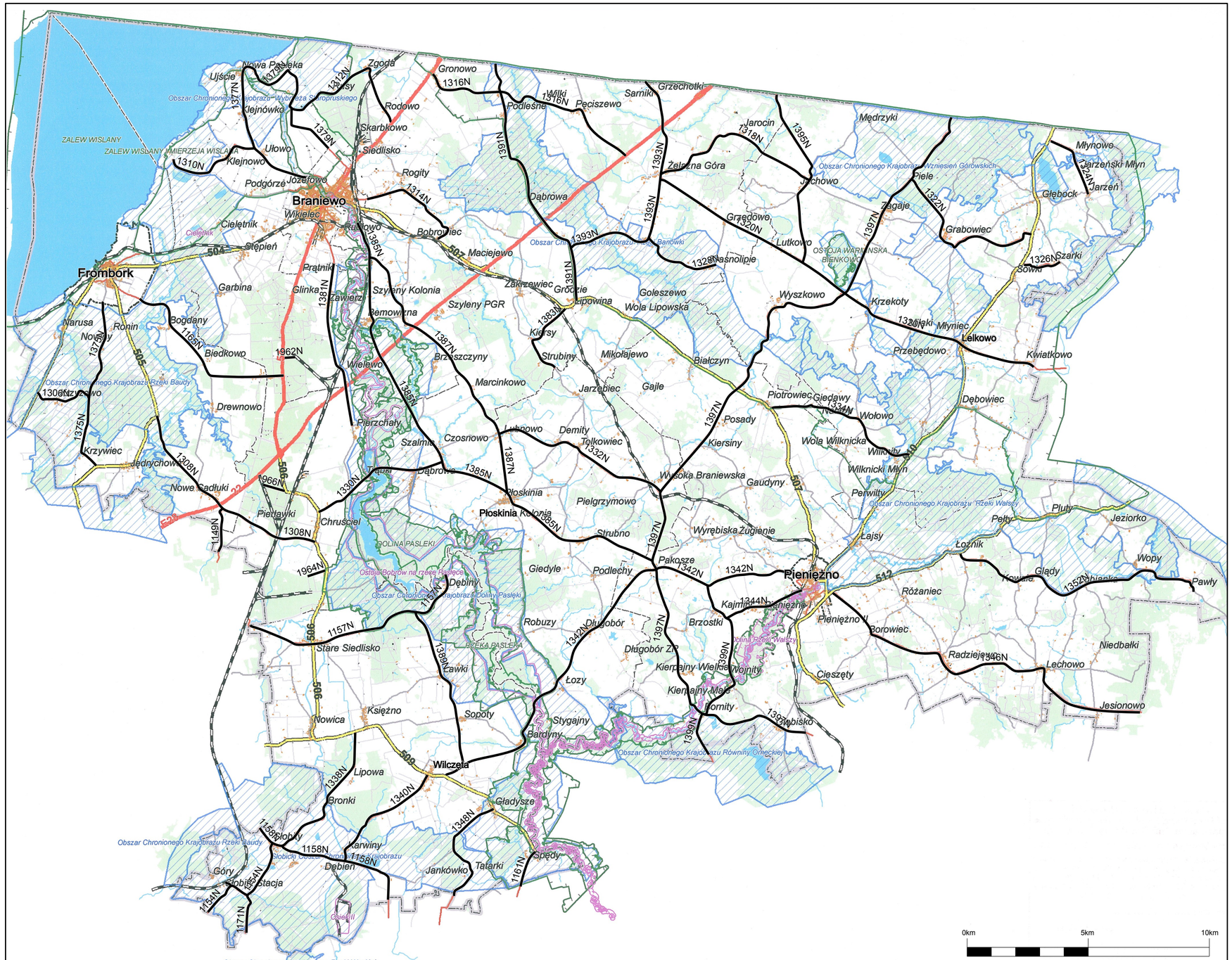
SIEĆ DRÓG POWIATOWYCH NA TLE OBSZARÓW OBJĘTYCH OCHRONĄ PRAWNĄ

N

Powiat Braniewski

1:140 000

0 2 4 km



Legenda

- rezerwat
- Natura 2000
- obszar chronionego krajobrazu
- budynek
- tor lub zespół torów
- droga krajowa
- droga wojewódzka
- droga powiatowa
- droga gminna
- droga inna
- droga zakładowa
- granica powiatu braniewskiego
- granica gminy
- granica miasta
- miejscowość
- most
- obszar wody

odcinek rzeki lub kanału

- kanał
- rzeka
- strumień
- las

Podkład mapowy z danych Bazy Danych Obiektów Topograficznych Wojewódzkiego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie

Reprodukowanie, rozpowszechnianie i rozprowadzanie tych danych wymaga zezwolenia, o którym mowa w art.18 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287) WINGIK_OL_IG_IX.7611-05/07

Aktualność 2012 r.

Opracowała: inspektor Milena Okuszko

LEGENDA

Przebieg drogi powiatowej

Obsługa Projektów Renata Leszczyńska
Trękusk 15a; 10-687 Olsztyn
tel. **787 410 093** NIP **7391775647** REGON **510852040**

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ
POWIATU BRANIEWSKIEGO NA LATA 2021-2026

MAPA 1	SIEĆ DRÓG POWIATOWYCH NA TLE OBSZARW OBJĘTYCH OCHRONĄ PRAWNĄ
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Zuzanna Wiśniewska

2.7 Uwarunkowania prawne

W przypadku każdorazowej inwestycji należy przeanalizować uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia, w tym:

☒ Uwarunkowania wynikające z planów zagospodarowania przestrzennego.

Zgodność planowanego zadania inwestycyjnego z istniejącymi dokumentami strategicznymi gminy (gmin), na terenie której przewiduje się realizację przedsięwzięcia. Sprawdzenie zgodności z ustaleniami obowiązujących w obszarze inwestycji miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.

☒ Uwarunkowania gruntowo – wodne.

Na podstawie opinii geotechnicznej bądź badań geologicznych. Ważne na wstępnym etapie procesu inwestycyjnego z uwagi na przyjęcie prawidłowych rozwiązań projektowych i technologii prac, trafne wyszacowanie kosztów inwestycji, harmonogramu rzeczowego robót. Rzetelne rozpoznanie warunków gruntowo-wodnych pozwala uniknąć wielu problemów na etapie wykonawstwa, w tym dodatkowych kosztów przedsięwzięcia bądź niedotrzymania terminów realizacji zadania.

☒ Uwarunkowania wynikające z ochrony konserwatorskiej.

Zgodnie z unormowaniami prawnymi istnieje obowiązek uzyskania przez inwestora konserwatorskich pozwoleń na wszelkiego rodzaju prace ziemne na obszarach:

- Wpisanych indywidualnie do rejestru zabytków
- Staromiejskich układów urbanistycznych
- Historycznych nawarstwień kulturowych
- Objętych ochroną w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego.

☒ Uwarunkowania wynikające ze specyfiki środowiska.

Odnoszące się do lokalizacji przedsięwzięcia względem prawnych form ochrony przyrody, jego wpływu na obszar chroniony oraz na obowiązujące ustalenia określone właściwym prawem:

- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz.U. 2021 poz. 247).
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jednolity Dz.U. 2021 poz. 1098.)
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839)

Ww. akty prawne określają w jakich przypadkach konieczne jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Decyzja taka wskazuje jak należy wykonać inwestycję, aby zminimalizować wpływ na stan środowiska. W toku jej wydawania bada się wpływ na siedliska zwierząt, roślin, stosunki wodne, ale także zdrowie i warunki życia ludzi jeszcze zanim wyda się inne zgody budowlane.

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA - WYMOGI

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839) klasyfikuje zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 niektóre inwestycje na drogach powiatowych do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko tj.:

- *drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;*

Dla tych inwestycji uzyskanie decyzji środowiskowej jest obligatoryjne. Może ona zostać wydana w oparciu o kartę informacyjną przedsięwzięcia lub jeśli organ wydający decyzję stwierdzi taką konieczność, może zostać nałożony ponadto obowiązek opracowania raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Zatem w postępowaniu dotyczącym przedsięwzięć ujętych w ww. Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r., do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymagane jest zawsze załączenie karty informacyjnej przedsięwzięcia. Zawartość karty określa art. 62.a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz.U. 2020 poz. 283).

Zawartość karty informacyjnej określa art. 3, ust. 1 pkt 5 ww. ustawy, zgodnie z poniższym zestawieniem:

1) Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.
2) Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycia nieruchomości szatą roślinną.
3) Rodzaj technologii.

4) Ewentualne warianty przedsięwzięcia, przy czym w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej każdy z analizowanych wariantów drogi musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego.
5) Przewidywane ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw i energii.
6) Rozwiązania chroniące środowisko.
7) Rodzaj i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.
8) Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko
9) Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody oraz korytarze ekologiczne, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.
10) Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej.
11) Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem
12) Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej
13) Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko
14) Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Ponadto konieczne jest przedłożenie:

- Poświadczonej przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, o którym mowa w ust. 3a zdanie drugie;
- Mapy, w postaci papierowej oraz elektronicznej, w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, o którym mowa w ust. 3a zdanie drugie, wraz z wyznaczoną odległością, o której mowa w ust. 3 a pkt 1;
- Wypisu z rejestru gruntów w postaci papierowej wydane przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, pozwalający na ustalenie stron postępowania;

WAŻNE

Każdą planowaną inwestycję należy przeanalizować pod kątem lokalizacji względem obszarów objętych prawną ochroną, ale również wskazywanych przez różne środowiska jako miejsca o wysokich walorach przyrodniczych. W wielu przypadkach postępowanie środowiskowe, przy rzetelnym i szczegółowym przygotowaniu wniosku o wydanie decyzji środowiskowej (w szczególności karty informacyjnej), można zakończyć na etapie karty informacyjnej z wynikiem postępowania bez konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzania raportu OOŚ.

W procesie inwestycyjnym należy mieć na uwadze:

- Przedmiot ochrony obszaru, z którym inwestycja koliduje i wpływ zamierzenia na przedmiot ochrony.
- Drzewa mogą być siedliskami chronionych gatunków ptaków, entomofauny, mchów, porostów. W przypadku wycinki drzew, przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, warto wykonać inwentaryzację przyrodniczą i uwzględnić jej wyniki w karcie informacyjnej.
- Lokalizacja w obszarze, w którym występują zbiorniki wodne, przejścia przez różnej klasy cieki: zaleca się badania herpetologiczne, analiza tras migracyjnych płazów, wpływ na jednolite części wód podziemnych (JCWPd) i powierzchniowych (JCWP).
- Usytuowanie drogi w obszarze objętym ochroną akustyczną: analiza klimatu akustycznego drogi i jej otoczenia, zasięgu oddziaływania i wpływu na ludzi, zwierzęta (szczególnie ptaki). Na etapie projektowania możliwość wprowadzenia rozwiązań ograniczających hałas, typu: cicha nawierzchnia, zmiana przebiegu drogi, wprowadzenie ograniczeń prędkości, tonażu, rozwiązań usprawniających u upłynniających ruch (np. typ skrzyżowania), w ostateczności ekrany akustyczne.
- Lokalizacja względem korytarzy ekologicznych (tras migracyjnych zwierząt) – w zależności od natężenia ruchu na drodze w niektórych przypadkach wymagana budowa przejść dla zwierząt.

PRZYKŁADOWE ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKIO (należy rozpatrzyć indywidualnie w stosunku do każdego przedsięwzięcia):

Na etapie realizacji przedsięwzięcia:

1) Wybór rozwiązania najmniej ingerującego w środowisko. Ograniczenie wielkości terenu zajętego pod inwestycję;
2) Zaplecze budowy (w tym składy materiałów) należy zlokalizować na terenie do którego Inwestor posiada tytuł prawny w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji tj. z dala od istniejącej zabudowy oraz charakteryzującym się korzystnymi

warunkami gruntowo-wodnymi (brak płytko zalegających wód gruntowych, ujęć wody). Jego zajętość należy ograniczyć do minimum.

3) Stosowanie na etapie budowy wyłącznie sprawnych maszyn i urządzeń, spełniających aktualne wymagania odnośnie emisji zanieczyszczeń i hałasu oraz zużycia paliwa, potwierdzone właściwymi świadectwami – tj. w celu zminimalizowania możliwości wycieku z nich substancji niebezpiecznych (olei, benzyn).
4) Mając na uwadze wymóg wynikający z art. 6 ustawy Prawo Ochrony Środowiska, który mówi o obowiązku zapobiegania negatywnym oddziaływaniom na środowisko, w czasie prowadzenia prac budowlanych zaleca się, aby wykonawca przewidział zastosowanie najmniej uciążliwych akustycznie technologii prac, ze względu na uciążliwość dla istniejących budynków usługowych, zlokalizowanych w sąsiedztwie miejsca prowadzenia robót,
5) Zastosowanie systemów odbioru i odprowadzania ścieków bytowych z zaplecza budowy. Ścieki te należy gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, których zawartość powinna być usuwana przez uprawnione podmioty (lub alternatywne podłączenie do istniejącej przepompowni ścieków sanitarnych po otrzymaniu warunków i podpisaniu umowy przez wykonawcę prac.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

1) Odbieranie i odpowiednie zagospodarowania spływów deszczowych i roztopowych. W przypadku stwierdzenia konieczności - odbieranie ścieków deszczowych szczelnym systemem i podczyszczanie w odpowiednio dobranych urządzeniach.
2) Zapewnienie właściwej eksploatacji urządzeń podczyszczających – w tym co najmniej 2 razy w roku, prowadzenie przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających. Eksploatacja powinna odbywać się zgodnie z instrukcją obsługi i konserwacji urządzeń oczyszczających, a czynności z nią związane odnotowane w zeszycie eksploatacji tego urządzenia.
3) Substancje ropopochodne usuwane z separatorów i osady usuwane z osadników powinny być odbierane i utylizowane na podstawie umowy zawartej z wyspecjalizowaną firmą świadczącą tego rodzaju usługi.
4) W miarę możliwości retencjonowanie i zagospodarowanie wód deszczowych w zakresie działek do których Zarządca posiada tytuł prawny. Retencja może być realizowana za pomocą przetrzymania w kanałach, zbiornikach odparowujących itp. Zalecane jest także stosowanie urządzeń rozsączających w miejscach, gdzie występują odpowiednie warunki gruntowo-wodne (przy czym należy uzyskać wymagane pozwolenie wodno-prawne na odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do gruntu

<u>Rozwiązania chroniące powierzchnie ziemi i powietrze atmosferyczne.</u>

Na etapie realizacji przedsięwzięcia:

1) Stosowanie na etapie budowy wyłącznie sprawnych maszyn i urządzeń, spełniających aktualne wymagania odnośnie emisji zanieczyszczeń i zużycia paliwa, potwierdzone właściwymi świadectwami – tj. w celu zminimalizowania możliwości wycieku z nich substancji niebezpiecznych (olei, benzyn).
2) Zachowanie ostrożności oraz odpowiednia organizacja robót i zaplecza oraz bazy sprzętowej i materiałowej, tak, aby nie stanowiły one zagrożenia, ani wyciekami eksploatacyjnymi, ani wyciekami awaryjnymi. W szczególności uwzględnić należy zabezpieczenie podłoża gruntowego przed możliwością przenikania zanieczyszczeń do gruntu. Na wypadek wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót winien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów).
3) Wdrożenie systemu segregacji odpadów „u źródła" na etapie budowy i eksploatacji, z maksymalnym odzyskiem odpadów surowcowych.

- Wszystkie powstające odpady w pierwszej kolejności powinny być poddawane odzyskowi lub unieszkodliwianiu w miejscu ich powstawania.
- Powstające odpady powinny być tymczasowo magazynowane na odpowiednio zagospodarowanym placu (pod zadaszeniem) i w pomieszczeniu magazynowym. W ten sposób odpady podczas magazynowania zostaną zabezpieczone przed:
  - dostępem osób nieupoważnionych – zlokalizowane na ogrodzonym i dozorowanym terenie,
  - mieszaniem różnych rodzajów odpadów – pomieszczenie magazynowe zostanie wyposażone w pojemniki do selektywnego magazynowania odpadów,
  - negatywnym oddziaływaniem na środowisko i zdrowie ludzi – pojemniki będą ustawione na utwardzonej nawierzchni, pojemniki na odpady niebezpieczne będą zaopatrzone w szczelne zamknięcia, zabezpieczające przed przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska podczas gromadzenia, transportu lub rozładunku.
  - zgodnie z ustawą o odpadach, wytworzone odpady mogą być magazynowane, jeżeli konieczność magazynowania wynika z procesów technologicznych lub organizacyjnych i nie przekracza terminów uzasadnionych zastosowaniem tych procesów, nie dłużej jednak niż przez 1 rok.
  - Odpady przeznaczone do składowania mogą być magazynowane wyłącznie w celu zebrania odpowiedniej ilości tych odpadów do transportu na składowisko odpadów, nie dłużej jednak niż przez rok.

- Przekazywane wytwarzanych odpadów uprawnionym podmiotom, zgodnie z warunkami wynikającymi z obowiązującego w tym zakresie prawa. W pierwszej kolejności prowadzony będzie odzysk materiałów, pozostałe odpady, których odzysk z przyczyn technologicznych jest niemożliwy lub jest nieuzasadniony ekologicznie bądź ekonomicznie – będą przekazywane do unieszkodliwienia.

4) Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi i wód, tak, aby na terenie objętym inwestycją i w okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, które mogłyby powodować zanieczyszczenie środowiska.
5) Zabezpieczenie składowanych substancji pylnych. Na etapie budowy należy ograniczyć oddziaływania związane z emisją pyłów poprzez odpowiednie składowanie, magazynowanie oraz transport substancji pylnych w obrębie placu budowy. W szczególności ich przykrycie folią, plandekami, okresowe zraszanie, zwłaszcza w czasie suchej i wietrznej pogody. Ponadto unikanie prowadzenia prac budowlanych w okresach silnych wiatrów, a także prowadzenie działań zapobiegających wtórnej emisji pyłu z transportu materiałów i odpadów oraz z dróg, którymi poruszać się będą pojazdy wyjeżdżające z placu budowy np. czyszczenie kół pojazdów przed wyjazdem z placu budowy, zraszanie powierzchni dróg dojazdowych do miejsca budowy, zabezpieczenie (przykrycie plandekami, stosowanie opakowań) materiałów sypkich podczas transportu.
6) Serwisowanie i tankowanie maszyn i urządzeń pracujących przy realizacji przedsięwzięcia prowadzone będzie w specjalnie wyznaczonym na ten cel miejscu na placu budowy. Miejsce serwisowania, tankowania i postoju ciężkiego sprzętu, składowania materiałów budowlanych, a także innych miejsc gdzie występuje potencjalne niebezpieczeństwo skażenie substancjami ropopochodnymi będzie odpowiednio zabezpieczone przed możliwością wycieków i skażenia środowiska.
7) Wyposażenie placu budowy w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych, w przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi, zanieczyszczony grunt należy niezwłocznie usunąć i przekazać do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia w tym zakresie.
8) Maksymalne wykorzystanie wydobytych mas ziemnych do kształtowania skarp i niwelacji terenu. Pozostałe ilości należy zutylizować. Mogą być one zastosowane do zabiegów eksploatacyjnych i rekultywacyjnych na składowiskach odpadów, do rekultywacji wyrobisk po kompaniach surowców mineralnych.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

1) Na potrzeby budowy infrastruktury kanalizacyjnej - zastosowanie, tam gdzie jest to technicznie i technologicznie uzasadnione, rur z tworzyw sztucznych, niekorodujących i do minimum ograniczających konieczność stosowania złączy (ograniczenie późniejszych prac konserwacyjnych i napraw);
2) Na potrzeby oświetlenie dróg - minimalizacja zużycia energii elektrycznej poprzez stosowanie energooszczędnych źródeł światła LED;
3) Minimalizacja uciążliwości poprzez nasadzenia drzew i krzewów wzdłuż dróg w sposób nie kolidujący z infrastrukturą drogową, w tym nie ograniczający widoczności

Rozwiązania chroniące klimat akustyczny

Na etapie realizacji przedsięwzięcia:

1) Stosowanie na etapie budowy wyłącznie sprawnych maszyn i urządzeń, spełniających aktualne wymagania odnośnie emisji hałasu, potwierdzone właściwymi.
2) Mając na uwadze wymóg wynikający z art. 6 ustawy Prawo Ochrony Środowiska, który mówi o obowiązku zapobiegania negatywnym oddziaływaniom na środowisko, w czasie prowadzenia prac budowlanych zaleca się, aby wykonawca przewidział zastosowanie najmniej uciążliwych akustycznie technologii prac, ze względu na uciążliwość dla istniejących budynków usługowych, zlokalizowanych w sąsiedztwie miejsca prowadzenia robót,

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

1) Zastosowanie właściwej organizacji ruchu, zapewniającej maksymalną płynność jazdy ograniczając ilość startów, hamowań, ograniczenie prędkości, wydzielenie ruchu rowerowego itp.:

Rozwiązania chroniące środowisko przyrodnicze i łagodzące skutki zmian klimatu

Na etapie realizacji przedsięwzięcia:

1) zgodnie z ww. działaniami w zakresie ochrony wód, powierzchni ziemi, powietrza i klimatu akustycznego.
2) Maksymalne ograniczenie wycinki drzew i krzewów tylko do kolidujących z projektowaną infrastrukturą i będących w złym stanie zdrowotnym stwarzającym niebezpieczeństwo dla użytkowników drogi.
3) Wycinka drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków, w okresie pomiędzy 15 października a 1 marca,
4) Ochrona istniejącej zieleni, zabezpieczenie drzew zagrożonych przed uszkodzeniami mechanicznymi. Nie należy składować urobku z wykopów ani żadnych materiałów i środków chemicznych w obrębie korony drzew. W strefie wzrostu korzeni drzew prace budowlane należy prowadzić z zachowaniem szczególnej ostrożności, bez użycia ciężkiego sprzętu.
5) Ograniczenie możliwość tworzenia się na terenie budowy zagłębień oraz zastoisk wody, aby nie dopuścić do wykorzystywania ich przez płazy, jako miejsca schronienia. Wszystkie studzienki (wpusty) powinny być przykryte.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:
W ramach przedsięwzięcia przewidziano działania przystosowawcze mające na celu zmniejszenie jego podatności i ryzyka związanego z klimatem. Przyjęto zastosowanie opcji elastycznych i otwartych tj. pozwalających na późniejsze dostosowanie oraz stopniowe zmiany, tj.:

- Stosowanie materiałów odpornych na czynniki klimatyczne – zgodnie z dostępną obecnie w tym zakresie wiedzą.
- Zagospodarowanie lub zachowanie zieleni na możliwie największej powierzchni. Służy to służy obniżaniu temperatury powierzchni ziemi, skutkuje to jednocześnie pochłanianiem gazów cieplarnianych.
- Wzrost częstotliwości występowania temperatur ekstremalnych (wysokich i niskich) – dostosowanie głębokości fundamentów do niskich temperatur (posadowienie obiektów poniżej poziomu przemarzania gruntu).
- Dostosowanie konstrukcji projektowanych nowych obiektów do wzrostu intensywności wiatrów oraz obciążenia śniegiem.
- Zastosowanie energooszczędnych i nowoczesnych rozwiązań i technologii: np. oświetlenie typu LED (mniejsze zużycie energii, ograniczenie emisji CO2).
- Prawidłowa gospodarka wodami opadowymi – uwzględniająca występowanie ekstremalnych opadów, przepustowość sieci i urządzeń powinna zapewnić odbiór całości wód opadowych – również w warunkach ekstremalnych zjawisk pogodowych.
- Zwiększanie poziomu retencji terenowej, stopnia wykorzystania tych wód i opóźnianie odpływu wód opadowych i roztopowych
- Właściwa organizacja prac uwzględniająca warunki pogodowe i zmiany klimatyczne w trakcie realizacji przedsięwzięcia.

Ponadto wykonawca robót zobowiązany jest do wydzielenia i oznakowania miejsca prowadzenia robót budowlanych stosownie do rodzaju zagrożenia:

- zagospodarowanie placu budowy i zaplecza zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami,
- oznakowanie robót zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas budowy
- wyznaczenie punktu pierwszej pomocy z apteczką.

Przechowywanie i przemieszczanie materiałów, wyrobów, substancji i preparatów nie-bezpiecznych:

- miejsce składowania odpadów będzie wyznaczone na wskazanym wysypisku śmieci po uzyskaniu stosownego pozwolenia. Humus zostanie złożony we wskazanym miejscu z możliwością późniejszego jego wykorzystania do wykonania trawników.

Zapewnienie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie poprzez:

- bezpieczną i sprawną komunikację w obrębie budowy,
- zabezpieczenie ciągów komunikacyjnych znajdujących się wokół budowy przed możliwością stworzenia niebezpieczeństwa dla osób postronnych.

Celem uzyskania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji (niezależnie czy to będzie decyzja zrid czy pozwolenie na budowę) należy przeanalizować wszystkie ww. uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska, z ochrony konserwatorskiej, własności zajmowanych gruntów czy dokumentów strategicznych. Dopiero na tej podstawie można określić jakie niezbędne zgody, pozwolenia, decyzje Inwestor musi uzyskać. Na etapie przygotowania projektu mogą by wymagane następujące decyzje i pozwolenia administracyjne:

- Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia
- Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego
- Pozwolenie wodno-prawne
- Właściwe pozwolenie od Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w przypadku lokalizacji inwestycji w strefie ochrony konserwatorskiej
- Pozwolenie na wycinkę drzew
- Zezwolenie na zniszczenie siedliska i ostoi ptaków, bądź na zniszczenie siedliska gatunku chronionego
- Decyzja o pozwoleniu na budowę
- Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

Bardzo ważne jest by przeanalizować lokalizację inwestycji pod kątem własności gruntów, zajmowanych pod przedsięwzięcie. Prawidłowe ustalenie zajętości terenu, stanu prawnego działek, na których usytuowane będzie przedsięwzięcie decyduje nie tylko o czasie etapu przygotowania inwestycji ale często w ogóle o możliwości realizacji zadania. Inwestor w przypadku wejścia na grunty będące w posiadaniu innego właściciela (inwestycje na pozwolenie na budowę) musi posiadać oświadczenie o prawie dysponowania nieruchomością na cele budowlane

3 OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA DRÓG POWIATOWYCH

3.1 Wykaz dróg z podaniem numeru, klasy oraz długości na terenie powiatu

ULICE MIEJSKIE									
Numer i nazwa drogi / ulicy	długość [km]	nawierzchnia twarda ulepszona [km]			nawierzchnia twarda nieulepszona [km]		nawierzchnia gruntowa [km]		Klasa
		bitumiczna	betonowa	kostka	brukowa	tłuczniowa	wzmocniona	naturalna	
1165N Frombork- Biedkowo	1,178	1,169							L
1314N Braniewo- Szkolna	0,905	0,886							L
1342N Pieniężno- Braniewska	0,701	0,701							G
1342N Pieniężno- Dworcowa	0,406	0,406							G
1342N Pieniężno- 1 Maja	0,286	0,286							G
1342N Pieniężno- Wolności	0,118	0,118							G
1342N Pieniężno- Lidzbarska	0,457	0,449							G
1344N Pieniężno- Kościuszki	0,652	0,642							L
1377N Braniewo- Morska	0,630	0,630							L
1377N Braniewo- Sądowa	0,128	0,128							L
1377N Braniewo- Świętojańska	0,188	0,184							L
1377N Braniewo- Świętokrzyska	0,970	0,970							L
1381N Braniewo- Stefczyka	2,023	1,878			0,137				L
1385N Braniewo- Olsztyńska	0,850	0,846							G
2301N Braniewo - Bema	0,156	0,147							L
2303N Braniewo- 1 Maja	0,261	0,247							L
2304N Braniewo- 700 lecia	0,391	0,381							L
2306N Braniewo- Armii Krajowej	0,700	0,668							L
2307N Braniewo- Brzozowa	0,194		0,189						L
2308N Braniewo- Dąbrowskiego	0,357	0,349							L
2309N Braniewo- Długa	0,560	0,510			0,035				L
2311N Braniewo- Hozjusza	0,235	0,200							L
2312N Braniewo- Jagiełły	0,472	0,459							L
2313N Braniewo- Kętrzyńskiego	0,343	0,337							L
2314N Braniewo- Konarskiego	0,244	0,233							L
2315N Braniewo- Kopernika	0,245	0,242							L
2316N Braniewo- Kościelna	0,130	0,115							L
2318N Braniewo- Krasickiego	0,349	0,335							L
2320N Braniewo- Malinowa	0,101	0,090							L
2321N Braniewo- Marynarska	0,355	0,341							L
2322N Braniewo- Mielczarskiego	0,462	0,000			0,444				L
2324N Braniewo- Moniuszki	1,092	1,070							L
2325N Braniewo- Mrągowiusza	0,231	0,000	0,219				0,003		L
2327N Braniewo- Parkowa	0,117	0,000					0,111		L
2329N Braniewo- Pieniężnego	0,166	0,162							L
2332N Braniewo- Pl. Strażacki	0,114	0,107							L
2333N Braniewo- Plac Wolności	0,172	0,132		0,033					L
2334N Braniewo- Portowa	0,236	0,231							L
2336N Braniewo- Reja	0,208	0,187		0,014					L
2337N Braniewo- Roweckiego	0,224	0,220							L
2339N Braniewo- Rzemieślnicza	0,168	0,078		0,082					L
2343N Braniewo- Staszica	0,316	0,309							L
2344N Braniewo- Traugutta	0,437	0,425							L
2345N Braniewo- Warmińska	0,386	0,000			0,371				L
2347N Braniewo- Wileńska	1,247	1,234							L

2348N Braniewo- Wojska Polskiego	0,545	0,000		0,530					L
2354N Frombork- Basztowa	0,266	0,259							L
2355N Frombork- Błotna	0,312	0,307							L
2356N Frombork- Dworcowa	0,140	0,131							L
2357N Frombork- Kapelańska	0,197	0,184							L
2359N Frombork- Kościelna	0,171	0,158							L
2361N Frombork- Kwiatowa	0,342	0,000	0,333						L
2362N Frombork- Leśna	0,272	0,000	0,259						L
2363N Frombork- Mickiewicza	0,444	0,437							L
2365N Frombork- Ogrodowa	0,276	0,265							L
2368N Frombork- Portowa	0,069	0,059							L
2370N Frombork- Sanatoryjna	0,442	0,179					0,259		L
2371N Frombork- Stara	0,184	0,162							L
2372N Frombork- Szkolna	0,207	0,200							L
2373N Frombork- Zielona	0,731	0,725							L
2374N Pieniężno- Cmentarna	0,982	0,974							L
2375N Pieniężno- Kolejowa	0,245	0,236							L
2376N Pieniężno- Królewiecka	0,964	0,961							L
2378N Pieniężno- Ornecka	1,060	0,834	0,024		0,197				L
2379N Pieniężno- Rynek	0,563	0,227		0,342					L
2380N Pieniężno- Sadowa	0,543	0,528							L
2381N Pieniężno- Szkolna	0,391	0,380							L
Razem ulice powiatowe*:	**29,507**	**25,308**	**1,024**	**1,001**	**1,184**	**0,000**	**0,373**	**0,000**	

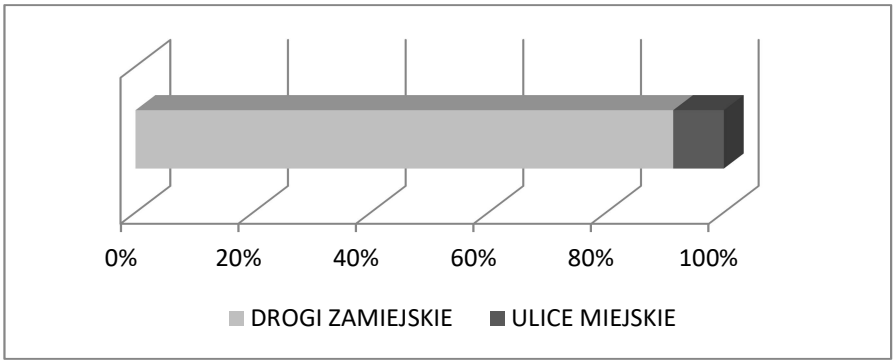
** Po uwzględnieniu wyłączenia od 2022.01.01 z sieci dróg powiatowych i zmiany kategorii drogi na gminną, następujących ulic;*

- *2305 N ul. 9 Maja*
- *2310N Drewniana*
- *2340N ul. Skośna razem z objętemu mostowym*
- *2346N ul. Wiejska*
- *2349N ul. Wspólna*

DROGI ZAMIEJSKIE									
Numer i nazwa drogi / ulicy	długość [km]	nawierzchnia twarda ulepszona[km]			nawierzchnia twarda nieulepszona		nawierzchnia gruntowa [km]		Klasa
		bitumiczna	betonowa	kostka	brukowa	tłuczniowa	wzmocniona	naturalna	
1149N Wielkie Wierzno- Młynary	1,898	1,895							L
1154N Robity- Słobity	4,748	4,747							Z
1157N Kurowo Braniewskie- Dębiny	9,656	9,654							L
1158N Młynarska Wola- Burdajny	3,090	3,090							Z
	3,965	2,619					1,346		L
1161N Spędy- Krykajny	1,466	1,457							L
1165N Frombork- Biedkowo	7,694	7,689							L
1171N Słobity- Droga nr 513	1,352	0,018			1,327				L
1306N Droga nr 504- Krzyżewo	2,652	1,227					1,416		L
1308N Baranówka-Chruściel	9,171	8,894			0,256				L
1310N Różaniec-Ułowo	4,276	1,697	2,566						L
1312N Rusy- Rodowo	6,506	3,266						3,226	L
1314N Braniewo- Świętochowo	4,798	4,789							L
1316N Gronowo- Pęciszewo	3,259	3,246							Z
	6,415	6,415							L
1318N Żelazna Góra- Jachowo	7,518	0,337	0,084		0,241		6,855		L
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie	17,566	17,561							Z

1322N Piele- Głębock	7,300	7,291							L
1324N Młynowo- Jarzeń	2,926	2,915							L
1326N Sówki- Szarki	1,717	0,478			1,228				L
1328N Krzewno- Krasnolipie	3,365	0,244	0,254		0,422		2,439		L
1330N Chruściel- Czosnowo	5,923	5,912							L
1332N Lubnowo- Wysoka Braniewska	7,768	7,765							L
1334N Piotrowiec- Wilknity	6,838	0,564					6,254		L
1338N Księżno- Słobity	6,227	3,969			2,244				L
1340N Wilczęta- Karwiny	5,321	5,316							Z
1342N Wilczęta- Pieniężno	5,990	5,989							G
	13,352	13,339							Z
1344N Kajnity- Pieniężno	3,346	3,336							L
1346N Pieniężno- Babiak	14,728	14,714							L
1348N Gładysze- Osiek	5,041	4,115			0,203		0,715		L
1352N Łoźnik- Pawły	10,867	10,857							L
1375N Frombork- Krzywiec	8,332	3,267				5,05			L
1377N Nowa Pasłęka- Braniewo	5,449	5,439		0,01					L
1379N Stara Pasłęka- Braniewo	8,193	0,981	7,184	0,007					L
1381N Braniewo- Pierzchały	6,880	3,872			3,008				L
1383N Lipowina- Granica Gminy	3,730	0,029	0,543		3,15				L
1385N Braniewo- Pakosze	20,900	20,900							G
1387N Szyleny-Płoskinia	12,028	12,017							L
1389N Dębiny- Wilczęta	6,944	6,943							L
1391N Kalinowiec- Lipowina	7,594	7,585							Z
	3,386	2,201						1,159	L
1393N Grzechotki- Gronówko	6,110	6,092							Z
	4,260	3,877			0,245		0,127		L
1395N Jachowo- Lutkowo	7,647	5,631					5,846	3,389	L
1397N Piele- Mingajny	0,306	0,306							G
	35,334	32,529			0,526		2,273		L
1399N Kajnity- Nowy Dwór	8,693	5,532	0,207		0,191		2,761		L
1962N Droga nr 54- rampa kolejowa	0,594				0,517				L
1964N Droga nr 506- rampa kolejowa	0,762	0			0,695				L
1966N Droga nr 506- rampa kolejowa	0,388				0,377				L
Razem długość dróg powiat zamiejskich:	**344,269**	**282,606**	**10,838**	**0,017**	**14,630**	**5,050**	**30,032**	**7,774**	
OGÓŁEM ULICE I DROGI ZAMIEJSKIE	**373,776**	**307,914**	**11,862**	**1,018**	**15,814**	**5,050**	**30,405**	**7,774**	

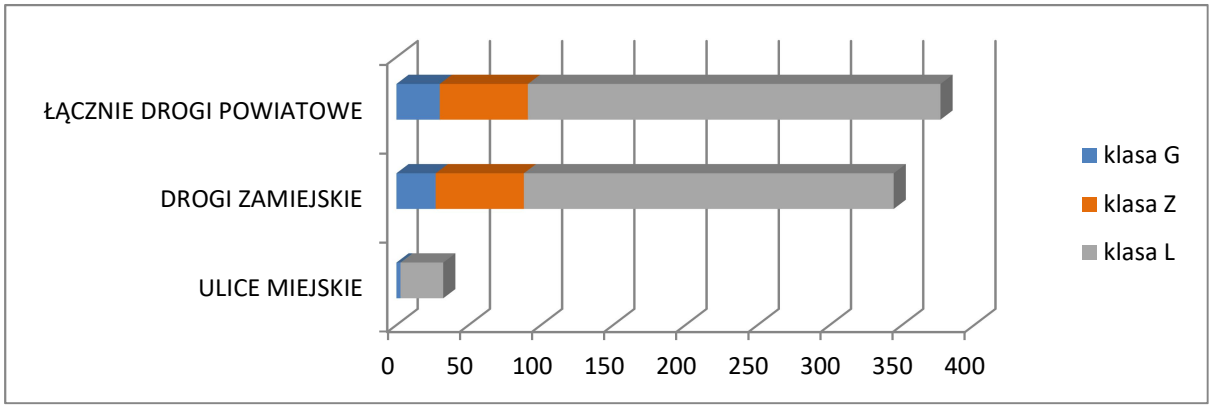
Drogi powiatowe powiatu braniewskiego to w ok. 91% drogi zamiejskie (344,269 km). Ulice miejskie to ok.9% (32,419 km)

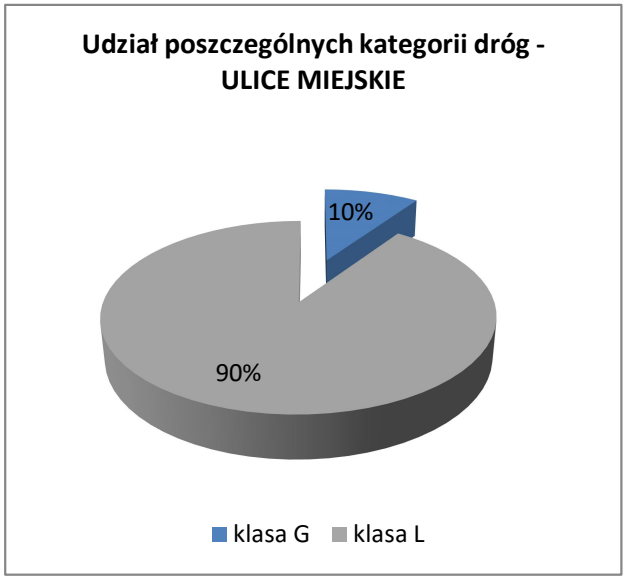


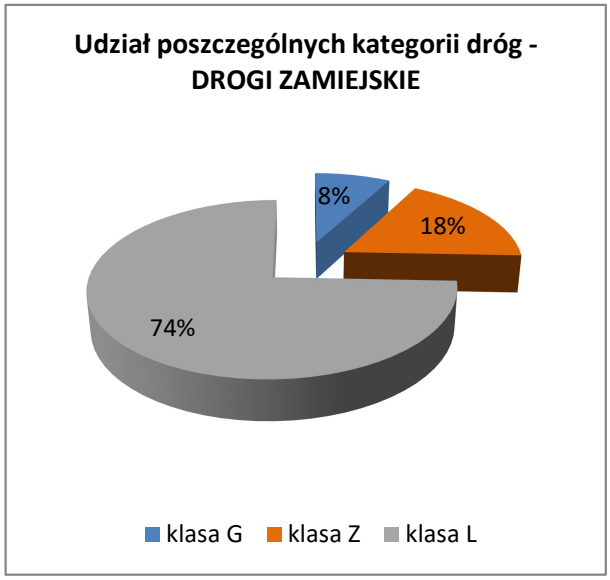
Wyszczególnienie	ULICE MIEJSKIE (DP)		DROGI ZAMIEJSKIE (DP)		RAZEM DROGI POWIATOWE	
Klasa drogi	**długość [km]**	**%**	**długość [km]**	**%**	**długość [km]**	**%**
klasa G	2,818	9,55%	27,196	7,90%	30,014	8,03%
klasa Z	0	0,00%	61,040	17,73%	61,04	16,33%
klasa L	26,689	90,45%	256,033	74,37%	282,722	75,64%
Razem	**29,507**	**100,00%**	**344,269**	**100,00%**	**373,776**	**100,00%**

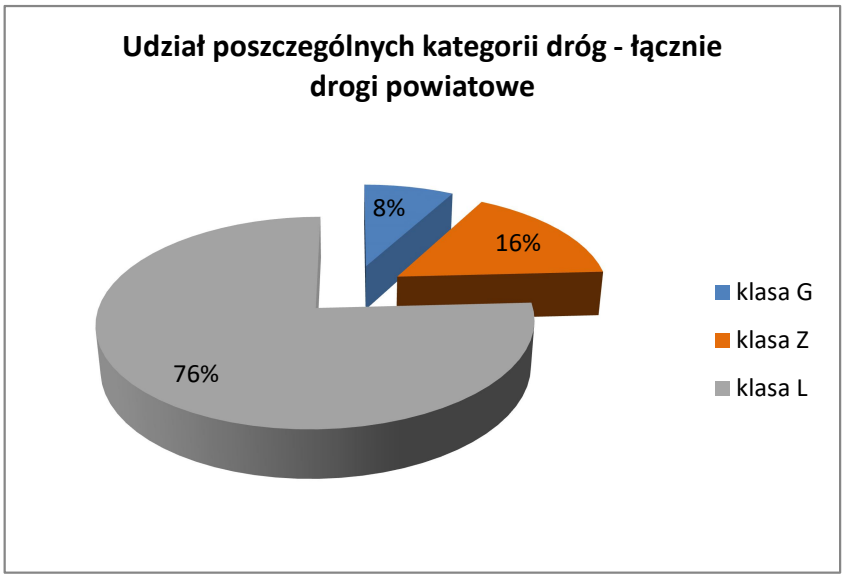
Rodzaj nawierzchni	długość [km]	%	długość [km]	%	długość [km]	%
twarda ulepszona	27,950	94,72%	286,783	83,30%	314,733	84,20%
twarda nieulepszona	1,184	4,01%	19,680	5,72%	20,864	5,58%
gruntowa	0,373	1,26%	37,806	10,98%	38,179	10,21%
Razem	**29,507**	**100,00%**	**344,269**	**100,00%**	**373,776**	**100,00%**

Drogi powiatowe powiatu braniewskiego to w ok. 76% drogi klasy L, w tym na terenach miejskich ponad 90% ulic powiatowych to drogi klasy L. Wszystkie drogi lokalne i zbiorcze, stanowią ok. 92% łącznej długości dróg powiatowych. Drogi wyższych kategorii mają niewielki udział, zostało do nich zaliczone 6 ulic, w tym na terenie Braniewa: Olsztyńska, na terenie Pieniężna: Braniewska, Dworcowa, 1 Maja, Lidzbarska i Wolności oraz drogi zamiejskie: 1385N Braniewo - Pakosze i częściowo 1342N Wilczęta-Pieniężno oraz1397N Piele- Mingajny – pełniące szczególnie ważną rolę w układzie drogowym powiatu braniewskiego i przenoszące największe natężenie ruchu – wg pkt. 3.2. niniejszego opracowania.

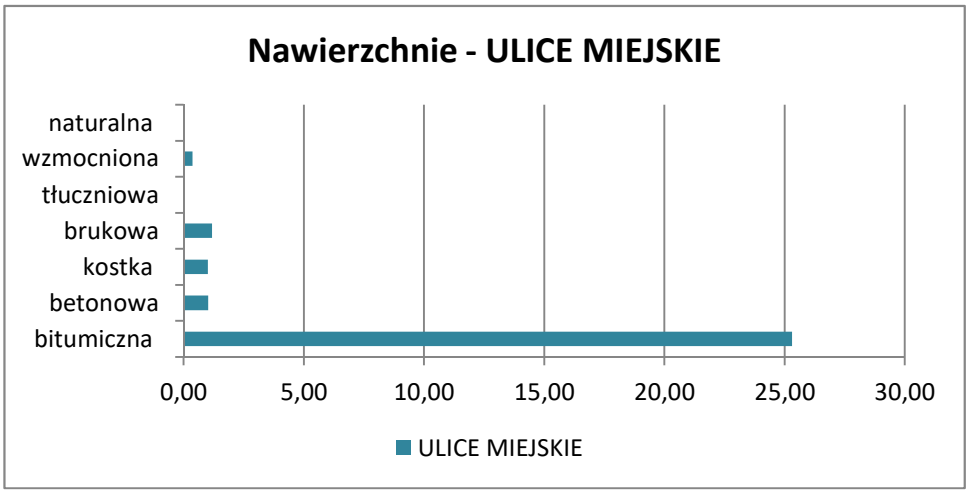


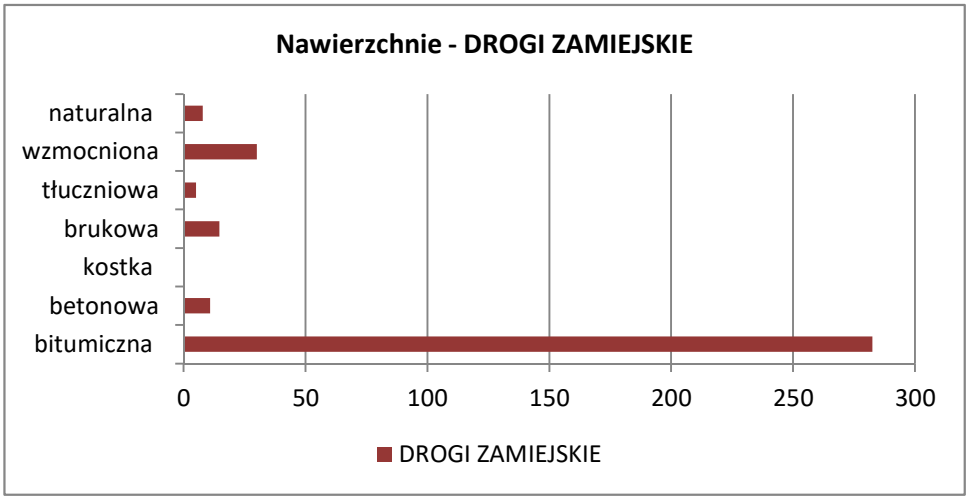


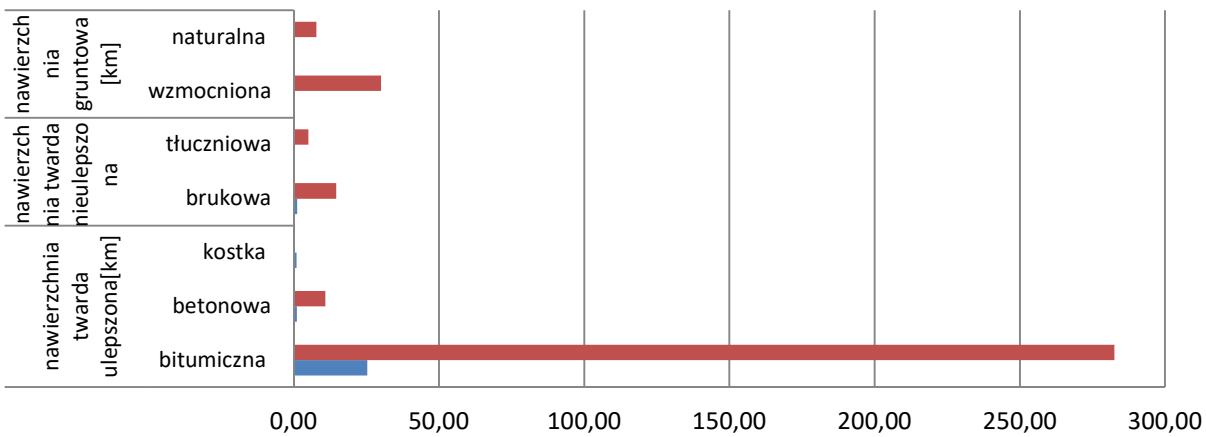




Drogi powiatowe powiatu braniewskiego w większości posiadają nawierzchnię twardą ulepszoną - 84,2%, nawierzchnia twarda nieulepszona obejmuje 5,58 % dróg. Łącznie nawierzchnia twarda wykonana została na blisko 90% (335,6km) dróg. Nawierzchnia gruntowa znajduje są na ok. 10% (38,18) dróg – są to przede wszystkim drogi zamiejskie. Jedynie 0,373 km pozostaje w miastach: w Braniewie - 0,111 km ul. Parkowa i 0,03 km ul. Mrongowiusza oraz we Fromborku - 0,259 km ul. Sanatoryjna.







	nawierzchnia twarda ulepszona[km]			nawierzchnia twarda nieulepszona		nawierzchnia gruntowa [km]	
	bitumiczna	betonowa	kostka	brukowa	tłuczniowa	wzmocniona	naturalna
DROGI ZAMIEJSKIE	282,61	10,84	0,02	14,63	5,05	30,03	7,77
ULICE MIEJSKIE	25,31	1,02	1,00	1,18	0,00	0,37	0,00

PODSUMOWANIE

W porównaniu z PLANEM ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO oprac. do roku 2020 zmniejszyła się łączna długość dróg z 376,147 km do 373,776 km przede wszystkim w związku ze zmianą kategorii (przekształcono na grogi gminne). W konsekwencji nieznacznie zwiększył się udział dróg zamiejskich do ok. 92% oraz zmniejszył się udział ulic miejskich do ok 8%.
Długość dróg zamiejskich wzrosła z 343,334 km do 344,269 km (o 0,935 km) co wynika z wykonanej w ostatnich latach aktualizacji ewidencji dróg (ponowne pomiary w terenie dokładniejszym sprzętem, z dowiązaniem do współrzędnych)
Długość ulic miejskich zmniejszyła się z 32,813 km do 29,507 km (o 3,306 km) – z sieci drogowej powiatu wyłączone zostały następujące ulice:

- 2319N Braniewo- Kwiatowa - gminna od 2018.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
- 2338N Braniewo- Różana- gminna od 2018.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
- 2342N Braniewo- Sportowa- gminna od 2019.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
- 2377N Pieniężno- Ogrodowa- gminna od 2017.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
- 2382N Pieniężno- Zawadzkiego- gminna od 2017.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną

Ponadto przewidziano zmianą kategorii kolejnych ulic, tj.:

- 2305 N ul. 9 Maja od 2022.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
- 2310N Drewniana od 2022.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
- 2340N ul. Skośna razem z objętemu mostowym od 2022.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
- 2346N ul. Wiejska od 2022.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
- 2349N ul. Wspólna od 2022.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną

W niniejszym dokumencie drogi te nie są już uwzględniane jako drogi powiatowe.

Zwiększył się ponadto udział dróg lokalnych z ok. 74% do blisko 76%, przede wszystkim w sieci dróg zamiejskich, głównie kosztem dróg kategorii Z (zbiorczych) i w mniejszym stopniu kategorii G (głównych).
Zwiększyła się długość dróg z nawierzchnią twardą z 331,161km (ok. 88%) do 335,597 km (ok. 90%). Dane to nie odzwierciedlają jednak faktu, że część ulic miejskich z nawierzchnia twardą została wyłączona z sieci dróg powiatowych. Przebudowano i wyremontowano w latach 2015-2020 łącznie ok. **76 km** dróg.
Spadła także długość dróg z nawierzchnią gruntową z 43,816 km (ok. 12%) do 38,18 km (ok. 10%), tj. o **5,64 km.**

3.2 Natężenie ruchu na wybranych drogach powiatowych na podstawie pomiarów przeprowadzonych przez ZDP w Braniewie.

Zarząd Dróg Powiatowych od 2008 roku prowadzi pomiary natężenia ruchu na wybranych odcinkach dróg powiatowych. Pomiary te nie są prowadzone systematycznie ani konsekwentnie w tych samych punktach pomiarowych. Służą one ogólnemu rozpoznaniu natężenia ruchu oraz struktury potoku pojazdów na istniejącej sieci tych dróg, podległej Zarządowi Dróg Powiatowych w Braniewie.

Potrzeba posiadania aktualnych danych o wielkości ruchu drogowego wynika z ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 roku (teks jednolity Dz.U. 2021 poz. 1376). Ustawa nakłada na zarządców dróg obowiązek dokonywania okresowych pomiarów ruchu drogowego. Parametry obliczone na podstawie tych pomiarów powinny być wykorzystywane w pracach związanych z zarządzaniem, utrzymaniem i planowaniem rozwoju sieci drogowej oraz przy projektowaniu dróg.

W oparciu o te pomiary w ramach niniejszego Planu rozwoju sieci drogowej, opracowana została mapa przedstawiająca koncentrację ruchu na drogach powiatowych powiatu braniewskiego.

METODOLOGIA I ZAKRES POMIARÓW:

Podstawowymi parametrami obliczanymi na podstawie pomiaru ruchu na drogach powiatowych był: średni dobowy ruch oraz rodzajowa struktura ruchu na odcinkach sieci drogowej objętej pomiarami.

Średni dobowy ruch w roku (SDR) definiuje się jako liczbę pojazdów samochodowych przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 24 kolejnych godzin, średnio w ciągu jednego roku. Jest on podstawowym parametrem obliczanym dla wszystkich odcinków dróg powiatowych, a sposób jego obliczania zależy od typu punktu pomiarowego.

Dla punktów typu P SDR dla 2015 obliczano wg wzoru:

$$SDR = \frac{M_R \cdot N_1 + 0{,}8 M_R \cdot N_2}{N} + R_N (poj./dobę)$$

Dla pozostałych lat, ze wzoru:

$$SDR = \frac{M_R \cdot N_1 + 0{,}8 M_R \cdot N_2 + M_N \cdot N_3}{N} + R_N (poj./dobę)$$

gdzie:

SDR - średni dobowy ruch pojazdów samochodowych ogółem,
M_R - średni dzienny ruch (dzień roboczy w godzinach 6^{00}-22^{00}),
M_N średni dzienny ruch w niedziele i święta (w godzinach 600-2200),
$0{,}8M_R$ - średni dzienny ruch w soboty i dni przedświąteczne (w godzinach 6^{00}-22^{00}),
R_N - średni ruch nocny (w godzinach 22^{00}-6^{00}),
N_1 - liczba dni roboczych w roku,
N_2 - liczba sobót i dni przedświątecznych w roku,
N_3 - liczba niedziel i dni świątecznych w roku,
N - liczba wszystkich dni w roku.

a) *Współczynnik rozszerzenia próby z 8 godzin pomiarowych (8.00-16.00) do 16 godzin pomiarowych*

$$r = \frac{X_1}{Y_1}$$

r – współczynnik rozszerzenia próby z 8 godzin pomiarowych (8.00-16.00) do 16 godzin pomiarowych
X_1 – liczba pojazdów samochodowych ogółem (suma kategorii od b do h) w godz. 6.00-22.00 w pomiarze Braniewo, ul. Stefczyka
Y_1 – liczba pojazdów samochodowych ogółem (suma kategorii od b do h) w godz. 8.00-16.00 w pomiarze Braniewo, ul. Stefczyka

$$r = \frac{4372}{2274} = 1{,}92$$

Obliczenie M_R – średni dzienny ruch pojazdów samochodowych w godz. 6.00-22.00

$$M_R = X_1 \cdot r$$

X_1 – ruch pojazdów w godz. 8.00-16.00 w punkcie pomiarowym (suma kategorii od b do h)
r – współczynnik rozszerzeniowy

Obliczenie współczynnika ruchu nocnego

$$n = \frac{R_N}{X_1 + R_N}$$

R_N – liczba pojazdów samochodowych ogółem (suma kategorii od b do h) w godz. 22.00-6.00 w pomiarze Braniewo, ul. Stefczyka

X_1 – liczba pojazdów samochodowych ogółem (suma kategorii od b do h) w godz. 6.00-22.00 w pomiarze Braniewo, ul. Stefczyka

$$n = \frac{255}{4372 + 255} = 0{,}055$$

b) *Współczynnik rozszerzenia próby z 10 godzin pomiarowych (6.00-16.00) do 16 godzin pomiarowych*

$$r = \frac{X_1}{Y_1}$$

r – współczynnik rozszerzenia próby z 10 godzin pomiarowych (6.00-16.00) do 16 godzin pomiarowych
X_1 – liczba pojazdów samochodowych ogółem (suma kategorii od b do h) w godz. 6.00-22.00 w pomiarze Braniewo, ul. Stefczyka (pomiar z 2018r.)
Y_1 – liczba pojazdów samochodowych ogółem (suma kategorii od b do h) w godz. 6.00-16.00 w pomiarze Braniewo, ul. Stefczyka (pomiar z 2018r.)

$$r = \frac{4539}{3466} = 1{,}31$$

Obliczenie M_R – średni dzienny ruch pojazdów samochodowych w godz. 6.00-22.00

$$M_R = X_1 \cdot r$$

X_1 – ruch pojazdów w godz. 6.00-18.00 w punkcie pomiarowym (suma kategorii od b do h)
r – współczynnik rozszerzeniowy

Obliczenie współczynnika ruchu nocnego

$$n = \frac{R_N}{X_1 + R_N}$$

R_N – liczba pojazdów samochodowych ogółem (suma kategorii od b do h) w godz. 22.00-6.00 w pomiarze Braniewo, ul. Stefczyka

X_1 – liczba pojazdów samochodowych ogółem (suma kategorii od b do h) w godz. 6.00-22.00 w pomiarze Braniewo, ul. Stefczyka

$$n = \frac{165}{4539 + 165} = 0{,}035$$

Obliczenie R_N ruchu pojazdów w godz. 22.00-6.00

$$R_N = \frac{M_R \cdot n}{1 - n}$$

c) *Współczynnik rozszerzenia próby z 12 godzin pomiarowych (6.00-18.00) do 16 godzin pomiarowych*

$$r = \frac{X_1}{Y_1}$$

r – współczynnik rozszerzenia próby z 12 godzin pomiarowych (6.00-18.00) do 16 godzin pomiarowych
X_1 – liczba pojazdów samochodowych ogółem (suma kategorii od b do h) w godz. 6.00-22.00 w pomiarze Braniewo, ul. Stefczyka
Y_1 – liczba pojazdów samochodowych ogółem (suma kategorii od b do h) w godz. 6.00-18.00 w pomiarze Braniewo, ul. Stefczyka

$$r = \frac{4494}{3787} = 1{,}19$$

Obliczenie M_R – średni dzienny ruch pojazdów samochodowych w godz. 6.00-22.00

$$M_R = X_1 \cdot r$$

X_1 – ruch pojazdów w godz. 6.00-18.00 w punkcie pomiarowym (suma kategorii od b do h)
r – współczynnik rozszerzeniowy

Obliczenie współczynnika ruchu nocnego

$$n = \frac{R_N}{X_1 + R_N}$$

R_N – liczba pojazdów samochodowych ogółem (suma kategorii od b do h) w godz. 22.00-6.00 w pomiarze Braniewo, ul. Stefczyka
X_1 – liczba pojazdów samochodowych ogółem (suma kategorii od b do h) w godz. 6.00-22.00 w pomiarze Braniewo, ul. Stefczyka

$$n = \frac{210}{4494 + 210} = 0{,}0446$$

Obliczenie R_N ruchu pojazdów w godz. 22.00-6.00

$$R_N = \frac{M_R \cdot n}{1 - n}$$

W celu obliczenia SDR w punktach typu W, w pierwszym etapie przeliczano ruch 8-godzinny z poszczególnych dni pomiarowych na ruch 16-godzinny, na podstawie współczynników rozszerzenia próby z przyporządkowanych punktów typu P. W następnym etapie na podstawie wyników z przyporządkowanych punktów typu P obliczano wielkość ruchu nocnego w punktach typu W.

Rodzajowa struktura ruchu określa udział procentowy poszczególnych kategorii pojazdów samochodowych w ruchu ogółem. Analiza objęto następujące kategorie pojazdów:

Lp.	Symbol – Grupy pojazdów	Grupa pojazdów
1	a	rowery, motorowery
2	b	motocykle, skutery
3	c	samochody osobowe (do 9 miejsc z kierowcą), mikrobusy z przyczepą lub bez
4	d	lekkie samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 Mg z przyczepą lub bez
5	e	samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 Mg bez przyczep, samochody specjalne, ciągniki siodłowe bez naczep
6	f	samochody cezarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 Mg z jedna lub więcej przyczepami, ciągniki siodłowe z naczepami, ciągniki balastowe z przyczepami standardowymi lub niskopodwoziowymi
7	g	autobusy, trolejbusy
8	h	ciągniki rolnicze z przyczepami lub bez, maszyny samobieżne (walce drogowe, koparki itp.)
9	i	pojazdy zaprzęgowe

Wyróżniono:

- Ruch samochodowy lekki (suma kategorii b, c, d i h),
- Ruch samochodowy ciężki (suma kategorii c, f i g).

Na podstawie wyników uzyskanych z pomiaru ruchów obliczono i opracowano następujące parametry ruchu:

- średni dobowy ruch (SDR) na poszczególnych drogach powiatowych,
- średni dobowy ruch (SDR) na sieci dróg powiatowych wg klas technicznych,
- długość dróg powiatowych w przedziałach natężenia SDR pojazdów samochodowych,
- wzrost ruchu na odcinkach, gdzie pomiary powtarzane były w innych latach,
- charakter ruchu,
- obciążenie sieci dróg powiatowych w osiach obliczeniowych (L) i kategorie ruchu (KR),

NATĘŻENIE RUCHU

Poniżej przedstawiono wyniki pomiarów natężenia ruchu SDR w poszczególnych latach, kiedy prowadzone były pomiary z podziałem na odcinki pomiarowe. Szczegółowe dane zamieszczono w załączonych tabelach.

Natężenie ruchu na wybranych ulicach miejskich na podstawie pomiarów przeprowadzonych w latach 2015-2020:

Numer i nazwa drogi / ulicy	SDR 2020	SDR 2019	SDR 2018	SDR 2015
1314N Braniewo- Szkolna (Błotna - Kościuszki)		1198		
1314N Braniewo- Szkolna (Rogity- Błotna)		1193		
1377N Braniewo- Morska (Sądowa -PCK)	2695	1959		
1377N Braniewo Morska (Wileńska-PCK)	2695	2779		
1377N Sądowa - Świętojańska	2276			
1381N ul. Stefczyka w Braniewie			4273	
1381N-UL.BEMA-Grota Roweckiego				2424
1381N-UL.SIKORSKIEGO - BEMA				3825
1342N Pieniężno- Braniewska		1630		1467
1342N przejazd kol.-Cmentarna (ul. Dworcowa)		1665		
1344N Kościuszki (ul. Dworcowa do Kościuszki)		1162		

1342N Pieniężno- Dworcowa		2035		
1342N Pieniężno- 1 Maja (Kościuszki - Rynek)		2385		
2301N Braniewo - Bema				1429
2306N Braniewo- Armii Krajowej (Konarskiego - AK)	1511			
2309N Braniewo- Długa		498		
2313N Braniewo- Kętrzyńskiego (Kętrz.-Wileńska)	105			
2329N Braniewo- Pieniężnego (Pienięż.-Wileńska)	166			
2333N Braniewo- Plac Wolności	1044			
2347N Braniewo- Wileńska (Wileńska - Różana)		729		
2347N Braniewo- Wileńska (Wileńska - Warmińska)		1328		
2345N Braniewo- Warmińska	421			
2347N Braniewo- Wileńska (Długa-DW504)	575			
2347N Braniewo- Wileńska (DW504-skrzyż.)	575			
2347N Braniewo- Wileńska (Wileńska-Kwiatowa)	917			
2361N Frombork- Kwiatowa (Młynarska-Leśna)	59			
2362N Frombork- Leśna	59			
2363N Frombork- Mickiewicza		230		
2370N Krasickiego-sk.1375N		361		
2370N Szpital-sk.1375N		256		
2374N Pieniężno- Cmentarna		185		59
2375N Pieniężno- Kolejowa (Braniewska-Dworcowa-Generalska)				529
2376N Pieniężno- Królewiecka (1Maja-Generalska)		1750		
2378N Pieniężno- Ornecka	317			
2381N Pieniężno- Szkolna (skrzyżowanie - Lidzbarska)	896			

Natężenie ruchu na ulicach miejskich leżących w ciągu dróg powiatowych badane było głównie w 2019 i 2020 r. We wcześniejszych latach pomiary miały charakter incydentalny

Najbardziej obciążone ruchem komunikacyjnym ulice na których prowadzono pomiary w latach 2015-2020, to leżące w ciągu:

DP1381N, tj.:

1381N Braniewo ul. Stefczyka (ok. 4 300 - 2 400 P/dobę – w zależności od obcinka ulicy

DP1377N, tj.:

1377N Braniewo ul. Morska (ok. 2700 – 1200 P/dobę)

1377N Braniewo ul. Sądowa (ok. 2 300 – 1000 P/dobę)

DP1342N, tj.:

1342N Pieniężno ul.1 Maja (ok. 2 385 P/dobę)

1342N Pieniężno ul. Dworcowa (ok. 2 035 – 1700 P/dobę)

1342N Pieniężno ul. Braniewska (ok. 1 630 P/dobę)

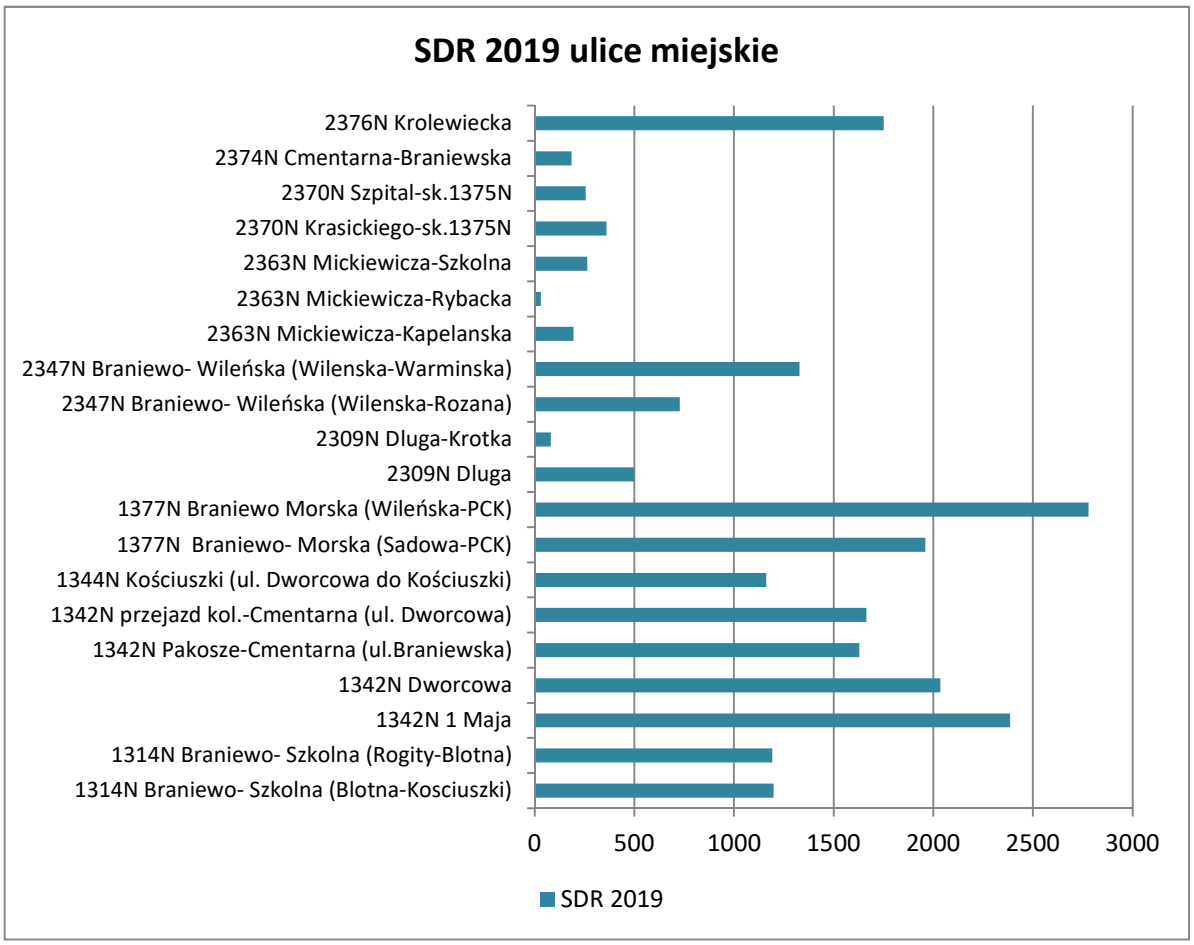
A także:

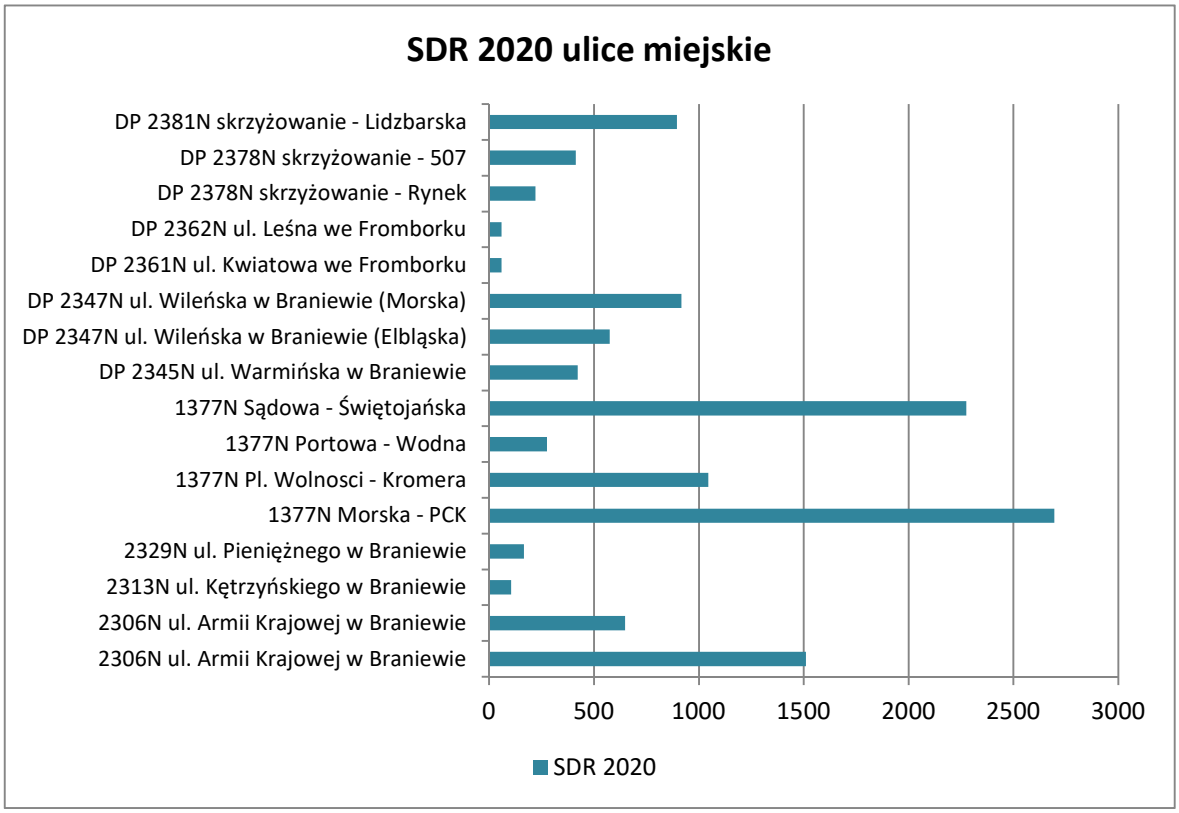
2376N Pieniężno ul. Królewiecka (1 750 P/dobę)

2306N Braniewo ul. Armii Krajowej (1 511 P/dobę)

2301N Braniewo ul Bema (1 429 P/dobę))

2347N Braniewo ul. Wileńska (1 328 P/dobę)

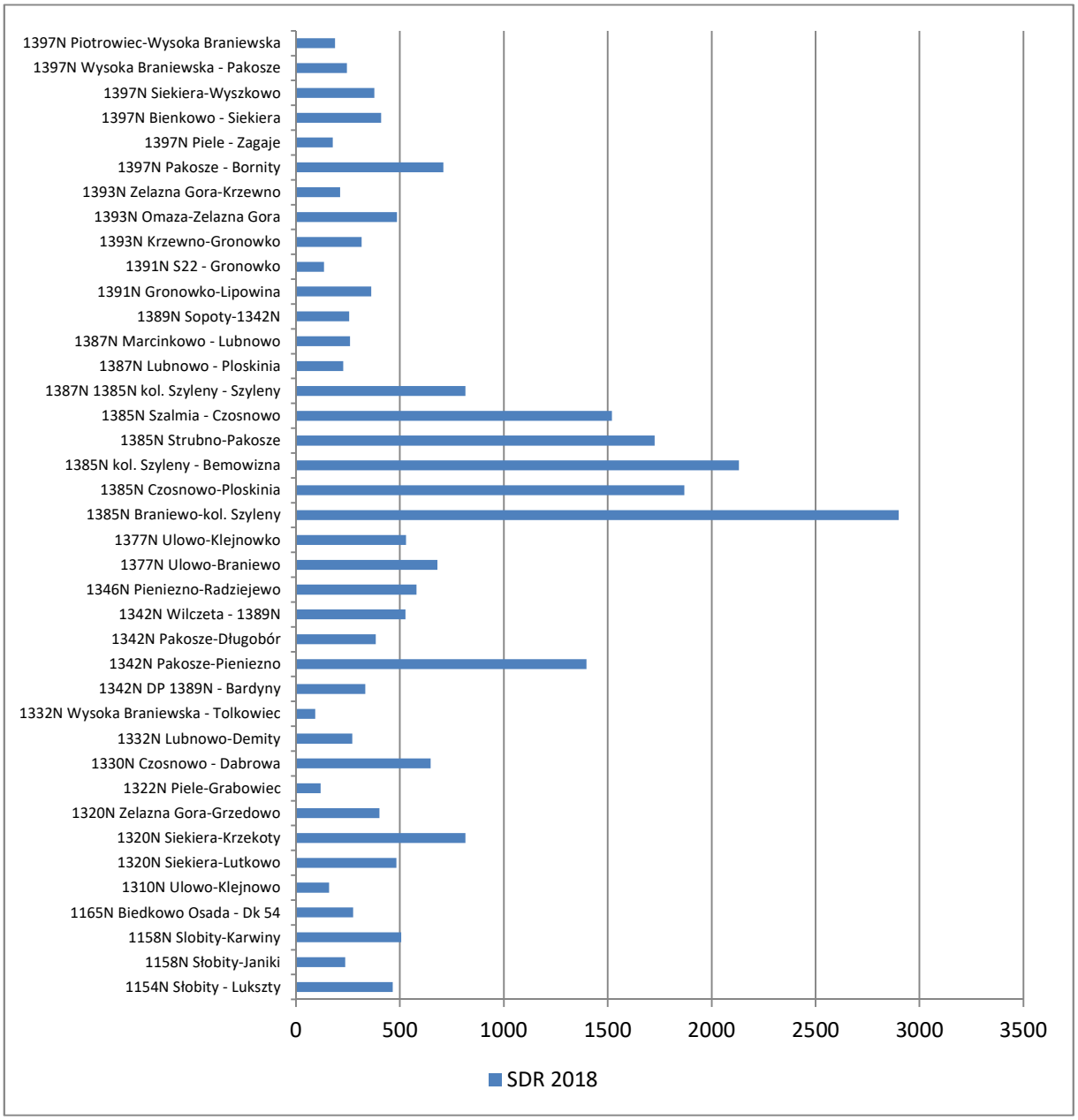

SDR 2019 ulice miejskie
2376N Krolewiecka
2374N Cmentarna-Braniewska
2370N Szpital-sk.1375N
2370N Krasickiego-sk.1375N
2363N Mickiewicza-Szkolna
2363N Mickiewicza-Rybacka
2363N Mickiewicza-Kapelanska
2347N Braniewo- Wileńska (Wilenska-Warminska)
2347N Braniewo- Wileńska (Wilenska-Rozana)
2309N Dluga-Krotka
2309N Dluga
1377N Braniewo Morska (Wileńska-PCK)
1377N Braniewo- Morska (Sadowa-PCK)
1344N Kościuszki (ul. Dworcowa do Kościuszki)
1342N przejazd kol.-Cmentarna (ul. Dworcowa)
1342N Pakosze-Cmentarna (ul.Braniewska)
1342N Dworcowa
1342N 1 Maja
1314N Braniewo- Szkolna (Rogity-Blotna)
1314N Braniewo- Szkolna (Blotna-Kosciuszki)
0
500
1000
1500
2000
2500
3000
SDR 2019


SDR 2020 ulice miejskie
DP 2381N skrzyżowanie - Lidzbarska
DP 2378N skrzyżowanie - 507
DP 2378N skrzyżowanie - Rynek
DP 2362N ul. Leśna we Fromborku
DP 2361N ul. Kwiatowa we Fromborku
DP 2347N ul. Wileńska w Braniewie (Morska)
DP 2347N ul. Wileńska w Braniewie (Elbląska)
DP 2345N ul. Warmińska w Braniewie
1377N Sądowa - Świętojańska
1377N Portowa - Wodna
1377N Pl. Wolnosci - Kromera
1377N Morska - PCK
2329N ul. Pieniężnego w Braniewie
2313N ul. Kętrzyńskiego w Braniewie
2306N ul. Armii Krajowej w Braniewie
2306N ul. Armii Krajowej w Braniewie
0
500
1000
1500
2000
2500
3000
SDR 2020

Natężenie ruchu na wybranych drogach zamiejskich na podst. pomiarów przeprowadzonych w latach 2015 -2020:

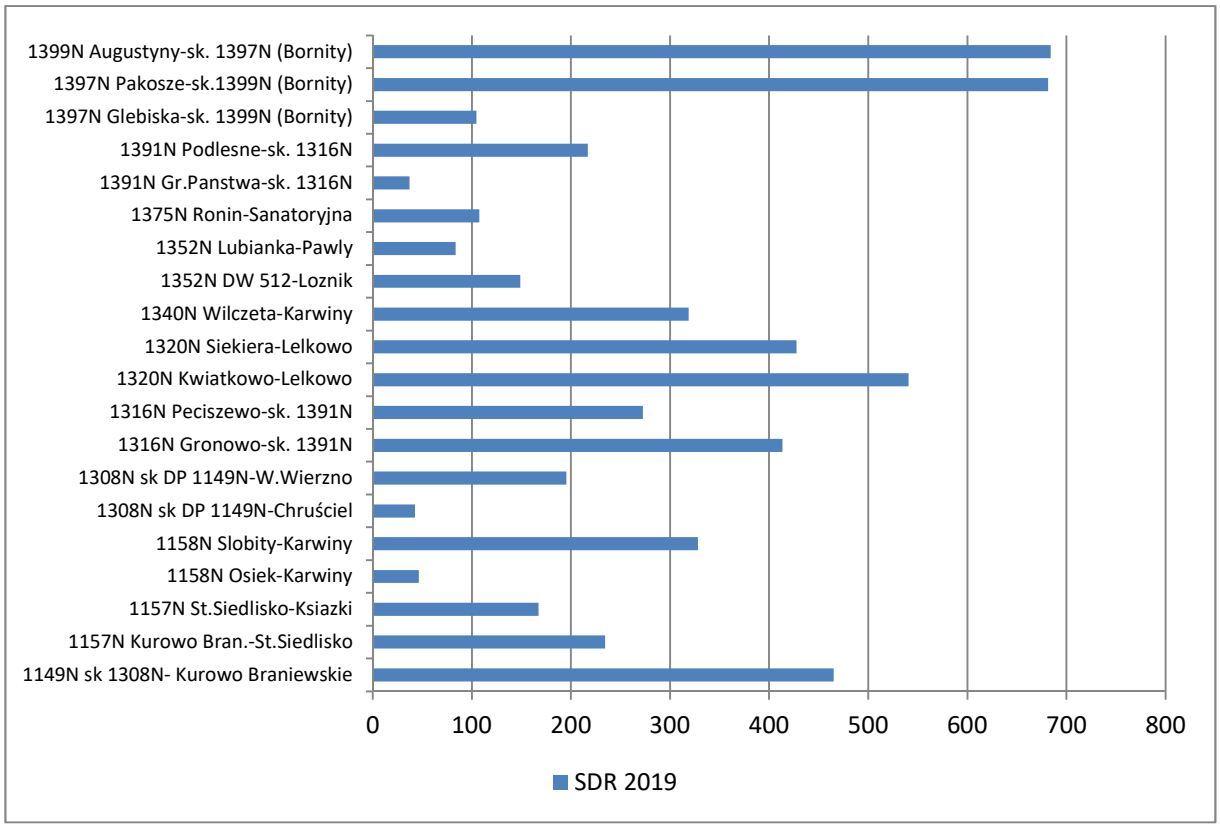
Numer i nazwa drogi / ulicy	SDR 2020	SDR 2019	SDR 2018	SDR 2015
1149 N (skrz.)1308N-Nafto-Baza-kurowo braniewskie		465		426
1154N Robity- Słobity (Słobity Góry-Słobity)	318			
1154N Łukszty-Słobity			465	381
1158N Słobity-Janiki			236	
1157N Kurowo Braniewskie- Dębiny (Kurowo Bran.-St. Siedlisko)		234		
1157N Kurowo Braniewskie- Dębiny (St. Siedlisko-Książki DP1389N)	92	167		91
1157N Kurowo Braniewskie- Dębiny (Książki-Dębiny)	53			94
1158N Młynarska Wola- Burdajny (Słobity-Karwiny)		328	506	345
1158N Janiki Pasłęckie -Słobity				210
1158N Osiek-Karwiny		46		88
1158N Młynarska Wola- Burdajny (Słobity-Karwiny)				436
1165N Frombork- Biedkowo (Frombork-Bogdany)	1203			217
1165N Frombork- Biedkowo (Bogdany - Drewnowo)	1203			217
1165N Frombork- Biedkowo (Drewnowo - Biedkowo)	1194			217
1165N Biedkowo Osada - Dk 54			275	
1171N skrzyżowanie z 1154N - Stojpy	27			
1306N Droga nr 504- Krzyżewo				
1308N Chruściel- (skrz.)DP 1149N		43		120
1308N Wielkie Wierzno-(skrz.)DP 1149N		195		488
1310N Różaniec-Ułowo (Klejnowo - Ułowo)			159	162
1312N Rusy- Rodowo (Zgoda - Rodowo)				232
1314N Braniewo- Świętochowo (Braniewo ul. Szkolna-Rogity)				481
1316N Gronowo- Pęciszewo (Gronowo - Kalinowiec)		413		283
1316N Gronowo- Pęciszewo (Kalinowiec - Peciszewo)		273		170
1318N Żelazna Góra- Jachowo (Jarocin-Jachowo)	14			
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Żel.Góra-Grzędkowo)			402	382
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Lutkowo-Siekiera)			483	375
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Siekiera-Krzekoty)			815	
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Siekiera-Lelkowo)		428		679
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Lelkowo-Kwiatkowo)		541		
1322N Piele- Głębock (Piele-Grabowiec)			119	93
1330N Chruściel- Czosnowo (Dąbrowa-Czosnowo)			648	689
1332N Lubnowo- Wysoka Braniewskan (Lubnowo-Demity)			271	239
1332N Lubnowo- Wysoka Braniewskan (Lubnowo-Tolkowiec)				239
1332N Lubnowo- Wysoka Braniewskan (Tolkowiec-Wys.Bran.)			93	128
1334N Piotrowiec- Wilknity (Wołowo-Wiknity)	51			
1340N Wilczęta- Karwiny		319		335
1342N Wilczęta- Pieniężno (Długobór-Pakosze)			383	418
1342N Wilczęta- Pieniężno (Pakosze-Pieniężno)			1397	1360
1342N Wilczęta- Pieniężno (Wilczęta-DP1389N Sapoty)			527	564
1342N Wilczęta- Pieniężno (DP1389N Sapoty-Bardyny)			334	345
1344N Kajnity- Pieniężno	139			
1346N Pieniężno-Radziejewo			580	705
1348N Gładysze - Tatarki	54			0

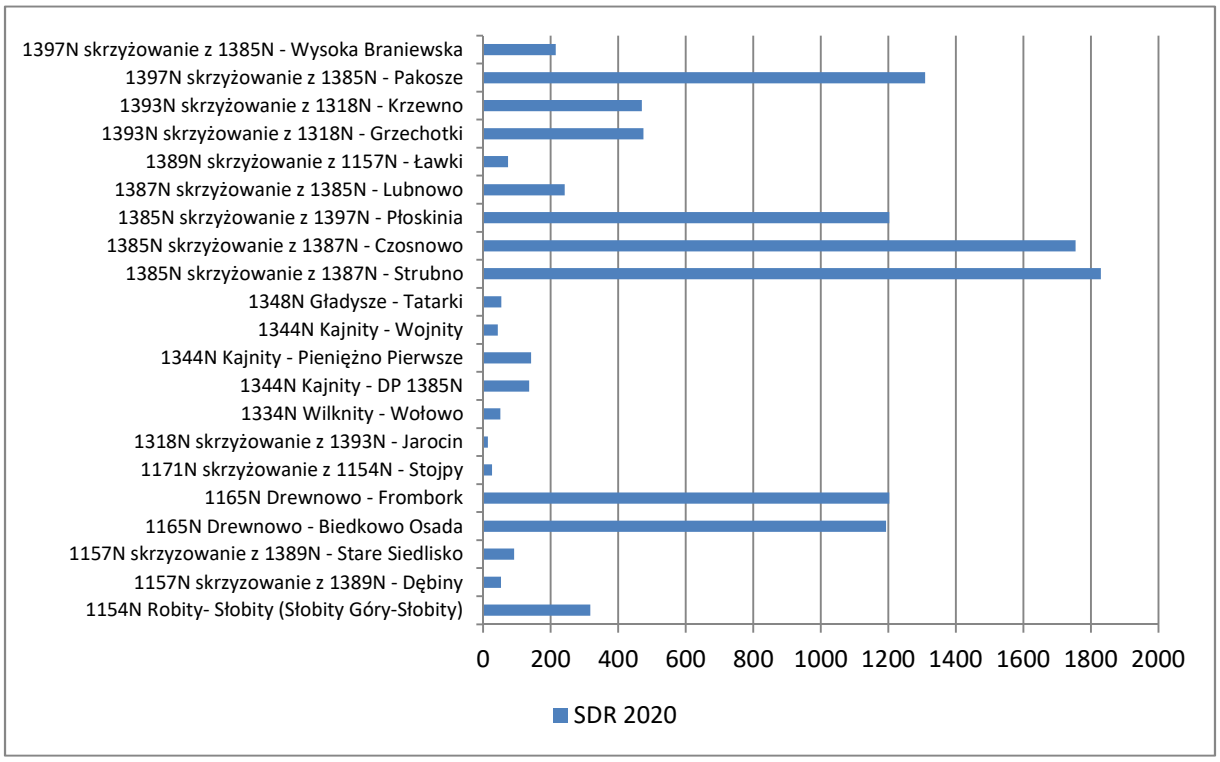
1352N Łoźnik- Pawły				180
1352N Łoźnik- Pawły (Łoźnik-Glądy)		149		
1352N Lubianka-Pawły		84		
1375N Frombork- Krzywiec (Frombork-Ronin)		107		
1377N Nowa Pasłęka- Braniewo (N. Pasłęka-Ułowo)				531
1377N Nowa Pasłęka- Braniewo (Ułowo-Braniewo)			681	661
1377N Ulowo-Klejnowko			530	0
1381N Braniewo- Pierzchały (Zawierz-Wielewo)				135
1381N Braniewo- Pierzchały (Przejazd kolejowy Wielewo)				135
1381N Braniewo- Pierzchały (Braniewo-Zwierz)				135
1383N Lipowina- Granica Gminy (przej.kolejowy Lipowina)				18
1385N skrzyżowanie z 1387N - Strubno	1830			
1385N-Czosnowo-Płosinia			1869	1555
1385N kol. Szyleny - Bemowizna			2131	
1385N Braniewo- Pakosze (Strubno - Pakosze)			1726	
1385N skrzyżowanie z 1397N - Płoskinia	1203			
1385N Braniewo- Pakosze (Braniewo-DP1387N))				1561
1385N Braniewo-kol. Szyleny			2901	0
1385N Braniewo- Pakosze (DP1387N-Bemowizna)	1755			1937
1385N Braniewo- Pakosze (Szelmia-Czosnowo)			1521	0
1387N Szyleny-Płoskinia (Szyleny)			815	389
1387N Szyleny-Płoskinia (Braniewo-Szyleny)				1343
1387N Szyleny-Płoskinia (Marcinkowo-Lubnowo)			260	
1387N Szyleny-Płoskinia (Lubnowo-Płoskinia)	241		227	176
1389N Dębiny- Wilczęta (Książki-Ławki)	74		0	113
1389N Dębiny- Wilczęta (Sapoty-DP1342)			256	300
1391N Kalinowiec- Lipowina (Kalinowiec-Podleśne)			0	160
1391N Kalinowiec- Lipowina (S22-Gronówko)			134	
1391N Kalinowiec- Lipowina (Gronówko-Lipowina)			362	327
1391N Podleśne-Gronówko		217		177
1391N Gr.Panstwa-sk. 1316N		37		
1393N Grzechotki- Gronówko (Grzechotniki -Omaza)	475			482
1393N Grzechotki- Gronówko (Krzewno-Gronówko)	0		315	259
1393N Grzechotki- Gronówko (Omaza-Żel.Góra)	475		486	482
1393N Grzechotki- Gronówko (Żel.Góra-Krzewno)	470		212	167
1395N Jachowo- Lutkowo				
1397N Piele- Mingajny (Wys.Braniewska-przejazd PKP)				70
1397N Piele- Mingajny (Posady-Wys.Braniewska)				
1397N skrzyżowanie z 1385N - Pakosze	1309			1779
1397N Piele- Mingajny (Wys.Braniewska-Pakosze)	215		244	
1397N Piele- Mingajny (Pakosze Kierpany Wlk)			187	
1397N Piele- Mingajny (Pakosze - Bornity)		681	709	734
1397N Piele- Mingajny (Bornity-Glebisko)		105		153
1397N Piele- Mingajny (Bieńkowo-Siekiera)			409	350
1397N Piele- Mingajny (Siekiera-Wyszkowo)			376	350
1397N Piele- Mingajny (Piele-Zagaje)			176	
1399N Kajnity- Nowy Dwór (Bornity-Augustyny)		684		715



Najbardziej obciążone ruchem drogi zamiejskie, na których prowadzono pomiary w latach 2015-2020 to:

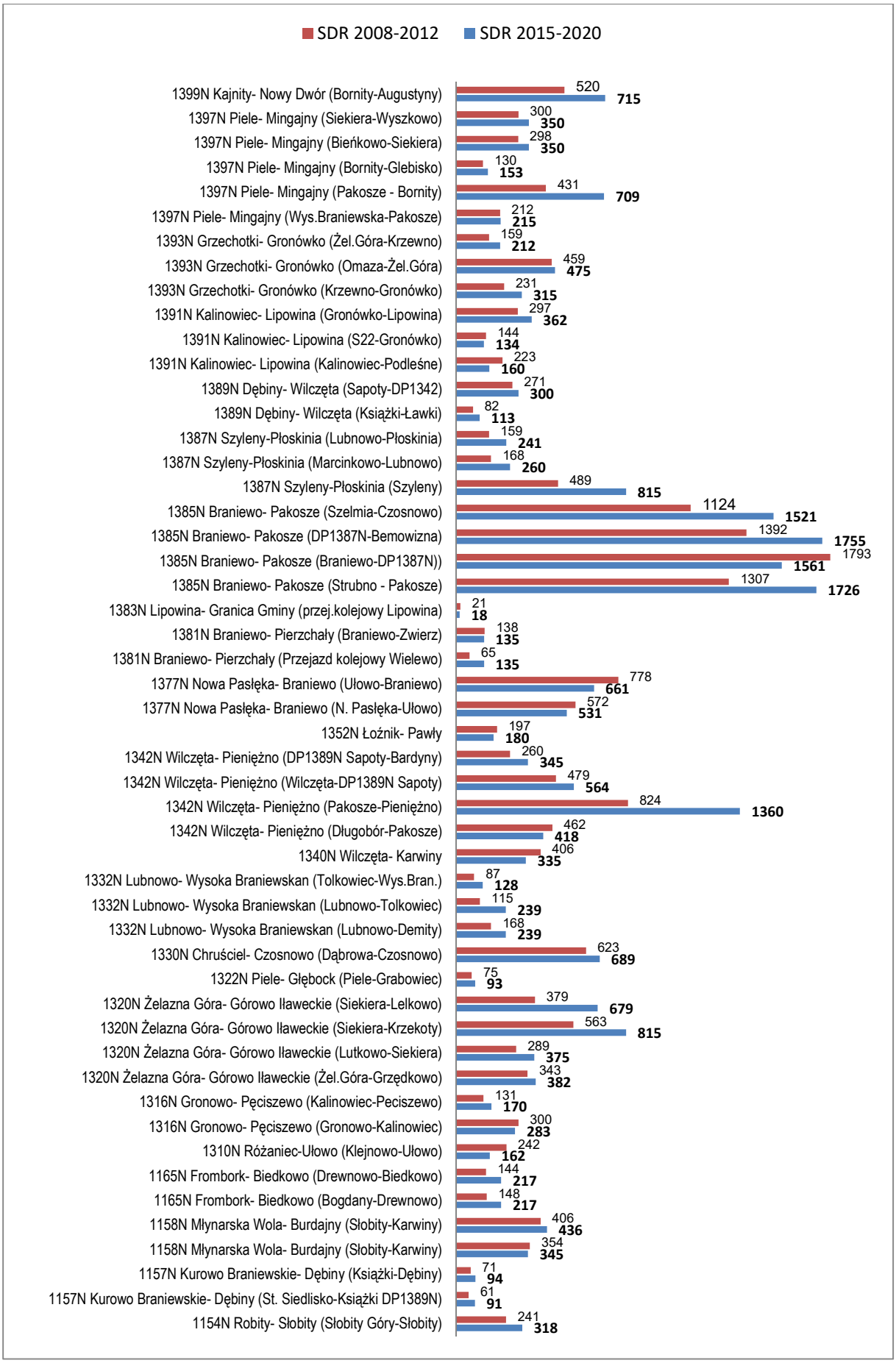
- 1385N Braniewo- Pakosze
- 1342N Wilczęta- Pieniężno
- 1387N Szyleny-Płoskinia
- 1397N Piele- Mingajny
- 1158N Młynarska Wola-Burdajny
- 1165N Frombork- Biedkowo





Natężenie ruchu na sieci zamiejskich dróg powiatowych badane w latach 2015-2020, prowadzone było na rożnych odcinkach, stąd wyniki pomiarów z poszczególnych lat nie mogą służyć do wyznaczenia trendu wzrostu parametrów ruchu. Mają one charakter orientacyjny. Na podstawie dotychczasowych pomiarów można natomiast wyznaczyć charakterystyczne punkty pomiarowe na potrzeby dalszego monitorowania ruchu.

Poniżej pokazano zmianę natężenia ruchu na wybranych na odcinkach, gdzie pomiary powtarzane były w latach 20012 i 2012 i następnie 2015 -2020.


SDR 2008-2012
SDR 2015-2020
1399N Kajnity- Nowy Dwór (Bornity-Augustyny) 520 715
1397N Piele- Mingajny (Siekiera-Wyszkowo) 300 350
1397N Piele- Mingajny (Bieńkowo-Siekiera) 298 350
1397N Piele- Mingajny (Bornity-Glebisko) 130 153
1397N Piele- Mingajny (Pakosze - Bornity) 431 709
1397N Piele- Mingajny (Wys.Braniewska-Pakosze) 212 215
1393N Grzechotki- Gronówko (Żel.Góra-Krzewno) 159 212
1393N Grzechotki- Gronówko (Omaza-Żel.Góra) 459 475
1393N Grzechotki- Gronówko (Krzewno-Gronówko) 231 315
1391N Kalinowiec- Lipowina (Gronówko-Lipowina) 297 362
1391N Kalinowiec- Lipowina (S22-Gronówko) 144 134
1391N Kalinowiec- Lipowina (Kalinowiec-Podleśne) 223 160
1389N Dębiny- Wilczęta (Sapoty-DP1342) 271 300
1389N Dębiny- Wilczęta (Książki-Ławki) 82 113
1387N Szyleny-Płoskinia (Lubnowo-Płoskinia) 159 241
1387N Szyleny-Płoskinia (Marcinkowo-Lubnowo) 168 260
1387N Szyleny-Płoskinia (Szyleny) 489 815
1385N Braniewo- Pakosze (Szelmia-Czosnowo) 1124 1521
1385N Braniewo- Pakosze (DP1387N-Bemowizna) 1392 1755
1385N Braniewo- Pakosze (Braniewo-DP1387N)) 1793 1561
1385N Braniewo- Pakosze (Strubno - Pakosze) 1307 1726
1383N Lipowina- Granica Gminy (przej.kolejowy Lipowina) 21 18
1381N Braniewo- Pierzchały (Braniewo-Zwierz) 138 135
1381N Braniewo- Pierzchały (Przejazd kolejowy Wielewo) 65 135
1377N Nowa Pasłęka- Braniewo (Ułowo-Braniewo) 778 661
1377N Nowa Pasłęka- Braniewo (N. Pasłęka-Ułowo) 572 531
1352N Łoźnik- Pawły 197 180
1342N Wilczęta- Pieniężno (DP1389N Sapoty-Bardyny) 260 345
1342N Wilczęta- Pieniężno (Wilczęta-DP1389N Sapoty) 479 564
1342N Wilczęta- Pieniężno (Pakosze-Pieniężno) 824 1360
1342N Wilczęta- Pieniężno (Długobór-Pakosze) 462 418
1340N Wilczęta- Karwiny 406 335
1332N Lubnowo- Wysoka Braniewskan (Tolkowiec-Wys.Bran.) 87 128
1332N Lubnowo- Wysoka Braniewskan (Lubnowo-Tolkowiec) 115 239
1332N Lubnowo- Wysoka Braniewskan (Lubnowo-Demity) 168 239
1330N Chruściel- Czosnowo (Dąbrowa-Czosnowo) 623 689
1322N Piele- Głębock (Piele-Grabowiec) 75 93
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Siekiera-Lelkowo) 379 679
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Siekiera-Krzekoty) 563 815
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Lutkowo-Siekiera) 289 375
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Żel.Góra-Grzędkowo) 343 382
1316N Gronowo- Pęciszewo (Kalinowiec-Peciszewo) 131 170
1316N Gronowo- Pęciszewo (Gronowo-Kalinowiec) 300 283
1310N Różaniec-Ułowo (Klejnowo-Ułowo) 242 162
1165N Frombork- Biedkowo (Drewnowo-Biedkowo) 144 217
1165N Frombork- Biedkowo (Bogdany-Drewnowo) 148 217
1158N Młynarska Wola- Burdajny (Słobity-Karwiny) 406 436
1158N Młynarska Wola- Burdajny (Słobity-Karwiny) 354 345
1157N Kurowo Braniewskie- Dębiny (Książki-Dębiny) 71 94
1157N Kurowo Braniewskie- Dębiny (St. Siedlisko-Książki DP1389N) 61 91
1154N Robity- Słobity (Słobity Góry-Słobity) 241 318

STRUKTURA RODZAJOWA POTOKU POJAZDÓW

W strukturze rodzajowej potoku pojazdów największy udział mają samochody osobowe – ok 86%. Pojazdy ciężarowe łącznie nie przekraczają 3%. Porównując strukturę pojazdów z danymi z lat

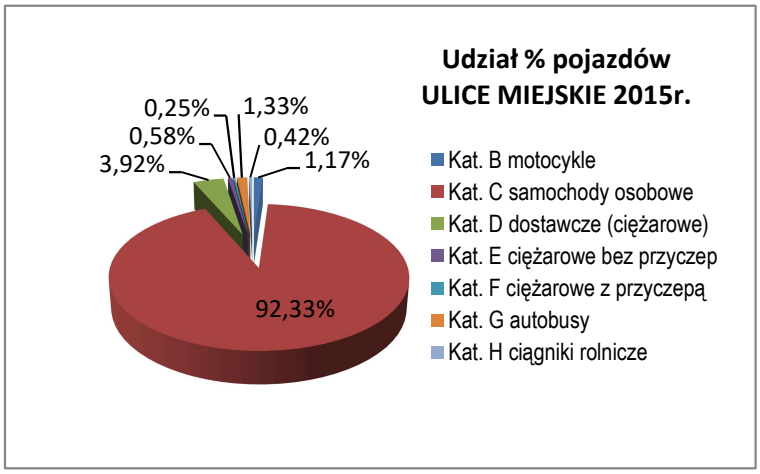
Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów	
	ULICE MIEJSKIE	DROGI ZAMIEJSKIE
Kat. B motocykle	1,01%	0,79%
Kat. C samochody osobowe	85,91%	86,16%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	9,12%	9,07%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	1,18%	1,18%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	1,37%	0,68%
Kat. G autobusy	0,68%	1,30%
Kat. H ciągniki rolnicze	0,73%	0,82%

Na podstawie posiadanych pomiarów nie jest możliwe wykazanie kierunku zmian w strukturze rodzajowej potoku pojazdów. W każdym z analizowanych lat ma ona inny charakter, jakkolwiek należy uwzględnić fakt, że pomiary prowadzone były na różnych drogach i różnych odcinkach. Stąd też wynikają zasadnicze różnice. Nie można zatem na podstawie otrzymanych wyników wyznaczyć trendów zmian w strukturze rodzajowej.
Udział procentowy poszczególnych kategorii pojazdów samochodowych w ruchu ogółem w poszczególnych latach przedstawiono poniżej.

ROK 2015.

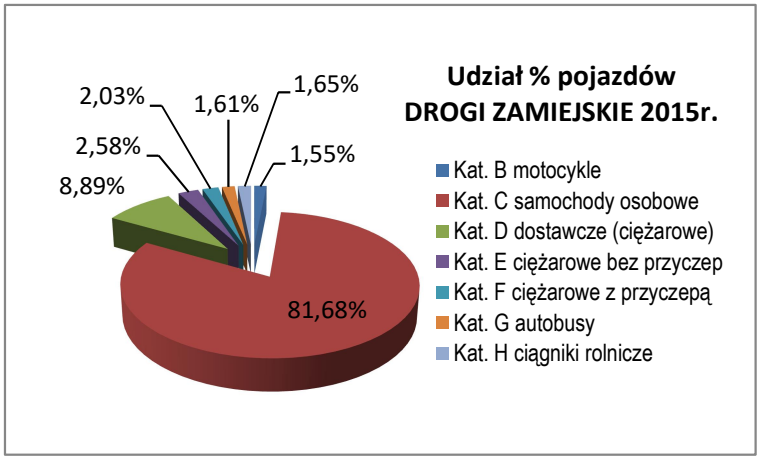
ULICE MIEJSKIE

Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	1,17%
Kat. C samochody osobowe	92,33%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	3,92%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	0,58%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	0,25%
Kat. G autobusy	1,33%
Kat. H ciągniki rolnicze	0,42%



DROGI ZAMIEJSKIE

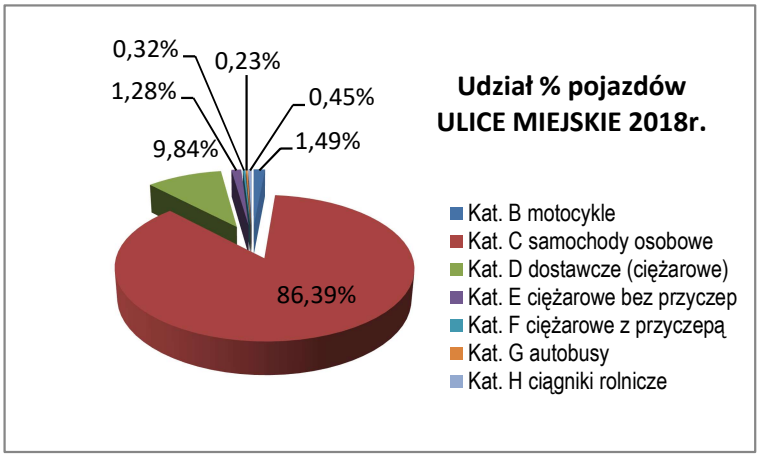
Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	1,55%
Kat. C samochody osobowe	81,68%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	8,89%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	2,58%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	2,03%
Kat. G autobusy	1,61%
Kat. H ciągniki rolnicze	1,65%



ROK 2018

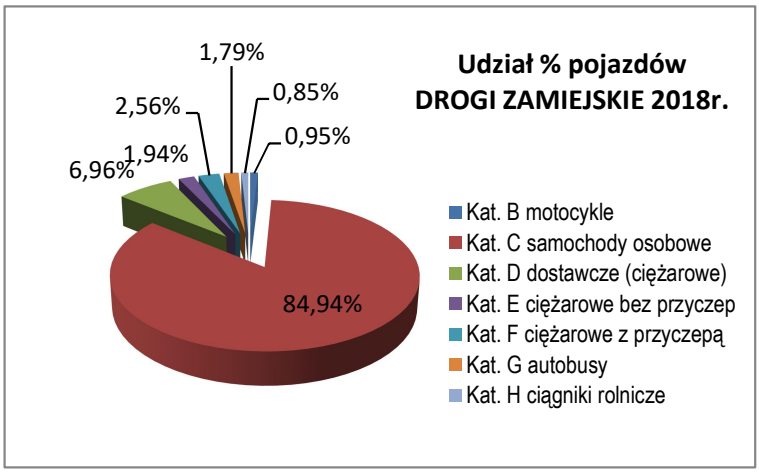
ULICE MIEJSKIE*

Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	1,49%
Kat. C samochody osobowe	86,39%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	9,84%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	1,28%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	0,32%
Kat. G autobusy	0,23%
Kat. H ciągniki rolnicze	0,45%



DROGI ZAMIEJSKIE

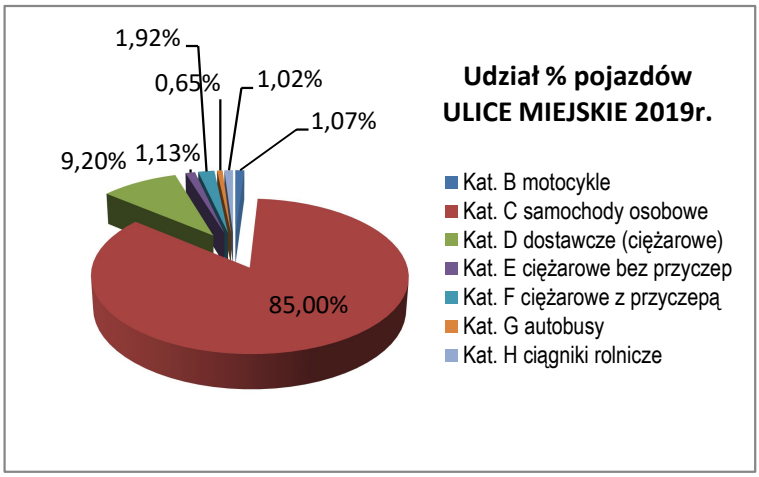
Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	0,95%
Kat. C samochody osobowe	84,94%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	6,96%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	1,94%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	2,56%
Kat. G autobusy	1,79%
Kat. H ciągniki rolnicze	0,85%



ROK 2019

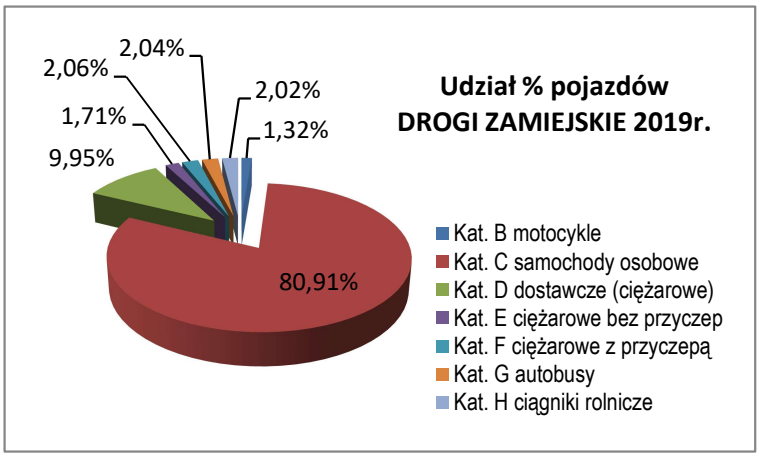
ULICE MIEJSKIE*

Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	1,07%
Kat. C samochody osobowe	85,00%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	9,20%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	1,13%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	1,92%
Kat. G autobusy	0,65%
Kat. H ciągniki rolnicze	1,02%



DROGI ZAMIEJSKIE

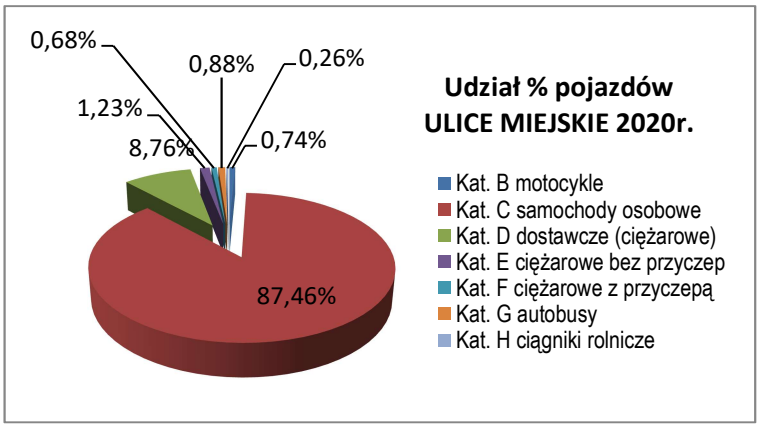
Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	1,32%
Kat. C samochody osobowe	80,91%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	9,95%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	1,71%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	2,06%
Kat. G autobusy	2,04%
Kat. H ciągniki rolnicze	2,02%



ROK 2020

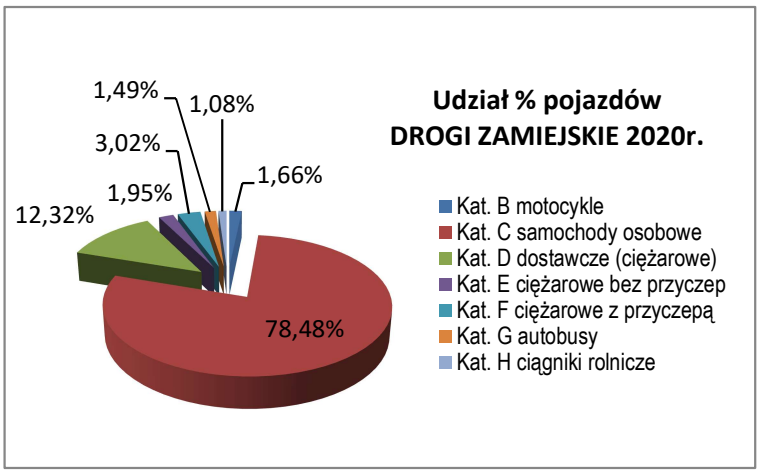
ULICE MIEJSKIE*

Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	0,74%
Kat. C samochody osobowe	87,46%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	8,76%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	1,23%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	0,68%
Kat. G autobusy	0,88%
Kat. H ciągniki rolnicze	0,26%



DROGI ZAMIEJSKIE

Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	1,66%
Kat. C samochody osobowe	78,48%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	12,32%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	1,95%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	3,02%
Kat. G autobusy	1,49%
Kat. H ciągniki rolnicze	1,08%



PODSUMOWANIE

W porównaniu z PLANEM ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO oprac. do roku 2020 nastąpił wzrost natężenia ruchu na drogach powiatowych. Pomiar natężenia ruchu na sieci dróg i ulic powiatowych prowadzony był na rożnych odcinkach, stąd wyniki pomiarów z poszczególnych lat nie mogą służyć do wyznaczenia trendu wzrostu parametrów ruchu. Mają one charakter orientacyjny. Na podstawie dotychczasowych pomiarów z lat 2008 – 2012 (większość pomiarów była prowadzona w roku 2012) oraz 2015-2020 (większość pomiarów była prowadzona w roku 2015), wyznaczono charakterystyczne odcinki w sieci dróg zamiejskich, gdzie zaobserwowano wzrost natężenia ruchu w prospektywnie 2015-2020 średnio o ok. **27%** w porównaniu z pomiarami z lat 2008 – 2012. Na ulicach miejskich na podstawie posiadanych pomiarów nie było możliwe wskazanie trendu zmian. Pomiary prowadzono na różnych odcinkach.

Porównując strukturę rodzajową pojazdów z danymi z lat wcześniejszych, nastąpił **blisko 8% wzrost udziału samochodów osobowych** na siec dróg zamiejskich i jednoczesny widoczny **spadek udziału pojazdów ciężarowych o 3,65%** (z 5,5,% do 1,85%).

Należy jednak podkreślić, że na podstawie powyższych danych nie jest możliwe wykazanie kierunku zmian w strukturze rodzajowej potoku pojazdów. Pomiary miały charakter orientacyjny i prowadzone były na różnych drogach i różnych odcinkach.

Mapa 2. Natężenie ruchu na wybranych odcinkach dróg i ulic powiatowych powiatu braniewskiego na podstawie pomiarów prowadzonych w latach 2015-2020.

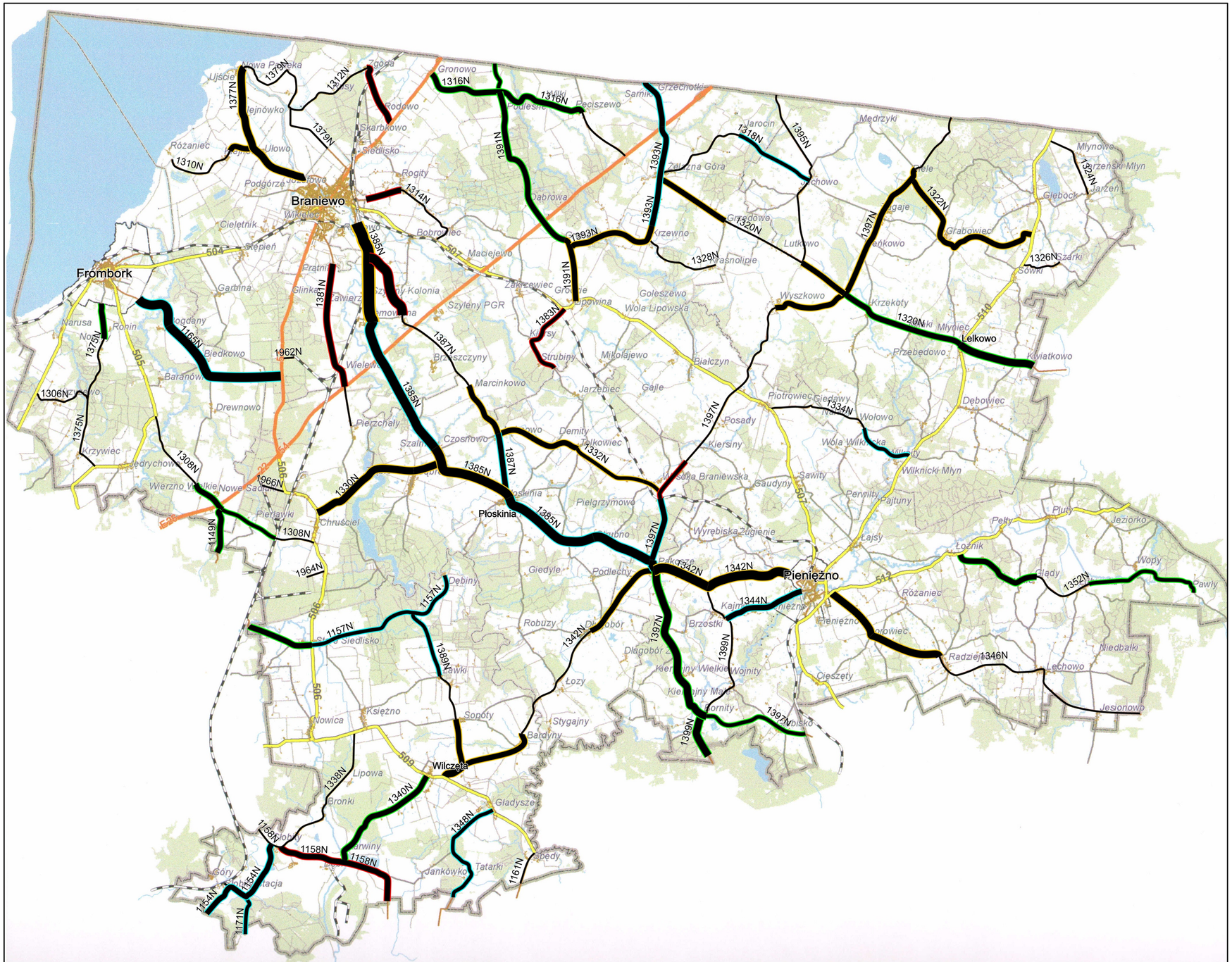
NATĘŻENIE RUCHU NA WYBRANYCH ODCINKACH DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO NA PODSTAWIE POMIARÓW PROWADZONYCH W LATACH 2015-2020

N

Powiat Braniewski

1:140 000

0 2 4 km



Legenda

- budynek
- tor lub zespół torów
- droga krajowa
- droga wojewódzka
- droga powiatowa
- droga gminna
- droga inna
- droga zakładowa
- granica powiatu braniewskiego
- granica gminy
- granica miasta
- miejscowość
- most
- obszar wody

odcinek rzeki lub kanału

- kanał
- rzeka
- strumień
- las

Podkład mapowy z danych Bazy Danych Obiektów Topograficznych Wojewódzkiego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie

Reprodukowanie, rozpowszechnianie i rozprowadzanie tych danych wymaga zezwolenia, o którym mowa w art.18 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287) WINGIK_OL_IG_IX.7611-05/07

Aktualność 2012 r.

Opracowała: inspektor Milena Okuszko

LEGENDA

Wartość natężenia ruchu SDR

- Brak danych
- 0÷100
- 101÷500
- 501÷1000
- 1001÷2000
- 2001÷3000

Rok wykonania pomiaru natężenia ruchu

- 2020
- 2019
- 2018
- 2015

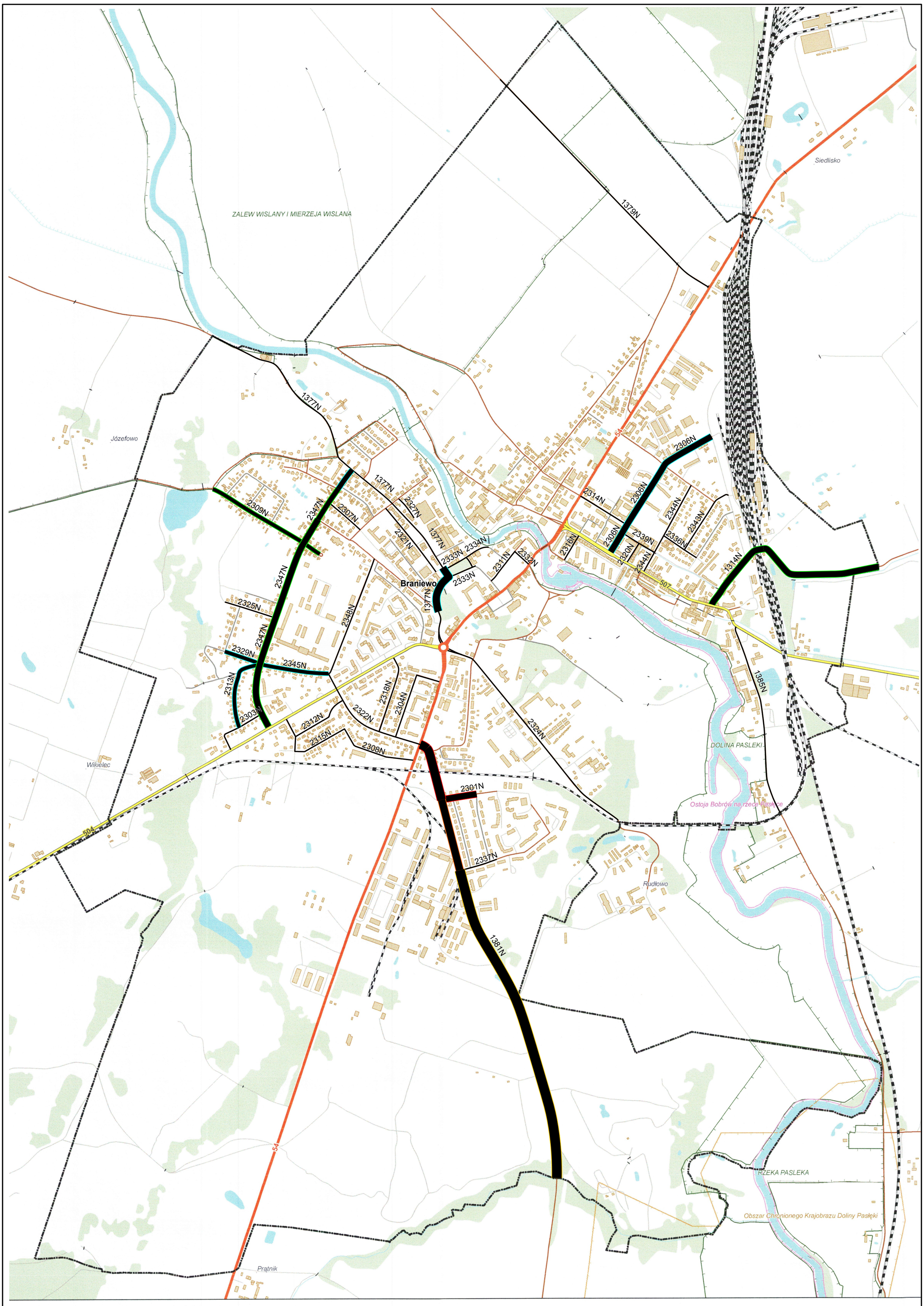
OBSŁUGA PROJEKTÓW

Obsługa Projektów Renata Leszczyńska
Trękusk 15a; 10-687 Olsztyn
tel. **787 410 093** NIP **7391775647** REGON **510852040**

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO NA LATA 2021-2026

MAPA 2.1	NATĘŻENIE RUCHU NA WYBRANYCH ODCINKACH DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO NA PODSTAWIE POMIARÓW PROWADZONYCH W LATACH 2015-2020
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Zuzanna Wiśniewska

NATĘŻENIE RUCHU NA WYBRANYCH ODCINKACH DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO NA PODSTAWIE POMIARÓW PROWADZONYCH W LATACH 2015-2020



Podkład mapowy z danych Bazy Danych Obiektów Topograficznych Wojewódzkiego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie

Reprodukowanie, rozpowszechnianie i rozprowadzanie tych danych wymaga zezwolenia, o którym mowa w art.18 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287) WINGIK_OL_IG_IX.7611-05/07
Aktualność: 2012 r.
Opracowała: inspektor Milena Okuszko

0 0,5 1 km

Legenda

- granica powiatu braniewskiego
- granica gminy
- granica miasta
- miejscowość
- budynek
- tor lub zespół torów
- droga krajowa
- droga wojewódzka
- droga powiatowa
- droga gminna
- droga inna
- droga zakładowa
- most
- obszar wody
- kanał
- rzeka
- strumień
- las
- rezerwat
- Natura 2000
- obszar chronionego krajobrazu

LEGENDA

Wartość natężenia ruchu SDR
- Brak danych
- 0÷100
- 101÷500
- 501÷1000
- 1001÷2000
- 2001÷3000
- 3001÷4000
- 4001÷6000

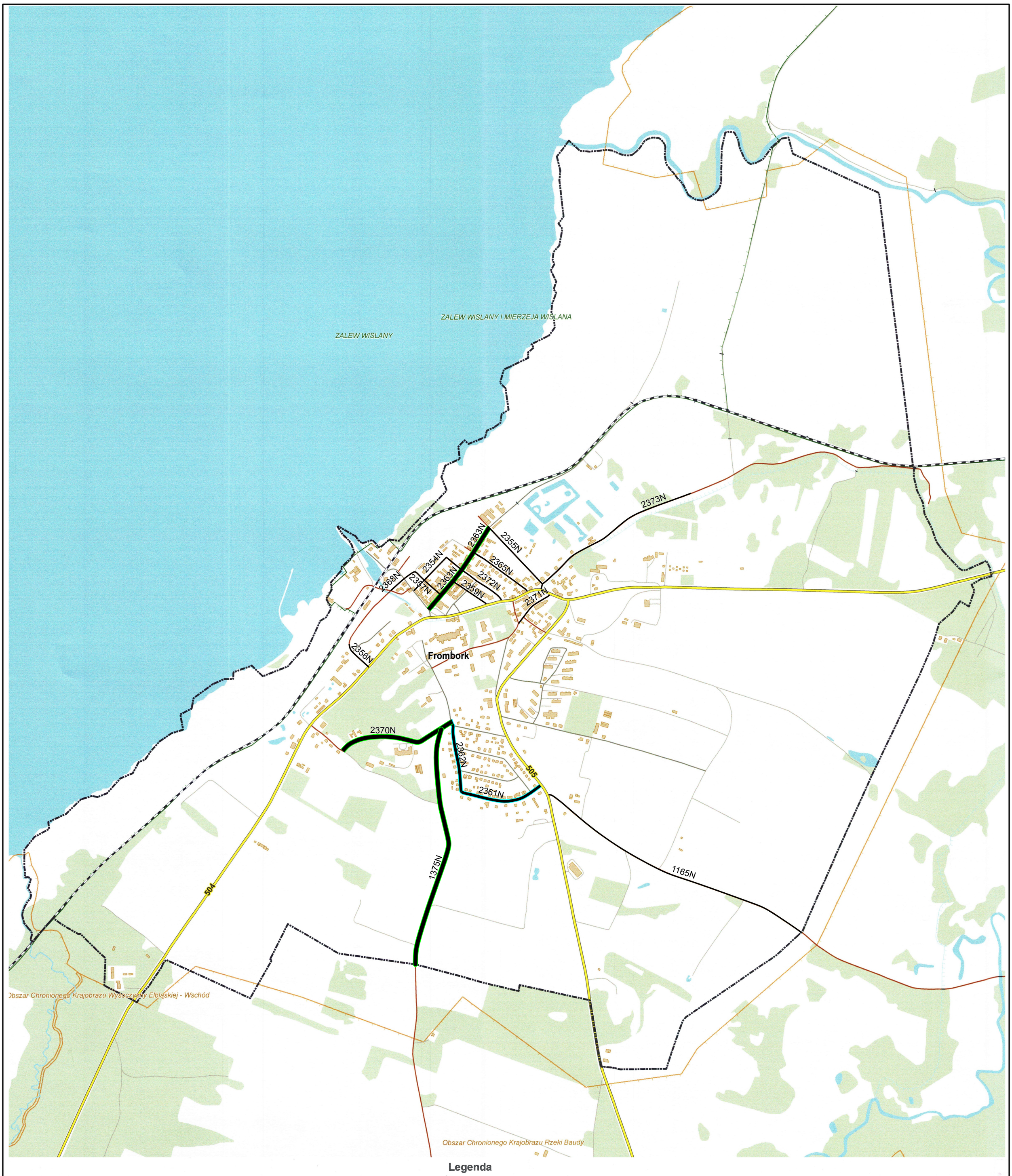
Rok wykonania pomiaru natężenia ruchu
- 2020
- 2019
- 2018
- 2015

Obsługa Projektów Renata Leszczyńska
Trękusk 15a; 10-687 Olsztyn
tel. **787 410 093** NIP **7391775647** REGON **510852040**

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO NA LATA 2021-2026

MAPA 2.2	NATĘŻENIE RUCHU NA WYBRANYCH ODCINKACH DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO NA PODSTAWIE POMIARÓW PROWADZONYCH W LATACH 2015-2020
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Zuzanna Wiśniewska

NATĘŻENIE RUCHU NA WYBRANYCH ODCINKACH DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO NA PODSTAWIE POMIARÓW PROWADZONYCH W LATACH 2015-2020



Podkład mapowy z danych Bazy Danych Obiektów Topograficznych Wojewódzkiego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie

Reprodukowanie, rozpowszechnianie i rozprowadzanie tych danych wymaga zezwolenia, o którym mowa w art.18 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287) WINGIK_OL_IG_IX.7611-05/07
Aktualność 2012 r.
Opracowała: inspektor Milena Okuszko

0 200 400 m

Legenda

- granica powiatu braniewskiego
- granica gminy
- granica miasta
- miejscowość
- budynek
- tor lub zespół torów
- droga krajowa
- droga wojewódzka
- droga powiatowa
- droga gminna
- droga inna
- droga zakładowa
- most
- obszar wody
- kanał
- rzeka
- strumień
- las
- rezerwat
- natura 2000
- obszar chronionego krajobrazu

LEGENDA

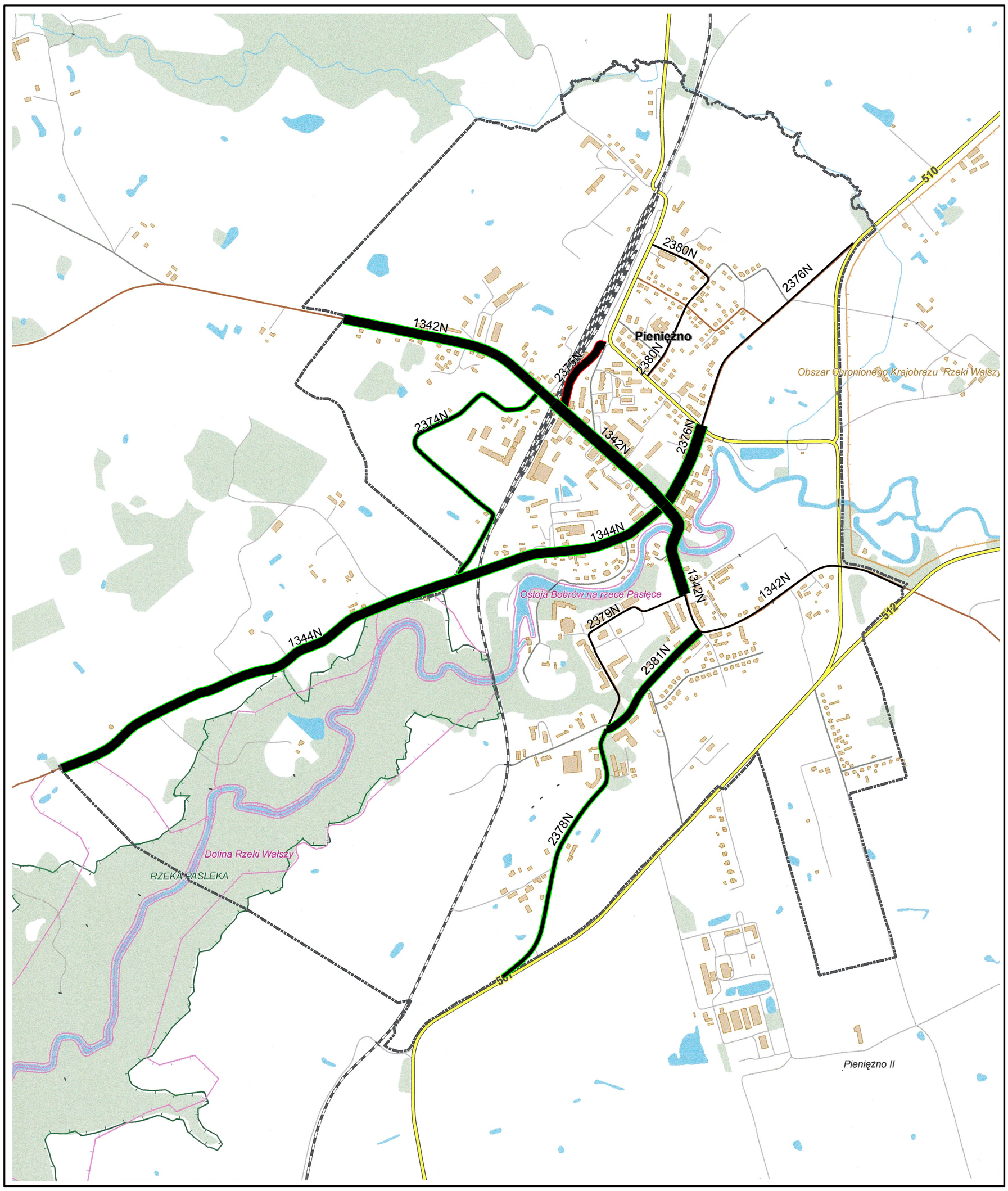
Wartość natężenia ruchu SDR	Rok wykonania pomiaru natężenia ruchu
Brak danych	2020
0÷100	2019
101÷500	2018
501÷1000	2015
1001÷2000	
2001÷3000	
3001÷4000	
4001÷6000	

OBSŁUGA PROJEKTÓW
Obsługa Projektów Renata Leszczyńska
Trękusk 15a; 10-687 Olsztyn
tel. **787 410 093** NIP **7391775647** REGON **510852040**

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ
POWIATU BRANIEWSKIEGO NA LATA 2021-2026

MAPA 2.3	NATĘŻENIE RUCHU NA WYBRANYCH ODCINKACH DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO NA PODSTAWIE POMIARÓW PROWADZONYCH W LATACH 2015-2020
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Zuzanna Wiśniewska

NATĘŻENIE RUCHU NA WYBRANYCH ODCINKACH DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO NA PODSTAWIE POMIARÓW PROWADZONYCH W LATACH 2015-2020



Podkład mapowy z danych Bazy Danych Obiektów Topograficznych Wojewódzkiego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie

Reprodukowanie, rozpowszechnianie i rozprowadzanie tych danych wymaga zezwolenia, o którym mowa w art.18 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287) WINGIK_OL_IG_IX.7611-05/07 Aktualność 2012 r. Opracowała: inspektor Milena Okuszko

0 200 400 m

Legenda

- granica powiatu braniewskiego
- granica gminy
- granica miasta
- miejscowość
- budynek
- tor lub zespół torów
- droga krajowa
- droga wojewódzka
- droga powiatowa
- droga gminna
- droga inna
- droga zakładowa
- most
- obszar wody
- kanał
- rzeka
- strumień
- las
- rezerwat
- natura 2000
- obszar chronionego krajobrazu

LEGENDA

Wartość natężenia ruchu SDR

- Brak danych
- 0÷100
- 101÷500
- 501÷1000
- 1001÷2000
- 2001÷3000
- 3001÷4000
- 4001÷6000

Rok wykonania pomiaru natężenia ruchu

- 2020
- 2019
- 2018
- 2015

OBSŁUGA PROJEKTÓW

Obsługa Projektów Renata Leszczyńska
Trękusk 15a; 10-687 Olsztyn
tel. **787 410 093** NIP **7391775647** REGON **510852040**

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO NA LATA 2021-2026

MAPA 2.4	NATĘŻENIE RUCHU NA WYBRANYCH ODCINKACH DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO NA PODSTAWIE POMIARÓW PROWADZONYCH W LATACH 2015-2020
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Zuzanna Wiśniewska

3.3 Prognoza natężenia ruchu na sieci dróg powiatowych do roku 2030.

Przygotowanie prognoz natężenia ruchu ma zasadnicze znaczenie dla oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych. Oceny takie prowadzone są głównie dla inwestycji realizowanych na drogach wyższych kategorii. Zasady prognozowania ruchu dla tzw. „dużych projektów" drogowych określone są w wytycznych Jaspers *Niebieska* Księga - Infrastruktura drogowa. Podstawą do wykonywania analiz oraz prognoz ruchu dla takich projektów jest przygotowanie aktualnego modelu ruchu metodą modelowania sieciowego lub w uzasadnianych przypadkach metodami uproszczonymi (metody trendu, metody wskaźników wzrostu, wskaźniki przejęcia ruchu lub inne). Generalnie Jaspers zaleca stosowanie Krajowego Modelu Ruchu opracowanego na zlecenie GDDKiA.

Model taki opracowany został przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych – tj. model ruchu towarowego i osobowego w Polsce do 2030 roku. tzw. Zintegrowany Model Ruchu (ZMR) . Jest to program komputerowy, który obejmuje przejazdy samochodami osobowymi, autobusami i koleją oraz ruch towarowy. Uwzględnione zostały porty morskie i potencjał lotnisk, a także tranzyt.
Multimodalny krajowy model transportowy stanowić ma narzędzie wspomagające w podejmowaniu strategicznych decyzji z zakresu polityki transportowej państwa. Jest to zatem model krajowy, którego powstanie nie stoi w sprzeczności z budową modeli ruchu m.in. przez poszczególnych zarządców infrastruktury czy CPK.
ZMR będzie również stanowił model bazowy i wyjściowy dla planowania regionalnego i lokalnego. Dzięki niemu możliwe będzie stworzenie analiz pozyskanie funduszy unijnych na rozwój transportu w ramach nowego budżetu unijnego na lata 2021-2027.

Zintegrowany model ruchu to Instrument kompleksowego planowania transportu. Obejmuje on model dla stanu
Istniejącego (roku bazowego) oraz scenariusze prognostyczne. Jest to narzędzie umożliwiające odwzorowanie istniejących i przyszłych potoków ruchu przy użyciu rozwiązań matematycznych
Model umożliwi wykonanie prognoz wykorzystania planowanej infrastruktury w różnych wariantach jej rozwoju (prognoz ruchu) i przy różnych założeniach społeczno – gospodarczych. Nie podejmuje on jednak decyzji, tzn. może jedynie dostarczyć informacji i uzasadnienia, lecz nie wyłącza stosowania innych czynników decyzyjnych.

Struktura modelu w zakresie sieci transportowych obejmuje:
• sieć drogowa
• sieć transportu publicznego
• sieć lotnicza
• sieć dróg wodnych śródlądowych

Sieć drogowa natomiast:
• sieć drogowa oparta na IKMR (INMOP3)
    • autostrady
    • drogi ekspresowe
    • pozostałe drogi krajowe
    • drogi wojewódzkie
• dodatkowo – **pełna sieć dróg powiatowych**

Z uwagi na to, że model nie jest jeszcze dostępny, na potrzeby szacunkowej kalkulacji efektywności ekonomicznej w pkt. 10 niniejszego opracowania przyjęto wzrost natężenia ruchu co 10 lat: samochody osobowe i dostawcze – 20%, ciężarowe: 16%, autobusy 0%. Założenie te oszacowane zostały w oparciu o pomiary i prognozy ruchu dla wód wojewódzkich.

3.4 Charakter ruchu na drogach powiatowych.

Ruch komunikacyjny na drogach może mieć następujący charakter:

- gospodarczy - odcinki dróg, na których występują niewielkie sezonowe wahania ruchu, tzn. średni dobowy ruch dla poszczególnych miesięcy jest zbliżony do SDR, natomiast średni dobowy ruch w dni robocze jest większy od średniego dobowego ruchu w dni świąteczne,

- turystyczny - odcinki dróg, na których w sezonowych wahaniach ruchu występuje znaczny (ok. 50 %) wzrost średniego dobowego ruchu w miesiącu lipcu i sierpniu. Tygodniowe wahania ruchu są takie, jak dla odcinków dróg o gospodarczym charakterze ruchu,

- rekreacyjny - odcinki dróg, na których występują niewielkie sezonowe wahania ruchu, jak dla dróg o gospodarczym charakterze ruchu, natomiast tygodniowe wahania ruchu wskazują zawsze większy (o ok. 20 %) średni dobowy ruch w niedziele i dni świąteczne od średniego dobowego ruchu w dni robocze.
Ocena charakteru ruchu powinna być elementem pomiarów ruchu. Odcinkom drogi, na których prowadzone są pomiary ruchu, powinien być na podstawie przeprowadzonego rozeznania przypisany jeden z ww. charakterów ruchu.
Do tej pory, podczas pomiarów ruchu nie był analizowany jego charakter.

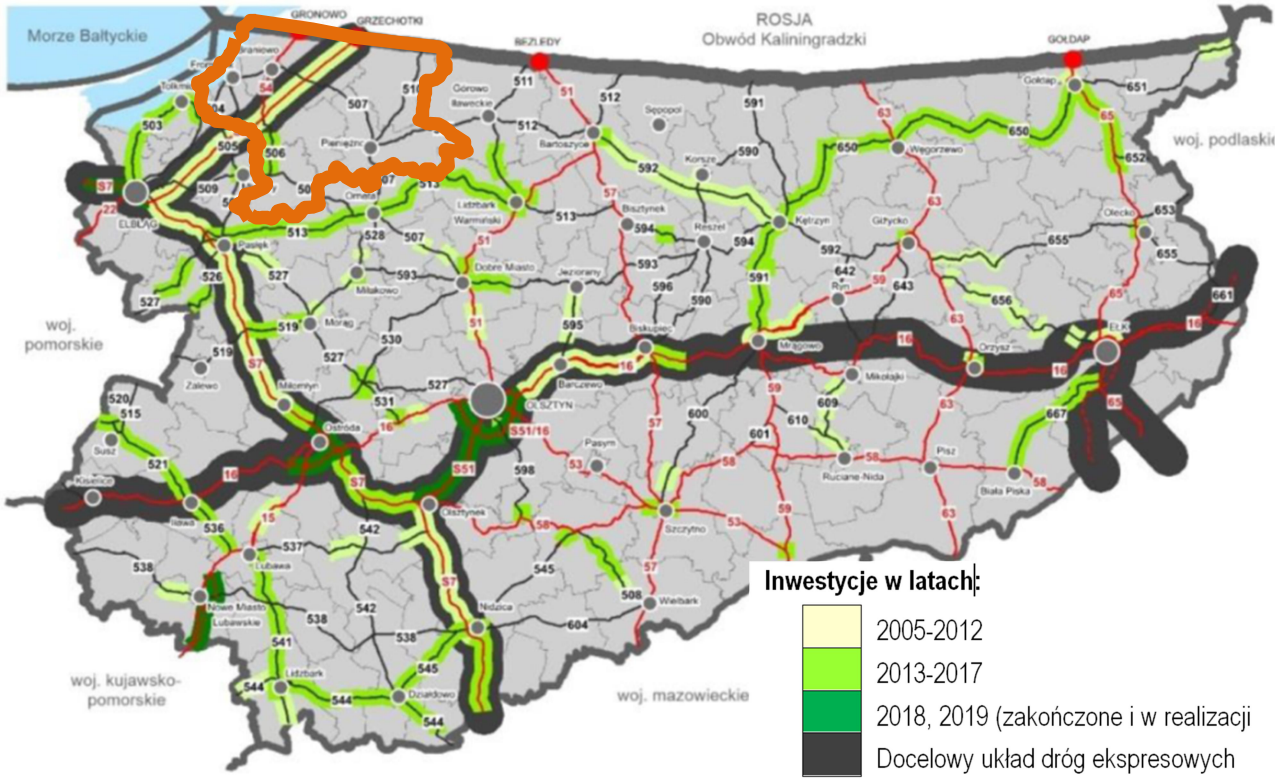
3.5 Powiązanie z nadrzędnym układem drogowym.

Zgodnie z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego drogową sieć transportową w województwie warmińsko-mazurskim tworzy ponad 22 tys. km dróg publicznych, co stanowi 5,2% ogólnopolskiej sieci drogowej. Wskaźnik gęstości dróg publicznych w regionie jest jednym z najniższych w kraju. Drogi krajowe w województwie stanowią zaledwie 6% długości dróg, wojewódzkie 8%, **powiatowe 38%** a gminne 48%. Prawie połowa dróg gminnych i powiatowych ma nawierzchnię gruntową. Województwo warmińsko-mazurskie ma najniższą w Polsce gęstość dróg o nawierzchni twardej, a dynamika tego wskaźnika nie skłania do stawiania tezy o doganianiu średniej krajowej. Województwo jest jednym z czterech regionów w kraju, przez które nie przebiegają autostrady.

Najbardziej obciążonymi ruchem są drogi krajowe nr 7, 15, 16 (w szczególności odcinek Iława – Mrągowo), nr 22 – przebiegając m.in. przez powiat braniewski, 51, 65 (na odcinku Ełk – Grajewo).
Najbardziej obciążone ruchem drogi wojewódzkie to nr 536, 544, 545, 591 – żadna z nich nie przebiega przez obszar powiatu braniewskiego.

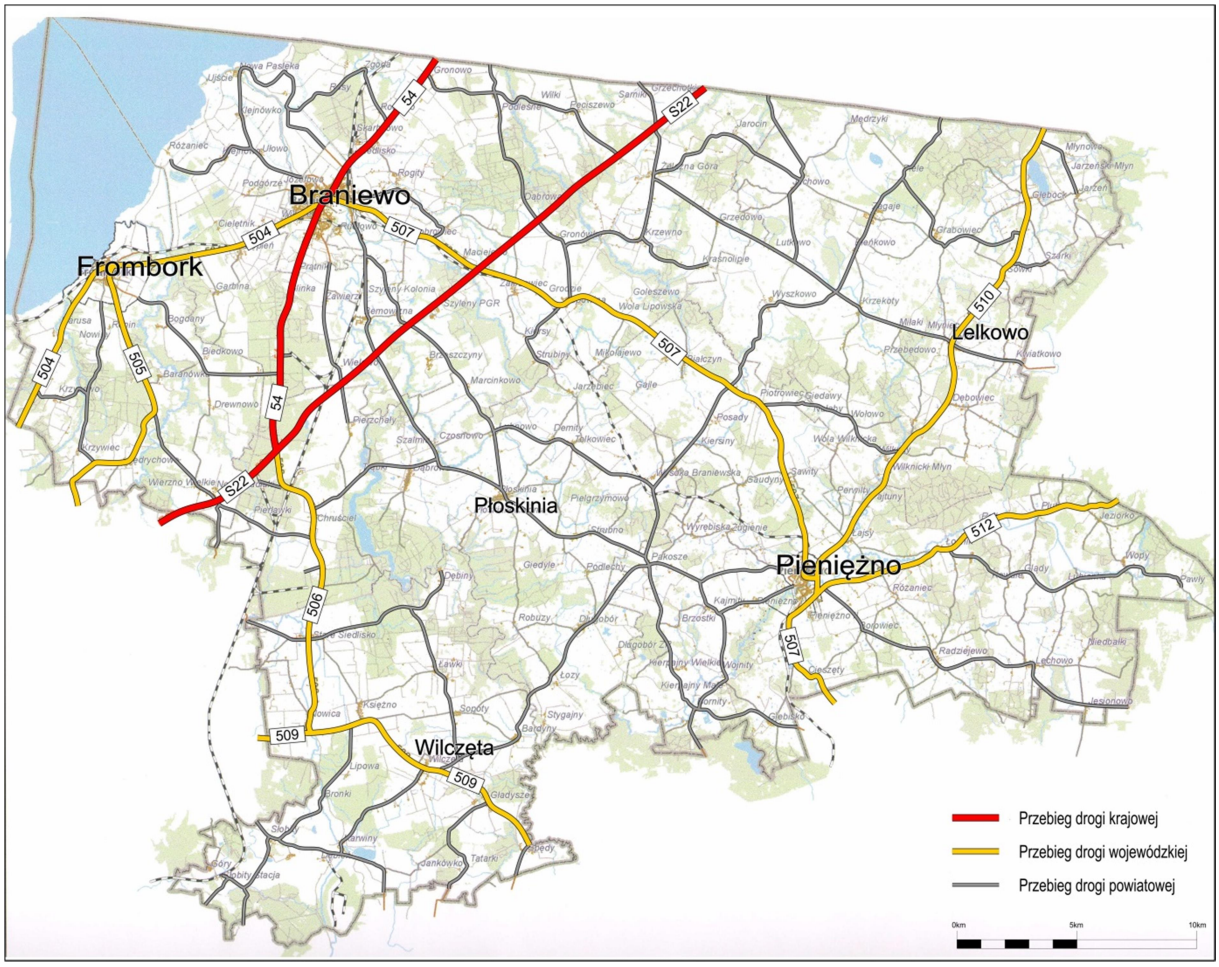
Zgodnie z dokumentem Warmińsko-Mazurskie 2030 Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego, jedyną inwestycją zrealizowana w latach 2013 -2017 na terenie powiatu braniewskiego była przebudowa DW 506

Rysunek 12. Usytuowanie powiatu braniewskiego względem inwestycji na sieci nadrzędnego układu drogowego.



Źródło: Warmińsko-Mazurskie 2030 Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego

Rysunek 13. Usytuowanie powiatu braniewskiego względem nadrzędnego układu drogowego.



3.5.1 Drogi krajowe S22 i DK 54.

Przez teren powiatu braniewskiego przebiegają 2 drogi krajowe:

- droga nr 22 (S22 – droga ekspresowa) – prowadząca od zachodniej granicy państwa, przez Kostrzyn, Chojnice, Malbork, Elbląg, Grzechotki, do granicy wschodniej. Droga ta przebiega przez teren gmin: Braniewo, Płoskinia, Frombork, łączna jej długość na terenie powiatu braniewskiego wynosi 27,6 km. Węzły drogowe na terenie powiatu to: „Maciejewo" (połączenie z DW 507) i „Chruściel" (połączenie z DK 54 i DW 506). Droga nie posiada bezpośredniego połączenie z siecią dróg powiatowych.
- droga nr 54 – z Chruściela, przez Braniewo, do wschodniej granicy państwa. Prowadzi przez gminę Płoskinia oraz miasto i gminę Braniewo. Jej długość wynosi 18,6 km. DK 54 posiada połączenie z następującymi zamiejskimi drogami powiatowymi: Nr 1316N, 1312N, 1962N 1165N oraz ulicami miejskimi (powiatowe) w Braniewie: Nr 2308N ul. Dąbrowskiego, 1381N ul. Stefczyka, 2322N ul. Mielczarskiego, 2304N ul. 700-Lecia, 2324N ul. Moniuszki, 1377N ul. Świętojańska, 2311N ul. Hozjusza, 2332N Pl. Strażacki, 2314N ul. Konarskiego, 2349N ul Wspólna.

3.5.2 Drogi wojewódzkie.

Długość dróg wojewódzkich w powiecie braniewskim wynosi 114,28 km. Największą długość tych dróg posiada miasto i gmina Pieniężno (35 km), najmniejszą gmina Płoskinia (7,6 km). Na terenie powiatu znajdują się następujące drogi wojewódzkie:

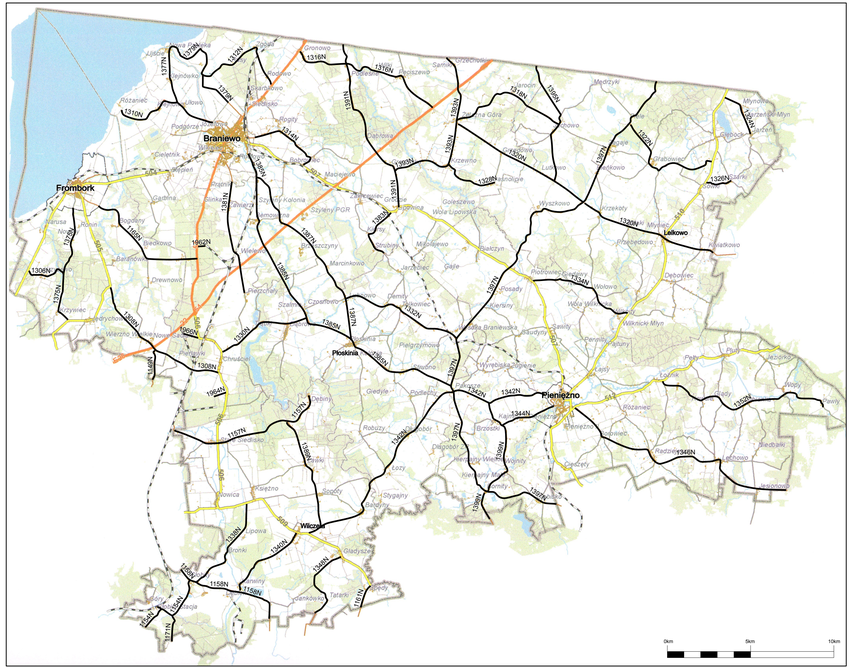
- Nr 504 Elbląg - Pogrodzie - Braniewo
- Nr 505 Frombork – Młynary – Pasłęk
- Nr 506 Chruściel - Stare Siedlisko - Nowica
- Nr 507 Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobre Miasto
- Nr 509 Elbląg - Młynary - Drwęczno
- Nr 510 Granica Państwa - Lelkowo - Pieniężno
- Nr 512 Pieniężno - Górowo Iław. - Bartoszyce – Szczurkowo

3.5.3 Drogi gminne.

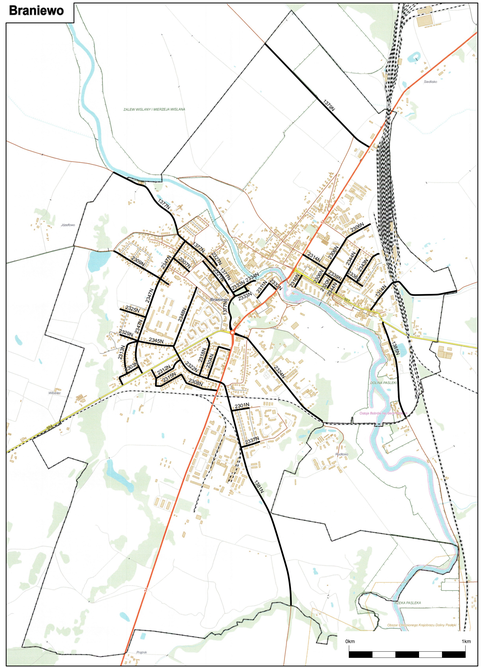
Lokalizacje i przebieg dróg gminnych na terenie powiatu oraz ich powiązania z siecią dróg powiatowych pokazano na mapach zamieszczonych w pkt. 1.6 niniejszego opracowania.

3.6 Mapa przedstawiająca sieć dróg powiatowych

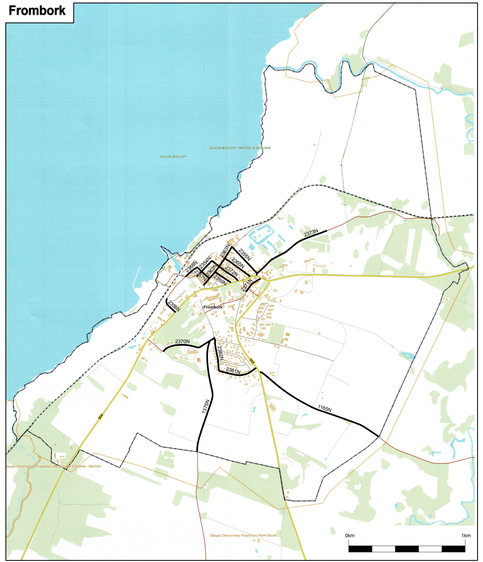
Mapa 3. Sieć dróg powiatowych powiatu braniewskiego.



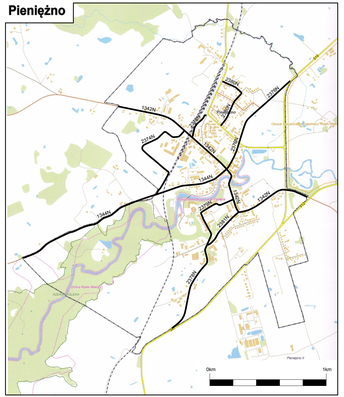
Braniewo



Frombork



Pieniężno



Legenda

- budynek
- tor lub zespół torów
- droga krajowa
- droga wojewódzka
- granica powiatu braniewskiego
- granica gminy
- granica miasta
- miejscowość
- most
- obszar wody
- odcinek rzeki lub kanału
- kanał
- rzeka
- strumień
- las

Podkład mapowy z danych Bazy Danych Obiektów Topograficznych Województwa: Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie

Reprodukowanie, rozpowszechnianie i rozpowszechnianie tych danych wymaga zezwolenia, o którym mowa w art.18 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287) WMGDK_OL_IG_IG_TK/16-05/07
Aktualność 2012 r.
Opracowała: inspektor Milena Olszulzło

SIEĆ DRÓG POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO

LEGENDA

Przebieg drogi powiatowej

Obsługa Projektów Renata Leszczyńska
Trękusk 15a: 10-687 Olsztyn
tel. **787 410 093** NIP **7391775847** REGON **510852040**

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO NA LATA 2021-2026

MAPA 3	SIEĆ DRÓG POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Zuzanna Wiśniewska

3.7 Wykaz, opis, mapa z lokalizacją obiektów inżynierskich w ciągach dróg powiatowych.

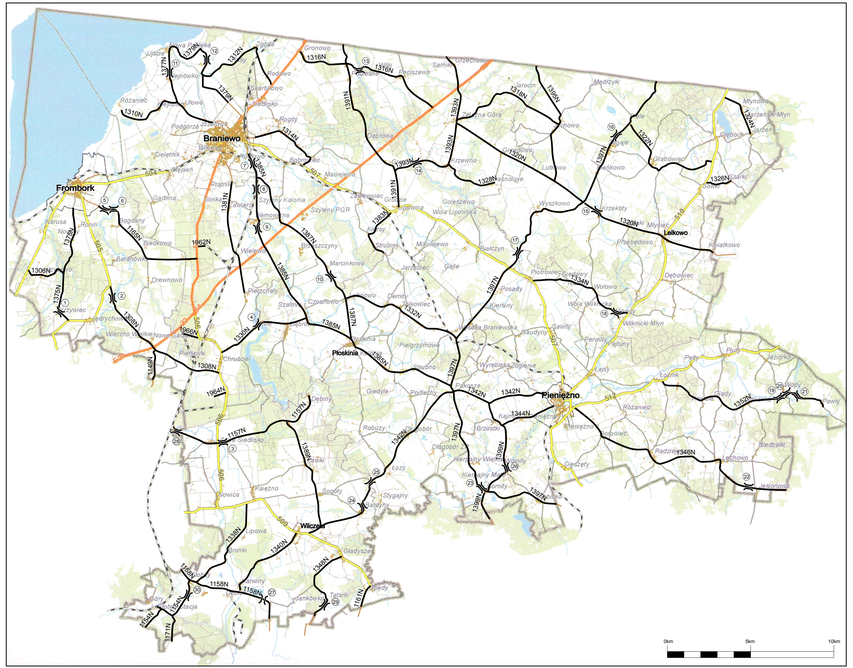
W ciągu dróg powiatowych zlokalizowane są 34 obiekty mostowe o łącznej długości całkowitej 542,18 mb, w tym na drogach zamiejskich 29 szt. o długości 470,90 m, natomiast w miastach 4 szt. o długości 71,28 m.
Wszystkie obiekty usytuowane są w ciągu drogi
Najdłuższe obiekty mostowe na terenie powiatu braniewskiego:
1. Most przez rzekę Pasłękę w m. Bardyny – 58,63 m (obiekt nr 25)
2. Most przez rzekę Pasłęka i J. Pierzchalskie w m. Pierzchały – 42,0 m (obiekt nr 4)
3. Wiadukty nad koleją w m. Karwiny – 31,10m (obiekt nr 27) i w m. Tatarki - 31,08 (obiekt nr 28)

Zgodnie z podjętymi uchwałami Rady Powiatu Braniewskiego oraz Rady Miasta Braniewa o zmianie kategorii dróg, od 01.01.2022 z sieci powiatowej wyłączony zostanie obiekt mostowy zlokalizowany w ciągu DP 2340N - Braniewo ul. Skośna, w związku z jej przekształceniem na drogę gminną (tj. obiekt nr 32 w km 0+273)

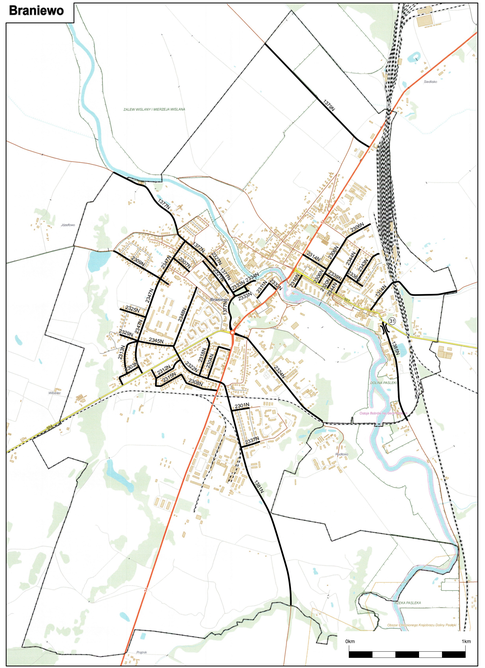
Tabela 4. Zestawienie obiektów mostowych i wiaduktów na sieci dróg powiatowych w powiecie braniewskim

Nr	Droga		JNI	Miejscowość (nazwa drogi, ulicy)	Nazwa przeszkody	Długość całkowita obiektu	Szerokość całkowita obiektu	Liczba dźwigarów w przekroju poprzecznym	Rok budowy	Schemat statyczny obiektu	Liczba i rozpiętość teoretyczna przęseł	Aktualna nośność	Nośność użytkowa	Ocena stanu technicznego obiektu od 0 do 5	Długość/powierzchnia w zależności od materiału konstrukcyjnego dźwigarów				
	Nr	km													Stalowa	Z betonu zbrojonego	Z betonu sprężystego	Kamienne, betonowe, ceglane	drewniane
						m	m					kN			m/m²	m/m²	m/m²	m/m²	m/m²
1	1375N	7+570	1009826	Krzywiec	rzeka Narusa	5,30	5,82	1	brak	swobodnie podparty	(1) 4,75	brak	2,95	3,00	0/0	5,30/30,84	0/0	0/0	0/0
2	1308N	0+808	1009827	Baranówka	rzeka Bauda	19,00	7,00	1	1920	swobodnie podparty ze wspornikiem	(1) 18,30	brak	21,03	3,00	0/0	19,00/ 133,00	0/0	0/0	0/0
3	1157N	4+784	1009828	Stare Siedlisko	rzeka Dzikówka	12,71	6,60	1	2008	swobodnie podparty	(1) 11,40	40	41,57	3,00	0/0	12,71 /83,89	0/0	0/0	0/0
4	1330N	2+763	1006548	Trąby	Jezioro Pierzchalskie	42,00	7,60	1	brak	ciągły	(3) 13,04+13,39+13,25	30	38,42	4,00	42,00/ 319,2	0/0	0/0	0/0	0/0
5	1165N	1+823	1006549	Bogdany	Kanał Kopernika	13,50	9,90	1	2011	swobodnie podparty	(1) 12,00	40	42	3,88	0/0	13,50/133,65	0/0	0/0	0/0
6	1165N	2+063	1006550	Bogdany	rzeka Bauda	13,30	10,29	1	2018	łukowy bezprzegubowy	(1) 13,29	40	42	4,75	13,29/ 0,0	0/0	0/0	0/0	0/0
7	1385N	1+654	1006551	Braniewo	rzeka Biebrza	12,80	9,80	1	1986	swobodnie podparty	(1) 11,90	brak	19,38	3,00	0/0	12,80/ 125,44	0/0	0/0	0/0
8	1385N	3+040	1006552	Bemowizna	tor kolejowy	15,10	8,00	1	brak	swobodnie podparty	(1) 8,60	brak	42	2,00	15,10/ 120,80	0/0	0/0	0/0	0/0
9	1385N	5+474	1006553	Bemowizna	rzeka Łażnica	14,55	9,98	1	brak	swobodnie podparty	(1) 14,10	brak	42	3,00	14,55/ 145,21	0/0	0/0	0/0	0/0
10	1387N	7+902	1009829	Marcinkowo	strumień bez nazwy	12,35	9,70	1	brak	swobodnie podparty	(1) 11,50	brak	20,52	3,67	0/0	12,35/119,79	0/0	0/0	0/0
11	1377N	1+456	1009830	Klejnówko	rów melioracyjny	20,80	7,60	3	brak	swobodnie podparty	(3) 4,5+9,9+4,5	brak	21,82	3,90	0/0	20,80/162,24	0/0	0/0	0/0
12	1379N	3+760	1009831	Stara Pasłęka	rów melioracyjny	5,40	6,10	1	1970	swobodnie podparty	(1) 5,00	brak	12,56	2,00	5,40/ 32,94	0/0	0/0	0/0	0/0
13	1316N	4+359	1009832	Wilki	rzeka Banówka	10,00	8,05	1	brak	łukowy bezprzegubowy	(1) 9,50	30	42	3,63	10,00/ 80,50	0/0	0/0	0/0	0/0
14	1393N	9+098	1009833	Gronówko	rzeka Banówka	9,10	10,25	1	brak	łukowy bezprzegubowy	(1) 8,55	brak	42	3,00	0/0	9,10/ 93,27	0/0	0/0	0/0
15	1320N	10+243	1009834	Krzekoty	strumień bez nazwy	5,74	8,43	1	brak	swobodnie podparty	(1) 5,26	brak	28,33	3,00	0/0	5,74/ 48,38	0/0	0/0	0/0
16	1397N	4+018	1009835	Zagaje	rzeka Ławta	5,50	7,20	1	brak	swobodnie podparty	(1) 4,95	brak	13,53	3,00	0/0	5,50/ 39,6	0/0	0/0	0/0
17	1397N	14+761	1009836	Piotrowiec	rzeka Banówka	9,39	8,22	1	brak	belka swobodnie podparta	(1) 6,36	brak	42	2,80	0/0	9,39/ 77,18	0/0	0/0	0/0
18	1334N	6+226	1009837	Wilknity	rzeka Wałsza	12,55	7,87	1	brak	swobodnie podparty	(1) 11,85	brak	17,7	3,00	0/0	12,55/ 98,76	0/0	0/0	0/0
19	1352N	8+337	1009838	Wopy	rzeka Wałsza	15,40	7,55	1	brak	swobodnie podparty	(1) 14,05	brak	38,63	3,22	0/0	15,40/ 116,27	0/0	0/0	0/0
20	1352N	8+546	1009839	Wopy	staw hodowlany	9,60	7,60	1	brak	swobodnie podparty	(1) 8,7	brak	22,03	2,00	0/0	9,60/ 72,96	0/0	0/0	0/0
21	1352N	9+305	1009840	Wopy	rzeka Wałsza	13,20	7,50	1	brak	swobodnie podparty	(1) 12,4	brak	30,8	2,00	0/0	13,20/ 99	0/0	0/0	0/0
22	1346N	13+109	1009841	Jesionowo	strumień bez nazwy	3,90	9,05	1	brak	łukowy bezprzegubowy	(1) 3,50	brak	42	2,00	0/0	0/0	0/0	3,90/ 35,29	0/0
23	1397N	30+905	1009842	Bornity	rzeka Wałsza	22,40	7,54	2	brak	łukowy bezprzegubowy	(2) 10,30+10,30	brak	23,45	3,00	0/0	22,40/168,89	0/0	0/0	0/0
24	1342N	3+901	1009843	Bardyny	rzeka Bardynka	6,00	6,05	1	brak	swobodnie podparty	(1) 4,65	brak	12,46	3,00	0/0	6,00/ 36,3	0/0	0/0	0/0
25	1342N	5+639	1009844	Bardyny	rzeka Pasłęka	58,63	8,96	3	brak	ciągły	(3) 17,39+23,00+17,28	brak	30,3	4,00	0/0	58,63/525,32	0/0	0/0	0/0
26	1399N	4+450	1009845	Wojnity	rzeka Wałsza	15,05	6,00	1	brak	swobodnie podparty	(1) 14,08	brak	16,35	2,89	15,05/90,3	0/0	0/0	0/0	0/0
27	1158N	9+974	1009846	Karwiny	Nieczynny tor kolejowy	31,10	6,70	3	brak	ciągły	(3) 9,98+9,98+9,98	brak	21,48	2,00	0/0	31,10/ 208,37	0/0	0/0	0/0
28	1157N	1+644	35016753	m. Kurowo Braniewskie	rzeka Bauda	8,95	6,56	5	brak	ciągły	(1) 8,40	brak	23,09	2,00	0/0	8,95/ 58,71	0/0	0/0	0/0
29	1348N	5+044	1009847	Tatarki	Nieczynny tor kolejowy	31,08	5,31	3	brak	ciągły	(3) 9,98+9,98+9,98	brak	27,02	1,90	0/0	31,08/ 165,03	0/0	0/0	0/0
30	1154N	10+757	1009848	Słobity	Nieczynny tor kolejowy	16,50	7,60	1	brak	łukowy bezprzegubowy	(1) 16,5	brak	37,03	2,00	0/0	16,50/125,4	0/0	0/0	0/0
31	1385N	0+104	1009849	Braniewo ul. Olsztyńska	rów melioracyjny	5,40	8,40	1	brak	swobodnie podparty	(1) 4,55	brak	15,27	3,00	0/0	5,40/ 45,36	0/0	0/0	0/0
33	2368N	0+100	1009851	Frombork ul. Portowa	kanał miejski	8,46	7,86	1	brak	swobodnie podparty	(1) 7,51	brak	18,28	3,90	0/0	8,46/ 66,49	0/0	0/0	0/0
34	1342N	20+685	1009852	Pieniężno ul. 1 Maja	rzeka Wałsza	20,77	9,60	1	brak	żelbetowy jednoprzęsłowy	(1) 19,28	20	42	2,00	0/0	20,77/ 199,39	0/0	0/0	0/0
35	1344N	3+417	1006546	Pieniężno ul. Kościuszki	tor kolejowy	36,65	11,53	3	brak	ciągły	(3) 11,70+12,00+11,70	brak	42,00	2,80	0/0	36,65/ 422,57	0/0	0/0	0/0
Ponadto od 01.01.2022 z sieci powiatowej wyłączony zostanie obiekt mostowy zlokalizowany w ciągu DP 2340N, w związku z jej przekształceniem na drogę gminną, tj,:																			
32	2340N	0+273	1009850	Braniewo ul. Skośna	rów melioracyjny	5,25	5,35	1	brak	swobodnie podparty	(1) 4,8	3,5	11,3	2,86	0/0	5,25/ 28,08	0/0	0/0	0/0

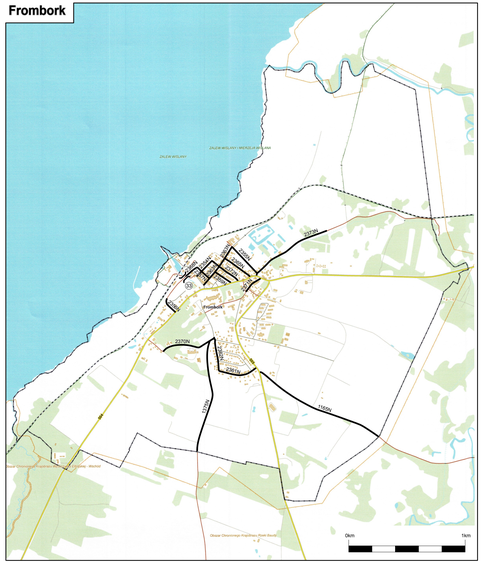
Mapa 4. Lokalizacja obiektów mostowych i wiaduktów na sieci dróg powiatowych w powiecie braniewskim



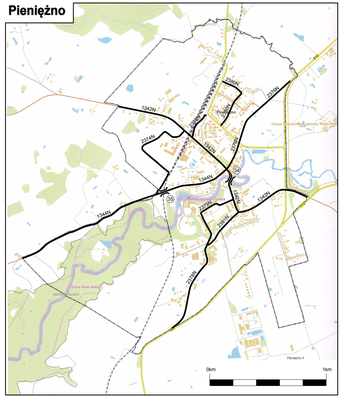
Braniewo



Frombork



Pieniężno



LOKALIZACJA OBIEKTÓW MOSTOWYCH I WIADUKTÓW NA SIECI DRÓG POWIATOWYCH W POWIECIE BRANIEWSKIM

LEGENDA

- Przebieg drogi powiatowej
- Most/wiadukt

Legenda

- budynek
- tor lub zespół torów
- droga krajowa
- droga wojewódzka
- granica powiatu braniewskiego
- granica gminy
- granica miasta
- miejscowość
- most
- obszar wody
- odcinek rzeki lub kanału
- kanał
- rzeka
- strumień
- las

Podkład mapowy z danych Bazy Danych Obiektów Topograficznych Wojewódzkiego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie

Rozpowszechnianie, rozpowszechnianie i rozpowszechnianie tych danych wymaga zezwolenia, o którym mowa w art.18 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287) WMKGK_OL_IG_IG_TK/16-05/07
Aktualność 2012 r.
Opracowała: inspektor Milena Olszóło

Obsługa Projektów Renata Leszczyńska
Trękusk 15a: 10-687 Olsztyn
tel. **787 410 093** NIP **7391775847** REGON **510852040**

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ
POWIATU BRANIEWSKIEGO NA LATA 2021-2026

MAPA 4	LOKALIZACJA OBIEKTÓW MOSTOWYCH I WIADUKTÓW NA SIECI DRÓG POWIATOWYCH W POWIECIE BRANIEWSKIM
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Zuzanna Wiśniewska

4 OCENA STANU TECHNICZNEGO SIECI DRÓG POWIATOWYCH I OBIEKTÓW MOSTOWYCH.

4.1 Wstęp.

W latach 2015- 2020 na drogach powiatu braniewskiego wykonano przegląd podstawowy. Przeglądem objęto wszystkie drogi, analizowano:

- Stan techniczny nawierzchni jezdni i konstrukcję drogi;
- Stan poboczy, rowów (sprawności odwodnienia) i zadrzewienia
- Stan oznakowania i urządzenia bezpieczeństwa ruchu (uszkodzenia, usterki i braki w/w elementów)

Dla każdego z analizowanych odcinków dróg wskazano niezbędne prace o charakterze utrzymaniowym oraz propozycje zadań inwestycyjnych.

4.2 Charakterystyka systemu SOSN.

„System Oceny Stanu Nawierzchni" bitumicznych (SOSN), wprowadzony został około 30 – 40 lat temu i jest stale rozwijany i automatyzowany. W Polsce obowiązuje na drogach krajowych od początku lat 90. Poza drogami krajowymi, system ten zaczynają wdrażać niektóre zarządy dróg wojewódzkich. Na drogach powiatowych pomiary SOSN – ze względu na wysoki stopień i szczegółowość, obszarność i znaczący koszt praktycznie nie są prowadzone.

Brak jest ujednoliconych zasad pomiarów stanu technicznego nawierzchni na drogach powiatowych na terenie kraju. Zarządcy sami ustalają zasady pomiarów. Nie mniej prowadzenie choćby w ograniczonym zakresie obmiaru uszkodzeń nawierzchni, jest konieczne dla kalkulacji potrzeb finansowych i prowadzenia polityki utrzymania dróg. Systematycznie prowadzona diagnostyka nawierzchni, pozwala również monitorować w czasie, postępującą degradację dróg lub ich poprawę, jeżeli przeprowadzono skuteczne zabiegi poprawiające stan nawierzchni.
Ocenę stanu nawierzchni dróg wykonuje się w oparciu o System Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN). Celem tego systemu jest:

- sformułowanie jednolitych zasad prowadzenia badań diagnostycznych i metody wnioskowania dla celów planowania,
- uzyskanie danych do kształtowania polityki utrzymania dróg,
- uzyskanie kryteriów technicznych dla podziału środków finansowych na remonty dróg,
- uzyskanie danych do wstępnego zlokalizowania remontów nawierzchni drogowych
- i zakresu ich planowanego wykonania,
- wdrażanie do stosowania nowoczesnych metod diagnostycznych nawierzchni drogowych.

W ramach systemu zbierane są informacje o następujących cechach eksploatacyjnych nawierzchni:

- stanie spękań,
- równości podłużnej,
- głębokości kolein,
- stanie powierzchni,
- właściwościach przeciwpoślizgowych.
- uszkodzenia nawierzchni
- stan techniczny poboczy i odwodnienia
- oznakowania

Kryteria oceny stanu technicznego nawierzchni wg których dokonano oceny w ramach przeglądu na drogach powiatowych powiatu braniewskiego:

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

Poziom pożądany - w poziomie pożądanym znajdują się nawierzchnie nowe, odnowione oraz eksploatowane, których stan techniczny nie wymaga planowania w normalnych warunkach przez okres, co najmniej 4 kolejnych lat zabiegów remontowych; poziom pożądany obejmuje dwie klasy stanu nawierzchni: klasę A, która oznacza nawierzchnie w stanie dobrym, oraz klasę B, która oznacza nawierzchnie w stanie zadowalającym.

Poziom ostrzegawczy – jest to poziom określający stan nawierzchni, w którym uzasadnione jest, co najmniej wykonanie szczegółowych badań stanu technicznego w celu wykonania zabiegu poprawiającego stan nawierzchni; poziom ostrzegawczy obejmuje klasę C, która oznacza nawierzchnie w stanie niezadowalającym (uszkodzenia nawierzchni jezdni,

które w perspektywie dłuższej niż 4 lata mogą powodować obniżenie trwałości drogi) wskazany remont drogi.

Poziom krytyczny - jest to poziom określający stan nawierzchni, w którym wymagane jest natychmiastowe wykonanie szczegółowych badań technicznych w celu pilnego wykonania właściwych zabiegów poprawiających stan drogi; poziom krytyczny obejmuje klasę D, która oznacza nawierzchnie w stanie złym (uszkodzenia nawierzchni jezdni, które mogą powodować obniżenie trwałości drogi oraz mogą negatywnie wpływać na warunki komunikacyjne, uszkodzenia wskazujące na problemy z konstrukcją / podłożem jezdni), konieczny remont lub przebudowa drogi.

Relacja poziomów decyzyjnych i klas stanu technicznego nawierzchni:

Poziom pożądany	*Klasa A- stan dobry*	*Nawierzchnie nowe, odnowione i eksploatowane, dopuszczalne występowanie sporadycznych uszkodzeń, nawierzchni nie wymagających remontów.*
	Klasa B- stan zadowalający	
Poziom ostrzegawczy	*Klasa C- stan niezadowalający*	*Nawierzchnie ze znaczącymi uszkodzeniami, wymagane zaplanowanie remontu.*
Poziom krytyczny	*Klasa D - stan zły*	*Nawierzchnie z licznymi i rozległymi uszkodzeniami, wymagany natychmiastowy remont lub przebudowa.*

4.3 Stan techniczny nawierzchni na drogach powiatowych.

Ocena oparta jest na badaniu stanu technicznego ulic miejskich i dróg zamiejskich o nawierzchni bitumicznej i gruntowej, będących w zarządzaniu ZDP w Braniewie.

Stan techniczny nawierzchni w rozbiciu na poszczególne cechy eksploatacyjne wg stanu na rok 2020 przedstawiono w poniższej tabeli:

Ocena stanu technicznego konstrukcji jezdni – ULICE MIEJSKIE

Numer drogi	Nazwa drogi	Lokalizacja	Kilometraż początkowy	Kilometraż końcowy	Długość odcinka	Ocena stanu technicznego konstrukcji jezdni: A - stan dobry, B - stan zadowalający, C - stan niezadowalający, D - stan zły					
						2020	2019	2018	2017	2016	2015
2347N	ul. Wileńska w Braniewie	od ul. 1 Maja - do ul. Elbląskiej	1+176	1+247	71	A	A	A			
1381N	ul. Stefczyka w Braniewie	przejazd kolejowy - ul. Grota Roweckiego	0+147	0+594	447	A					
1385N	ul. Olsztyńska w Braniewie	od ul. Kolejowej - do granicy administracyjnej m. Braniewa	0+000	0+850	850	A		A			
2354N	ul. Basztowa we Fromborku	od ul. Mickiewicza - do ul. Rybackiej	0+000	0+266	266	A	A	A	A	A	A
2355N	ul. Błotna we Fromborku	od ul. Zielonej - do ul. Mickiewicza	0+000	0+312	312	A	A	A	A	A	D
2373N	ul. Zielona we Fromborku	od ul. Braniewskiej - do granic administracyjnych miasta	0+000	0+731	731	A	A	A	A	A	B
1342N	ul. 1 Maja w Pieniężnie	od ul. Dworcowej - do obiektu mostowego	20+449	20+559	110	A				C	C
1342N	ul. 1 Maja w Pieniężnie	od obiektu mostowego - do ul. Wolności	20+559	20+735	176	A				D	D
1342N	ul. Wolności w Pieniężnie	od ul. 1 Maja - do ul. Lidzbarskiej	20+735	20+853	118	A				D	D
1342N	ul. Lidzbarska w Pieniężnie	od ul. Wolności - do zakładu energetycznego	20+853	21+141	288	A				C	C
1342N	ul. Lidzbarska w Pieniężnie	od zakładu energetycznego - do DW 507	21+141	21+310	169	A				A	A
1344N	ul. Kościuszki w Pieniężnie	od granicy administracyjnej miasta - do ul. Mickiewicza	3+346	3+851	505	A	A	A	A	A	D
2376N	ul. Królewiecka w Pieniężnie	od ul. Dębowej - do ul. Generalskiej	0+714	0+256	458	A	A	A	A	A	
2381N	ul. Szkolna w Pieniężnie	od ul. Orneckiej - do ul. Wolności	0+000	0+391	391	A	A	A			C
2380N	ul. Sadowa w Pieniężnie	od ul. Generalskiej - do ul. Sienkiewicza	0+000	0+543	543	A				D	D
2303N	ul. 1 Maja w Braniewie	ul. Wileńska - DW 504	0+000	0+261	261	B	B	B	B	B	B
2306N	ul. Armii Krajowej w Braniewie	ul. Kościuszki - ul. Żeromskiego	0+000	0+464	464	B	B	B	B	B	B
2308N	ul. Dąbrowskiego w Braniewie	ul. Sikorskiego - do punktu skupu złomu	0+357	0+078	279	B	B	B	B	B	B
2309N	ul. Długa w Braniewie	ul. Wileńska - ul. Sportowa	0+473	0+000	473	B	B	B	B	B	B
2321N	ul. Marynarska w Braniewie	ul. Sądowa - ul. PCK	0+000	0+355	355	B	B	B	B	B	B
2324N	ul. Moniuszki w Braniewie	od wjazdu do szpitala - przejazd kolejowy	0+750	1+092	342	B	B	B	B	B	B
2336N	ul. Reja w Braniewie	od ul. Staszica - do ul. Kołłątaja	0+110	0+208	98	B	B	B	B	B	B
1377N	ul. Świętokrzyska w Braniewie	do ul. Morska	5+449	6+419	970	B	B	B	B		
1377N	ul. Morska w Braniewie	od ul. Świętokrzyskiej - do ul. Sądowej	6+419	7+049	630	B	A	A	A	A	A
1377N	ul. Sądowa w Braniewie	od ul. Morskiej - do ul. Świętojańskiej	7+049	7+177	128	B	A	A	A	A	A
1377N	ul. Świętojańska w Braniewie	od ul. Sądowej - do Ronad Andersa	7+177	7+365	188	B	A	A	A	A	A
1381N	ul. Stefczyka w Braniewie	ul. Grota Roweckiego - granica administracyjna miasta	0+594	2+023	1429	B					
2356N	ul. Dworcowa we Fromborku	od ul. Elbląskiej	0+000	0+140	140	B	B	B		B	B
2363N	ul. Mickiewicza we Fromborku	od ul. Kapelańskiej - do ul. Szkolnej	0+108	0+241	133	B	B	B	B	B	B
1342N	ul. Braniewska w Pieniężnie	od granicy administracyjnej miasta - do przejazdu kolejowego	19+342	20+043	701	B	B	B	B	B	B
1344N	ul. Kościuszki w Pieniężnie	od ul. Mickiewicza - do ul. 1 Maja	3+851	3+998	147	B	B	B	B	B	B

2374N	ul. Cmentarna w Pieniężnie	od cmentarza - do ul. Braniewskiej	0+645	0+982	337	B	B	B	B	B	B
2375N	ul. Kolejowa w Pieniężnie	od ul. Sienkiewicza - do ul. Dworcowej	0+000	0+245	245	B	B	B	B	B	B
2376N	ul. Królewiecka w Pieniężnie	od ul. Generalskiej - do ul. 1 Maja	0+256	0+000	256	B	B	B	B	B	B
2378N	ul. Ornecka w Pieniężnie	od ul. Szkolnej - do DW 507	0+247	1+060	813	B				D	
2301N	ul. Bema w Braniewie	od ul. Stefczyka - do ul. Sucharskiego	0+000	0+156	156	C	C	C	C	C	C
2304N	ul. 700-lecia w Braniewie	ul. Sikorskiego - ul. Mielczarskiego	0+000	0+391	391	C	C	C	C	C	C
2312N	ul. Jagiełły w Braniewie	ul. Elbląska - ul. Mielczarskiego	0+000	0+472	472	C	C	C	C	C	C
2313N	ul. Kętrzyńskiego w Braniewie	ul. Wileńska - ul. 1 Maja	0+000	0+343	343	C	C	C	B	B	B
2314N	ul. Konarskiego w Braniewie	od ul. Wąskiej - do ul. Armii Krajowej	0+153	0+244	91	C	C	C	C	C	C
2318N	ul. Krasickiego w Braniewie	od ul. Elbląskiej - do ul. Mielczarskiego	0+000	0+349	349	C	C	C	C	C	C
2320N	ul. Malinowa w Braniewie	od ul. Kościuszki - do ul. Rzemieślniczej	0+000	0+101	101	C	C	C	C	C	C
2332N	Plac Strażacki w Braniewie	od ul. Gdańskiej - do ul. Hozjusza	0+000	0+114	114	C	C	C	C	C	C
2333N	Plac Wolności w Braniewie	od ul. Sądowej - do ul. Portowej	0+000	0+172	172	C	C	C	C	C	C
2334N	ul. Portowa w Braniewie	od ul. Sądowej - do ul. Wodnej	0+000	0+236	236	C	C	C	C	C	C
2344N	ul. Traugutta w Braniewie	od ul. Rzemieślniczej - do ul. Żeromskiego	0+104	0+437	333	C	C	C	C	C	C
2345N	ul. Warmińska w Braniewie	od ul. Elbląskiej - do ul. Wileńskiej	0+000	0+386	386	C	C	C	C	C	C
2347N	ul. Wileńska w Braniewie	od ul. Mrongowiusza (do bruku) - do ul. Warmińskiej	0+737	0+953	216	C	C	C	C	C	C
1314N	ul. Szkolna w Braniewie	DW 507 - przejazd kolejowy	0+000	0+319	319	C	C	C	C	C	C
1381N	ul. Stefczyka w Braniewie	DK 54 - przejazd kolejowy	0+000	0+147	147	C					
2359N	ul. Kościelna we Fromborku	od ul. Kopernika - do ul. Pocztowej	0+000	0+071	71	C	C	C	C	C	C
2365N	ul. Ogrodowa we Fromborku	od ul. Kopernika - do ul. Mickiewicza	0+000	0+276	276	C	C	C	C	C	C
2368N	ul. Portowa we Fromborku	od ul. Kapelańskiej - do ul. Rybackiej	0+000	0+069	69	C	C	C	C	C	C
2370N	ul. Sanatoryjna we Fromborku	od ul. Krasickiego - do szpitala	0+000	0+168	168	C	C	C	C	C	C
2371N	ul. Stara we Fromborku	od ul. Braniewskiej - do ul. Katedralnej	0+000	0+184	184	C	C	C	C	C	C
2372N	ul. Szkolna we Fromborku	od ul. Kopernika - do ul. Pocztowej	0+000	0+134	134	C	C	C	C	C	C
1342N	ul. Dworcowa w Pieniężnie	od ul. Braniewskiej - do ul. Sienkiewicza	20+043	20+449	406	C	C	C	C	C	C
2378N	ul. Ornecka w Pieniężnie	od ul. Rynek - do ul. Szkolnej	0+000	0+247	247	C				C	
2306N	ul. Armii Krajowej w Braniewie	ul. Żeromskiego - ul. Błotna	0+464	0+700	236	D	D	D	D	D	D
2307N	ul. Brzozowa w Braniewie	od ul. PCK - do ul. Wileńskiej	0+000	0+194	194	D	D	D	D	D	D
2308N	ul. Dąbrowskiego w Braniewie	od punktu skupu złomu - do ul. Kopernika	0+078	0+000	78	D	D	D	D	D	D
2309N	ul. Długa w Braniewie	tzw. krótki odcinek ul. Długiej (do ul. Wileńskiej)	0+560	0+473	87	D	D	D	D	D	D
2311N	ul. Hozjusza w Braniewie	od Pl. Strażackiego - do Kromera i Gdańskiej	0+000	0+235	235	D	D	D	D	D	D
2314N	ul. Konarskiego w Braniewie	od ul. Królewieckiej - do ul. Wąskiej	0+000	0+153	153	D	D	D	D	D	D
2315N	ul. Kopernika w Braniewie	od. ul. Dabrowskiego - do ul. Jagiełły	0+000	0+245	245	D	D	D	D	D	D
2316N	ul. Kościelna w Braniewie	od ul. Kościuszki - do ul. Młynarskiej	0+000	0+130	130	D	D	D	D	D	D
2322N	ul. Mielczarskiego w Braniewie	od ul. Elbląskiej - do ul. Sikorskiego	0+000	0+462	462	D	D	D	D	D	D
2324N	ul. Moniuszki w Braniewie	od Ronda Andersa - do wjazdu do szpitala	0+000	0+750	750	D	D	D	D	D	D

2325N	ul. Mrągowiusza w Braniewie	od ul. Wileńskiej - do ul. Kajki	0+000	0+231	231	D	D	D	D	D	D
2327N	ul. Parkowa w Braniewie	od ul. PCK - do browaru	0+000	0+117	117	D	D	D	D	D	D
2329N	ul. Pieniężnego w Braniewie	od ul. Wileńskiej - do ul. Kajki	0+000	0+166	166	D	D	D	D	D	D
2336N	ul. Reja w Braniewie	od ul. Traugutta - do ul. Staszica	0+000	0+110	110	D	D	D	D	D	D
2337N	ul. Grota Roweckiego w Braniewie	od ul. Stefczyka - do osiedla mieszkaniowego (za ul. Sowińskiego)	0+000	0+224	224	D	D	D	D	D	D
2339N	ul. Rzemieślnicza w Braniewie	od ul. Armii Krajowej - do ul. Traugutta	0+000	0+168	168	D	D	D	D	D	D
2343N	ul. Staszica w Braniewie	od ul. Błotnej - do ul. Reja	0+000	0+316	316	D	D	D	D	D	D
2344N	ul. Traugutta w Braniewie	od ul. Kościuszki - do ul. Rzemieślniczej	0+000	0+104	104	D	D	D	D	D	D
2347N	ul. Wileńska w Braniewie	od ul. Morskiej - do ul. Mrągowiusza (do bruku)	0+000	0+737	737	D	D	D	D	D	D
2347N	ul. Wileńska w Braniewie	od ul. Warmińskiej - do ul. 1 Maja	0+953	1+176	223	D	D	D			
2348N	ul. Wojska Polskiego w Braniewie	od ul. Plac Grunwaldu - do ul. Warmińskiej	0+000	0+545	545	D	D	D	D	D	D
1314N	ul. Szkolna w Braniewie	przejazd kolejowy - granica administracyjna miasta	0+319	0+905	586	D	D	D	D	D	D
2355N	ul. Błotna we Fromborku	łącznik				D	D	D	D	D	
2357N	ul. Kapelańska we Fromborku	od ul. Portowa - do ul. Mickiewicza	0+000	0+197	197	D	D	D	D	D	D
2359N	ul. Kościelna we Fromborku	od ul. Pocztowej - do ul. Mickiewicza	0+071	0+171	100	D	D	D	D	D	D
2361N	ul. Kwiatowa we Fromborku	od ul. Leśnej - do ul. Marynarskiej	0+000	0+342	342	D	D	D	D	D	D
2362N	ul. Leśna we Fromborku	od ul. Robotniczej - do ul. Kwiatowej	0+000	0+272	272	D	D	D	D	D	D
2363N	ul. Mickiewicza we Fromborku	od ul. Kopernika - do ul. Kapelańskiej	0+000	0+108	108	D	D	D	D	D	D
2363N	ul. Mickiewicza we Fromborku	od ul. Szkolnej - do ul. Błotnej	0+241	0+444	203	D	D	D	D	D	D
2370N	ul. Sanatoryjna we Fromborku	od szpitala - do ul. Jaśminowej	0+168	0+442	274	D	D	D	D	D	D
2372N	ul. Szkolna we Fromborku	od ul. Pocztowej - do ul. Mickiewicza	0+134	0+207	73	D	D	D	D	D	D
2374N	ul. Cmentarna w Pieniężnie	od ul. Kościuszki - do cmentarza	0+000	0+645	645	D	D	D	D	D	D
2376N	ul. Królewiecka w Pieniężnie	od granicy administracyjnej miasta - do ul. Dębowej	0+964	0+714	250	D	D	D	D	D	D
2379N	ul. Rynek w Pieniężnie	od ul. Wolności - do ul. Orneckiej	0+000	0+563	563	D	D	D	D	D	D
1165N	Frombork - Biedkowo	Frombork - granica gminy Frombork	0+000	1+178	1178	D	D	D	D	D	D
RAZEM					**29507**						

Informacja o stanie technicznym innych odcinków z lat wcześniejszych

2309N	ul. Długa w Braniewie	ul. Sportowa - do granicy administracyjnej miasta								D	D
2338N	ul. Różana w Braniewie	od ul. Wileńskiej - do ul. PCK							B	B	B
2347N	ul. Wileńska w Braniewie	od ul. Warmińskiej - do ul. Elbląskiej	0+953	1+247	294				D	D	D
1377N	ul. Świętokrzyska w Braniewie	od granicy administracyjnej miasta na dł. 90m	5+449	5+539	90				C		
1377N	ul. Świętokrzyska w Braniewie	od granicy administracyjnej miasta - do wjazdu do Hydromal	5+449							C	C
1377N	ul. Świętokrzyska w Braniewie	od wjazdu do Hydromal - do ul. Morska		6+419						B	B
1381N	ul. Stefczyka w Braniewie	DK 54 - granica administracyjna miasta	0+000	2+023	2023		C	C	C	C	C
1385N	ul. Olsztyńska w Braniewie	DW 507 - przejazd kolejowy	0+000	0+861	861		C				
1385N	ul. Olsztyńska w Braniewie	przejzad kolejowy - granica administracyjna miasta	0+861	0+969	108		D				
1385N	ul. Olsztyńska w Braniewie	skrzyżowanie z drogą wojewódzka nr 507 - obiekt mostowy ul. Olsztyńska	0+000	0+102	102				A	A	

1385N	ul. Olsztyńska w Braniewie	obiekt mostowy ul. Olsztyńska - wjazd do Glob-Terminal	0+102	0+387	285				A	A	
1385N	ul. Olsztyńska w Braniewie	wjazd do Glob-Terminal - obiekt mostowy	0+387	0+102	285				C	C	
2378N	ul. Ornecka w Pieniężnie	od ul. Rynek - do DW 507	0+000	1+060	1060						D
2381N	ul. Szkolna w Pieniężnie	od bud. Nr 8 - do ul. Orneckiej							C	C	
2381N	ul. Szkolna w Pieniężnie	od ul. Wolności - do bud nr 8							A	A	

Ocena stanu technicznego konstrukcji jezdni – DROGI ZAMIEJSKIE

Numer drogi	Nazwa drogi	Numer referencyjny	Lokalizacja	Kilometraż początkowy	Kilometraż końcowy	Długość odcinka	Ocena stanu technicznego konstrukcji jezdni: A - stan dobry, B - stan zadowalający, C - stan niezadowalający, D - stan zły					
							2020	2019	2018	2017	2016	2015
1149N	Wielkie Wierzno - Młynary	NBR00.001 - NBR00.002	Wielkie Wierzno - granica powiatu	0+000	1+898	1898	A	A	A	A	A	A
1154N	Robity - Słobity	NBR00.003 - NBR00.004	granica powiatu - Słobity PKP	0+000	1+456	1456	A	A	A	A	A	A
1154N	Robity - Słobity	NBR00.006 - NBR00.007	wiadukt Słobity - skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1158N m. Słobity	3+669	4+748	1079	A	A	C	C	C	C
1158N	Młynarska Wola - Burdajny	NBR00.007 - NBR00.013	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1154N m. Słobity - skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1338N m. Słobity	5+295	5+795	500	A	A	A	A	A	A
1158N	Młynarska Wola - Burdajny	NBR00.013 - NBR00.014	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1338N m. Słobity - skrzyżowanie z droga powiatową nr 1340N m. Karwiny	5+795	8+385	2590	A	A	A	A	A	A
1161N	Spędy - Krykajny	NBR00.017 - NBR00.018	Spędy - granica powiatu	0+000	1+466	1466	A	A	D	D	D	D
1306N	DW 504 - Krzyżewo	NBR00.023 - NBR00.024	skrzyżowanie z DW 504 - Krzyżewo	0+000	1+125	1125	A	A	A	A	A	A
1312N	Rusy - Rodowo	NBR00.031 - NBR00.032	skrzyżowanie z droga gminna Rusy - m. Zgoda	3+250	3+645	395	A	A	A	A	A	A
1314N	Braniewo - Świętochowo	NBR00.034 - NBR00.035	Braniewo (skrzyżowanie DW 507) - Rogity (skrzyżowanie z droga gminną)	0+905	2+317	1412	A	A	A	A	A	A
1314N	Braniewo - Świętochowo	NBR00.035 - NBR00.036	Rogity (skrzyżowanie z droga gminną) - Świętochowo	2+317	4+930	2613	A					
1316N	Gronowo - Pęciszewo	NBR00.037 - NBR00.038	Gronowo miejscowość ok. 0,9km	0+000	0+946	946	A					
1316N	Gronowo - Pęciszewo	NBR00.038 - NBR00.039	skrzyżowanie z DP 1391N m. Kalinowiec - obiekt mostowy Wilki	3+248	4+340	1092	A	A	A	A	A	A
1316N	Gronowo - Pęciszewo	NBR00.039 - NBR00.040	obiekt mostowy Wilki - Peciszewo	4+340	6+978	2638	A	A	A	A	A	A
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	NBR00.043 - NBR00.044	Żelazna Góra - Grzędowo	0+000	3+214	3214	A	A				
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	NBR00.044 - NBR00.045	Grzędowo - Lutkowo (skrzyżowanie z DP 1395N)	3+214	6+854	3640	A	A	D	D	D	D
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	NBR00.045 - NBR00.046	Lutkowo (skrzyżowanie z DP 1395N) - Krzekoty (skrzyżowanie z DP 1397N)	6+854	8+962	2108	A	A	D	D	D	D

1330N	Chruściel - Czosnowo	NBR00.061 - NBR00.062	Dąbrowa - Czosnowo	4+695	5+923	1228	A	A	A	A	A	A
1332N	Lubnowo - Wysoka Braniewska	NBR00.063 - NBR00.065	Lubnowo - Tolkowiec	0+000	3+562	3562	A	A	A	A	A	A
1332N	Lubnowo - Wysoka Braniewska	NBR00.065 - NBR00.066	Tolkowiec - Wysoka Braniewska	3+562	7+768	4206	A	A	A	A	A	A
1340N	Wilczęta - Karwiny	NBR00.071 - NBR00.014	m. Wilczęta	0+000	0+715	715	A	A	A	A	A	A
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.073 - NBR00.074	początek m. Bardyny - obiekt mostowy m. Bardyny	3+343	3+871	528	A	A	A	A	D	D
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.074 - NBR00.075	obiekt mostowy m. Bardyny - obiekt mostowy rz. Pasłeka	3+871	5+627	1756	A	A	A	A	D	D
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.075 - NBR00.076	od mostu rz. Pasłęka - Stygajny	5+627	5+898	271	A	A	A	A	D	D
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.077 - NBR00.078	Długobór - do szkoły w Pakoszach	10+013	12+978	2965	A					
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.078 - NBR00.079	od końca m. Pakosze do przystanku	13+602	14+294	692	A					
1344N	Kajnity - Pieniężno	NBR00.081 - NBR00.082	Kajnity - Pieniężno Pierwsze	0+000	1+199	1199	A					
1346N	Pieniężno - Babiak	NBR00.084 - NBR00.085	skrzyżowanie z DW512 w Pieniężnie - skrzyżowanie z drogą gminną nr 113020N w Różańcu	0+000	2+066	2066	A	A	A	A	A	A
1346N	Pieniężno - Babiak	NBR00.085 - NBR00.086	skrzyżowanie z drogą gminną nr 113020N w Różańcu - skrzyżowanie z drogą gminną nr 113025N w Radziejewie	2+066	5+418	3352	A	A	A	A	A	A
1346N	Pieniężno - Babiak	NBR00.086 - NBR00.087	skrzyżowanie z drogą gminną nr 113025N w Radziejewie - skrzyżowanie z drogą gminną nr 113039N w Lechowie	5+418	10+319	4901	A	A	A	A	A	A
1346N	Pieniężno - Babiak	NBR00.087 - NBR00.088	skrzyżowanie z drogą gminną nr 113039N w Lechowie - obiekt mostowy Jesionowo	10+319	12+973	2654	A	A	A	A	A	A
1346N	Pieniężno - Babiak	NBR00.088 - NBR00.089	obiekt mostowy Jesionowo - granica Powiatu Braniewskiego	12+973	14+728	1755	A	A	A	A	A	A
1377N	Nowa Pasłeka - Braniewo	NBR00.101 - NBR00.102	km 1+130 - obiekt mostowy m. Klejnówko	1+130	1+458	328	A	A	A	A	A	
1377N	Nowa Pasłeka - Braniewo	NBR00.102 - NBR00.030	obiekt mostowy m. Klejnówko - skrzyzowanie z drogą powiatową nr 1310N	1+458	3+344	1886	A	A	A	A	A	D
1381N	Braniewo - Pierzchały	NBR00.107 - NBR00.108	Braniewo skrzyżowanie z drogą krajową nr 54 - skrzyżowanie z drogą gminną Zawierz	2+023	2+981	958	A	A	A	A	A	A
1385N	Braniewo - Pakosze	NBR00.119 - NBR00.120	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1387N m. Płoskinia - skrzyżowanie z drogą gminną m. Płoskinia	14+670	15+190	520	A	A	A	A	A	A
1385N	Braniewo - Pakosze	NBR00.120 - NBR00.121	skrzyżowanie z drogą gminną m. Płoskinia - ok. 0,5 km w kierunku Strubna	15+190	15+638	448	A					
1387N	Szyleny - Płoskinia	NBR00.115 - NBR00.123	Szyleny szkoła - wiadukt S22	3+253	3+725	472	A	A	A	A	A	A
1387N	Szyleny - Płoskinia	NBR00.123 - NBR00.124	wiadukt S22 - obiekt mostowy m. Marcinkowo	3+725	7+854	4129	A	A	A	A	A	A
1387N	Szyleny - Płoskinia	NBR00.124 - NBR00.063	obiekt mostowy m. Marcinkowo - Lubnowo	7+854	9+534	1680	A	A	A	A	A	A
1391N	Kalinowiec - Lipowina	NBR00.038 - NBR00.128	miejscowość Podleśne	1+949	2+363	414	A	A	A	A	A	A
1391N	Kalinowiec - Lipowina	NBR00.128 - NBR00.130	miejscowość Gronówko	7+768	8+815	1047	A	A	A	A	A	A
1395N	Jachowo - Lutkowo	NBR00.136 - NBR00.045	od początku m. Jachowo - do końca nakładki dł. ponad 0,9 km w m. Jachowo	3+788	4+769	981	A	A				

1395N	Jachowo - Lutkowo	NBR00.136 - NBR00.045	nawierzchnia bitumiczna ponad 0,2 km przed skrzyżowaniem z DP 1320N w Lutkowie	7+406	7+647	241	A	A				
1397N	Piele - Mingajny	NBR00.046 - NBR00.139	przez miejscowość Wyszkowo	11+178	11+949	771	A	A	A	A	A	A
1397N	Piele - Mingajny	NBR00.046 - NBR00.139	Wyszkowo - obiekt mostowy m. Piotrowiec	11+949	14+662	2713	A	A	A	A	C	C
1397N	Piele - Mingajny	NBR00.139 - NBR00.140	obiekt mostowy m. Piotrowiec - skrzyżowanie z DW 507	14+662	15+735	1073	A	A	A	A	C	C
1397N	Piele - Mingajny	NBR00.140 - NBR00.066	skrzyżowanie z DW 507 - Wysoka Braniewska skrzyżowanie z DP 1332N	15+735	21+115	5380	A	A	A	A	A	A
1397N	Piele - Mingajny	NBR00.142 - NBR00.144	odcinek w miejscowości Bornity (przebudowa w ramach skrzyżowania z DP 1399N)	21+115	31+242	464	A	A				
1399N	Kajnity - Nowy Dwór	NBR00.142 - NBR00.146	skrzyżowanie z DP 1397N w Bornitach	6+506			A	A				
1154N	Robity - Słobity	NBR00.004 - NBR00.005	Słobity PKP - skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1171N	1+456	2+278	822	B	B	B	B	B	B
1154N	Robity - Słobity	NBR00.005 - NBR00.006	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1171N - wiadukt Słobity	2+278	3+669	1391	B	B	B	B	B	B
1157N	Kurowo Braniewskie - Dębiny	NBR00.009 - NBR00.010	na odcinku nakładka w lesie do skrzyżowania z DP 1389N	7+192	8+818	1626	B	B	B	B	D	D
1165N	Frombork - Biedkowo	NBR00.020 - NBR00.021	Biedkowo - skrzyżowanie z droga gminna do Drewnowa - skrzyżowanie z droga krajową na 54	5+841	8+872	3031	B	B	C	C	C	C
1306N	DW 504 - Krzyżewo	NBR00.023 - NBR00.024	Krzyżewo - skrzyżowanie z DP 1375N	8+872	2+652	1527	B	B	B	B	B	B
1308N	Baranówka - Chruściel	NBR00.025 - NBR00.026	Baranówka - most na rzece Bauda	0+000	0+811	811	B	B	B	D	D	D
1308N	Baranówka - Chruściel	NBR00.026 - NBR00.001	most na rzece Bauda - do km ok. 2+200 oraz przed Wielkim Wierznem i w miejscowości	0+811	2+200	1389	B	B				
1314N	Braniewo - Świętochowo	NBR00.035 - NBR00.036	Świętochowo - skrzyżowanie z DW 507	4+930	5+703	773	B	B				
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	NBR00.046 - NBR00.047	Krzekoty (skrzyżowanie z DP 1397N) - most m. Krzekoty	8+962	10+166	1204	B	B	B	B	B	B
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	NBR00.047 - NBR00.048	most m. Krzekoty - Lelkowo (skrzyżowanie z DW 510)	10+166	14+434	4177	B	B	B	B	B	B
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	NBR00.048 - NBR00.049	Lelkowo (skrzyżowanie z DW 510) - Kwiatkowo (granica powiatu)	14+434	17+566	3223	B	B	B	B	B	B
1322N	Piele - Głębock	NBR00.050 - NBR00.051	Piele - Grabowiec	0+000	2+959	2959	B	D	D	D	D	D
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.072 - NBR00.073	Wilczęta (skrzyzowanie DW 509) - skrzyżowanie z DP 1389N	0+000	0+917	917	B	B	B	B	B	B
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.073 - NBR00.074	skrzyżowanie z DP 1389N - początek m. Bardyny	0+917	3+343	2426	B	B	B	B	B	B
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.075 - NBR00.076	Stygajny - skrzyżowanie z drogą gminna m. Łozy	5+898	6+886	988	B	B	B	B	B	B
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.076 - NBR00.077	skrzyżowanie z drogą gminną m. Łozy - skrzyżowanie z drogą gminną m. Długobór	6+886	9+037	2151	B	B	B	B	B	B
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.079 - NBR00.080	od skrzyżowania z droga gminną Żugienie do Pieniężna	18+810	19+342	532	B	B	B			
1344N	Kajnity - Pieniężno	NBR00.081 - NBR00.082	Pieniężno Pierwsze - Pieniężno	1+199	3+346	2147	B					
1377N	Nowa Pasłeka - Braniewo	NBR00.030 - NBR00.103	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1310N - Braniewo	3+344	5+449	2105	B	B	B	C	C	B

1385N	Braniewo - Pakosze	NBR00.118 - NBR00.062	skrzyżowanie z droga krajową nr 22 - skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1330N m. Czosnowo	6+528	11+621	5093	B	B	B	B	B	B
1385N	Braniewo - Pakosze	NBR00.062 - NBR00.119	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1330N m. Czosnowo - skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1387N m. Płoskinia	11+621	14+670	3049	B	B	B	B	C	C
1389N	Dębiny - Wilczęta	NBR00.126 - NBR00.073	skrzyżowanie z drogą gminną w Sopotach - koniec nakładki	4+953	6+547	1594	B	B	B	B	B	B
1393N	Grzechotki - Gronówko	NBR00.132 - NBR00.13	m. Grzechotki (nakładki)	0+378	0+762	384	B	B	B	B	B	B
1393N	Grzechotki - Gronówko	NBR00.057 - NBR00.134	przez m. Krzewno	6+897	7+308	411	B	B	B	B	B	B
1397N	Piele - Mingajny	NBR00.138 - NBR00.046	obiekt mostowy m. Zagaje - Krzekoty (skrzyzowanie z DP 1320N)	3+992	8+527	4535	B	B	B	B	B	B
1397N	Piele - Mingajny	NBR00.142 - NBR00.144	od końca miejscowości Glebiska - granica powiatu	34+957	35+640	683	B	B	A	A	A	A
1399N	Kajnity - Nowy Dwór	NBR00.142 - NBR00.146	Bornity - granica powiatu Augustyny	6+506	8+693	2187	B	B				
1157N	Kurowo Braniewskie - Dębiny	NBR00.009 - NBR00.010	od skrzyżowania z DW 506 - do lasu (dł. ok. 2,5km)	4+261	7+192	2931	C	C	C	B	B	B
1157N	Kurowo Braniewskie - Dębiny	NBR00.010 - NBR00.011	skrzyżowanie z droga powiatową nr 1389N - Dębiny	8+818	11+329	2511	C	C	C	C	C	C
1334N	Piotrowiec - Wilknity	NBR00.067 - NBR00.068	od Wołowa - do mostu w Wilknitach	3+959	6+249	2290	C					
1334N	Piotrowiec - Wilknity	NBR00.067 - NBR00.068	od mostu w Wilknitach - do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 510	6+249	6+838	589	C	D	D	D	D	D
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.077 - NBR00.078	od szkoły w Pakoszach - do skrzyżowania z DP 1397N	12+978	13+354	376	C	C	C			
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.078 - NBR00.079	od przystanku do skrzyżowania z DP 1399N	14+294	15+679	1385	C					
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.079 - NBR00.080	od skrzyżowania z DP 1399N do skrzyżowania z drogą gminną Żugienie	15+679	18+810	3131	C	C	C			
1352N	Łoźnik - Pawły	NBR00.094 - NBR00.095	Łożnik - skrzyżowanie z drogą gminną m. Glądy	0+000	3+883	3883	C	C	C	C	C	C
1375N	Frombork - Krzywiec	NBR00.098 - NBR00.024	Frombork - skrzyżowanie z drogą powiatowa nr 1306N	0+000	5+138	5138	C	C	C	C	C	
1377N	Nowa Pasłeka - Braniewo	NBR00.101 - NBR00.102	Nowa Pasłęka km 0+000 - km 1+130	0+000	1+130	1130	C	C	C	D	D	
1385N	Braniewo - Pakosze	NBR00.113 - NBR00.114	przejazd kolejowy - obiekt mostowy	0+850	1+654	804	C	C	C	C	C	C
1385N	Braniewo - Pakosze	NBR00.114 - NBR00.115	obiekt mostowy - skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1387N	1+654	2+352	698	C	C	C	C	C	C
1385N	Braniewo - Pakosze	NBR00.115 - NBR00.116	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1387N - wiadukt na torami kolejowymi	2+352	3+029	677	C	C	C	C	C	C
1385N	Braniewo - Pakosze	NBR00.116 - NBR00.117	wiadukt nad torami kolejowymi - obiekt mostowy m. Bemowizna	3+029	5+445	2416	C	C	C	C	C	C
1385N	Braniewo - Pakosze	NBR00.117 - NBR00.118	obiekt mostowy m. Brmowizna - skrzyżowanie z drogą krajową nr 22	5+445	6+528	1083	C	C	C	C	C	C
1385N	Braniewo - Pakosze	NBR00.120 - NBR00.121	od końca nakładki do skrzyżowania z drogą gminną m. Podlechy	15+638	18+032	2394	C					
1385N	Braniewo - Pakosze	NBR00.121 - NBR00.122	skrzyżowanie z drogą gminną m. Podlechy - skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1397N m. Pakosze	18+032	21+750	3718	C	C	C	C	C	C
1387N	Szyleny - Płoskinia	NBR00.115 - NBR00.123	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1385N - Szyleny szkoła	0+000	3+253	3253	C	C	C	C	C	C
1387N	Szyleny - Płoskinia	NBR00.063 - NBR00.119	Lubnowo - Płoskinia	9+534	12+028	2494	C	C	C	B	B	B

1391N	Kalinowiec - Lipowina	NBR00.038 - NBR00.128	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1316N Kalinowiec - Podleśne	1+183	1+949	766	C	C	C	C	C	C
1391N	Kalinowiec - Lipowina	NBR00.130 - NBR00.131	Gronówko - Lipowina	8+815	10+980	2165	C	C	C	C	C	C
1393N	Grzechotki - Gronówko	NBR00.133 - NBR00.043	Omaza - do drogi gruntowej gminnej koniec nakładki	2+158	2+597	439	C	C	B	B		
1397N	Piele - Mingajny	NBR00.046 - NBR00.139	Krzekoty (skrzyżowanie z DP 1320N) - początek m. Wyszkowo	8+527	11+178	2651	C	C	B	B		
1397N	Piele - Mingajny	NBR00.066 - NBR00.078	Wysoka Braniewska - Pakosze (skrzyżowanie z DP 1342N)	21+115	24+361	3246	C	C		B	B	B
1397N	Piele - Mingajny	NBR00.078 - NBR00.142	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1342N m. Pakosze - Bornity	24+361	30+778	6417	C	C	C	B	B	B
1399N	Kajnity - Nowy Dwór	NBR00.079 - NBR00.081	od skrzyżowania z DP 1342N - do skrzyżowania z DP 1344N w Kajnitach	0+000	1+671	1671	C	C	C	C	C	C
1399N	Kajnity - Nowy Dwór	NBR00.081 - NBR00.145	od skrzyżowania z DP 1344N w Kajnitach - dł ok. 1km odcinek wzmocniony kruszywem	1+671	2+398	727	C	C	C			
1157N	Kurowo Braniewskie - Dębiny	NBR00.008 - NBR00.009	granica powiatu - Stare Siedlisko	1+673	4+261	2588	D	D	D	D	D	D
1158N	Młynarska Wola - Burdajny	NBR00.012 - NBR00.007	granica powiatu - skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1154N m. Słobity	4+445	5+295	850	D	D	D	D	D	D
1158N	Młynarska Wola - Burdajny	NBR00.014 - NBR00.015	skrzyżowanie z droga powiatową nr 1340N m. Karwiny - wiadukt Karwiny	5+295	9+979	1594	D	D	D	D	D	D
1158N	Młynarska Wola - Burdajny	NBR00.015 - NBR00.016	wiadukt Karwiny - granica powiatu	9+979	11+500	1521	D	D	D	D	D	D
1165N	Frombork - Biedkowo	NBR00.019 - NBR00.020	Frombork - most na rzece Bauda m. Bogdany	1+178	2+075	897	D	D	D	D	D	D
1165N	Frombork - Biedkowo	NBR00.020 - NBR00.021	most na rzece Bauda m. Bogdany - Biedkowo	2+075	5+841	3766	D	D	D	D	D	D
1171N	Słobity - DW 513	NBR00.005 - NBR00.022	skrzyżowanie z drogą powiatowa nr 1154N - granica powiatu	0+000	1+352	1352	D	D	D	D	D	D
1308N	Baranówka - Chruściel	NBR00.026 - NBR00.001	od km ok. 2+200 - Wielkie Wierzno (skrzyżowanie z DP 1149N)	2+200	4+943	2743	D		D			
1308N	Baranówka - Chruściel	NBR00.001 - NBR00.027	Wielkie Wierzno (skrzyżowanie z DP 1149N)- Chruściel (skrzyżowanie z DW 506)	4+943	9+171	4228	D	D	D	D	D	D
1310N	Rózaniec - Ułowo	NBR00.029 - NBR00.030	Rózaniec - Ułowo	0+000	4+276	4276	D	D	D	D	D	D
1312N	Rusy - Rodowo	NBR00.031 - NBR00.032	skrzyżowanie z DP 1379N - skrzyżowanie z droga gminna Rusy	0+000	3+250	3250	D	D	D	D	D	D
1312N	Rusy - Rodowo	NBR00.031 - NBR00.032	m. Zgoda - przejzad kolejowy	3+645	4+949	1304	D	D	D	D	D	D
1312N	Rusy - Rodowo	NBR00.032 - NBR00.033	przejazd kolejowy m. Zgoda - skrzyżowanie z droga krajową nr 54	4+949	6+506	1557	D	D	D	D	D	D
1316N	Gronowo - Pęciszewo	NBR00.037 - NBR00.038	Gronowo - skrzyzowanie z DP 1391N m. Kalinowiec	6+506	3+248	2302	D	D	D	D	D	D
1316N	Gronowo - Pęciszewo	NBR00.039 - NBR00.040	Pęciszewo - droga krajowa nr 22	6+978	9+674	2696	D	D	D	D	D	D
1318N	Żelazna Góra - Jachowo	NBR00.041 - NBR00.042	Żelazna Góra od skrzyżowania z DP 1393N - Jachowo do skrzyżowania z DP 1395N	0+000	7+518	7518	D	D	D	D	D	D
1322N	Piele - Głębock	NBR00.051 - NBR00.052	Grabowiec - Głębock	7+518	7+300	4341	D	D	D	D	D	D
1324N	Młynowo - Jarzeń	NBR00.053 - NBR00.054	skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 510 - Młynowo - Jarzeń	0+000	2+926	2926	D	D	D	D	D	D
1326N	Sówki - Szarki	NBR00.055 - NBR00.056	skrzyżowanie z DW 510 Sówki - Szarki	0+000	1+717	1717	D	D	D	D	D	D

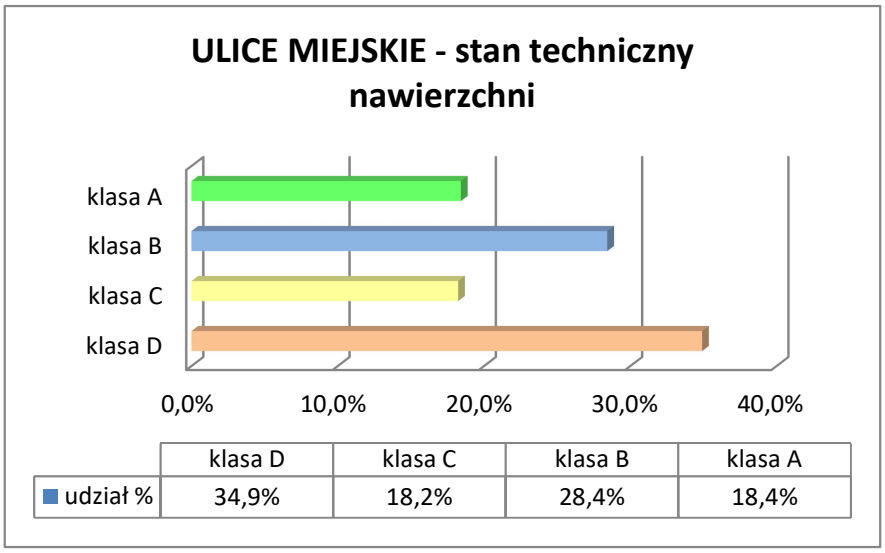
1328N	Krzewno - Krasnolipie	NBR00.057 - NBR00.058	Krzewno - Krasnolipie	0+000	3+365	3365	D	D	D	D	D	D
1330N	Chruściel - Czosnowo	NBR00.059 - NBR00.060	Chruściel - droga gminna Pierzchały	0+000	1+527	1527	D	D	D	D	D	D
1330N	Chruściel - Czosnowo	NBR00.060 - NBR00.061	droga gminna Pierzchały - obiekt mostowy na rzece Pasłęce (Jezioro Pierzchalskie)	1+527	2+782	1255	D	D	D	D	D	D
1330N	Chruściel - Czosnowo	NBR00.061 - NBR00.062	obiekt mostowy na rzece Pasłęce (Jezioro Pierzchalskie) - Dąbrowa	2+782	4+695	1913	D	D	D	D	D	D
1334N	Piotrowiec - Wilknity	NBR00.067 - NBR00.068	od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 507 - do Wołowa	0+000	3+959	3959	D					
1338N	Księżno - Słobity	NBR00.070 - NBR00.013	Księżno (skrzyżowanie z drogą wojewódzka nr 509) - Słobity	0+000	6+227	6227	D	D	D	D	D	D
1340N	Wilczęta - Karwiny	NBR00.071 - NBR00.014	Wilczęta - Karwiny - do skrzyżowania z DP 1158N	0+715	5+321	4606	D	D				
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.077 - NBR00.078	Miejscowość Długobór	9+037	10+013	976	D					
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.078 - NBR00.079	od skrzyżowania z DP 1397N do końca m. Pakosze	13+354	13+602	248	D	D	D	D	D	D
1348N	Gładysze - Osiek	NBR00.090 - NBR00.091	Gładysze - skrzyżowanie z drogą gminną (Jankówko)	0+000	2+625	2625	D	D	D	D	D	D
1348N	Gładysze - Osiek	NBR00.091 - NBR00.092	skrzyżowanie z droga gminną (Jankówko) - granica powiatu	2+625	5+041	2416	D	D	D	D	D	D
1352N	Łoźnik - Pawły	NBR00.095 - NBR00.096	skrzyżowanie z drogą gminną m. Glądy - obiekt mostowy m. Wopy	3+883	8+290	4407	D	D	D	D	D	D
1352N	Łoźnik - Pawły	NBR00.096 - NBR00.097	obiekt mostowy m. Wopy - Pawły	8+290	10+867	2577	D	D	D	D	D	D
1375N	Frombork - Krzywiec	NBR00.024 - NBR00.099	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1306N - obiekt mostowy m. Krzywiec	5+138	7+532	2394	D	D	D	D	D	D
1375N	Frombork - Krzywiec	NBR00.099 - NBR00.100	obiekt mostowy m. Krzywiec - skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 505	7+532	8+332	800	D	D	D	D	D	D
1379N	Stara Pasłęka - Braniewo	NBR00.104 - NBR00.105	Stara Pasłęka - obiekt mostowy	0+000	3+751	3751	D	D	D	D	D	D
1379N	Stara Pasłęka - Braniewo	NBR00.105 - NBR00.031	obiekt mostowy - skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1312N	3+751	4+320	569	D	D	D	D	D	D
1379N	Stara Pasłęka - Braniewo	NBR00.031 - NBR00.106	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1312N - Braniewo skrzyżowanie z DK54	4+320	8+193	3873	D	D	D	D	D	D
1381N	Braniewo - Pierzchały	NBR00.108 - NBR00.109	skrzyżowanie z drogą gminną Zawierz - Wiadukt na drogą krajową nr 22	2+981	7+286	4305	D	D	D	D	D	D
1381N	Braniewo - Pierzchały	NBR00.109 -	wiadukt nad drogą krajową nr 22 - skrzyzowanie z drogą do elektrowni m. Pierzchały	7+286	8+903	1617	D	D	D	D	D	D
1383N	Lipowina - granica gminy	NBR00.110 -	Lipowina skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 507 - granica gminy Jarzębiec	0+000	3+730	3730	D	D	D	D	D	D
1389N	Dębiny - Wilczęta	NBR00.010 - NBR00.126	od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1157N Dębiny - Sopoty	0+000	4+953	4953	D	D	D	D	D	D
1389N	Dębiny - Wilczęta	NBR00.126 - NBR00.073	koniec nakładki - skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1342N Wilczęta	6+547	6+944	397	D	D	D	D	D	D
1391N	Kalinowiec - Lipowina	NBR00.127 - NBR00.038	granica państwa - skrzyżowanie z droga powiatową nr 1316N Kalinowiec	0+000	1+183	1183	D	D	D	D	D	D
1391N	Kalinowiec - Lipowina	NBR00.038 - NBR00.128	Podleśne - skrzyżowanie z drogą gminną Wyżyny	2+363	5+907	3544	D	D	D	D	D	D
1391N	Kalinowiec - Lipowina	NBR00.128 - NBR00.130	skrzyżowanie z drogą gminną Wyżyny - Gronówko	5+907	7+768	1861	D	D	D	D	D	D

1393N	Grzechotki - Gronówko	NBR00.132 - NBR00.13	Granica administracyjna Państwa - m. Grzechotki (nakładki)	0+000	0+378	378	D					
1393N	Grzechotki - Gronówko	NBR00.132 - NBR00.13	Grzechotki - Omaza	0+762	2+158	1396	D	D	D	D	D	D
1393N	Grzechotki - Gronówko	NBR00.133 - NBR00.043	od drogi gruntowej koniec nakładki - Żelazna Góra	2+597	4+419	1822	D	D	D	D		
1393N	Grzechotki - Gronówko	NBR00.043 - NBR00.057	Żelazna Góra - Krzewno	4+419	6+897	2478	D	D	D	D	D	D
1393N	Grzechotki - Gronówko	NBR00.057 - NBR00.134	od Krzewna - most	7+308	9+046	1738	D	D	D	D	D	D
1393N	Grzechotki - Gronówko	NBR00.134 - NBR00.130	obiekt mostowy - Gronówko	9+046	10+370	1324	D	D	D	D	D	D
1395N	Jachowo - Lutkowo	NBR00.135 - NBR00.136	od granicy państwa - do poczatku m. Jachowo	0+000	3+788	3788	D	D				
1395N	Jachowo - Lutkowo	NBR00.136 - NBR00.045	od końca nakładki w Jachowie - do początku nawierzchni bitumicznej przed skrzyżowaniem z DP 1320N	4+769	7+406	2637	D	D				
1397N	Piele - Mingajny	NBR00.137 - NBR00.050	granica państwa - Piele	0+000	2+885	2885	D	D	D	D	D	D
1397N	Piele - Mingajny	NBR00.050 - NBR00.138	Piele - obiekt mostowy m. Zagaje	2+885	3+992	1107	D	D	D	D	D	D
1397N	Piele - Mingajny	NBR00.142 - NBR00.144	Bornity - koniec miejscowości Glebiska	31+242	34+957	3715	D	D	D	D	D	D
1399N	Kajnity - Nowy Dwór	NBR00.081 - NBR00.145	od końca wzmocnienia kruszywem ok. 1km za Kajnitami - do mostu Wojnity	2+398	4+426	2028	D	D	D			
1399N	Kajnity - Nowy Dwór	NBR00.145 - NBR00.143	od mostu Wojnity - do skrzyżowania z DP 1397N w Bornitach	4+426	6+506	2080	D	D	D	D	D	D
1962N	DK54 - rampa kolejowa	NBR00.148 - NBR00.149	skrzyżowanie z droga krajową nr 54 - rampa kolejowa	0+000	0+594	594	D	D	D	D	D	D
1964N	DW506 - rampa kolejowa	NBR00.152 - NBR00.153	skrzyżowanie z DW 506 Piórkowo - rampa kolejowa	0+000	0+762	762	D	D	D	D	D	D
1966N	DW506 - rampa kolejowa	NBR00.152 - NBR00.153	skrzyżowanie z DW 506 Chruściel - rampa kolejowa	0+000	0+388	388	D	D	D	D	D	D
RAZEM						**344 269**						
Informacja o stanie technicznym innych odcinków z lat wcześniejszych												
1157N	Kurowo Braniewskie - Dębiny	NBR00.009 - NBR00.010	od końca nakładki - skrzyżowanie z drogą powiatowa nr 1389N	8+337	8+818	481		D	D			
1308N	Baranówka - Chruściel	NBR00.026 - NBR00.001	most na rzece Bauda - do km ok. 2+200	0+811	2+200	1389			B			
1308N	Baranówka - Chruściel	NBR00.026 - NBR00.001	most na rzece Bauda - Wielkie Wierzno (skrzyżowanie z DP 1149N)	0+811	4+943	4132				D	D	D
1314N	Braniewo - Świętochowo	NBR00.035 - NBR00.036	Rogity (skrzyżowanie z droga gminną) - Świętochowo (skrzyżowanie z odc. z kruszywa)	2+317	4+930	2613		C				
1314N	Braniewo - Świętochowo	NBR00.035 - NBR00.036	Rogity (skrzyżowanie z droga gminną) - Świętochowo (skrzyżowanie z DW 507)	2+317	5+703	3386			B	B	B	B
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	NBR00.043 - NBR00.044	Żelazna Góra - Grzędowo dł. ok. 2 km	0+000	2+174	2174			A	A	A	A
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	NBR00.043 - NBR00.044	przed Grzędowem ok. 1 km	2+174	3+144	970			D	D	D	D
1334N	Piotrowiec - Wilknity	NBR00.067 - NBR00.068	od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 507 - do mostu w Wilknitach	0+000	6+249	6249		D	D	D	D	D

1340N	Wilczęta - Karwiny	NBR00.071 - NBR00.014	Wilczęta - las	0+729	2+858	2129			D	D	D	D
1340N	Wilczęta - Karwiny	NBR00.071 - NBR00.014	odcinek przebiegający przez las	2+858	4+074	1216			D	D	C	C
1340N	Wilczęta - Karwiny	NBR00.071 - NBR00.014	od lasu - Karwiny - do skrzyżowania z DP 1158N	4+074	5+321	1247			D	D	D	D
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.077 - NBR00.078	skrzyżowanie z drogą gminną m. Długobór - koniec nawierzchni brukowej w m. Pakosze	10+013	13+331	3318		D	D			
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.077 - NBR00.078	od końca nawierzchni brukowej w m. Pakosze - do szkoły w Pakoszach	13+331	12+978	353		A	A			
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.077 - NBR00.078	skrzyżowanie z droga gminną m. Długobór - skrzyzowanie z DP 1397N m. Pakosze	10+013	13+354	3341				D	D	D
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.078 - NBR00.079	od końca m. Pakosze do skrzyżowania z DP 1399N	13+602	15+679	2077		C	C	C	C	C
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.079 - NBR00.080	od skrzyżowania z DP 1399N - Pieniężno	15+679	19+117	3438				B	B	
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.079 - NBR00.080	od skrzyżowania z DP 1399N - Żugienie	15+679	18+810	3131						B
1342N	Wilczęta - Pieniężno	NBR00.079 - NBR00.080	Żugienie - Pieniężno	18+810	19+342	532						A
1344N	Kajnity - Pieniężno	NBR00.081 - NBR00.082	Kajnity - klasztor odc. z kruszywa	0+000	1+275	1275		C	C	C	C	D
1344N	Kajnity - Pieniężno	NBR00.081 - NBR00.082	klasztor - Pieniężno odc. bitumiczny	1+279	3+346	2067		B	B	B	B	B
1375N	Frombork - Krzywiec	NBR00.098 - NBR00.024	Frombork - skrzyżowanie z drogą gminną Ronin koniec bitumicznej	0+000	2+062	2062						C
1375N	Frombork - Krzywiec	NBR00.098 - NBR00.024	Ronin - skrzyzowanie z drogą powiatową nr 1306N	2+062	5+138	3076						B
1377N	Nowa Pasłeka - Braniewo	NBR00.101 - NBR00.102	Nowa Pasłęka - obiekt mostowy m. klejnówko	0+000	1+458	1458						D
1385N	Braniewo - Pakosze	NBR00.120 - NBR00.121	skrzyżowanie z drogą gminną m. Płoskinia - skrzyżowanie z drogą gminną m. Podlechy	15+190	18+032	2842		C	C	C	C	C
1393N	Grzechotki - Gronówko	NBR00.133 - NBR00.043	Omaza do drogi gruntowej do Jarocina	2+158	4+026	1868					B	B
1393N	Grzechotki - Gronówko	NBR00.133 - NBR00.043	od drogi gruntowej do Jarocina - Żelazna Góra	4+026	4+419	393					D	D
1395N	Jachowo - Lutkowo	NBR00.135 - NBR00.136	od granicy państwa - do skrzyżowania z drogą gminną nr 114004	0+000	4+071	4071			D	D	D	D
1395N	Jachowo - Lutkowo	NBR00.133 - NBR00.045	skrzyżowanie z drogą gminną 114004N - do końca nakładki dł ok. 0,5km w Jachowie	4+071	4+769	698			A			
1395N	Jachowo - Lutkowo	NBR00.136 - NBR00.045	od końca nakładki w Jachowie - skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1320N Lutkowo	4+769	7+647	2878			D			
1395N	Jachowo - Lutkowo	NBR00.136 - NBR00.045	skrzyżowanie z drogą gminną 114004N - skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1320N Lutkowo	4+071	7+647	3576				D	D	D
1397N	Piele - Mingajny	NBR00.046 - NBR00.139	Siekiera (skrzyżowanie z DP 1320N) - początek m. Wyszkowo	8+527	11+178	2651					C	C
1397N	Piele - Mingajny	NBR00.140 - NBR00.066	Wysoka Braniewska zjazd do wiatraków - skrzyżowanie z DP 1332N	17+005	21+115	4110			D	D	D	D
1399N	Kajnity - Nowy Dwór	NBR00.081 - NBR00.145	od skrzyżowania z DP 1344N w Kajnitach - do mostu Wojnity	1+671	4+426	2755				D	D	D
1399N	Kajnity - Nowy Dwór	NBR00.142 - NBR00.146	skrzyżowanie z DP 1397N w Bornitach - granica powiatu Augustyny	6+506	8+693	2187			B	B	B	B

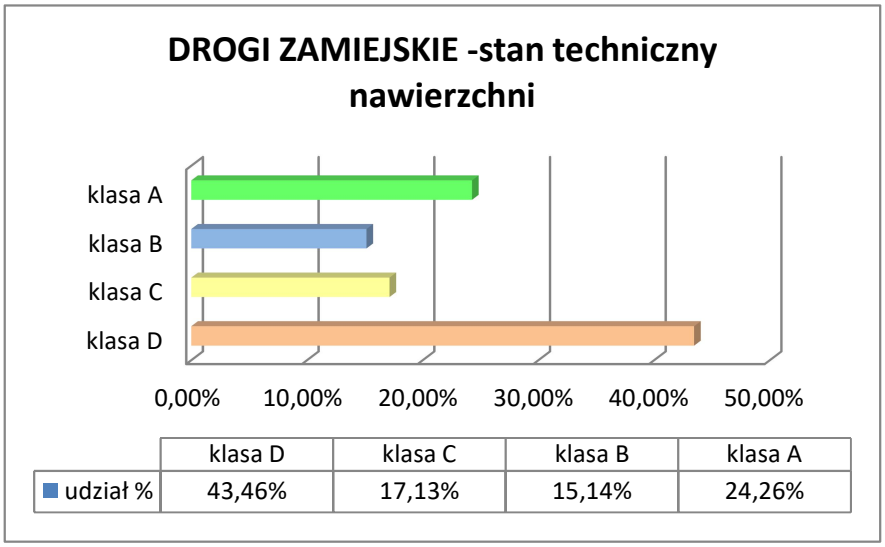
ULICE MIEJSKIE

klasa	długość dróg [km]
klasa A	5,44
klasa B	8,39
klasa C	5,38
klasa D	10,30



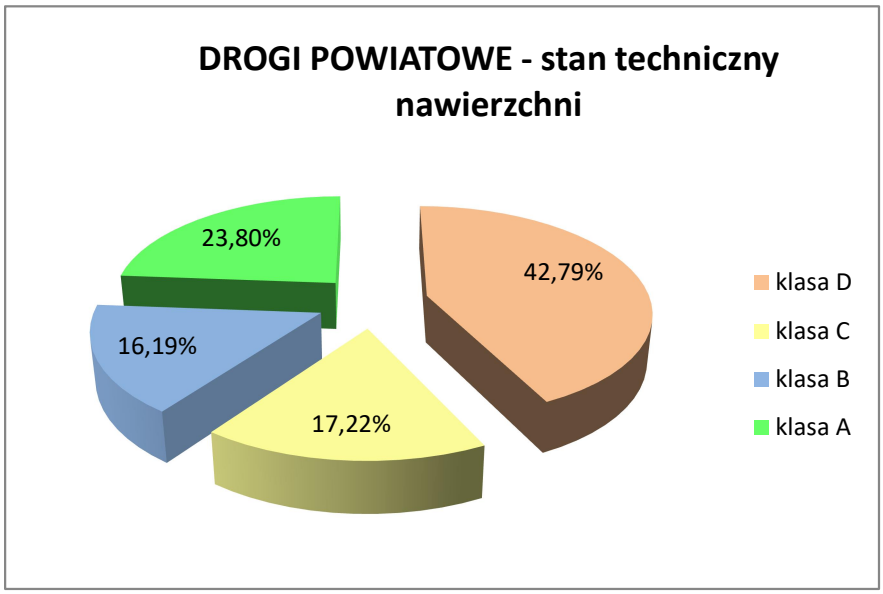
DROGI ZAMIEJSKIE

klasa	długość dróg [km]
klasa A	83,53
klasa B	52,14
klasa C	58,98
klasa D	149,62



DROGI POWIATOWE ŁĄCZNIE

klasa	długość dróg [km]
klasa A	88,96
klasa B	60,52
klasa C	64,36
klasa D	159,93

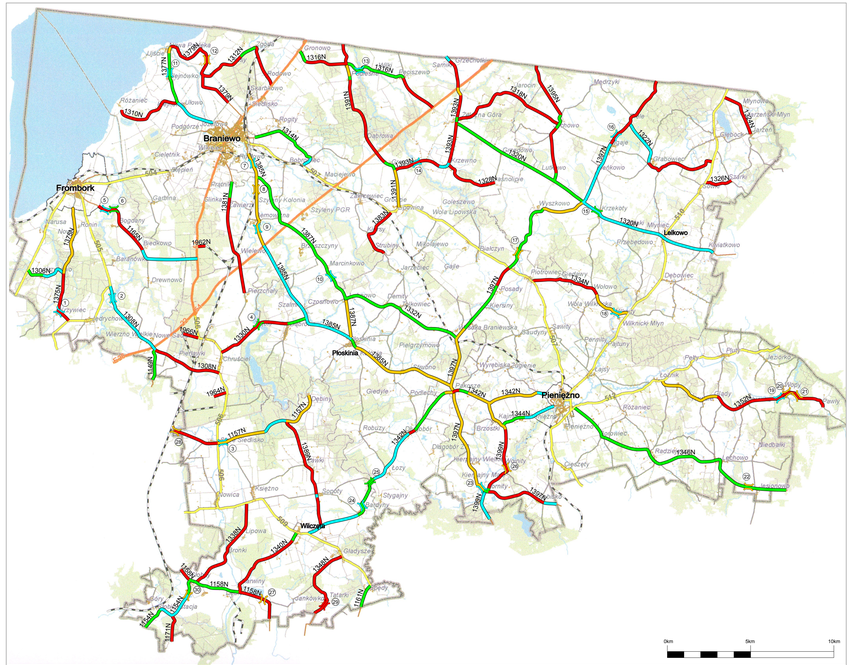


PODSUMOWANIE

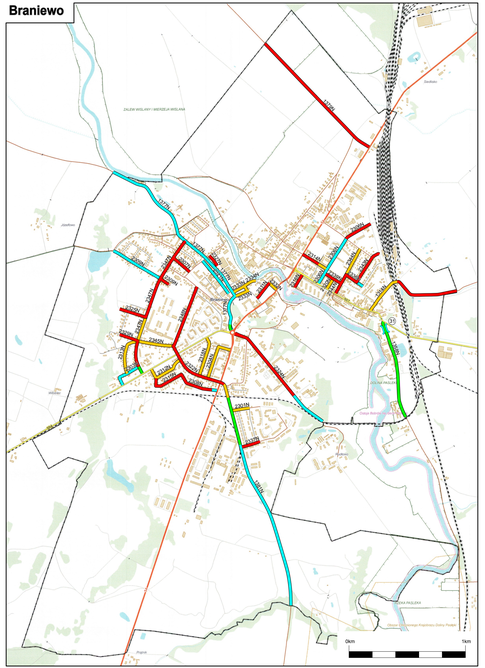
Około 40% nawierzchni drogowych to nawierzchnie nowe i odnowione (dopuszczalne występowanie sporadycznych uszkodzeń), nie wymagających remontów odpowiadające klasie A lub B.
W porównaniu z PLANEM ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO oprac. do roku 2020 stan techniczny nawierzchni dróg uległ poprawie. Niemal dwukrotnie tj. o prawie 37 km wzrósł udział dróg w klasie A (stan dobry) tj. z 13,69% do 23,08% , w tym: ulice miejskie z 5,61% do 18,04% (o ok. 3,6 km) i drogi zamiejskie z 14,46% do 24,25% (o ok. 34 km).
Podobnie zwiększyła się blisko dwukrotnie ilość dróg w klasie B - o ok. 30 km (stan zadowalający) z 8,17% do 16,19% , w tym: ulice miejskie z 17,19% (o ok. 2,8 km) do 28,40% i drogi zamiejskie z 7,31% do 15,14% (o ok. 27 km).
Jednocześnie zmniejszeniu uległ udział dróg w klasie D (stan zły - nawierzchnie z licznymi i rozległymi uszkodzeniami, wymagające natychmiastowego remontu lub przebudowy) o blisko 86,5 km tj. z 65,50% do 43,79%, w tym: ulice miejskie z 52,21% do 34,91% (6,8 km) i drogi zamiejskie z 66,77% o 43,46% (79,6 km)
Zmniejszyła się także ilość dróg w klasie C stan niezadowalający - tj. nawierzchnie ze znaczącymi uszkodzeniami, wymagające remontu, w przypadku ulic miejskich z 24,98% do 18,24% (o ok. 2,8 km)
Zwiększyła się jednak ilość dróg w klasie C w odniesieniu do dróg zamiejskich z 11,46% do 17,13%. (o ok.19,6 km)

Sieć dróg powiatowych powiatu braniewskiego, w dalszym ciągu na znacznej długości, nie odpowiada wysokim wymaganiom stawianym obecnie drogom publicznym, określonym w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 1999 r „Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie". Są to drogi o nieprawidłowej geometrii, często braku oddzielnej organizacji ruchu kołowego i pieszego, a przede wszystkim, zdecydowanie zbyt niskiej nośności. Ponadto drogi te charakteryzują dużą liczbą nienormatywnych łuków poziomych i pionowych, brakiem dostatecznej widoczności na łukach i skrzyżowaniach, niewystarczającą szerokością jezdni i poboczy na wielu odcinkach, brakiem bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych, brakiem odpowiedniego odwodnienia, a także licznymi drzewami rosnącymi w skrajni. Aby sprostać wymogom prawnym, drogi powiatowe w ponad 59% 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.

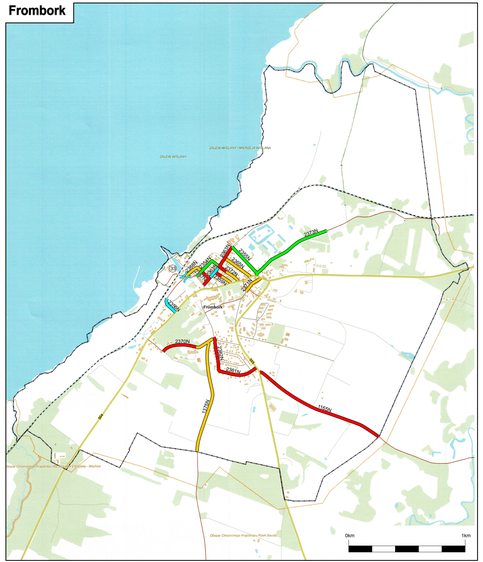
Mapa 5. Stan techniczny sieci dróg powiatowych w powiecie braniewskim



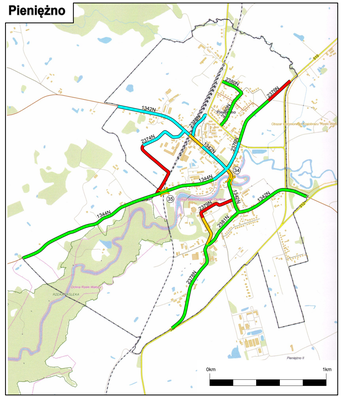
Braniewo



Frombork



Pieniężno



Legenda

- budynek
- tor lub zespół torów
- droga krajowa
- droga wojewódzka
- granica powiatu braniewskiego
- granica gminy
- granica miasta
- miejscowość
- most
- obszar wody
- odcinek rzeki lub kanału
- kanał
- rzeka
- strumień
- las

Podkład mapowy z danych Bazy Danych Obiektów Topograficznych Województwa: Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie

Rozpowszechnianie, rozpowszechnianie i rozprowadzanie tych danych wymaga zezwolenia, o którym mowa w art.18 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287) WMKGK_OL_IG_IG_TK/16-05/07 Aktualność 2012 r. Opracowała: inspektor Milena Olszzło

STAN TECHNICZNY DRÓG I OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH NA SIECI DRÓG POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO

LEGENDA

Stan techniczny nawierzchni

- Klasa A - stan dobry
- Klasa B - stan zadowalający
- Klasa C - stan niezadowalający
- Klasa D - stan zły

Stan techniczny mostu lub wiaduktu

- 4
- 3
- 2
- 1

Obsługa Projektów Renata Leszczyńska
Trękusk 15a: 10-687 Olsztyn
tel. **787 410 093** NIP **7391775847** REGON **510852040**

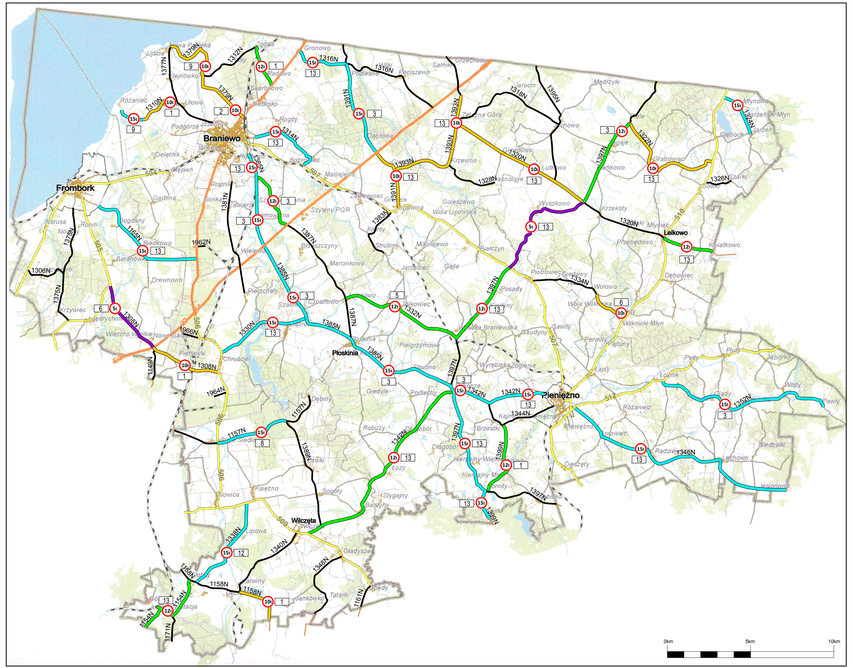
PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO NA LATA 2021-2026

MAPA 5	STAN TECHNICZNY DRÓG I OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH NA SIECI DRÓG POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Zuzanna Wiśniewska

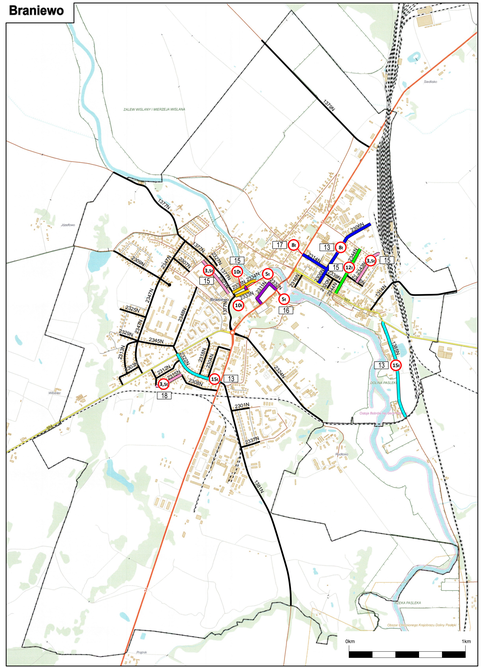
4.4 Lokalizacja ograniczeń w ruchu pojazdów ciężarowych na drogach powiatowych.

Wykaz ograniczeń tonażu i nośności, wprowadzonych na drogach powiatowych powiatu braniewskiego.
Oznakowane: B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)

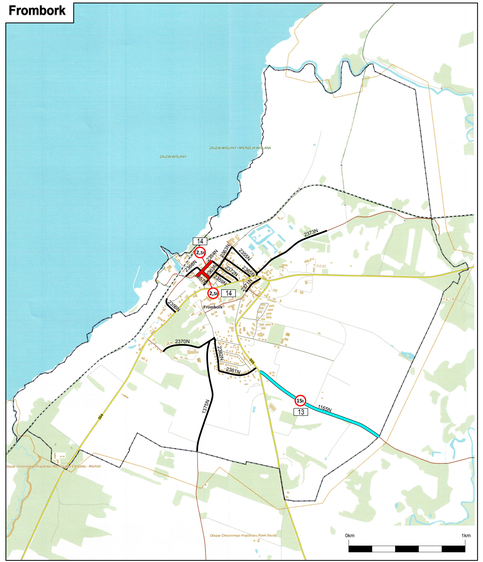
Mapa 6. Lokalizacja ograniczeń w ruchu pojazdów ciężarowych na drogach powiatowych powiatu braniewskiego.



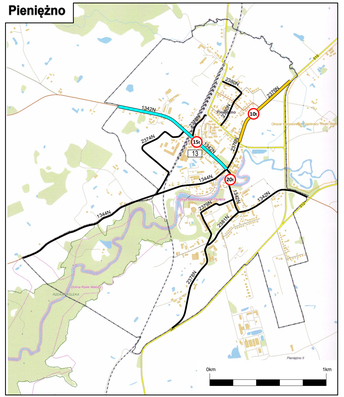
Braniewo



Frombork



Pieniężno



LOKALIZACJA OGRANICZEŃ W RUCHU POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH NA DROGACH POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO

LEGENDA

Odcinek drogi powiatowej, na którym obowiązuje zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie ponad

- 2,5 t
- 3,5 t
- 5 t
- 8 t
- 10 t
- 12 t
- 15 t
- inne

1	"Nie dotyczy sprzętu rolniczego"
2	"Nie dotyczy transportu płodów rolnych"
3	"Nie dotyczy transportu drewna, płodów rolnych i zaopatrzenia mieszkańców Powiatu Braniewskiego"
4	"Nie dotyczy służb komunalnych i transportu płodów rolnych"
5	"Nie dotyczy komunikacji pasażerskiej, transportu drewna, płodów rolnych i zaopatrzenia mieszkańców Powiatu Braniewskiego"
6	"Nie dotyczy sprzętu rolniczego i służb komunalnych"
7	"Nie dotyczy służb komunalnych i transportu płodów rolnych"
8	"Nie dotyczy komunikacji pasażerskiej"
9	"Nie dotyczy sprzętu rolniczego, transportu drewna i płodów rolnych"
10	"Nie dotyczy transportu płodów rolnych i zaopatrzenia mieszkańców Powiatu Braniewskiego"
11	"Nie dotyczy służb komunalnych, transportu drewna, płodów rolnych i zaopatrzenia mieszkańców Powiatu Braniewskiego"
12	"Nie dotyczy sprzętu rolniczego, transportu płodów rolnych i nawozów"
13	"Nie dotyczy dojazdu do przyległych posesji"
14	"Nie dotyczy zaopatrzenia i służb komunalnych"
15	"Nie dotyczy służb komunalnych"
16	"Nie dotyczy straży pożarnej i służb komunalnych"
17	"Nie dotyczy komunikacji pasażerskiej Nie dotyczy służb komunalnych"
18	"Nie dotyczy mieszkańców ul. Kopernika Nie dotyczy służb komunalnych"

Legenda

- budynek
- tor lub zespół torów
- droga krajowa
- droga wojewódzka
- granica powiatu braniewskiego
- granica gminy
- granica miasta
- miejscowość
- most
- obszar wody
- odcinek rzeki lub kanału
- kanał
- rzeka
- strumień
- las

Podkład mapowy z danych Bazy Danych Obiektów Topograficznych Województwa: Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie

Rozpowszechnianie, rozpowszechnianie i rozpowszechnianie tych danych wymaga zezwolenia, o którym mowa w art.18 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287) WMGDK_OL_IG_IG_OL7611-05/07
Aktualność 2012 r.
Opracowała: inspektor Milena Olszulzło

Obsługa Projektów Renata Leszczyńska
Trękusk 15a; 10-687 Olsztyn
tel. **787 410 093** NIP **7391775847** REGON **510852040**

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO NA LATA 2021-2026

MAPA 6	LOKALIZACJA OGRANICZEŃ W RUCHU POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH NA DROGACH POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Zuzanna Wiśniewska

4.5 Kwalifikacja odcinków dróg powiatowych do: utrzymania, remontu, wzmocnienia, lub przebudowy.

Wskazania do typowania dróg powiatowych lub ich odcinków do remontów i przebudów mają na celu ułatwienie określenia i uszczegółowienia niezbędnego zakresu planowanego remontu lub przebudowy. Powinny one dodatkowo umożliwić uszeregowanie remontów i przebudów dróg poprzez wskazanie kolejności i pierwszeństwa wyboru pod względem stanu technicznego

Zakwalifikowane do realizacji w ramach przebudowy dróg zadania inwestycyjne powinny być realizowane zgodnie z wytycznymi dla warunków technicznych dróg publicznych, z uwzględnieniem określonych i przyjętych kryteriów wykonywania remontów lub przebudów odcinków dróg.

Dalsze informacje w pkt. 7 niemniejszego opracowania.

STAN TECHNICZNO – EKSPLOATACYJNY NAWIERZCHNI DROGOWYCH

Stan dobry
klasa A i B – nawierzchnia nie wymaga remontu.
klasa C – potrzeba planowanego remontu nawierzchni

Stan zły
klasa D - konieczny remont w trybie awaryjnym

O zaliczeniu odcinka drogi do danej klasy, decyduje najgorszy wynik ze wszystkich ocenianych parametrów technicznych, jeżeli odcinek wykazywany jest w najgorszej klasie z powodu więcej niż jednego parametru, potrzeba rodzaju remontu wskazywana jest wg kolejności:

- potrzeba wzmocnienia – brak nośności,
- potrzeba wyrównania - koleiny lub nierówności podłużne,
- potrzeba zabiegu powierzchniowego – brak szorstkości lub ubytki powierzchniowe.

Utrzymanie nawierzchni drogowych jest bardzo kosztowne, ze względu na stosunkowo krótką żywotność górnych warstw bitumicznych. Krótki okres trwałości nawierzchni, wynika głównie z następujących przyczyn:

- braku dostatecznej nośności /wytrzymałości/ konstrukcji,
- braku nośności podłoża gruntowego,
- na niektórych drogach, dużego ruchu samochodów ciężkich,
- oddziaływania niekorzystnych warunków atmosferycznych.

A – stan nawierzchni dobry – roboty utrzymaniowe, głównie:

- usunięcie lokalnych zakrzaczeń z rowów i poboczy
- pogłębianie i oczyszczanie rowów
- zebranie nadmiaru ziemi z pobocza, uzupełniania, umacnianie pobocza

Długość dróg klasy A: 93,28km

B – stan nawierzchni zadowalający – droga nie wymaga jeszcze remontu. Natomiast pożądana jest częsta i systematyczna obserwacja stanu nawierzchni oraz w miarę możliwości roboty prewencyjne

- usunięcie lokalnych zakrzaczeń z rowów i poboczy
- pogłębianie i oczyszczanie rowów
- zebranie nadmiaru ziemi z pobocza, uzupełniania, umacnianie pobocza
- remonty cząstkowe

Długość dróg klasy B: 58,87 km

C – nawierzchnia w stanie niezadowalającym, wymaga remontu

- remonty nawierzchni
- usunięcie lokalnych zakrzaczeń z rowów i poboczy
- pogłębianie i oczyszczanie rowów
- zebranie nadmiaru ziemi z pobocza, uzupełniania, umacnianie pobocza
- wymiana /ustawianie oznakowania, barier ochronnych

Długość dróg klasy C: 60,97 km

D – nawierzchnia w stanie złym, wymaga remontu natychmiastowego, w trybie awaryjnym.

- usunięcie lokalnych zakrzaczeń z rowów i poboczy
- pogłębianie i oczyszczanie rowów
- zebranie nadmiaru ziemi z pobocza, uzupełniania, umacnianie pobocza
- remonty nawierzchni
- przebudowa nawierzchni
- profilowanie, naprawa nawierzchni gruntowych i brukowych
- analiza wysokości i nachylenia skarp w ciągu drogi, oraz konieczności zastosowania na nich barier ochronnych nowego typu
- oraz wymiana barier przy mostach
- remonty przepustów
- wymiana /ustawianie oznakowania, barier ochronnych
- likwidacja wiaduktu nad nieczynna linią kolejową (1348N Gładysze- Osiek (Gładysze – sk. z dr.gm. (Jankówko))

Długość dróg klasy D: 162,49 km

4.6 Stan techniczny obiektów mostowych – zestawienie, opis, kwalifikacja do utrzymania, remontu, wzmocnienia, lub przebudowy.

Na podstawie corocznych przeglądów obiektów mostowych dokonano oceny ich stanu technicznego. Określono parametry obiektów mostowych oraz ich ogólny stan techniczny
Ocenie podlegały następujące elementy:

- Nasypy i skarpy
- Nawierzchnia jezdni, chodników
- Poręcze bariery i siatki p.p.
- Belki podporęczowe (gzymsy)
- Urządzenia odwadniające
- Izolacja pomostu
- Konstrukcja pomostu
- Dźwigary główne
- Łożyska
- Urządzenia dylatacyjne
- Filary i ich fundamenty
- Przyczółki i ich fundamenty

Skala ocen wg Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. (Dz. U. Nr 67, poz. 582) :

Ocena	Stan	Opis stanu elementu
5	stan odpowiedni	bez uszkodzeń i zanieczyszczeń możliwych do stwierdzenia podczas przeglądu
4	stan zadawalający	wykazuje zanieczyszczenia lub pierwsze objawy uszkodzeń pogarszających wygląd estetyczny
3	stan niepokojący	wykazuje uszkodzenia, których nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji
2	stan niedostateczny	wykazuje uszkodzenia obniżające przydatność użytkową, ale możliwe do naprawy
1	stan przedawaryjny	wykazuje nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące przydatność użytkową
0	stan awaryjny	uległ zniszczeniu lub przestał istnieć

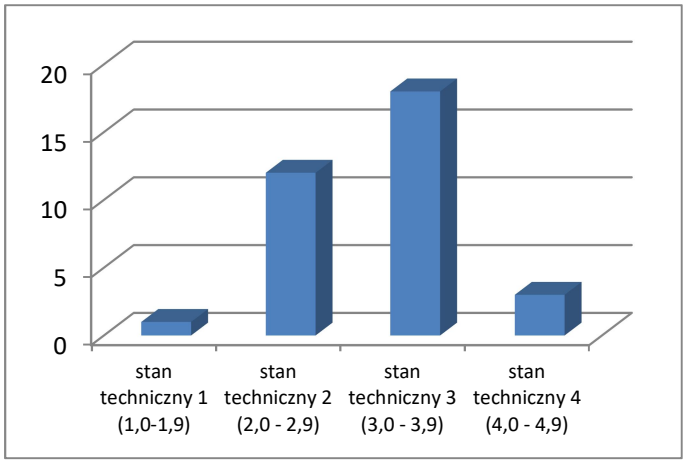
Ocena średnia obiektu – to średnia arytmetyczna ocen wszystkich elementów ocenianych w czasie przeglądu

Tabela 5. Ocena stanu technicznego mostów i wiaduktów na terenie powiatu braniewskiego 2020r.

Nr obiektu	Droga		JNI	Miejscowość	Aktualna nośność	Nośność użytkowa	Ocena stanu technicznego
	Nr	km					
1	1375N	7+570	1009826	Krzywiec	brak	2,95	3,00
2	1308N	0+808	1009827	Baranówka	brak	21,03	3,00
3	1157N	4+784	1009828	Stare Siedlisko	40	41,57	3,00
4	1330N	2+763	1006548	Trąby	30	38,42	4,00
5	1165N	1+823	1006549	Bogdany	40	42	3,88
6	1165N	2+063	1006550	Bogdany	40	42	4,75
7	1385N	1+654	1006551	Braniewo	brak	19,38	3,00
8	1385N	3+040	1006552	Bemowizna	brak	42	2,00
9	1385N	5+474	1006553	Bemowizna	brak	42	3,00
10	1387N	7+902	1009829	Marcinkowo	brak	20,52	3,67
11	1377N	1+456	1009830	Klejnówko	brak	21,82	3,90
12	1379N	3+760	1009831	Stara Pasłęka	brak	12,56	2,00
13	1316N	4+359	1009832	Wilki	30	42	3,63
14	1393N	9+098	1009833	Gronówko	brak	42	3,00
15	1320N	10+243	1009834	Krzekoty	brak	28,33	3,00
16	1397N	4+018	1009835	Zagaje	brak	13,53	3,00
17	1397N	14+761	1009836	Piotrowiec	brak	42	2,80
18	1334N	6+226	1009837	Wilknity	brak	17,7	3,00
19	1352N	8+337	1009838	Wopy	brak	38,63	3,22
20	1352N	8+546	1009839	Wopy	brak	22,03	2,00
21	1352N	9+305	1009840	Wopy	brak	30,8	2,00
22	1346N	13+109	1009841	Jesionowo	brak	42	2,00
23	1397N	30+905	1009842	Bornity	brak	23,45	3,00
24	1342N	3+901	1009843	Bardyny	brak	12,46	3,00
25	1342N	5+639	1009844	Bardyny	brak	30,3	4,00
26	1399N	4+450	1009845	Wojnity	brak	16,35	2,89
27	1158N	9+974	1009846	Karwiny	brak	21,48	2,00
28	1157N	1+644	35016753	m. Kurowo Braniewskie	brak	23,09	2,00
29	1348N	5+044	1009847	Tatarki	brak	27,02	1,90
30	1154N	10+757	1009848	Słobity	brak	37,03	2,00
31	1385N	0+104	1009849	Braniewo ul. Olsztyńska	brak	15,27	3,00
33	2368N	0+100	1009851	Frombork ul. Portowa	brak	18,28	3,90
34	1342N	20+685	1009852	Pieniężno ul. 1 Maja	20	41,61	2,00
35	1344N	3+417	1006546	Pieniężno ul. Kościuszki	brak	42	2,80

Ponadto od 01.01.2022 z sieci powiatowej wyłączony zostanie obiekt mostowy zlokalizowany w ciągu DP 2340N - Braniewo ul. Skośna, w związku z jej przekształceniem na drogę gminną (tj. obiekt nr 32 w km 0+273)

Stan techniczny	Liczba obiektów [szt]
stan techniczny 1 (1,0-1,9)	1
stan techniczny 2 (2,0 - 2,9)	12
stan techniczny 3 (3,0 - 3,9)	18
stan techniczny 4 (4,0 - 4,9)	3
RAZEM	**34**



Stan obiektów inżynierskich (mosty i wiadukty) leżących w ciągu dróg powiatowych w ok. 38% wymaga prac remontowych lub pilnej przebudowy. W najgorszym stanie technicznym są następujące obiekty:

W stanie technicznym przedawaryjnym jest 1 obiekt:

Obiekt nr 29 w ciągu DP 1348N w km 5+044 m. Tatarki – stan techniczny: 1,9

W stanie technicznym niezadawalającym jest 12 obiektów w tym w najgorszym stanie są :

- Obiekt nr 8 w ciągu DP 1385N w km 3+040 m. Bemowizna – stan techniczny: 2,0
- Obiekt nr 12 w ciągu DP 1379N w km 3+760 m. Stara Pasłęka – stan techniczny: 2,0
- Obiekt nr 20 w ciągu DP 1352N w km 8+546 m. Wopy – stan techniczny: 2,0
- Obiekt nr 21 w ciągu DP 1352N w km 9+305 m. Wopy – stan techniczny: 2,0
- Obiekt nr 22 w ciągu DP 1346N w km 13+109 m. Jesionowo – stan techniczny: 2,0
- Obiekt nr 27 w ciągu DP 1158N w km 9+974 m. Karwiny – stan techniczny: 2,0
- Obiekt nr 28 w ciągu DP 1158N w km 1+644 m. Kurowo Braniewskie – stan techniczny: 2,0
- Obiekt nr 30 w ciągu DP 1154N w km 10+757 m. Słobity – stan techniczny: 2,0
- Obiekt nr 34 w ciągu DP 1142N w km 20+685 m. Pieniężno ul. 1 Maja - stan techniczny: 2,0

Wszystkie ww. obiekty ujęto w palnie inwestycyjnym.

W stanie zadawalającym i odpowiednim jest 21 obiektów (ok. 62%).
W najlepszym stanie są następujące obiekty:

- nr 6 most przez rzeką Baudę w m. Bogdany w km 2+063 (w ciągu DP 1165N Frombork - Biedkowo), przebudowany w 2018r.
- nr 5 most przez kanał Kopernika w m. Bogdany w km. 1+823 (w ciągu DP 1165N Frombork - Biedkowo), przebudowany w 2011r
- nr 4 most przez Jezioro Pierzchalskie w m. Tręby (w ciągu DP 1330N Chruściel - Czosnowo),
- nr 25 most przez rzekę Pasłękę w m. Bardyny (w ciągu DP 1342N Wilczęta - Pieniężno),
- nr 11 most nad rowem melioracyjnym w m. Klejnówko (w ciągu DP 1377N Nowa Pasłęka - Braniewo),
- nr 33 most nad kanałem miejskim w m. Frombork ul. Portowa w ciągu DP 2368N.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, określa minimalna nośność obiektów mostowych w zależności od kategorii drogi w ciągu której dany obiekt jest zlokalizowany. Zgodnie z ww. Rozporządzeniem dla dróg powiatowych:

- Klasę obciążenia taborem samochodowym ustala zarządzający drogą, zgodnie z wykazem aktualnych klas obciążeń, określonym w załączniku nr 2 do rozporządzenia, oraz wykazem pojazdów specjalnych, określonym w załączniku nr 3 do rozporządzenia.
- Obiekty inżynierskie usytuowane w ciągu danej drogi powinny być projektowane na tę samą klasę obciążenia taborem samochodowym, z zastrzeżeniem: mosty o rozpiętościach przęseł większych lub równych 50 m powinny być zaprojektowane na obciążenie o jedną klasę wyższą niż przewidziano dla obiektów na danej drodze.

Dla dróg powiatowych o klasie technicznej „G" klasa obciążenie taborem samochodowym według PN-85/S- 10030"A" (50 ton), a dla dróg o klasie technicznej „Z" i „L" klasa obciążenie taborem samochodowym według PN- 85/S-10030, co najmniej „B" (40 ton), zgodnie z poniższą tabelą:

Tabela 6. Klasy obciążenia obiektów inżynierskich w zależności od klasy drogi

Klasa drogi	Klasa obciążenia taborem samochodowym wg PN-85/S-10030 (Ciężary pojazdów dopuszczalnych do eksploatacji po obiektach)
A (autostrady), S (ekspresowe), GP (główne ruchu przyspieszonego), G (główne)	A (50 ton)
Z (zbiorcze), L (lokalne)	co najmniej B (40 ton)
D (dojazdowe)	co najmniej C (30 ton)

Większość obiektów mostowych leżących w ciągu dróg powiatowych powiatu braniewskiego nie ma określonej nośności. Biorąc pod uwagę, że są to obiekty stare, projektowane wg innych przepisów niż obecnie najprawdopodobniej nie spełniają

one wymogów nośności. Przykładowo wcześniejsze obiekty klasy I odpowiadają aktualnie klasie obciążenia taborem samochodowym wg PN-85/S-10030 B lub C, stąd można przyjąć, że żaden z obiektów leżących w ciągu dróg klasy G, Z lub L – nie spełnia wymogu nośności. Obecnie dla 6 obiektów określono nośność z czego 3 z nich nie spełnia wymogów. Należy dokonać oceny nośności obiektów o nr 1-2, 7-12, 14-33, 35, w przypadku obiektów o nośności poniżej wymaganej – przebudować w celu dostosowania do obowiązujących wymogów.

Kwalifikacja do utrzymania, remontu, wzmocnienia, lub przebudowy:

Obiekty o znanej nośności i wymagające jej zwiększenia do wymaganych parametrów:

- Obiekt nr 4 – most w ciągu DP 1330 N o nośności 30 ton leży w ciągu drogi kategorii L i minimalna nośność wynosić powinna 40 ton – nie ujęty w planie (dobrym stanie technicznym)
- Obiekt nr 13 – most w ciągu DP 1316 N o nośności 30 tony leży w ciągu drogi kategorii L i minimalna nośność wynosić powinna 40 ton
- Obiekt nr 34 – most w ciągu DP 1342N ul. 1-ego Maja o nośności 20 ton leży w ciągu drogi kategorii G i minimalna nośność wynosić powinna 50 ton, obiekt ponadto w złym stanie technicznym.

Obiekty wymagające przebudowy z uwagi na bardzo zły stan techniczny:

- Obiekt nr 29 – most w ciągu DP 1348N Gładysze – Tatarki, nośność: brak danych, stan techniczny: 1,9, kategoria drogi: L, w eksploatacji – wskazany do remontu;
- Obiekt nr 12 – most w ciągu DP 1379N Stara Pasłęka - Braniewo, nośność: brak danych, stan techniczny: 2, kategoria drogi: L, warunkowo w eksploatacji – zalecane wprowadzenie ograniczeń tonażu. Zadanie ujęte w palnie inwestycyjnym
- Obiekt nr 27 – most w ciągu DP 1158N Wola Młynarska - Słobity – Osiek, nośność: brak danych, stan techniczny: 2, kategoria drogi: L, w eksploatacji – przygotowanie dokumentacji niezbędnej do rozbiórki obiektu - nieczynna linia kolejowa.
- Obiekt nr 28 w ciągu DP 1158N w km 1+644 m. Kurowo Braniewskie - przygotowanie dokumentacji niezbędnej do rozbiórki obiektu - nieczynna linia kolejowa
- Obiekt nr 30 w ciągu DP 1154N w km 10+757 m. Słobity - przygotowanie dokumentacji niezbędnej do rozbiórki obiektu - nieczynna linia kolejowa

A także inne przewidziane do remontu, ujęte w planie inwestycyjnym na lata 2021 -2026 w tym m.in.:

- Obiekt nr 8 w ciągu DP 1385N w km 3+040 m. Bemowizna
- Obiekt nr 20 w ciągu DP 1352N w km 8+546 m. Wopy
- Obiekt nr 21 w ciągu DP 1352N w km 9+305 m. Wopy
- Obiekt nr 22 w ciągu DP 1346N w km 13+109 m. Jesionowo

PODSUMOWANIE

W porównaniu z PLANEM ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO oprac. do roku 2020 stan znaczącej poprawie uległ stan obiektów mostowych. Udział obiektów mostowych i wiaduktów wymagających prac remontowych lub pilnej przebudowy zmniejszył się z do 85% ok. 38% . W dalszym ciągu jednak pilnych prac wymaga 21 obiektów.
Ponadto większość obiektów mostowych leżących w ciągu dróg powiatowych nie ma określonej nośności. Są to obiekty stare i obecnie najprawdopodobniej nie spełniają wymogów nośności.

5 DIAGNOZA WARUNKÓW BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.

W 2020 roku w powiecie braniewskim zarejestrowanych było 34 272 pojazdów samochodowych oraz ciągników, w tym 25 497 samochodów osobowych (621,4 na każdy 1000 mieszkańców - więcej od wartości dla województwa warmińsko-mazurskiego oraz wartość porównywalna do wartości dla całej Polski), 2 908 samochodów ciężarowych (74,7 - mniej od wartości dla województwa oraz znacznie mniej od wartości dla całego kraju), 71 autobusów (1,7 - znacznie mniej od wartości dla województwa warmińsko-mazurskiego oraz znacznie mniej od wartości dla Polski), 159 ciągników siodłowych (3,9 - znacznie mniej od wartości dla województwa oraz znacznie mniej od wartości dla kraju) oraz 2 442 motocykli (59,5 - znacznie więcej od wartości dla województwa warmińsko-mazurskiego oraz znacznie więcej od wartości dla całej Polski).
W 2019 roku w powiecie braniewskim znajdowało się: 5 km ścieżek rowerowych, 0,0 km bus-pasów i 0 parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride).

5.1 Bezpieczeństwo ruchu na drogach powiatowych.

Według danych statystycznych GUS w odniesieniu do wszystkich kategorii dróg dla **2020 roku** na 100 tys. ludności powiatu przypadło 76,0 wypadków (nieznacznie więcej od wartości dla województwa warmińsko-mazurskiego oraz znacznie więcej od wartości dla całej Polski) oraz 14,7 ofiar śmiertelnych (znacznie więcej od wartości dla województwa i znacznie więcej od wartości dla kraju). Natomiast na 100 tys. pojazdów przypadło odpowiednio 11,7 ofiar śmiertelnych (znacznie więcej od wartości dla województwa warmińsko-mazurskiego oraz znacznie więcej od wartości dla całego kraju) oraz 143,0 rannych (nieznacznie więcej od wartości dla województwa i znacznie więcej od wartości dla Polski). W odniesieniu tylko do dróg kategorii powiatowych wskaźniki wypadkowości dla roku 2020 wynosiły odpowiednio: 22 wypadki na 100 tys. ludności i 5 ofiar śmiertelnych na 100 tyś ludności. Są one znacznie niższe od wartości charakterystycznych dla wszystkich kategorii dróg na terenie powiatu. Wypadkowość na sieci dróg powiatowych jest znacznie niższa niż na drogach wyższych kategorii leżących na terenie powiatu braniewskiego.
Statystyki dla wcześniejszych lat w odniesieniu do powiatu przedstawiono w dalszej części punktu. Z opisu zdarzeń wynika, że najczęstszą przyczyną wypadków i kolizji na drogach powiatowych zamiejskich jest: nadmierna prędkość lub niedostosowanie prędkości do warunków jazdy, nieprawidłowe wymijanie/wyprzedzanie, kolizje ze zwierzętami, niezachowanie bezpiecznej odległości i zły stan techniczny drogi i najechanie na drzewo. W przypadku ulic powiatowych: nieprawidłowe cofanie, skręcanie, wymijanie, nieustąpienie pierwszeństwa. Nadal istotne znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa użytkowników ma niedostosowanie dróg do wymogów obecnego ruchu, wynikające z: braku bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych, braku widoczności, występowania drzew na poboczach dróg itp. Na ulicach miejskich: nieprawidłowe cofanie, skręcanie, wymijanie, nieustąpienie pierwszeństwa.

5.2 Mapy i wykazy wypadków (punkty niebezpieczne na sieci)

Tabela 7. Zestawienie liczby wypadków i ofiar na drogach powiatowych powiatu braniewskiego w latach 2015-2020.

Lp	Rok	Liczba kolizji	Liczba wypadków	liczba wypadków z ofiarami śmiertelnymi	Liczba ofiar śmiertelnych	Liczba rannych osób
Poza granicami administracyjnymi miast						
1	2015	54	9	1	0	10
2	2016	84	7	0	1	7
3	2017	103	12	0	2	14
4	2018	Brak danych	13	Brak danych	Brak danych	Brak danych
5	2019	Brak danych	14	2	2	24
6	2020	25	7	0	2	9
W granicach administracyjnych miast						
1	2015	35	2	0	0	2
2	2016	45	1	0	0	1
3	2017	49	2	0	0	2
4	2018	Brak danych	4	Brak danych	Brak danych	Brak danych
5	2019	Brak danych	2	0	0	2
6	2020	46	2	0	0	2

Drogi na których odnotowano wypadki i największą liczbę **wypadków i kolizji w latach 2015- 2020**

ULICE MIEJSKIE wypadki i kolizje łącznie w latach 2015-2020

NR DROGI	LOKALIZACJA	Kolizje	Liczba wypadków		Liczba ofiar śmiert.	liczba rannych osób
			ogółem	w tym z ofiarami śmiert.		
2334N	Braniewo ul. Portowa	1	3	0	0	1
2306N	Braniewo ul. Armii Krajowej	16	2	0	0	2
1342N	Pieniężno	14	1	0	0	0
1377N	Braniewo	25	1	0	0	1
1381N	Braniewo ul. Stefczyka	7	1	0	0	1
1385N	Braniewo ul. Olsztyńska	8	1	0	0	1
2309N	Braniewo ul. Długa	4	1	0	0	1
2324N	Braniewo ul. Moniuszki	11	1	0	0	1
2337N	Braniewo ul. Grota Goweckiego	7	0	0	0	0
2344N	Braniewo ul. Traugutta	7	0	0	0	0
2346N	Braniewo ul. Wiejska	6	0	0	0	0
2347N	Braniewo ul. Wileńska	7	0	0	0	0
2376N	Pieniężno ul. Królewiecka	5	0	0	0	0

DROGI ZAMIEJSKIE wypadki i kolizje łącznie w latach 2015-2020

NR DROGI	LOKALIZACJA	Kolizje	Liczba wypadków		Liczba ofiar śmiert.	liczba rannych osób
			ogółem	w tym z ofiarami śmiert.		
1385M	Braniewo- Pakosze	67	17	0	3	17
1387N	Szyleny-Płoskinia	15	5	1	0	4
1346N	Pieniężno- Babiak	9	5	0	0	5
1397N	Piele- Mingajny	24	4	0	0	5
1314N	Braniewo- Świętochowo	7	4	0	0	6
1320N	Żelazna Góra- Górowo Iławeckie	34	3	0	0	4
1316N	Gronowo- Pęciszewo	4	2	0	0	3
1318N	Żelazna Góra- Jachowo	1	2	0	0	1
1340N	Wilczęta- Karwiny	2	2	0	1	0
1342N	Wilczęta- Pieniężno	18	2	1	1	3
1381N	Braniewo- Pierzchały	7	2	0	1	5
1165N	Frombork- Biedkowo	15	1	0	0	1
1322N	Piele- Głębock	1	1	1	1	3
1332N	Lubnowo- Wysoka Braniewska	7	1	0	0	0
1393N	Grzechotki- Gronówko	14	1	0	0	1
1154N	Robity- Słobity	8	0	0	0	0

Drogi i miejsca, gdzie odnotowano największą liczbę zdarzeń drogowych:

- **1385N Braniewo - Pakosze**: głównie w rejonie oraz pomiędzy miejscowościami: Płoskinia, Szelmia, Bemowizna, Dąbrowa, Pakosze, Żelazna Góra, Czosnowo, Strubno i im.,
- **1387N Szyleny-Płoskinia**: głównie w rejonie oraz pomiędzy miejscowościami: Płoskinia, Szyleny, Marcinkowo
- **1346N Pieniężno – Babiak**: głównie w rejonie oraz pomiędzy miejscowościami. Jesionowo, Radziejewo, m. Lechowo, 507/1346 „ STOP", skrzyżowanie z drogą 512.
- **1397N Piele- Mingajny**: głównie w rejonie oraz pomiędzy miejscowościami. Lelkowo, Wyszkowo, Brzostki, okolice skrzyżowań z innymi drogami powiatowymi i gminnymi.
- **1314N Braniewo- Świętochowo**: głównie Braniewie oraz w rejonie oraz pomiędzy miejscowościami Pęciszewo Gronowo, Rogity, Rodowo i in..
- **Żelazna Góra- Górowo Iławeckie**: głównie w rejonie oraz pomiędzy miejscowościami Żelazna Góra, Krzekoty, m. Lelkowo, Grzędowo okolice skrzyżowań z innymi drogami powiatowymi i gminnymi.
- Ulice miejskie, gdzie odnotowana największą ilość zdarzeń drogowych to ulice Braniewa leżące w ciągu dróg: 2334N, 2306N, 1377N, 1381N, 1385N, 2309N, 2324N, 2337N, 2344N, 2346N, 2347N oraz Pieniężna w ciągu dróg: 1342N i 2376N

Mapa 7. Mapa odcinków dróg i punktów niebezpiecznych na sieci dróg powiatowych powiatu braniewskiego.

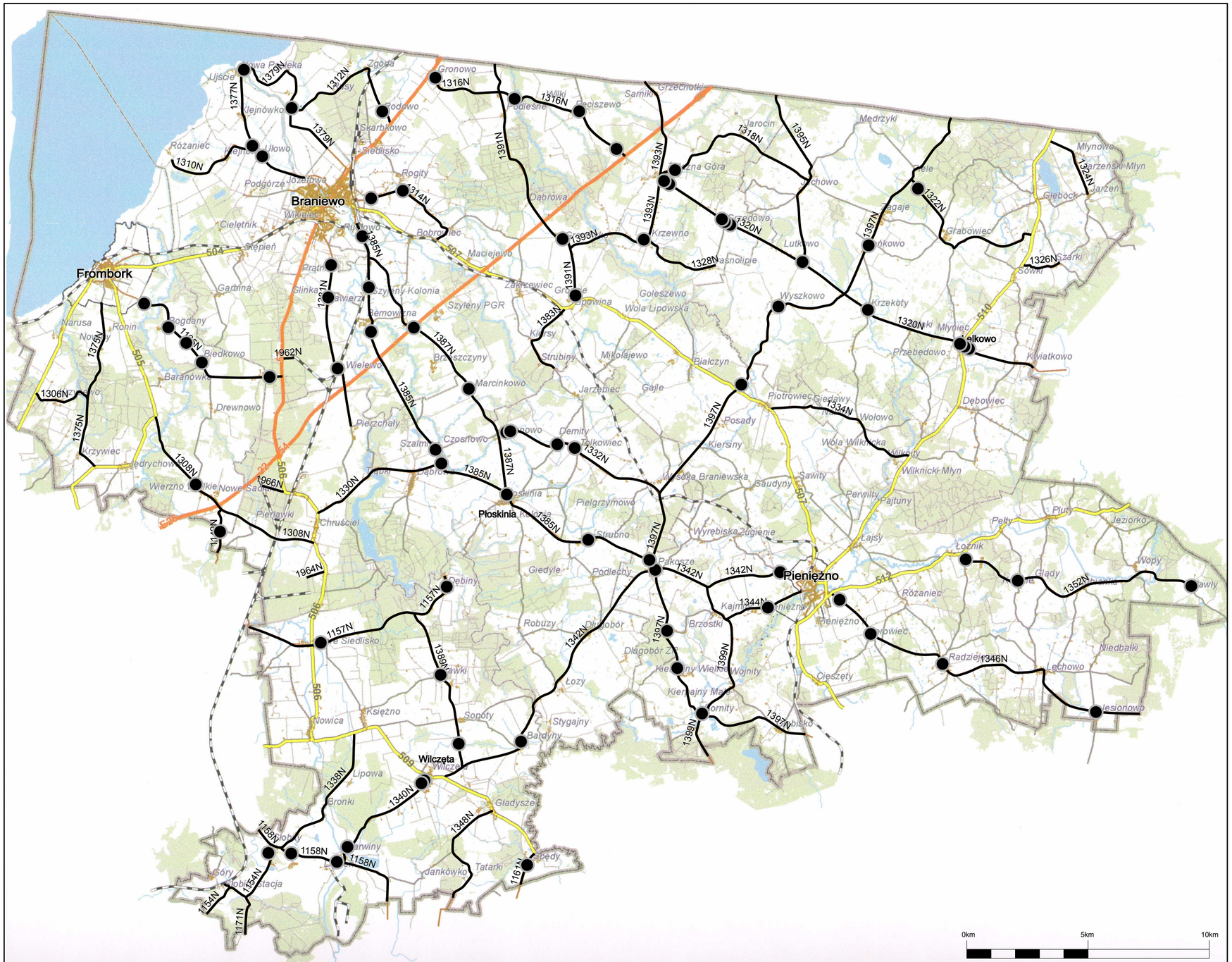
MAPA ODCINKÓW DRÓG I PUNKTÓW NIEBEZPIECZNYCH NA SIECI DRÓG POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO

N

Powiat Braniewski

1:140 000

0 2 4 km



LEGENDA

Przebieg drogi powiatowej

Punkt niebezpieczny

Legenda

- budynek
- tor lub zespół torów
- droga krajowa
- droga wojewódzka
- droga powiatowa
- droga gminna
- droga inna
- droga zakładowa
- granica powiatu braniewskiego
- granica gminy
- granica miasta
- miejscowość
- most
- obszar wody

odcinek rzeki lub kanału

- kanał
- rzeka
- strumień
- las

Podkład mapowy z danych Bazy Danych Obiektów Topograficznych Wojewódzkiego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie

Reprodukowanie, rozpowszechnianie i rozprowadzanie tych danych wymaga zezwolenia, o którym mowa w art.18 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287) WINGIK_OL_IG_IX.7611-05/07

Aktualność: 2012 r.

Opracowała: inspektor Milena Okuszko

Obsługa Projektów Renata Leszczyńska
Trękusk 15a; 10-687 Olsztyn
tel. **787 410 093** NIP **7391775647** REGON **510852040**

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO NA LATA 2021-2026

MAPA 7	MAPA ODCINKÓW DRÓG I PUNKTÓW NIEBEZPIECZNYCH NA SIECI DRÓG POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Zuzanna Wiśniewska

Na każdej drodze publicznej należy zapewnić warunki dla bezpiecznego poruszania się pojazdów, rowerzystów oraz pieszych. Dążenie do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane jest poprzez poprawę parametrów technicznych i geometrii jezdni, oraz wdrażanie rozwiązań związanych z inżynierią ruchu drogowego (tj. odpowiednia organizacja ruchu, odpowiednie elementy drogi i jej infrastruktury). Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego to:

- pasywne urządzenia bezpieczeństwa –umożliwiające kierowcy uniknięcie zdarzenia drogowego poprzez pasywne oddziaływanie na niego (informowanie, ograniczanie manewrów, ograniczanie prędkości, zabezpieczanie przed negatywnymi czynnikami itp.),
- aktywne urządzenia bezpieczeństwa – powodujące zmniejszenie skutków zdarzeń drogowych dla użytkowników drogi poprzez aktywną ich ochronę (bariery ochronne, osłony energochłonne czy zabezpieczające itp.).

Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg powiatowej powiatu braniewskiego realizowane jest w szczególność poprzez:

- przebudowę drogi z dostosowaniem jej do odpowiadających danej klasie technicznej parametrów drogi, w tym segregacja ruchu na terenie zabudowy i poza nim – budowa chodników, dróg rowerowych, ciągów pieszo-jezdnych lub pieszo-rowerowych, pod warunkiem fizycznej możliwości ich realizacji w granicach pasa drogowego, poprawa geometrii na łukach, zakrętach i skrzyżowaniach, poszerzenie jezdni do parametrów normatywnych;
- przebudowę miejsc niebezpiecznych oraz odcinków dróg, szczególnie na terenie zabudowy;
- zmianę organizacji ruchu;
- wprowadzanie nowych elementów w postaci: zatok autobusowych, wynoszenia nawierzchni przejść dla pieszych i rowerzystów, stosowania wysp spowalniających ruch i in.
- stosowanie urządzeń informujących i chroniących kierowców przed niebezpiecznymi miejscami oraz sytuacjami występującymi na drodze;
- stosowanie urządzeń poprawiających widoczność lub dostrzegalność miejsca oraz oznakowania drogowego np. oświetlenie drogowe jezdni i skrzyżowań, doświetlenie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów, punktowe elementy odblaskowe (np. „kocie oczka"), lustra drogowe i in.

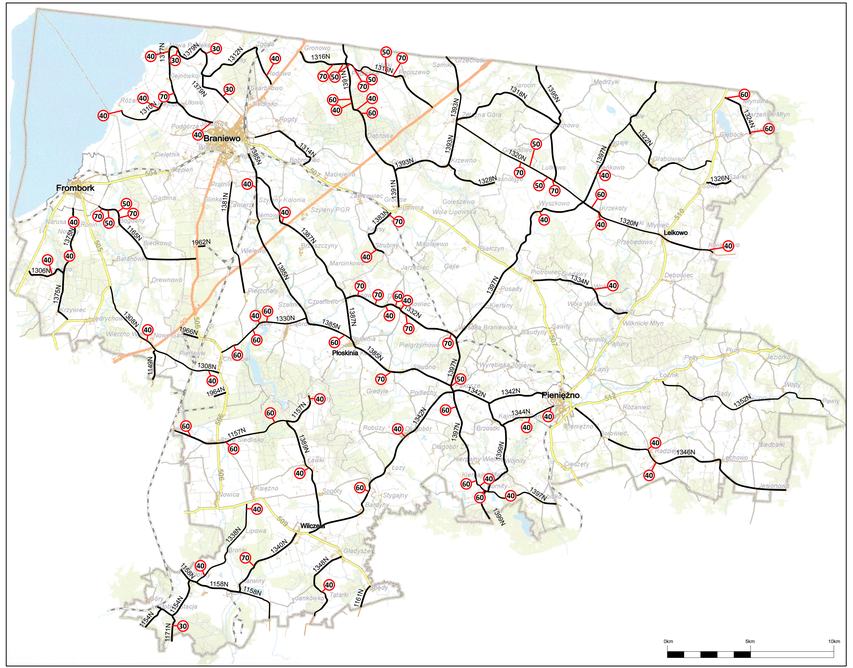
Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo użytkowników wprowadzane są po uprzedniej analizie potrzeb i możliwości, mając także na uwadze klasę techniczną drogi, jej funkcję w sieci drogowej powiatu i wpływ na wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz otoczenie drogi.

5.3 Lokalizacja ograniczeń dopuszczalnej prędkości poruszania się pojazdów po drogach powiatowych.

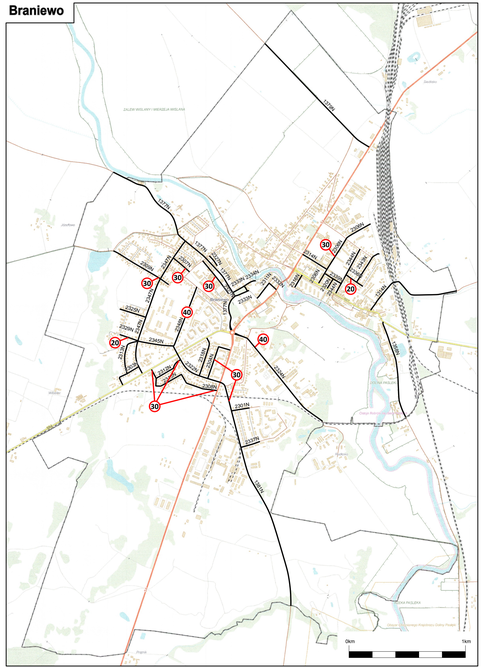
Wykaz ograniczeń prędkości, wprowadzonych na drogach powiatowych powiatu braniewskiego.

Oznakowane: B-33 (Ograniczenie prędkości)

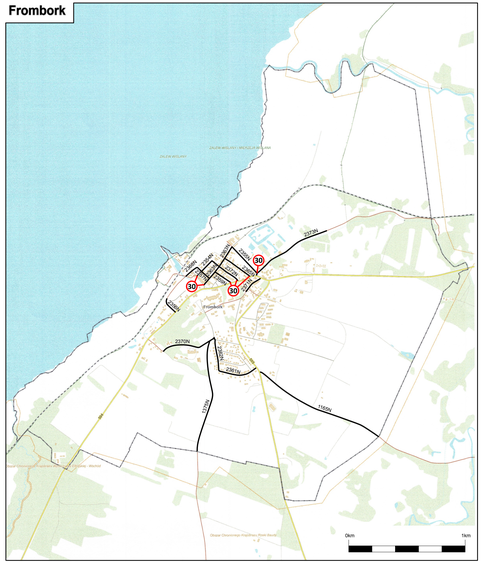
Mapa 8. Lokalizacja ograniczeń dopuszczalnej prędkości poruszania się pojazdów po drogach powiatowych powiatu braniewskiego.



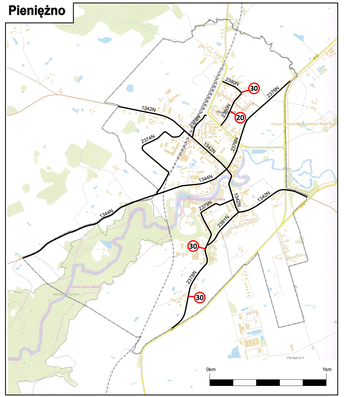
Braniewo



Frombork



Pieniężno



LOKALIZACJA OGRANICZEŃ DOPUSZCZALNEJ PRĘDKOŚCI PORUSZANIA SIĘ POJAZDÓW PO DROGACH POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO

LEGENDA

Odcinek drogi powiatowej, na ktrym występuje ograniczenie prędkości

- 20 do 20km/h
- 30 do 30km/h
- 40 do 40km/h
- 50 do 50km/h
- 60 do 60km/h
- 70 do 70km/h

Legenda

- budynek
- tor lub zespół torów
- droga krajowa
- droga wojewódzka
- granica powiatu braniewskiego
- granica gminy
- granica miasta
- miejscowość
- most
- obszar wody

odcinek rzeki lub kanału

- kanał
- rzeka
- strumień
- las

Podkład mapowy z danych Bazy Danych Obiektów Topograficznych Województwa/ Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie

Rozpowszechnianie, rozpowszechnianie i rozpowszechnianie tych danych wymaga zezwolenia, o którym mowa w art.18 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287) WMKGK_OL_IG_IG_TE/10-05/07 Aktualność 2012 r.
Opracowała: inspektor Milena Olszulzło

Obsługa Projektów Renata Leszczyńska
Trękusk 15a: 10-687 Olsztyn
tel. **787 410 093** NIP **7391775847** REGON **510852040**

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO NA LATA 2021-2026

MAPA 8	LOKALIZACJA OGRANICZEŃ DOPUSZCZALNEJ PRĘDKOŚCI PORUSZANIA SIĘ POJAZDÓW PO DROGACH POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Zuzanna Wiśniewska

6 INWESTYCJE I UTRZYMANIE DRÓG POWIATOWYCH.

W latach 2014-2020 ZDP w Braniewie zrealizował na drogach powiatowych szereg zadań o charakterze inwestycyjnym oraz prac w ramach bieżącego utrzymania dróg, ulic, ciągów pieszych i obiektów mostowych.
Zadania zrealizowano ze środków własnych, środków zewnętrznych (dodacie UE, środki z programów pomocowych krajowych), środków pozyskanych m.in. od innych jednostek samorządu terytorialnego, Lasów Państwowych i in.
W 2014r zrealizowano inwestycje na długości **7,48** km
W 2015r roku ogółem wykonano nowe nawierzchnie bitumiczne na odcinkach o łącznej długości **24,6 km**. Wykonano remonty chodników na odcinkach ogółem **2,9 km.**
W 2016r zrealizowano inwestycje na długości **3,3** km
W 2017r zrealizowano inwestycje na długości **15,3 km**
W 2018r ogółem wykonano nowe nawierzchnie bitumiczne na odcinkach o łącznej długości **12,0 km**. Największą inwestycją była „Przebudowa obiektu mostowego na rzece Bauda w ciągu drogi powiatowej nr 1165N na odcinku Frombork – Bogdan. Łącznie inwestycje i remonty zrealizowano na długości 17,45 km.
W 2019r ogółem wykonano nowe nawierzchnie bitumiczne na odcinkach o łącznej długości **9,9 km**
W 2020r ogółem wykonano nowe nawierzchnie bitumiczne na odcinkach o łącznej długości **10,6 km**

Ponadto celu poprawy wyposażenia jednostki, zakupiono niezbędny sprzęt i pojazdy, które wykorzystywane są przy wykonywaniu robót remontowych i utrzymaniowych na całej sieci dróg powiatowych.

Tabela 8. Wydatki inwestycyjne i bieżące na utrzymanie dróg powiatowych powiatu braniewskiego w latach 2014 – 2020.

Rok	Wydatki inwestycyjne		Wydatki bieżące (utrzymanie dróg i mostów, wydatki administracyjne)
	zakup sprzętu	roboty drogowe i mostowe (w tym środki unijne)	
2014	67 594,00 zł	2 097 838,73 zł	4 193 034,51 zł
2015	575 824,01 zł	9 732 750,80 zł	3 749 809,57 zł
2016	226 838,00 zł	2 477 188,50 zł	3 469 333,84 zł
2017	97 783,54 zł	3 456 094,84 zł	3 986 707,36 zł
2018	214 896,99 zł	7 574 708,85 zł	4 939 755,22 zł
2019	311 463,99 zł	10 264 004,96 zł	6 152 994,88 zł
2020	594 352,75 zł	3 795 200,85 zł	7 837 020,40 zł

Źródło: ZDP w Braniewie

6.1 Wykaz wydatków na inwestycje w latach 2014 – 2020 r.

Tabela 9. Poniesione wydatki inwestycyjne na drogi powiatowe powiatu braniewskiego w latach 2014 – 2020.

Nr. §	**Rok**	Budżet ZDP ogółem (w mln zł)	Budżet ZDP wydatki inwestycyjne (w mln.zł)
	Nazwa zadania	Wartość inwestycji / zakupu inwestycyjnego	Zakres inwestycji
2014			
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1381N odc. Braniewo - Zawierz 2013 - 2014	796 436,00	1,86
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1393N odc. Żelazna Góra	25 670,89	0,123
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1314N odc. Rogity	33 133,25	0,187
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1314 odc. Świętochowo	25 950,05	0,235
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powaitowej Nr 1393N odc. Gronówko - Krzewno	66 783,98	0,469
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1328N odc. Krasnolipie	58 903,08	0,256

§ 6050	Poprawa warunków kominikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1393 odc. Grzechotki	29 676,21	0,118
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1381N odc. Zawierz	86 852,37	0,231
§ 6050	Remont chodnika w ciągu DP 1387N w m. Szyleny	48 881,95	0,23
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka - Braniewo wraz z ul. Świętokrzyską 2010 - 2017	39 922,62	dokumentacja +przepust
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych na trasie Gronowo - Górowo Iławeckie. Etap Żelazna Góra - Grzędowo 2014-2015	7 995,00	dokumentacja
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych DP 1312 w m. Zgoda	24 834,47	0,1
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr1326N odc. Sówki - Szarki	32 809,27	0,21
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1324N Młynowo - Jarzeń	31 096,96	0,213
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1397N odc. Piele - Zagaje	13 631,16	0,077
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1322N odc. Piele-Głębock	68 022,49	0,312
§ 6050	Poprawa bezpieczeństwa ruchu w ciągu drogi powiatowej Nr 1397N w m. Zagaje	7 749,00	dokumentacja
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 2346N ul. Wiejska w Braniewie	41 458,87	0,17
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 2305N ul. 9 Maja	38 103,25	0,19
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 2310N ul. Drewniana w Braniewie	20 000,00	dokumentacja
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1381N od. Ul. Stefczyka w Braniewie	26 244,18	dokumentacja
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 2338N ul. Różana w Braniewie	39 188,78	0,164
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 2374N odc. Pieniężno ul. Cmentarna	80 786,57	0,135
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 2376N odc. Pieniężno ul. Królewiecka	29 992,32	0,16
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1352N odc. Łoźniki - Lubianka	66 497,05	0,452
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 2381N odc. Pieniężno ul. Szkolna	29 057,52	0,061
§ 6050	Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej - woj. Warmińsko Mazurskie 2014 - 2015 (śr. Zagraniczne 21260,71)	22 379,70	0
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1330N odc. Chruściel - Czosnowo	133 919,94	0,52
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1154N odc. Słobity - Łukszty	132 152,60	0,833
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1157N na odc. Stare Siedlisko - Dębiny. Etap III	39 709,20	0,178
§ 6050	Wydatki na zakupy inwestycyjne jednostek budżetowych - Zakup samochodu	48 000,00	zakup sprzętu
	Wydatki na zakupy inwestycyjne jednostek budżetowych - Zakup samochodu	10 000,00	zakup sprzętu
§ 6050	Wydatki na zakupy inwestycyjne jednostek budżetowych - pług odśnieżny	9 594,00	zakup sprzętu
	suma 2014	**2 165 432,73**	**7,48**
2015			
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych na trasie przygranicznej Gronowo - Górowo Iław. ETAP Żelazna Góra - Grzędowo 2014-2015	685 983,56	2,11
§ 6050	Opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej Trasa przygraniczna Etap Żelazna Góra	4 772,40	dokumentacja
§ 6050	Opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej 1154N m. Słobity	4 772,40	dokumentacja
§ 6050	Opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej 1165N most rz. Bauda	3 985,20	dokumentacja
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1385N Braniewo - Płoskinia	110 383,94	0,339
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1397N odc. Wysoka Braniewska	26 510,89	0,146
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1352N odc. Łoźnik - Kowale	53 279,69	0,37
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1165N odc. Biedkowo Osada	44 777,41	0,293
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1322N Piele – Grabowiec – Głębock	34 675,04	0,161
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1397N Piele - Zagaje	22 718,10	0,1
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1397N Krzekoty - Wyszkowo	18 093,05	0,079
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1377N Nowa Pasłęka-Braniewo z ulicą Świętokrzyską	9 471,00	0,249
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1340N m.Wilczęta	104 675,89	0,697
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1157N odc. Stare Siedlisko-Dębiny	56 772,46	0,35
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1393N Krzewno-Gronówko	38 887,89	0,269
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1391N odc.S-22 – Gronówko	26 510,89	0,15
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-2381N ul. Szkolna Pieniężno (2015)	26 389,37	0,08

§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP-1377N ul.Świętokrzyska w B-wie	37 892,40	0,249
§ 6060	Kosiarka wysięgnikowa	86 961,00	zakup sprzętu
§ 6060	Remonter UR04	168 510,00	zakup sprzętu
§ 6060	Mercedes Axor	179 949,00	zakup sprzętu
§ 6060	Ciągnik rolniczy - Kioti	99 630,00	zakup sprzętu
§ 6060	Posypywarka PRONAR	33 825,00	zakup sprzętu
§ 6060	Pług śnieżny	6 949,01	zakup sprzętu
§6057	Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej - woj. war.-maz. (środki zagraniczne)	6 391 033,94	1)
§6059	Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej - woj. war.-maz. (środki krajowe)	2 031 165,28	
	suma 2015	**10 308 574,81**	**5,642**
1) wykonano:			
- nawierzchnie bitumiczne dróg i ulic powiatowych - dł. 17,4			
- ciągi pieszo- rowerowe (w tym remont chodników) – dł. 1,7 km			
- wzmocnienie konstrukcji dróg gruntowych – dł. 6,9 km			
- remont nawierzchni brukowej – dł. 0,2 km			
2016			
		6,17	
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych na trasie przygranicznej Gronowo – Górowo Iławeckie Etap Żelazna Góra	42 951,60	dokumentacja
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej nr 1154N w m. Słobity	42 951,60	dokumentacja
§ 6050	Opracowanie dokumentacji projektowo – kosztorysowej na zadanie pn. Przebudowa mostu w ciągu DP nr 1165N rzeka Bauda	0,00	dokumentacja
§ 6050	Przebudowa DP nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską	2 242 345,44	2,245
§ 6050	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Przebudowa obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej Nr 1330N Chruściel – Czosnowo	5 000,00	dokumentacja
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych na drogach powiatowych polegająca na remoncie chodnika ul. Drewniana w Braniewie	59 955,12	0,12
§ 6050	Dokumentacja projektowa – przebudowa DP 1385N w m. Bemowizna	11 562,00	dokumentacja
§ 6050	Dokumentacja projektowa – przebudowa DP 1387N w m. Szyleny	37 965,00	dokumentacja
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 1352N Łoźnik – Pawły	19 451,74	0,082
§ 6059	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N na odcinku Bardyny – Stygajny, Długobór – Pakosze	15 006,00	dokumentacja
§ 6060	Zakup samochodu ciężarowego samowyładowczego	190 650,00	zakup sprzętu
§ 6060	Zakup zagęszczarki	17 000,00	zakup sprzętu
§ 6060	Zakupy inwestycyjne jednostki – Zakup kosiarki do ciągnika	19 188,00	zakup sprzętu
§ 6050	Wyrównanie kolein w nawierzchni DP 1322N m. Grabowiec i DP 1308N odc. Baranówka – Wielkie Wierzno	140 250,23	0,6
§ 6050	Naprawa nawierzchni i pobocza DP 1154N odc. Słobity – Łukszty	108 770,15	0,38
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 1352N Łoźnik – Pawły	19 451,74	0,082
	suma 2016	**2 972 498,62**	**5,369**
2017			
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych na trasie przygranicznej Gronowo - Górowo Iław. ETAP Żelazna Góra 2015-2017	1 242 210,90	0,493
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1385N w m. Bemowizna na działce nr 313/1 obręb Szyleny w obrębie skrzyżowania z drogą gminną nr 110005N	9 999,90	dokumentacja
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej nr 1320N m. Grzędowo na działkach nr 206, 197 obręb Krasnolipie w obrębie skrzyżowania z drogą gminną nr 110009N	9 999,90	dokumentacja
§ 6050	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. "Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu trasy przygranicznej Gronowo - Górowo Iławeckie. Etap Grzędowo - Krzekoty (odc 3,05km)	65 581,87	dokumentacja
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej 1375N odc. Krzywiec - DW505	61 506,15	0,69
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej nr 1397N w m. Zagaje w obrębie skrzyżowania z drogą wewnętrzną (działka nr 102/7 obręb Bieńkowo)	9 999,90	dokumentacja
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1397 N na odc. Piele - Piotrowiec (2016-2018)	301 721,00	4,79
§ 6050	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. "Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu trasy przygranicznej Gronowo - Górowo Iławeckie. Etap Grzędowo - Krzekoty (odc 3,7km)	0,00	dokumentacja
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej nr 1381N ul. Stefczyka wraz ze skrzyżowaniem z ul. Zieloną w Braniewie	35 000,00	dokumentacja
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej nr 2381N ul. Szkolna w Pieniężnie	98 017,35	0,218

§ 6050	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. budowa chodnika w m. Bornity gm. Pieniężno	38 745,00	dokumentacja
§ 6050	DP- 1334N (działka 150, obręb Wilknity)	9 999,90	dokumentacja
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej 1385N odcinki: Szalmia - Czosnowo, Czosnowo - Płoskinia	451 404,10	5,85
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N na odc. Bardyny - Stygajny, Długobór - Pakosze. Okres realizacji 2016-2018	713 087,97	0,29
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1154N w m. Słobity. Okres realizacji 2015-2017	369,00	0
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N na odc. Bardyny - Stygajny, Długobór - Pakosze. Okres realizacji 2016-2018	408 451,90	2,3
§ 6050	Zakup piaskarki do zimowego utrzymania dróg i ulic powiatowych	89 999,10	zakup sprzętu
§ 6050	Zakup półautomatu spawalniczego	7 784,44	zakup sprzętu
	suma 2017	**3 553 878,38**	14,631
2018			
§ 6050	„Przebudowa drogi powiatowej nr 1154N w miejscowości Słobity”	1 835 299,36	0,995
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1157N na odcinku Stare Siedlisko – Dębiny Etap 4	109 727,05	0,385
§ 6050	„Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1342N ul. Braniewska w Pieniężnie”	17 100,00	0,375
§ 6050	„Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 2376N ul. Królewiecka w Pieniężnie”	36 799,25	170m2
§ 6050	„Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 2310N ul. Drewniana w Braniewie”	73 597,54	0,148
§ 6050	„Przebudowa drogi powiatowej nr 1397N na odcinku Piele – Piotrowiec”	605 072,06	3,782
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1314N odc. Rogity – Świętochowo – etap 1	209 647,35	0,465
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1385N w m. Bemowizna	259 575,51	0,217
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1308N na odcinku Wielkie Wierzno – DW 505	99 921,32	1,614
§ 6050	„Przebudowa DP 1397N i DP 1399N – budowa chodnika w miejscowości Bornity - ETAP 1”	103 351,22	0,324
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1381N na odcinku Zawierz - Wielewo	209 808,34	0,451
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1322N na odcinku Grabowiec – Głębock	159 230,88	0,564
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1340N na odcinku Wilczęta - Karwiny	131 880,01	0,535
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1395N w m. Jachowo	152 514,32	0,408
§ 6050	„Przebudowa obiektu mostowego na rzece Bauda w ciągu drogi powiatowej nr 1165N na odc. Frombork – Bogdany”	2 152 325,92	0,07
§ 6050	„Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1375N Nowiny - Krzywiec	73 800,00	4,4
§ 6050	„Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu trasy przygranicznej Gronowo – Górowo Iławeckie Etap Żelazna Góra - Grzędowo”	3 690,00	dokumentacja
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N Stygajny- Długobór-Pakosze	1 339 868,72	3,015
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych trasa Gronowo - Górowo Ił. Etap Lutkowo-Krzekoty	1 500,00	dokumentacja
§ 6060	Głowica do koszenia	26 140,99	zakup sprzętu
§ 6060	Ciągnik z osprzętem	145 017,00	zakup sprzętu
§ 6060	Kosiarka bijakowa*	20 000,00	zakup sprzętu
§ 6060	Kosiarka bijakowa*	23 739,00	zakup sprzętu
	suma 2018	**7 789 605,84**	**17,748**
2019			
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1352N odc. Łoźniki - Kowale	51 949,42	0,3
§ 6050	„Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1342N ul. Braniewska w Pieniężnie”	207 575,72	0,3975
§ 6050	„Przebudowa obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej Nr 1330N Chruściel – Czosnowo”	2 086 073,92	0,19
§ 6050	„Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1395N odc. Jachowo-Lutkowo”	65 510,60	0,211
§ 6050	„Opracowanie dokumentacji pn. Program funkcjonalno-użytkowy na przebudowę drogi	5 000,00	dokumentacja

	1393N Grzechotki-Żelazna Góra z włączeniem do drogi krajowej S22”		
§ 6050	„Budowa chodnika w m. Bornity 1397N i 1399N	787 965,02	0,33
§ 6050	„Wzmocnienie ruchu transgranicznego poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej”	1 886 704,59	1,485
§ 6050	„Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu trasy przygranicznej Gronowo - Górowo Iławeckie Etap Grzędowo-Krzekoty odcinek Lutkowo-Krzekoty”	4 923 756,76	3,535
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu ulicy Krasickiego w Braniewie-Etap I	89 983,60	0,14
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu ulicy Traugutta w Braniewie-Etap I	89 543,16	0,216
§ 6050	Opracowanie dokumentacji p.n. Program funkcjonalno-użytkowy na przebudowę ulic: Wileńskiej, Mielczarskiego, Alei Wojska Polskiego, Warmińskiej w Braniewie”	50 000,00	dokumentacja
§ 6060	„Przebudowa drogi powiatowej nr 1387N w miejscowości Szyleny – montaż zestawu oświetleniowego”	19 942,17	0
§ 6060	Zakup samochodu ciężarowego samowyładowczego	204 638,49	zakup sprzętu
§ 6050	Zakup piaskarki	106 825,50	zakup sprzętu
	suma 2019	**10 575 468,95**	**6,80**
2020			
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi Nr 1381N ul. Stefczyka w Braniewie Etap I	1 236 924,50	0,491
§ 6050	„Przebudowa drogi powiatowej Nr 1381N odc. Zawierz Wielewo w km od 4+453 do km 5+443”	9 840,00	dokumentacja
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1165N odc. Frombork – Bogdany w km od 0+014 do km 1+004	9 840,00	dokumentacja
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi Nr 2355N ul Błotna we Fromborku	80 137,59	0,287
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1352N odcinek Kowale-Glągy	51 831,40	0,169
§ 6050	„Wzmocnienie ruchu transgranicznego poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej”	1 845 837,02	1,58
§ 6050	Opracowanie dokumentacji technicznej p.n. Program Funkcjonalno –Użytkowy na przebudowę drogi Nr 1393N Grzechotki – Żelazna Góra z włączeniem do drogi krajowej S22	50 000,00	dokumentacja
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1157 N odc. Stare Siedlisko-Książki	143 167,51	0,504
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1348N odc. Gładysze - Tatarki	52 949,30	0,145
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1346N m. Radziejewo	61 035,79	0,06
§ 6050	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1395N m. Jachowo	63 121,87	0,228
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej nr 1330N odc. Chruściel – Dąbrowa 2020-2021	9 840,00	dokumentacja
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej nr 1397N odc. Krzekoty-Wyszkowo 2020-2021	9 840,00	dokumentacja
§ 6050	Opracowanie dokumentacji technicznej dla zadania pn. Przebudowa drogi powiatowej nr 1399N odc. Bornity-Augustyny w km od 6+707 –do 7+607”	9 840,00	dokumentacja
§ 6050	Opracowanie dokumentacji p.n. Program funkcjonalno-użytkowy na przebudowę ulic: Wileńskiej, Mielczarskiego, Alei Wojska Polskiego, Warmińskiej w Braniewie”	35 731,00	dokumentacja
§ 6050	Przebudowa drogi powiatowej nr 1397N odc. Pakosze - Bornity w km od 24-685- do 25+585”	9 840,00	dokumentacja
§ 6060	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1322N odc. Piele-Grabowiec	115 424,87	0,353
§ 6060	Zakup remontera drogowego	229 997,70	zakup sprzętu
§ 6060	Zakup przyczepy ciągnikowej	64 944,06	zakup sprzętu
§ 6060	Zakup kosiarki wysięgnikowej	72 570,00	zakup sprzętu
§ 6060	Zakup ciągnika rolniczego	226 840,99	zakup sprzętu
	suma 2020	**4 389 553,60**	**3,82**

Źródło: ZDP w Braniewie

6.2 Wykaz wydatków na bieżące utrzymanie.

Oprócz realizacji inwestycji, całość sieci drogowej wymaga odpowiednich zabiegów utrzymaniowych. Prace te obejmują czynności związane z bieżącym zapewnieniem odpowiedniego standardu stanu całej sieci drogowej, utrzymaniem oznakowania pionowego oraz poziomego, związane z zimowym utrzymaniem dróg oraz zarządzaniem.

W ramach tych działań będą realizowane m.in

- remonty nawierzchni dróg i obiektów mostowych;
- remonty nawierzchni ciągów pieszych (realizowane przy współpracy z Gminami i Miastami);
- bieżące naprawy nawierzchni dróg, ulic i obiektów mostowych;
- zadania związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego – we współpracy z samorządami lokalnymi, w zakresie budowy, przebudowy i remontu chodników, ścieżek rowerowych zatok autobusowych, przejść dla pieszych, oznakowania i in.
- profilowanie dróg gruntowych;
- ścinanie poboczy dróg;
- profilowanie rowów przydrożnych;
- wycinka krzaków i usuwanie oraz sadzenie drzew;
- wymiana i uzupełnianie oznakowania pionowego i poziomego;
- remonty uszkodzeń w obiektach mostowych;
- remonty przepustów pod drogami;
- czyszczenie nawierzchni jezdni i chodników;
- zimowe utrzymanie dróg i ulic;
- oraz wiele innych prac utrzymaniowych.

ZDP prowadzi także szereg czynności administracyjnych, związanych z ustawowymi obowiązkami zarządcy drogi, takimi jak m.in.:

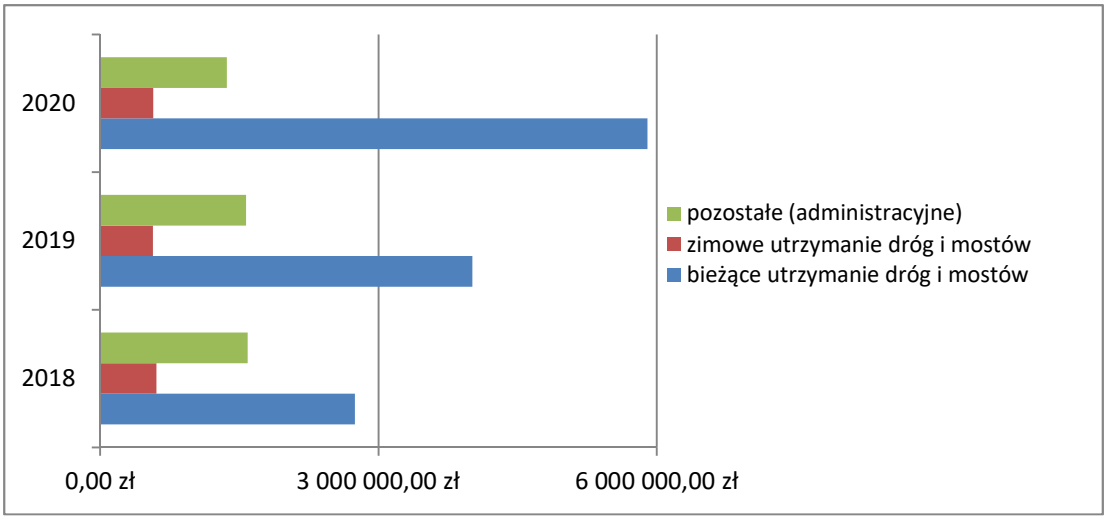
- kontrola stanu technicznego dróg i obiektów mostowych;
- wykonywanie systematycznych objazdów i przeglądów obiektów budowlanych, jakimi są drogi publiczne i mosty, oraz przeglądy oznakowania i organizacji ruchu na tych drogach;
- wydawanie decyzji administracyjnych na zajęcia pasa drogowego, na lokalizację zjazdów i urządzeń obcych;
- uzgadnianie projektów i planów zagospodarowania terenów przy drogach publicznych;
- opracowanie wniosków wraz z niezbędnymi dokumentami do dofinansowania planowanych inwestycji ze środków unijnych i innych środków zewnętrznych a następnie rozliczenia wykonanych inwestycji.

Tabela 10. Wydatki bieżące na utrzymanie dróg powiatowych powiatu braniewskiego w latach 2014 – 2020.

Rok	Wydatki bieżące (utrzymanie dróg i mostów, wydatki administracyjne)
2014	4 193 034,51 zł
2015	3 749 809,57 zł
2016	3 469 333,84 zł
2017	3 986 707,36 zł
2018	4 939 755,22 zł
2019	6 152 994,88 zł
2020	7 837 020,40 zł

Rok	bieżące utrzymanie dróg i mostów	zimowe utrzymanie dróg i mostów	pozostałe (administracyjne)	RAZEM
2018	2 746 000,00 zł	605 000,00 zł	1 588 755,22 zł	4 939 755,22 zł
2019	4 011 000,00 zł	569 000,00 zł	1 572 994,88 zł	6 152 994,88 zł
2020	5 900 000,00 zł	571 000,00 zł	1 366 020,40 zł	7 837 020,40 zł

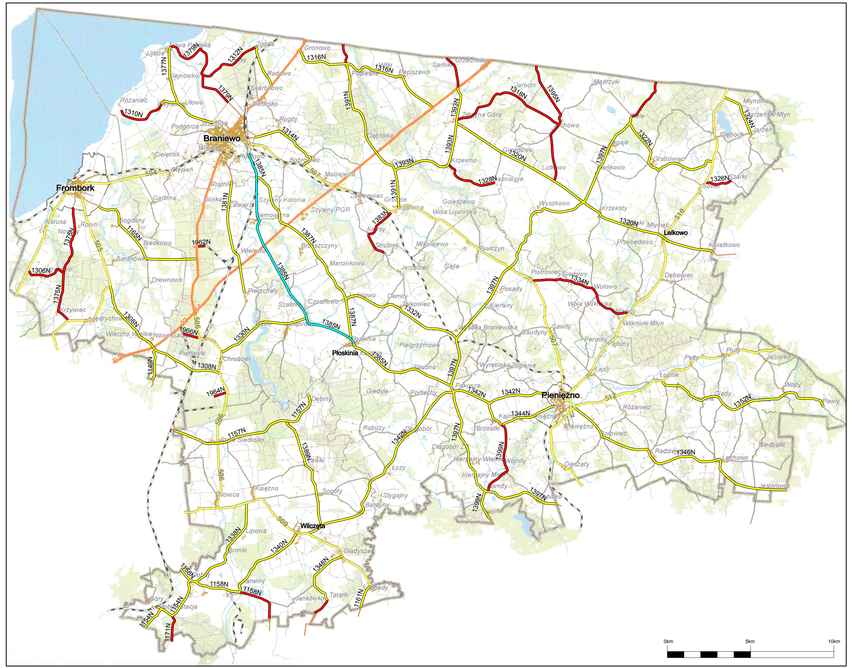
Źródło: ZDP w Braniewie



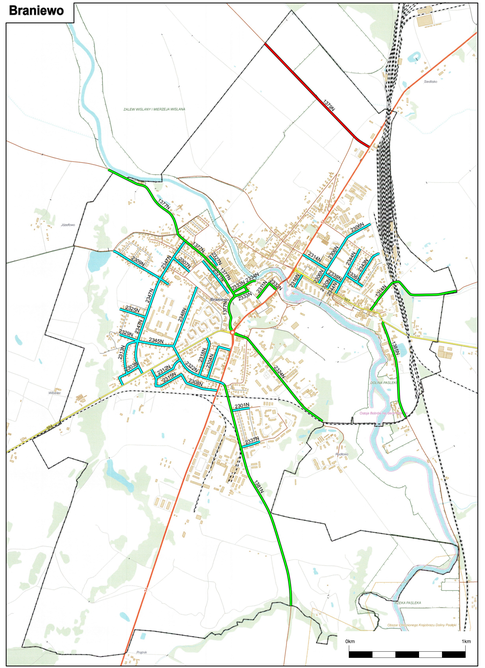
Źródło:

Oprac. Własne na podstawie danych ZDP w Braniewie

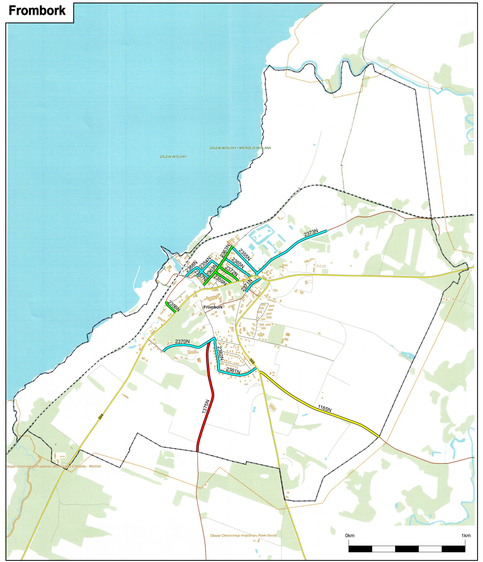
Mapa 9. Standardy zimowego utrzymania dróg i ulic powiatowych powiatu braniewskiego



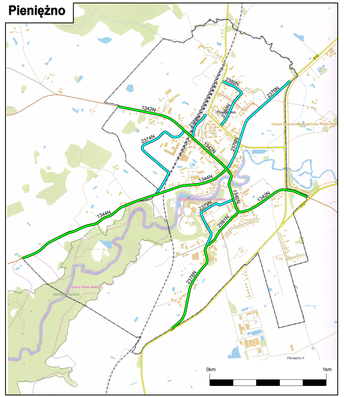
Braniewo



Frombork



Pieniężno



Legenda

- budynek
- tor lub zespół torów
- droga krajowa
- droga wojewódzka
- granica powiatu braniewskiego
- granica gminy
- granica miasta
- miejscowość
- most
- obszar wody

odcinek rzeki lub kanału

- kanał
- rzeka
- strumień
- las

Podkład mapowy z danych Bazy Danych Obiektów Topograficznych Województwa: Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie

Rozpowszechnianie, rozpowszechnianie i rozpowszechnianie tych danych wymaga zezwolenia, o którym mowa w art.18 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287) WMKGK_OL_IG_IG_TK/16-05/07 Aktualność 2012 r.
Opracowała: inspektor Milena Olszulzło

STANDARDY ZIMOWEGO UTRZYMANIA DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO

LEGENDA

Zimowe utrzymanie dróg

- Standard III
- Standard IV
- Standard V
- Standard VI

Obsługa Projektów Renata Leszczyńska
Trękusk 15a: 10-687 Olsztyn
tel. **787 410 093** NIP **7391775847** REGON **510852040**

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO NA LATA 2021-2026

MAPA 9	STANDARDY ZIMOWEGO UTRZYMANIA DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Zuzanna Wiśniewska

6.3 Mapy z lokalizacją inwestycji objętych dofinansowaniem w ramach programów operacyjnych i programów rządowych.

RZĄDOWY FUNDUSZ ROZWOJU DRÓG - Jednym z projektów strategicznych SRT2030 jest Fundusz Dróg Samorządowych (obecnie: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg). Jest to mechanizmem wsparcia finansowego rozwoju dróg lokalnych jest, którego zadaniem jest dofinansowanie budowy, przebudowy oraz remontów dróg powiatowych i gminnych. W ramach tego funduszu współfinansowanie obejmowało następujące inwestycje:

1. Przebudowa drogi powiatowej nr 1330N odc. Chruściel – Dąbrowa – Poprawa warunków komunikacyjnych (dł. 0,950 km);
2. Przebudowa drogi powiatowej nr 1393N odc. Grzechotki - Żelazna Góra (odc. Grzechotki (skrzyżowanie z drogą krajową S-22) - Żelazna Góra)
3. Przebudowa drogi powiatowej nr 1381N odc. Zawierz – Wielewo – Poprawa warunków komunikacyjnych (dł. 0,99 km);

RZĄDOWY FUNDUSZ INWESTYCJI LOKALNYCH

4. Przebudowa drogi powiatowej nr 1330N odc. Chruściel – Dąbrowa – Poprawa warunków komunikacyjnych (dł. 0,950 km);
5. Przebudowa drogi powiatowej nr 1393N odc. Grzechotki - Żelazna Góra
6. Przebudowa drogi powiatowej nr 1381N odc. Zawierz – Wielewo – Poprawa warunków komunikacyjnych (dł. 0,99 km);

FUNDUSZ DRÓG SAMORZADOWYCH

wykonane w 2020:

7. Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1316N odc. m. Gronowo (dł. 0,931 km)
8. Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1314N odc. Rogity – Świętochowo (dł. 0,607 km);
9. Przebudowa drogi powiatowej Nr 1381N ul. Stefczyka w Braniewie. Etap 1 (odcinek ul. Stefczyka od przejazdu kolejowego do ul. Grota Roweckiego)
10. Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1344N odc. Kajnity – Pieniężno Pierwsze (dł. 1,25 km);

wykonane w 2019:

11. Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N ul. Braniewska w Pieniężnie (chodnik)
12. Przebudowa drogi powiatowej Nr 1397N i Nr 1399N – budowa chodnika w miejscowości Bornity
13. Przebudowa – poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu trasy przygranicznej Gronowo – Górowo Iławeckie. Etap Grzędowo – Krzekoty, odc. Lutkowo – Krzekoty (DP Nr 1320N)
14. Wzmocnienie ruchu transgranicznego poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej (DP Nr 1320N odc. Grzędowo – Lutkowo)
15. Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1161N odc. Spędy – Dobry
16. Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1322N odc. Piele – Grabowiec
17. Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1397N odc. Piotrowiec – Wysoka Braniewska
18. Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1381N odc. Zawierz – Wielewo
19. Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1165N odc. Frombork – Biedkowo
20. Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1308N odc. Baranówka – Wielkie Wierzno
21. Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1157N odc. Stare Siedlisko – Dębiny
22. Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1314N odc. Rogity – Świętochowo
23. Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1342N remont mostu rzeka Pasłęka Bardyny

W 2019 r. w ramach FDS rozpoczęto zadania wieloletnie (realizacja do 2023 r.):

24. Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1342N odc. Pakosze – Pieniężno
25. Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1385N odc. Płoskinia – Pakosze

PROGRAM ROZWOJU OBSZARÓW WIEJSKICH NA LATA 2014-2020

26. Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N na odc. Bardyny – Stygajny, Długobór – Pakosze

NARODOWY PROGRAM PRZEBUDOWY DRÓG LOKALNYCH

27. Poprawa warunków komunikacyjnych na trasie przygranicznej Gronowo - Górowo Iławeckie. Etap Żelazna Góra - Grzędowo
28. Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1381N odc. Braniewo – Zawierz

PROGRAM ROZWOJU GMINNEJ I POWIATOWEJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ NA LATA 2016-2019

29. Przebudowa drogi powiatowej Nr 1154N w miejscowości Słobity (2018r.)
30. Przebudowa – poprawa warunków komunikacyjnych na trasie przygranicznej Gronowo – Górowo Iławeckie. Etap Żelazna Góra (DP Nr 1393N / DP Nr 1320N) (2017r.)
31. Przebudowa drogi powiatowej Nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ul. Świętokrzyską (2016r.)

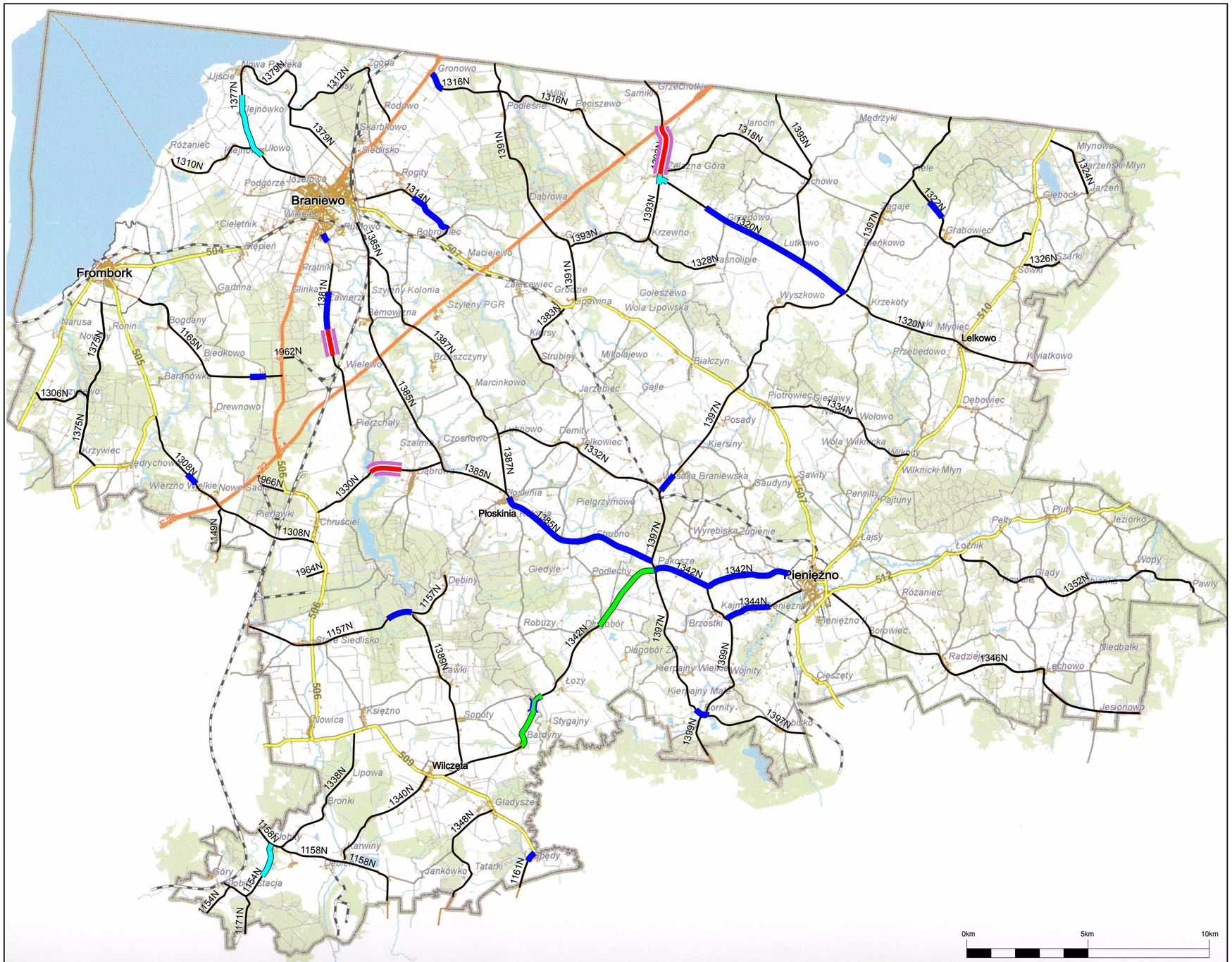
PROGRAM OPERACYJNY ROZWÓJ POLSKI WSCHODNIEJ 2007-2013

32. Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – województwo warmińsko – mazurskie
    W ramach zadania wykonano:
    - nawierzchnie bitumiczne dróg i ulic powiatowych - dł. 17,4
    - ciągi pieszo- rowerowe (w tym remont chodników) – dł. 1,7 km
    - wzmocnienie konstrukcji dróg gruntowych – dł. 6,9 km
    - remont nawierzchni brukowej – dł. 0,2 km

W zakresie dróg powiatowych: wykonano prace nawierzchniowe, obejmujące drogę powiatową nr 1314N na odcinku Braniewo-Rogity i ul. Traugutta, remont i poszerzenie chodnika oraz budowa ponad 200-metrowej ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Moniuszki.

Mapa 10. Lokalizacja inwestycji objętych dofinansowaniem w ramach programów operacyjnych i programów rządowych.

INWESTYCJE OBJĘTE DOFINANSOWANIEM W RAMACH PROGRAMÓW OPERACYJNYCH I PROGRAMÓW RZĄDOWYCH



LEGENDA

- Przebieg drogi powiatowej

Inwestycje zrealizowane z udziałem środków zewnętrznych

- Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg
- Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych
- Fundusz Dróg Samorządowych
- Inwestycja dotycząca obiektu mostowego
- PROW 2014-2020
- Program Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej 2016-2019

OBSŁUGA PROJEKTÓW

Obsługa Projektów Renata Leszczyńska
Trękusk 15a; 10-687 Olsztyn
tel. **787 410 093** NIP **7391775647** REGON **510852040**

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO NA LATA 2021-2026

MAPA 10	INWESTYCJE OBJĘTE DOFINANSOWANIEM W RAMACH PROGRAMÓW OPERACYJNYCH I PROGRAMÓW RZĄDOWYCH
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Zuzanna Wiśniewska

7 CELE I ZAŁOŻENIA PLANU ROZWOJU SIECI.

Podstawą prawną sporządzenia planu rozwoju sieci dróg powiatowych jest ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz.U. 2021 poz. 1376). Plan Rozwoju Sieci Dróg Powiatowych Powiatu Braniewskiego na lata 2021 – 2026 stanowi propozycję ukierunkowania działań w zakresie inwestycji na drogach powiatowych powiatu braniewskiego. Wskazane zadania dotyczące budowy, przebudowy, rozbudowy oraz robót utrzymaniowych na drogach powiatu wynikają z podstawowych wskaźników funkcjonalno-eksploatacyjnych, obowiązujących dla dróg publicznych, tj.:

- oceny stanu technicznego dróg i obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty),
- nienormatywność drogi
- funkcji poszczególnych dróg i ich klas technicznych.
- Obciążenie ruchem – wg pomiarów natężenia ruchu drogowego wg SDR 2015-2020 r,
- kategorii ruchu (wyliczonych na podstawie SDR)
- bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- współfinansowanie zadania przez inne jednostki samorządu terytorialnego

W dokumencie uwzględniono ponadto hierarchię dróg z punktu widzenia funkcjonowania poszczególnych gmin i miast powiatu. Wybrano drogi o znaczeniu strategicznym, ważne z punktu widzenia zarówno obsługi obszaru powiatu z uwzględnieniem terenów inwestycyjnych, jak i połączeń z siecią dróg wyższego rzędu. Odniesiono się do wskazanych przez władze gmin innych inwestycji, powiązanych z siecią dróg powiatowych – ważnych z punktu widzenia kompleksowego planowania. Przeanalizowano warunkowania wynikające z dokumentów strategicznych zarówno na szczeblu krajowym jaki i lokalnym. Przedstawiono wykonalność prawną planowanych zadań ze szczególnym uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z wymogów ochrony środowiska. Uwzględniono także efektywność ekonomiczną inwestycji i ich wpływ na poprawę warunków życia mieszańców i rozwoju społeczno-gospodarczego powiatu.

7.1 Założenia do nowej edycji zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji na drogach powiatowych powiatu braniewskiego na lata 2021 – 2026

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 pozostałych kategorii 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 – tekst jednolity Dz.U. 2016 poz. 124)

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.

W planie zadań ujęto:

- zadania inwestycyjne realizowane na drogach powiatowych powiatu braniewskiego - w oparciu o przyjętą przez Radę Powiatu *Uchwałę* nr XXIX/214/21 z dnia 30.11.2021r. w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Powiatu Braniewskiego na lata 2021 - 2028

  Załącznik Nr 2 do ww. Uchwały Rady Powiatu ujęto następujące inwestycje na lata 2021-2028, w zakresie infrastruktury drogowej:

  - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi 1342N odcinek Pakosze Pieniężno - poprawa warunków komunikacyjnych;
  - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi 1385 N odcinek Płoskinia Pakosze - poprawa warunków komunikacyjnych;

- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1397 N odcinek Krzekoty –Wyszkowo - Poprawa warunków komunikacyjnych;
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1130 N odcinek Chruściel –Dąbrowa - poprawa warunków komunikacyjnych
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1165N odc. Frombork Bogdany - poprawa warunków komunikacyjnych;
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1381 N odc. Zawierz + Wielewo - poprawa warunków komunikacyjnych
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1393N odcinek Grzechotki Żelazna Góra - poprawa warunków komunikacyjnych;
- Opracowanie dokumentacji technicznej dla zadania pn. Przebudowa drogi powiatowej Nr 1320 N odc. Lelkowo-Kwiatkowo – poprawa warunków drogowych;
- Opracowanie dokumentacji technicznej dla zadania pn. Przebudowa na przepust obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej Nr 1379 N Stara Pasłęka-Braniewo. - Poprawa warunków komunikacyjnych;
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1387N w m. Szyleny – poprawa warunków komunikacyjnych

I inne dotyczące termomodernizacja budynku ZDP w Braniewie

- zadania inwestycyjne planowane do realizacji w oparciu o podjęte starania w celu pozyskania środków zewnętrznych: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych, Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych, środki UE, porozumienia z Partnerami (JST na terenie powiatu) oraz konieczne do realizacji w celu utrzymania dostatecznego stanu sieci drogowej na terenie powiatu.
- zadania inwestycyjne konieczne do realizacji z uwagi na istniejące potrzeby zgłaszane zarówno przez samorządy miast i gmin powiatu jaki i wynikające z analiz stanu sieci drogowej, prowadzonej przez ZDP w Braniewie oraz funkcji poszczególnych dróg i perspektyw rozwoju sieci drogowej, zgodnie z dokumentami strategicznymi.

W ramach planowanych do realizacji zadań inwestycyjnych na drogach powiatowych w okresie programowania 2021- 2026 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 możliwe będzie pozyskanie środków na ich realizację.

Inwestycje te służyć będą zrównoważonemu rozwoju powiatu jak i poprawie jego spójności terytorialnej.

Do Zarządu Powiatu Braniewskiego oraz do Komisji Porządku Publicznego, Spraw Obywatelskich i Komunikacji przy Radzie Powiatu Braniewskiego często trafiają wnioski w sprawie przebudowy dróg powiatowych - ulic na terenie miast Braniewo, Frombork, Pieniężno. W wielu przypadkach ulice te mają charakter typowo lokalny, na których odbywa się ruch o bardzo niskim natężeniu i nie stanowią ważnego ciągu komunikacyjnego w całej sieci dróg powiatowych Powiatu Braniewskiego. Zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych powinny być zaliczone do kategorii dróg gminnych.
ZDP prowadzi w ciągu tych ulic bieżące prace utrzymaniowe w tym m.in. naprawy, remonty nawierzchni. Jednak wnioski mieszkańców obejmują kompleksowe przebudowy dróg, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą. Takie przedsięwzięcia wymagają opracowania dokumentacji projektowych oraz ujęcia inwestycji w planie finansowym. Bez pozyskania środków zewnętrznych, przebudowy tych ulic nie będą możliwe z uwagi na ograniczenia finansowe samorządu, dlatego obecnie takie inwestycje nie mogą być przez Powiat ujęte w najbliższym planie budżetowym. W trakcie planowania zadań inwestycyjnych w pierwszej kolejności brane są pod uwagę drogi o największym natężeniu ruchu drogowego oraz te odcinki, na które istnieje możliwość pozyskania dofinansowania ze źródeł zewnętrznych. Komisja Porządku Publicznego, Spraw Obywatelskich i Komunikacji zwróciła uwagę, że z uwagi na lokalny charakter wielu ulic Powiat nie ma możliwości pozyskania środków zewnętrznych, dofinansowań z programów drogowych na ich przebudowę.

W związku z tym Powiat zaproponował Burmistrzom Miast Braniewo, Frombork i Pieniężno rozwiązanie polegające na tym, aby rozważyć możliwość zmiany kategorii wybranych ulic na drogi gminne. W przypadku akceptacji takiego trybu postępowania, Komisja proponuje aby Powiat partycypował w kosztach przebudowy ulic, udzielając pomocy finansowej Gminie w wysokości 50% wkładu własnego przy założeniu, że Gmina uzyska dofinasowanie na realizację inwestycji z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, z programu Polski Ład lub z innych źródeł

7.2 Wskazanie potencjalnych źródeł finansowania planowanych przedsięwzięć drogowych.

1. RZĄDOWY FUNDUSZ ROZWOJU DRÓG

Jednym z projektów strategicznych SRT2030 jest Fundusz Dróg Samorządowych (obecnie: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg). Jest to mechanizmem wsparcia finansowego rozwoju dróg lokalnych jest, którego zadaniem jest dofinansowanie budowy, przebudowy oraz remontów dróg powiatowych i gminnych. Jego celem jest przyspieszenie powstawania nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym, stanowiącej ważny element prawidłowego funkcjonowania i rozwoju gospodarki oraz przyczyniającej się do poprawy poziomu życia obywateli. Utworzenie Funduszu ma również na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej, a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych. Rozwój lokalnej infrastruktury drogowej stanowi przy tym działanie komplementarne do inicjatyw podejmowanych na szczeblu krajowym w odniesieniu do budowy systemu autostrad i dróg ekspresowych, przyczyniając się do stworzenia spójnego i zintegrowanego systemu transportowego.

2. RZĄDOWY FUNDUSZ INWESTYCJI LOKALNYCH

Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych (RFIL) to program, w ramach którego rządowe środki trafiają do gmin, powiatów i miast w całej Polsce na wszelkie inwestycje służące społeczeństwu. Wsparcie pochodzi z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19.

3. PROGRAM INWESTYCJI STRATEGICZNYCH dla jednostek samorządu terytorialnego/związków JST

Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych ma na celu zwiększenie skali inwestycji publicznych przez bezzwrotne dofinansowanie inwestycji realizowanych przez JST. Wsparcie dotyczy realizacji zadań inwestycyjnych, mających na celu przeciwdziałanie COVID-19.
Budowa lub modernizacja infrastruktury drogowej ujęta została w 1 obszarze priorytetowym Programu, są to zatem inwestycje najpilniejsze, finansowane w 95%.

4. PROGRAM ROZWOJU OBSZARÓW WIEJSKICH NA LATA 2014-2020

Na obszarach wiejskich ze środków Polityki Spójności finansowane będą m.in. inwestycje dotyczące - infrastruktury umożliwiającej rozwój przedsiębiorczości i powstawania nowych miejsc pracy (transport, energia, internet, itp.).

5. PROGRAM OPERACYJNY ROZWÓJ POLSKI WSCHODNIEJ 2007-2013

Nowy program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej będzie koncentrował się na czterech głównych obszarach: przedsiębiorczość i inwestycje, energia i klimat, spójna sieć transportowa oraz kultura, turystyka i usługi uzdrowiskowe. W zakresie transportu współfinansowanie będą mogły uzyskać duże projekty miejskie, na przykład dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej, oraz ponadregionalne inwestycje drogowe i kolejowe. Inwestycje na drogach powiatowych będą mogły być zatem współfinansowane jedynie w ramach innych projektów.

6. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA WARMII I MAZUR NA LATA 2021-2027 (FEWIM 2021-2027)

Dla FEWIM 2021-2027nie zakończono jeszcze prac nad dokumentami programowymi. W ramach funduszy dla transportu na Warmii i Mazurach przewiduje się wspieranie rozwoju i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej. Wsparcie uzyskają przedsięwzięcia wynikające ze strategii rozwoju regionu pt. „Warmińsko-Mazurskie 2030. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego". Inwestycje powinny odpowiadać zdiagnozowanym tam problemom tj. m.in. ograniczać wykluczenie terytorialne, poprawiać spójność komunikacyjną wewnątrz regionu, wypełniać luki w sieci połączeń regionu, wpływać na poprawę dostępność miast (przede wszystkim na obszarach o słabym dostępie do usług publicznych), oddziaływać na zwiększenie dostępności transportu publicznego czy też na poprawę bezpieczeństwa w transporcie.

Interwencja obejmie wybrane odcinki dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, zapewniających niezbędne połączenie (tj. obecnie nieistniejące lub niewystarczające) z siecią TEN-T, z węzłami transportowymi, z przejściami granicznymi, z miejscami inwestycyjnymi, z portem lotniczym w Szymanach, z portem morskim w Elblągu, z terenami inwestycyjnymi (w tym ze strefą rozwojową Integrator Mazurski), z centrami logistycznymi lub terminalami intermodalnymi.

Wszystkie inwestycje drogowe będą wspierać jedynie budowę, rozbudowę lub przebudowę istniejących dróg. Podstawowe prace remontowe (tj. konserwacja) nie będą wspierane. Jednym z kryteriów technicznych, które będzie mieć zastosowanie do wszystkich inwestycji drogowych wspieranych w Programie będzie dostosowanie dróg do nacisków 11,5 t/oś.

8 PROJEKT PLANU FINANSOWANIA BUDOWY, PRZEBUDOWY, REMONTU, UTRZYMANIA I OCHRONY DRÓG ORAZ DROGOWYCH OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH.

Poniżej przedstawiono:

- **Zadania inwestycyjne i zakupy inwestycyjne proponowane do realizacji na drogach powiatowych powiatu braniewskiego w latach 2022 – 2026.**
- **Zadania zrealizowane w 2021r.**

Zestawienie proponowanych do realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych w latach 2022 - 2026

Lp.	Dział	Rozdz.	§	Nazwa zadania inwestycyjnego i okres realizacji (w latach)	Łączne koszty finansowe	Planowane wydatki									UZASADNIENIE
						rok budżetowy 2022 (8+9+10+11)	w tym źródła finansowania				2023 r.	2024 r.	2025 r.	2026 r.	
							dochody własne j.s.t.	Kredyty i pożyczki	środki pochodzące z innych źr.*	środki wymienione w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 u.f.p.					
1	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1393N Grzechotki-Żelazna Góra	3 319 000	3 319 000			A. B. C.						Przebudowa odc. DP Nr 1393N Grzechotki (S-22) - Żelazna Góra, zaprojektuj-wybuduj. Zadanie dofinansowane z RFRD.
2	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych na wybranych odcinkach sieci dróg powiatowych	6 768 380	6 768 380	6 768 380		A. B. C.						Naprawa nawierzchni dróg powiat na odc w najgorszym stanie technicznym, technologia naprawy: wyrównanie i ułożenie nowej warstwy ścieralnej, propozycja fragmentów do remontu zostanie ustalona po przeglądzie dróg po okresie zimowym – wg załącznika
3	600	60014	605	Przebudowa DP 1387N w m. Szyleny	1 000 000	70 000	820 000		A. B. 50 000 C		930 000				Inwest ma na celu poprawę bezpiecz ruchu- korektę łuku, wyspa dzieląca, budowa chodnika i odwodnienia; ZDP posiada opracowaną dokum projekt, zakładana współpraca Gminy Braniewo. W 2021 r. został złożony wniosek na realizację zadania do RFRD.
4	600	60014	605	Przebudowa DP 1346N w m. Radziejewo	3 480 000	70 000	45 000		A. B. 25 000 C		3 410 000				Przebudowa polegająca na budowie chodnika i kanalizacji deszczowej na odc. ok. 0,9 km. Konieczna dokumentacja projektowa. Zakładana współpraca Gminy Pieniężno w zakresie budowy kanalizacji deszczowej i pomocy finansowej w budowie ciągu pieszego.
5	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1165N odc. Frombork - Bogdany - Poprawa warunków komunikacyjnych	1 268 500	1 268 500	708 050		A. B. 560 450 C.						Przebudowa na odc. Frombork - Bogdany na dł. 0,99 km. Wykonanie nowej konstrukcji wraz z poszerzeniem. Wniosek o dofinansowanie z RFRD złożony w 2020 r.

6	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1165N odc. Frombork - Bogdany - Poprawa warunków komunikacyjnych	1 240 000	1 240 000	434 000		A. B. 806 000 C.						Przebudowa na odc. Frombork - Bogdany na dł. 0,99 km. Wykonanie nowej konstrukcji wraz z poszerzeniem. Możliwośc złożenia wniosku o dofinansowanie z RFRD.
7	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1330N odc. Chruściel - Dąbrowa - Poprawa warunków komunikacyjnych	1 200 000	1 200 000	420 000		A. B. 780 000 C.						Przebudowa na odc. Chruściel - Dąbrowa na dł. 0,99 km. Wykonanie nowej konstrukcji wraz z poszerzeniem. Wniosek o dofinansowanie z RFRD złożony w 2021 r.
8	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1381N odc. Zawierz - Wielewo - Poprawa warunków komunikacyjnych	1 022 000	1 022 000	357 700		A. B. 664 300 C.						Przebudowa na odc. Zawierz - Wielewo na dł. 0,967 km. Wykonanie nowej konstrukcji. Wniosek o dofinansowanie z RFRD złożony w 2021 r.
9	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1381N odc. Zawierz-Wielewo - Poprawa warunków komunikacyjnych	1 183 000	1 183 000	414 050		A. B. 768 950 C.						Przebudowa na odc. Krzekoty - Wyszkowo na dł. 0,996 km. Wykonanie nowej konstrukcji wraz z poszerzeniem. Wniosek o dofinansowanie z RFRD złożony w 2021 r.
10	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1397N odc. Pakosze - Bornity - Poprawa warunków komunikacyjnych	1 188 550				A. B. C.		1 188 550				Przebudowa na odc. Pakosze - Bornity na dł. 0,9 km. Wykonanie nowej konstrukcji wraz z poszerzeniem. Możliwość złożenia wniosku o dofinansowanie z RFRD.
11	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1399N odc. Bornity - Augustyny - Poprawa warunków komunikacyjnych	1 136 300				A. B. C.		1 136 300				Przebudowa na odc. Bornity - Augustyny na dł. 0,9 km. Wykonanie nowej konstrukcji wraz z poszerzeniem. Możliwość złożenia wniosku o dofinansowanie z RFRD.
12	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2322N ul. Mielczarskiego w Braniewie	2 652 650				A. B. C.		73 800	859 616,67	859 617,00	859 617,00	ZDP posiada Program Funkcjonalno-Użytkowy. Planowana przebudowa w systemie zaprojektuj - wybuduj.
13	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2345N ul. Warmińska w Braniewie	2 070 750				A. B. C.		43 050	675 900,00	675 900,00	675 900,00	ZDP posiada Program Funkcjonalno-Użytkowy. Planowana przebudowa w systemie zaprojektuj - wybuduj.

14	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2347N ul. Wileńska w Braniewie	8 593 200				A. B. C.		135 300	2 819 300,00	2 819 300,00	2 819 300,00	ZDP posiada Program Funkcjonalno-Użytkowy. Planowana przebudowa w systemie zaprojektuj - wybuduj.
15	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 2348N ul. Wojska Polskiego w Braniewie	3 916 550				A. B. C.		92 250	1 274 766,00	1 274 766,00	1 274 768,00	ZDP posiada Program Funkcjonalno-Użytkowy. Planowana przebudowa w systemie zaprojektuj - wybuduj.
16	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 2318N ul. Krasickiego w Braniewie	422 500	242 500	192 500		A. B. 50 000 C.		180 000				Remont ciągów pieszych i odwodnienia w ciągu ulicy. Chodniki w bardzo złym stanie technicznym. Wnioski mieszkańców i radnych powiatowych. Zakładana pomoc Miasta Braniewo w wysokości 50 tys zł
17	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP Nr 1397N	440 000	440 000	440 000		A. B. C.						Bezpieczeńswo ruchu kołowego, wąskie pasy ruchu, zniszczona konstrukcja nawierzchni na łukach wew. wzmocnienie konstrukcji na łukach
18	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych na trasie przygranicznej Gronowo – Górowo Iławeckie Etap Gronowo-Kalinowiec	5 762 000	42 000	21 000		A. B. 21 000 C.			1 906 666	1 906 666	1 906 668	Naprawa nawierzchni DP 1316N na odc. Gronowo (od DK 54) do Kalinowca 3,1 km, zły stan techn, wyrówn nawierzchni BA 8cm. Planowane rozpoczęcie prac nad dokumentacją projektową, zakładana pomoc Gminy Braniewo.
19	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka– Braniewo	2 074 000	74 000	37 000		A. B. 37 000 C.			1 000 000	1 000 000	2 000 000	Naprawa nawierzchni na odcinkach pozostałych po przebudowie łącznie fragmenty o dłg 2,2 km, zły stan techn, wyrówn nawierzchni BA 8cm. Konieczność wykonania projektu dla m. Nowa Pasłęka. Zakładana pomoc Gminy Braniewo
20	600	60014	605	Poprawa bezpieczeństwa ruchu w ciągu DP 1397N w m. Zagaje	107 250	0	0		A. B. C.		107 250				ZDP posiada oprac dokument techn na budowę wysp dzielących jezdnię na wjazdach do miejscowości; do potwierdzenia zasadność wniosków mieszkańców po wybudowaniu chodnika wzdłuż drogi

21	600	60014	605	Poprawa bezpieczeństwa ruchu w ciągu DP 1397N w m. Glebiska	193 600	193 600	193 600		A. B. C.						ZDP posiada oprac dokument techn na budowę wysp dzielących jezdnię na wjzadach do miejscowości; do potwierdzenia zasadność wniosków mieszkańców po wybudowaniu chodnika wzdłuż drogi
22	600	60014	605	Przebudowa DP 1322N Piele - Grabowiec, wraz z dokumentacją	13 500 000	180 000	90 000		A. 90000 B. C.		6 660 000	2 220 000	2 220 000	2 220 000	droga dł 7,3 km w bardzo złym stanie techn, nawierzchnia wymaga przebudowy z konstrukcją, w pierwszej kolejności należy opracować dokumentację, wniosek z Komisji Transportu do Zarządu Powiatu, zakładana pomoc Gminy Lelkowo
23	600	60014	605	Opracowanie projektu i przebudowa DP 1158N na odcinku Karwiny – Osiek	6 482 000	160 000	80 000		A. 80 000 B. C.		4 741 000	1 580 000	1 580 000	1 581 000	dł 3,1 km, odc łączy sąsiedni powiat oraz trzy gminy, bardzo zły stan techniczny drogi, PILNE, konieczne opracowanie projektu technicznego, droga nie kwalifikuje się do remontu bieżącego, zakładane wspólne z Pow. Elbląg złożenie wniosku do rezerwy budżetowej 50% wraz z przebudową wiaduktu, zakładana pomoc Gminy Wilczęta
24	600	60014	605	Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1342N ul. 1 Maja Pieniężno rz. Wałsza	5 500 000	200 000	100 000		A. 100 000 B. C			5 300 000			Dł. mostu 20,6 m, stan techn obiektu wymaga przeprowadzenie robót remont, ZDP posiada starą dokumentację techniczną, konieczne opracowanie aktualnego projektu, możliwość wystąpienia o dofinansowanie z rezerwy subwencji ogólnej budżetu państwa na budowę oraz o pomoc Gminy Pieniężno na dokumentacje
25	600	60014	605	Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1379N Stara Pasłęka – Braniewo	550 000	550 000	520 000		A. 30 000 B. C.						Obiekt mostowy o konstrukcji "półtrwałej"- na bekach stalowych z płyty drogowej, z drewnianymi balustradami, ograniczona szerokość na obiekcie, ograniczony przejazd dla pojazdów rolniczych, bardzo zły stan techniczny Zakładana przebudowa na przepust. Zakłądana pomoc Gminy Braniewo.
26	600	60014	605	Przygotowanie dokumentacji niezbędnej do rozbiórki obiektu (nieczynna linia kolejowa) - wiadukt Słobity DP Nr 1154N	50 000	50 000	50 000		A. B. C.						Wiadukt nad nieczynną i nieistniejącą linią kolejową. Rozpoczęcie procedury rozbiórki obiektu.

27	600	60014	605	Przygotowanie dokumentacji niezbędnej do rozbiórki obiektu (nieczynna linia kolejowa) - wiadukt Karwiny DP Nr 1158N	50 000	50 000	50 000		A. B. C.						Wiadukt nad nieczynną i nieistniejącą linią kolejową. Rozpoczęcie procedury rozbiórki obiektu.
28	600	60014	605	Przygotowanie dokumentacji niezbędnej do rozbiórki obiektu (nieczynna linia kolejowa) - wiadukt Tatarki DP Nr 1348N	50 000	50 000	50 000		A. B. C.						Wiadukt nad nieczynną i nieistniejącą linią kolejową. Rozpoczęcie procedury rozbiórki obiektu.
29	600	60014	605	Przebudowa DP 1157N Stare Siedlisko- Dębiny	14 500 000	200 000	100 000		A. B. 100 000 C		7 150 000	3 575 000	3 575 000		Wzmocnienie konstrukcji drogi i poszerzenie jezdni; odc dł 7,12 km, nawierzchnia w bardzo złym stanie technicznym, duże i częste problemy z odwodnieniem, zakładana pomoc Gminy Wilczęta, konieczny projekt techniczny na przebudowę
30	600	60014	605	Przebudowa DP 1157N granica powiatu- Stare Siedlisko	5 670 000	60 000	30 000		A. B. 30 000 C		5 610 000				Wzmocnienie konstrukcji drogi i poszerzenie jezdni; odc dł 2,79 km, nawierzchnia w bardzo złym stanie technicznym, duże i częste problemy z odwodnieniem, zakładana pomoc Gminy Wilczęta, konieczny projekt techniczny na przebudowę
31	600	60014	605	Przebudowa drogi nr 1308N Baranówka-Wielkie Wierzno	9 818 000	160 000	80 000		A. B. 80 000 C.		4 829 000	2 414 500	2 414 500		droga dł 4,8 km, w bardzo złym stanie technicznym, nawierzchnia wymaga przebudowy (konieczne opracowanie projektu technicznego i następnie przebudowa). Zakładana pomoc Gminy Frombork.
32	600	60014	605	Przebudowa drogi nr 1308N Wielkie Wierzno-Chruściel	9 004 000	160 000	80 000		A. B. 80 000 C.		4 422 000	1 474 000	1 474 000	1 474 000	droga dł 4,4 km, w bardzo złym stanie technicznym, nawierzchnia wymaga przebudowy - PILNE na odcinku Pierławki- Chruściel (stan nawierzchni nie pozwala na remontowanie, konieczne opracowanie projektu technicznego i następnie przebudowa). Zakładana pomoc Gminy Płoskinia.
33	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 1352N Łoźnik – Pawły	22 353 250	400 000	200 000		A. B. 200 0000 C.		10 976 625	3 658 875	3 658 875	3 658 875	droga dł 10,95 km, zły stan techn nawierzchni, problemy z odwodnieniem oraz podbudową drogi, konieczne opracowanie dokumentacji projektowej rzeczywista wartość robót będzie znana po opracowaniu projektu i kosztorysu. Zakładana pomoc Gminy Pieniężno.

34	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2312N ul. Jagiełły w Braniewie	3 014 500	50 000	25 000		A. B. C. 25 000		2 964 500				naw jezdni w złym stanie techn, liczne wnioski mieszkańców, zakładany udział Urzędu Miasta, brak ciągu pieszego, dł. 0,45 km, do opracowania projekt techniczny, konieczna przebudowa infrastruktury i odwodnienia
35	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 1314N Świętochowo - DW 507	1 623 000	50 000	25 000		A. B. C 25 000		786 500	393 250	393 250		Wzmocnienie odc Świętochowo- droga woj. 507 jezdnia wąska i zniszczona; zakładana współpraca z Gminą Braniewo, dł. odc. 0,8 km
36	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2307N- ulicy Brzozowej w Braniewie	2 544 800	50 000	25 000		A. B. C. 25 000			831 600	831 600	831 600	ul z płyt beton i bitum, brak ciągu pieszego, zły stan nawierzchnia dł łącznie 0,38 km, liczne wnioski mieszkańców, problemy z ruchem pieszych po jezdni, zwłaszcza dzieci do szkoły, zakł udział Urz Miasta, do opracowanie dokumentacja projektowa
37	600	60014	605	Przebudowa DP 2324N ulica Moniuszki w Braniewie	2 429 600	80 000	40 000		A. B. C. 40 000		2 349 600				Naw jezdni w złym stanie, odc. bitumiczny dłg 0,36 km, ulica o dużym znaczeniu, rozpoczęty remont chodnika, brak chodnika przed szkołą, planowane zatoki autobusowe, zakładany udział Urzędu Miasta, wymagana przebudowa skrzyżowania z ul. Zieloną, konieczne opracowanie projektu
38	600	60014	605	Przebudowa DP 2324N ulica Moniuszki w Braniewie	2 764 000	80 000	40 000		A. B. C. 40 000			1 342 000	1 342 000		Naw jezdni w złym stanie, odc. bitumiczny dłg 0,41 km, ulica o dużym znaczeniu, rozpoczęty remont chodnika, brak chodnika przed szkołą, planowane zatoki autobusowe, zakładany udział Urzędu Miasta, konieczne opracowanie projektu
39	600	60014	605	Przebudowa ulicy Konarskiego w Braniewie	1 646 000	40 000	20 000		A. B. C 20000		1 606 000				Zły stan nawierzchnia jezdni i chodników, konieczna naprawa konstrukcji ulic, konstrukcji przepustu i korekty geometrii odc i skrzyżowań, łącznie odc ok 245 m, zakładany udział Urzędu Miasta, do opracowania dokumentacja techniczna
40	600	60014	605	Przebudowa ulicy Rzemieślnicza w Braniewie	1 217 000	40 000	20 000		A. B. C 20 000		1 177 000				Zły stan nawierzchnia jezdni i chodników, konieczna naprawa konstrukcji ulic, konstrukcji przepustu i korekty geometrii odc i skrzyżowań, łącznie odc ok 170 m, zakładany udział Urzędu Miasta, do opracowania dokumentacja techniczna

41	600	60014	605	Przebudowa ulicy Traugutta w Braniewie	2 975 000	60 000	30 000		A. B. C			1 457 500	1 457 500		Zły stan nawierzchnia jezdni i chodników, konieczna naprawa konstrukcji ulic, konstrukcji przepustu i korekty geometrii odc i skrzyżowań, łącznie odc ok 440 m, zakładany udział Urzędu Miasta, do opracowania dokumentacja techniczna
42	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 1399N na odcinku Kajnity – Wojnity	5 550 000	160 000	80 000		A. B. C.		2 695 000	1 000 000	847 500	847 500	droga dł 2,7 km, nawierzchnia gruntowa, bardzo duże i częste problemy z odwodnieniem, utrzymaniem przejezdności, ZDP posiada starą dokumentację techniczną - wymagany aktualny projekt, zakładany udział Gminy Pieniężno
43	600	60014	605	Przebudowa DP 2325N ul. Mrągowiusza w Braniewie	1 656 000	50 000	25 000		A. B. C		1 606 000				Nawierzchnia płyty betonowe, brak ciągu pieszego, dł. 0,244 km, liczne wnioski mieszkańców, problemy z bezpiecznym ruchem pieszych i pojazdów, zakładany udział Urzędu Miasta, do opracowania dokumentacja projektowa
44	600	60014	605	Przebudowa DP 2374N ul. Cmentarna w Pieniężnie	4 282 000	80 000	40 000		A. B. C.			1 000 000	1 601 000	1 601 000	jezdnia ulicy w b złym stanie techn, wymagana przebudowa na odc od cmentarza do wiaduktu, wnioski mieszkańców oraz Urzędu Miasta, zakładany udział Gminy Pieniężno, konieczna dokumentacja, dł. odc. 0,635 km
45	600	60014	605	Przebudowa DP 2376N ul. Królewiecka w Pieniężnie	2 362 500	80 000	40 000		A. B. C			1 000 000	641 250	641 250	Opracowanie projektu i budowa chodników wraz z przebudowa jezdni, ciąg pieszy oraz naw ulicy w złym stanie techn, konieczna naprawa odwodnienia, liczne wnioski mieszkańców, zakładany udział UM Pieniężno, do pierwszego etapu wybrano odc dłg 350 m
46	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2327N ul. Parkowa w Braniewie	887 000	40 000	20 000		A. B. C.			847 000			zły stan nawierzchni gruntowej, konieczne wykon nawierzchnia utwardzonej, odwodnienia, chodników i infrastruktury, do opracowania dokumentacja techniczna w pierwszej kolejności, dłg ulicy 0,131 km, propozycja współpracy Miasta Braniewo
47	600	60014	605	Przebudowa dróg powiatowych nr 2361N ul. Kwiatowa we Fromborku	2 315 000	60 000	30 000		A. B. C.		2 255 000				zły stan techniczny ulic, nawierzchnia płyty beton, konieczne wykon odwodnienia, konstrukcji dróg, chodników i infrastruktury, do opracowania dokumentacja projektowa, dłg 0,34 km, propozycja współpracy Miasta Frombork

48	600	60014	605	Przebudowa dróg powiatowych nr 2362N ul. Leśna we Fromborku	3 954 000	60 000	30 000		A. B. C. 30 000		3 894 000				zły stan techniczny ulic, nawierzchnia płyty beton, konieczne wykon odwodnienia, konstrukcji dróg, chodników i infrastruktury, do opracowania dokumentacja projektowa, dłg ulic łącznie 0,587 km, propozycja współpracy Miasta Frombork
49	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2370N ul. Sanatoryjna we Fromborku	2 953 000	60 000	30 000		A. B. C. 30 000			1 000 000	946 500	946 500	zły stan techniczny, częściowo nawierzchnia gruntowa, konieczne wykonanie nawierzchni utwardzonej, odwodnienia, chodników i infrastruktury, do opracowania dokumentacja projektowa, dłg ulicy 0,440 km, propozycja współpracy Miasta Frombork
50	600	60014	605	Przebudowa DP 2379N ul. Rynek w Pieniężnie	3 583 590	50 000	25 000		A. B. C. 25 000		50 000,00	1 200 000,00	1 141 795,00	1 141 795	zły stan techniczny ulicy, nawierzchnia w większości brukowa, konieczne wykon odwodnienia, konstrukcji drogi, chodników i infrastruktury, do oprac Program Fumkcjonalno Użytkowy, projekt budowlany, dłg ulicy 0,529 km, strefa ochrony konserw zabytków, propozycja współpracy Miasta Pieniężno
51	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2365N ul. Ogrodowa we Fromborku	1 738 600	60 000	30 000		A. B. C. 30000			1 678 600			odc 0,26 km, propozycja współpracy Gminy Frombork, zły stan nawierzchni jezdni i chodników, konieczna naprawa konstrukcji, odwodnienia, chodników i infrastruktury, do opracowania dokumentacja techniczna
52	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2308N ul. Dąbrowskiego w Braniewie	1 615 400	60 000	30 000		A. B. C 30 000			1 555 400			odc 0,24 km, propozycja współpracy z Miastem Braniewo, zły stan nawierzchni jezdni i chodników, konieczna naprawa konstrukcji z wzmocnieniem i odwodnienie, liczne skargi mieszkańców, do opracowania dokumentacja techniczna
53	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2359N ul. Kościelna we Fromborku	1 337 000	50 000	25 000		A. B. C 25000			1 287 000			odc 0,2 km, propozycja współpracy z Miastem Frombork, zły stan nawierzchni jezdni i chodników, konieczna naprawa konstrukcji z wzmocnieniem i odwodnienie, do opracowania dokumentacja techniczna
54	600	60014	605	Przebudowa DP 1314N ul. Szkolna w Braniewie	2 420 600	60 000	30 000		A. B. C 30 000		2 360 600				Ulica o dłg 0,36 km konieczna przebudowa, wzmocnienie konstrukcji z uwagi na bardzo duże natężenie ruchu ciężarowego- dojazd do ramp przeładunkowych, do opracowania dokumentacja projektowa. Zakładana pomoc Miasta Braniewa. Planowane złożenie wniosku do Funduszu Dróg Samorządowych.

55	600	60014	605	Przebudowa DP 2320N ul. Malinowa w Braniewie	602 000	30 000	15 000		A. B. C 15000		572 000				Ulica o dłg 0,09 km konieczna przebudowa, wzmocnienie konstrukcji z uwagi na zły stan nawierzchni jezdni i chodników, do opracowania dokumentacja projektowa. Zakładana pomoc Miasta Braniewa.
56	600	60014	605	Przebudowa DP 2306N ul. Armii Krajowej w Braniewie	4 632 900	80 000	40 000		A. B. C 40 000		4 552 900				Ulica o dłg 0,69 km konieczna przebudowa, wzmocnienie konstrukcji z uwagi na zły stan nawierzchni jezdni i chodników, do opracowania dokumentacja projektowa. Zakładana pomoc Miasta Braniewa.
57	600	60014	605	Przebudowa DP 2316N ul. Kościelna w Braniewie	726 500	50 000	25 000		A. B. C 25000		676 500				Ulica o dłg 0,109 km konieczna przebudowa, wzmocnienie konstrukcji z uwagi na zły stan nawierzchni jezdni i chodników, do opracowania dokumentacja projektowa. Zakładana pomoc Miasta Braniewa.
58	600	60014	605	Przebudowa DP 2378N ul. Ornecka w Pieniężnie	1 557 000	50 000	25 000		A. B. C 25 000		1 507 000				Ulica o dłg 0,23 km konieczna przebudowa, wzmocnienie konstrukcji z uwagi na zły stan techniczny naw. brukowcowej i chodników, do opracowania dokumentacja projektowa. Zakładana pomoc Gminy Pieniężno.
59	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1393N m. Grzechotki-Żelazna Góra	3 066 500	80 000	40 000		A. B. C. 40 000		2 986 500				Przebudowa DP 1393N na odc. Grzechotki do S-22 1,5 km, bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót, zakładane złożenie wniosku do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz pomoc Gminy Braniewo. Inwestycja istotna z uwagi na ważność odcinka w sieci dróg powiatowych.
60	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1320N m. Lelkowo-Kwiatkowo	6 372 000	80 000	40 000		A. B. C. 40 000			2 000 000.00	2 000 000.00	2 292 000	Przebudowa DP 1320N na odc. Lelkowo-Kwiatkowo 3,13 km, bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót, zakładane złożenie do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.oraz pomoc Gminy Lelkowo
61	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1334N Piotrowiec-Wilknity.	14 020 000	160 000	80 000		A. B. C. 80 000			4 620 000.00	4 620 000.00	4 620 000	Przebudowa DP 1334N na odc. Piotrowiec-Wilknity o dł. 6,86 km, bardzo zły stan techniczny, lokalnie brak przejezdności. Zakładana pomoc Gmin Lelkowo i Pieniężno.

62	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1391N Gronówko-Lipowina	4 520 000	120 000	60 000		A. 60 000 B. C.		4 400 000				Przebudowa DP 1391N na odc. Gronówko-Lipowina o dł. 2,2 km, bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót, zakładane złożenie wniosku do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz pomoc Gminy Braniewo
63	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1397N Wysoka Braniewska-Pakosze-Bornity	18 185 000	200 000	100 000		A. 100 000 B. C.		17 985 000				Przebudowa DP 1397N na odc. Wysoka Braniewska-Pakosze-Bornity o dł. 8,9 km, bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót. Planowane złożenie wniosku do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. oraz pomoc Gmin Płoskinia, Pieniężno.
64	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1399N Bornity-Augustyny	2 650 500	60 000	30 000		A. 30 000 B. C.		2 590 500				Przebudowa DP 1399N na odc. Bornity-Augustyny o dł. 1,3 km, bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót, Planowane złożenie wniosku do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz pomoc Gminy Pieniężno.
65	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1330N Chruściel-Czosnowo	10 163 000	120 000	60 000		A. 60 000 B. C.		10 043 000				Przebudowa DP 1330N na odc. Chruściel-Czosnowo o dł. 5,0 km, bardzo zły stan techniczny. Planowane złożenie wniosku do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. oraz pomoc Gminy Płoskinia.
66	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1158N granica powiatu-Słobity	1 327 000	40 000	20 000		A. 20 000 B. C.		1 287 000				Przebudowa DP 1158N na odc. granica powiatu-Słobity o dł. 0,63 km, bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót. Planowane złożenie wniosku do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz pomoc Gminy Wilczęta
67	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1385N Braniewo-Pakosze	42 860 000	400 000	200 000		A. 200 000 B. C.			14 000 000	14 000 000	14 460 000	Przebudowa DP 1385N na odc. Braniewo-Pakosze o dł. 21,03 km, bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót. Planowane złożenie wniosku do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. oraz pomoc Gmin Braniewo, Płoskinia, Pieniężno.
68	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N Pakosze-Pieniężno	10 680 000	120 000	60 000		A. 60 000 B. C.			3 520 000	3 520 000	3 520 000	Przebudowa DP 1342N na odc. Pakosze-Pieniężno o dł. 5,23 km, bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót. Planowane złożenie wniosku do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz pomoc Gminy Pieniężno.

69	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N Pakosze	2 894 500	40 000	20 000		A. B. C. 20 000		1 427 250	1 427 250			Przebudowa DP 1342N na odc. m. Pakosze o dł. 0,75 km, bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót, zakładane złożenie wniosku o dofinansow z Rządowego Programu Rozwoju Dróg oraz pomoc Gmin Pieniężno
70	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1312N Rusy-Rodowo	12 740 000	200 000	100 000		A. B. C. 100 000		6 600 000	1 980 000	1 980 000	1 980 000	Przebudowa DP 1312N na odc. Rusy-Rodowo o dł. 6,56 km, bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót. Planowane złożenie wniosku do Funduszu Dróg Samorządowych.oraz pomoc Gminy Braniewo.
71	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1158N Słobity-Karwiny	6 390 000	120 000	60 000		A. B. C. 60 000		3 135 000	1 567 500	1 567 500		Przebudowa DP 1158N na odc. Słobity-Karwiny o dł. 3,1 km, bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót. Planowane złożenie wniosku do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz pomoc Gminy Wilczęta.
72	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych Zadanie: remont sieci dróg powiatowych zamiejskich	152 999 550	10 000 000	10 000 000		A. B. C.		30 000 000	37 000 000	37 000 000	38 999 550	wg załączonego wykazu, wyliczenia i uzasadnienia
73	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych Zadanie: remont sieci dróg powiatowych- ulice na terenie miast	22 397 210	1 000 000	1 000 000		A. B. C.		2 000 000	6 000 000	6 000 000	7 397 210	wg załączonego wykazu, wyliczenia i uzasadnienia
74	600	60014	605	Poprawa stanu technicznego obiektów mostowych w ciągu sieci dróg powiatowych	1 476 900	1 476 900	1 476 900		A. B. C.						wg załączonego wykazu, wyliczenia i uzasadnienia
75	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1157N odc. Kurowo Braniewskie-Stare Siedlisko. Etap 1.	220 000	220 000	220 000		A. B. C.						Poprawa warunków w ciągu DP 1157N na odc. 0,36 km. Etapowanie prac. Nawierzchnia bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót, zakładane złożenie do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg

76	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1158N odc. Janiki Pasłęcki-Słobity.	317 130	317 130	317 130		A. B. C.						Poprawa warunków w ciągu DP 1158N na odc. 0,628 km. Nawierzchnia bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót, zakładane złożenie do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg
77	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1158N odc. Karwiny-Osiek.	4 015 000	4 015 000	4 015 000		A. B. C.						Poprawa warunków w ciągu DP 1158N na odc. 1,775 km. Etapowanie prac. Nawierzchnia bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót, zakładane złożenie do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg
78	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1320N odc. Lelkowo-Kwiatkowo.	1 320 000	1 320 000	1 320 000		A. B. C.						Poprawa warunków w ciągu DP 1320N na odc. 2,03 km. Nawierzchnia bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót, zakładane złożenie do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg
79	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1348N odc. Gładysze-Tatarki.	2 310 000	2 310 000	2 310 000		A. B. C.						Poprawa warunków w ciągu DP 1348N na odc. 3,898 km. Etapowanie prac. Nawierzchnia bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót, zakładane złożenie do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg
80	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1397N odc. Bornity-Glebiska.	964 150	964 150	964 150		A. B. C.						Poprawa warunków w ciągu DP 1397N na odc. 1,778 km. Nawierzchnia bardzo zły stan techniczny, kontynuacja robót, zakładane złożenie do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg
81	600	60014	605	Przebudowa obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej Nr 1379N Stara Pasłęka - Braniewo	24 000	19 000	19 000		A. B. C.						Wykonanie dokumentacji dla przebudowy obiektu. Prace rozpoczęte w 2021 r.
82	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1320N odc. Lelkowo - Kwiatkowo	150 000	40 000	40 000		A. B. C.		100 000				Wykonanie dokumentacji dla przebudowy drogi. Prace rozpoczęte w 2021 r.

83	600	60014	605	Modernizacja najważniejszych szlaków komunikacyjnych Powiatu Braniewskiego: DP Nr 1385N Braniewo-Płoskinia; DP Nr 1397N Wysoka Braniewska-Pakosze; Bornity-gr. powiatu	10 990 000	10 990 000	549 500		A. B. 10 440 500 C.						Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu najważniejszych ciągów komunikacyjnych - wniosek o dofinansowanie złożony w 2021 r. do programu Polski Ład
84	600	60014	605	Rozbudowa najważniejszych szlaków komunikacyjnych Powiatu Braniewskiego: DP Nr 1397N Pakosze - Bornity; DP Nr 1399N Bornity-gr. powiatu	8 990 000	8 990 000	449 500		A. B. 8 540 500 C.						Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu najważniejszych ciągów komunikacyjnych - wniosek o dofinansowanie złożony w 2021 r. do programu Polski Ład
85	600	60014	605	Opracowanie dokumentacji technicznej dla zadania: Przebudowa drogi powiatowej Nr 1165N odc. Frombork - Bogdany	15 000	15 000	15 000		A. B. C.						Kontynuacja prac realizowanych w latach ubiegłych w celu przebudowy drogi na odc. ok. 1,0 km
86	600	60014	605	Opracowanie dokumentacji technicznej dla zadania: Przebudowa drogi powiatowej Nr 1330N odc. Chruściel - Dąbrowa	15 000	15 000	15 000		A. B. C.						Kontynuacja prac realizowanych w latach ubiegłych w celu przebudowy drogi na odc. ok. 1,0 km
87	600	60014	605	Opracowanie dokumentacji technicznej dla zadania: Przebudowa drogi powiatowej Nr 1381N odc. m. Wielewo	15 000	15 000	15 000		A. B. C.						Kontynuacja prac realizowanych w latach ubiegłych w celu przebudowy drogi na odc. ok. 1,0 km
88	600	60014	605	Opracowanie dokumentacji technicznej dla zadania: Przebudowa drogi powiatowej Nr 1397N odc. Pakosze - Bornity	15 000	15 000	15 000		A. B. C.						Kontynuacja prac realizowanych w latach ubiegłych w celu przebudowy drogi na odc. ok. 1,0 km
89	600	60014	606	Zakup środków trwałych (sprzęt do bieżącego utrzymania dróg)	1 550 000	1 550 000	1 550 000		A. B. C.						Wg załącznika. Zakup dwóch samochodów osobowo-dostawczych i głowicy do koszenia traw, chwastów i usuwania zakrzaczenia. Wysoka awaryjność sprzętu nie gwarantuje zabezpieczenia ciągłości prac przy utrzymaniu dróg.

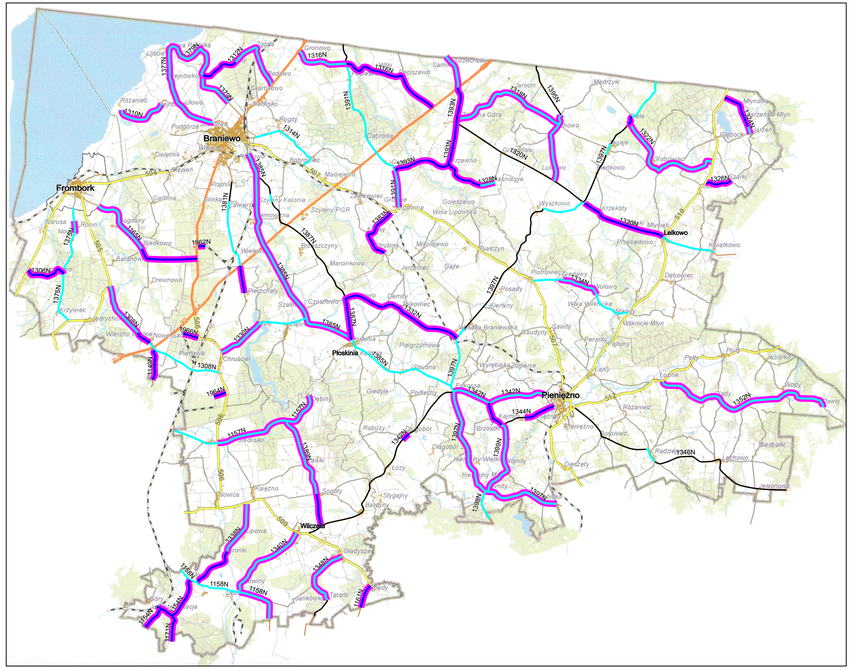
90	600	60014	605	Przebudowa systemu centralnego ogrzewania w ZDP	2 651 000	1 000 000	1 000 000		A. B. C.						Niezbędna jest modernizacja kotłowni, węzła cieplnego i instalacji centralnego ogrzewania w siedzibie jednostki. ZDP wielokrotnie w latach ubiegłych zgłaszał problem z niesprawnością, awaryjnością i obsługą pieców, urządzeń i komina kotłowni przy ul. Królewieckiej 55. Prowadzone prace konserwacyjne i naprawy nie gwarantują sprawności systemu w okresie grzewczym. Ponadto kotły i cały system nie spełniają nowych wymagań przepisów w zakresie m.in. emisji spalin. Zakładane roboty stanowią część prac z projektu termomodernizacji obiektów powiatu braniewskiego.
				Ogółem	543 255 910	66 895 160	39 207 460	0	A. B. 25 168 700 C.	0	163 291 975			97 748 533	

Zadania zrealizowane w 2021r.:

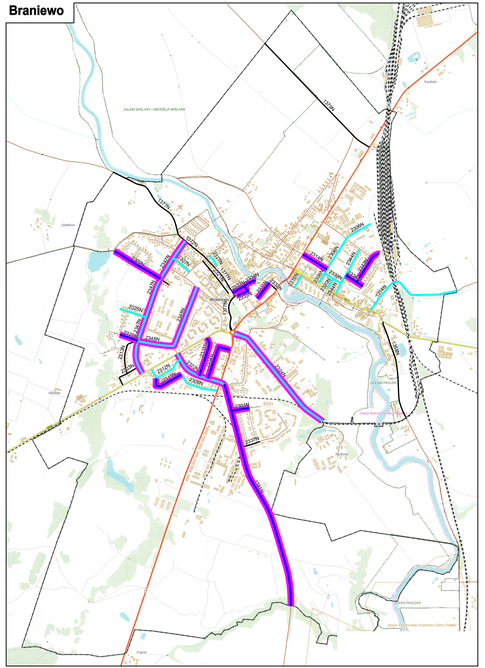
Nr drogi	Nazwa zadania	km		Długość mb	Wartość robót brutto
1385N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych Część 3 – DP Nr 1385N odc. Płoskinia – Pakosze	16+572	17+210	638	241 465,22
1342N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych Część 2 – DP Nr 1342N odc. Pakosze – Pieniężno	14+335	15+010	675	248 943,52
2340N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 2340N ul. Skośna w Braniewie	0+138	0+292	154,00	61 948,95
1158N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych - część 16 DP Nr 1158N odc. Janiki Pasłeckie - Słobity	4+445	5+073	628	168 094,65
1348N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych - część 8 DP Nr 1348N odc. Gładysze - Tatarki	3+055	3+200	145	49 599,64
1338N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych - część 3 DP Nr 1338N odc. Księżno - Bronki	0+003	0+438	435	116 332,03
1352N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych - część 5 DP Nr 1352N odc. Kowale - Glądy	3+398	3+783	385	131 025,38
1395N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych - część 2 DP Nr 1395N odc. Jachowo - Lutkowo	6+960	7+410	450	118 980,40
1389N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych - część 9 DP Nr 1389N odc. Ławki - Sopoty	6+774	6+934	160	59 500,02
1308N	Naprawa nawierzchni jezdni w ciągu drogi powiatowej Nr 1308N odc. Wielkie Wierzno - Chruściel	8+376	8+994	618	129 733,03

1375N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych - część 11 DP Nr 1375N odc. Ronin	2+278	2+492	214	66 931,68
1324N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych - część 4 DP Nr 1324N DW 510 - Jarzeń	0+012	0+382	370	119 189,56
1322N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych - część 13 DP Nr 1322N odc. Piele - Grabowiec	1+475	1+765	290	122 055,90
1308N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych - część 12 DP Nr 1308N odc. Wielkie Wierzno - Baranówka	2+897	3+117	220	68 709,03
1391N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych - część 7 DP Nr 1391N odc. m. Lipowina; S22 - Gronówko	7+225	7+595	370	152 997,71
		10+775	10+940	165	
1346N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych - część 10 DP Nr 1346N odc. m. Radziejewo	6+434	6+494	60	62 536,08
2312N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych - część 14 DP Nr 2312N ul. Jagiełły w Braniewie	0+000	0+255	255	81 488,73
1381N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych - część 6 DP Nr 1381N odc. Pierzchały - S22	8+294	8+794	500	160 934,18
1381N	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1381N odc. Zawierz - Wielewo - Poprawa warunków komunikacyjnych	4+453	5+443	990	720 059,17
2309N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu dróg powiatowych - część 15 ul. Długa w Braniewie	0+481	0+587	106	64 978,50
1330N	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1330N odc. Chruściel-Dąbrowa - Poprawa warunków komunikacyjnych	2+870	3+820	950	953 826,17
1397N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1397N odc. Krzekoty - Wyszkowo	8+874	9+864	990	315 207,52
1395N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1395N odc. Jachowo - Lutkowo	6+675	6+960	285	138 444,21
1393N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1393N odc. Grzechotki - Omaza (S22)	0+769	1+359	590	164 972,27
1165N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1165N odc. Biedkowo - Bogdany	4+664	5+164	500	225 777,57
1316N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1316N odc. Gronowo - Kalinowiec	1+357	1+727	370	145 725,66
1158N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1158N odc. Karwiny - Osiek	8+680	9+230	550	169 939,53
1330N	Likwidacja kolein w nawierzchni jezdni w ciągu drogi powiatowej nr 1330N odc. Trąby – obiekt mostowy (J. Pierzchały)			130	79 924,79
1328N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1328N odc. m. Krasnolipie	2+941	3+124	183	69 663,76
RAZEM				**12 376**	**5 208 984,86**

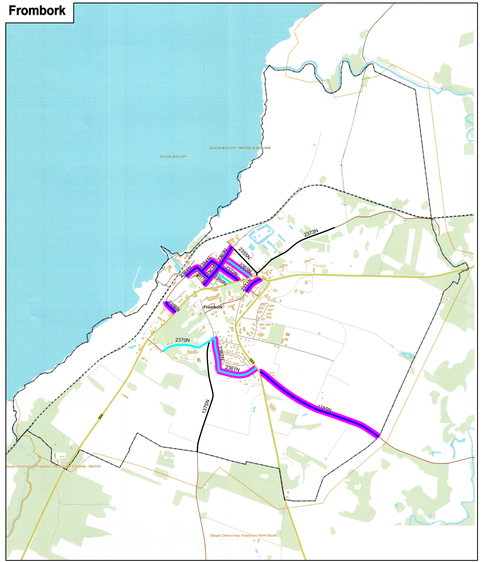
Mapa 11. Wykaz planowanych inwestycji na drogach powiatowych powiatu braniewskiego w latach 2021 – 2026



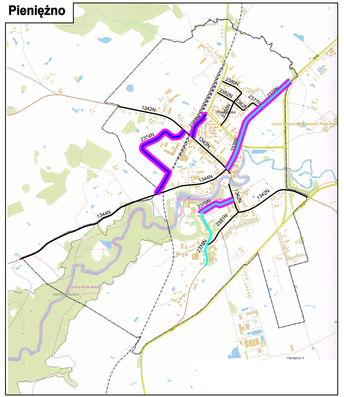
Braniewo



Frombork



Pieniężno



WYKAZ PLANOWANYCH INWESTYCJI NA DROGACH POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO W LATACH 2021-2026

LEGENDA

- Przebieg drogi powiatowej
- Inwestycje postulowane przez gminę
- Inwestycje planowane w ZDP
- Inwestycje nie ujęte w planie i przewidziane do realizacji w późniejszym terminie

Legenda

- budynek
- tor lub zespół torów
- droga krajowa
- droga wojewódzka
- granica powiatu braniewskiego
- granica gminy
- granica miasta
- miejscowość
- most
- obszar wody
- odcinek rzeki lub kanału
- kanał
- rzeka
- strumień
- las

Podkład mapowy z danych Bazy Danych Obiektów Topograficznych Województwa: Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie

Rozpoduliowanie, rozpowszechnianie i rozprowadzanie tych danych wymaga zezwolenia, o którym mowa w art.18 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287) WMGDK_OL_IG_IX_TK/16-05/07 Aktualność 2012 r.
Opracowała: inspektor Milena Olszulzło

Obsługa Projektów Renata Leszczyńska
Trękusk 15a: 10-687 Olsztyn
tel. **787 410 093** NIP **7391775847** REGON **510852040**

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO NA LATA 2021-2026	
MAPA 11	WYKAZ PLANOWANYCH INWESTYCJI NA DROGACH POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO W LATACH 2021-2026
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Zuzanna Wiśniewska

FINANSWANIE PRAC REMONTOWYCH I UTRZYMANIOWYCH.

W zakresie utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich na drogach powiatowych powiatu braniewskiego niezbędne jest powadzenie prac remontowych i utrzymaniowych, w tym:

Remont okresowy (odnowa)

a) **drogi:** remont okresowy (odnowa) polega na wykonywaniu robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym, z wyłączeniem robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zamierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu, w tym odśnieżania i zwalczania śliskości zimowej. Remont okresowy wykonuje się, jeśli więcej niż 10% powierzchni jezdni wykazuje uszkodzenia

- przywrócenie pierwotnej równości podłużnej i poprzecznej,
- przywrócenie pierwotnych właściwości przeciwpoślizgowych.

b) **mosty:** remont okresowy (odnowa) ma na celu przywrócenie pełnej wartości technicznej obiektowi mostowemu

- wymiana uszkodzonych elementów konstrukcji,
- przywrócenie pierwotnych cech nawierzchni.

Remont cząstkowy

a) **drogi:** remont cząstkowy nawierzchni to zespół zabiegów technicznych wykonywanych na bieżąco, związanych z usuwaniem uszkodzeń nawierzchni zagrażających bezpieczeństwu ruchu, jak również zabiegi obejmujące małe powierzchnie, hamujące proces powiększania się powstałych uszkodzeń. Remontowi cząstkowemu podlegają odcinki dróg niewymagające remontu w podstawowych elementach konstrukcyjnych (nośność konstrukcji jest wystarczająca)

- łatanie nawierzchni,
- usuwanie drobnych uszkodzeń, pęknięć, złuszczeń i wykruszeń nawierzchni,
- usuwanie skutków przełomów,
- uszczelnienie nawierzchni.

b) **mosty:** remonty cząstkowe dotyczą usunięcia uszkodzeń spowodowanych działaniem ruchu, warunkami atmosferycznymi i gruntowo-wodnymi oraz robót konserwacyjnych elementów konstrukcji

- naprawa uszkodzonych poręczy,
- malowanie konstrukcji i urządzeń,
- naprawa rozmytych skarp,
- usuwanie drobnych uszkodzeń, pęknięć i wykruszeń nawierzchni.

Utrzymanie bieżące

a) **drogi:** utrzymanie bieżące to roboty utrzymaniowe mające charakter robót ciągłych, wykonywanych w ciągu całego roku. Roboty utrzymaniowe mają charakter robót sezonowych. Zależnie od pory wykonania wyróżniamy roboty: wiosenne, letnie, jesienne i zimowe

- pielęgnacja jezdni,
- czynności związane ze zwalczaniem skutków wysadzin,
- usuwanie zanieczyszczeń i walka z kurzem,
- walka z poceniem się nawierzchni bitumicznych,
- zapewnienie należytego odwodnienia,
- zabezpieczenie odcinków przełomowych,
- utrzymanie oznakowania pionowego i poziomego drogi,
- utrzymanie zieleni w pasie drogowym.
- utrzymanie zimowe.

b) **mosty:** utrzymanie bieżące obiektów mostowych obejmuje drobne roboty konserwacyjne konstrukcji i nawierzchni oraz roboty porządkowe

- oczyszczanie ścieków i urządzeń odwadniających,
- pielęgnacja nawierzchni jezdni i urządzeń.

Celem określenia niezbędnych kosztów w zakresie utrzymania i remontów dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich na drogach powiatowych, przedstawiono dane na podstawie podręcznika Niebieska Księga (Blue Book) Infrastruktura drogowa - JASPERS.
Celem Niebieskiej Księgi było określenie zasad i założeń oraz spójnego podejścia do analiz kosztów i korzyści w celu zapewnienia porównywalności i spójności w ramach sektora transportu. Niebieskie Księgi są uzupełnieniem i doprecyzowaniem wytycznych Komisji Europejskiej oraz wytycznych krajowych w zakresie przygotowania analiz kosztów – korzyści (AKK). Na podstawie prezentowanych tam metodologii przygotowywane były projekty inwestycyjne w sektorze transportu w Polsce, dla których beneficjenci ubiegali się o pomoc finansową z funduszy Unii Europejskiej 2014-2020.

W ww. dokumencie przyjęto następujące założenia w zakresie kosztów utrzymaniowych:

Koszty utrzymania bieżącego infrastruktury drogowej (koszty jednostkowe dotyczące nawierzchni asfaltowych i betonowych)

Jednostkowe koszty eksploatacji i utrzymania bieżącego [PLN/km] **Klasy drogi**	**Jednostkowe koszty eksploatacji i utrzymania bieżącego [PLN/km], netto**
A,S - 2x2	180 000
S 2+1	130 000
S 1x2	100 000
GP 2x2	120 000
GP 1x2	60 000
G	60 000

Powyższe koszty jednostkowe obejmują wszystkie działania związane z bieżącym i prewencyjnym utrzymaniem wszystkich elementów infrastruktury drogowej (m.in nawierzchni, węzłów i innych obiektów, dróg serwisowych, odwodnienia, wyposażenia BRD, ekranów akustycznych itd.).

w przypadku innych niż wymienione przekroje poprzeczne (także dla dróg niższych klas) można zastosować korektę prorata odzwierciedlającą różnicę w liczbie pasów ruchu (lub szerokości).

Jednostkowe koszty utrzymania okresowego [PLN/km]

Jednostkowe koszty utrzymania okresowego [PLN/km] **Klasy drogi**	**Jednostkowe koszty utrzymania okresowego [PLN/km], netto**
A,S - 2x2	1 400 000
S 2+1	1 000 000
S 1x2	800 000
GP 2x2	1 100 000
GP 1x2	700 000
G	600 000

Powyższe koszty jednostkowe obejmują wszystkie działania związane z okresowym utrzymaniem wszystkich elementów infrastruktury drogowej (m.in nawierzchni, węzłów i innych obiektów, dróg serwisowych, odwodnienia, wyposażenia BRD, ekranów akustycznych itd.).

w przypadku innych niż wymienione przekroje poprzeczne (także dla dróg niższych klas) można zastosować korektę pro-rata odzwierciedlającą różnicę w liczbie pasów ruchu (lub szerokości).

Jednostkowe koszty utrzymania bieżącego i okresowego, przyjęte w podręczniku Niebieska Księga (Blue Book) Infrastruktura drogowa przyjęte zostały na podstawie danych z przetargów GDDKiA "Utrzymaj standard" 2013 i odzwierciedlają faktyczne koszty ponoszone w przypadku dróg krajowych.

Zmienność kosztów jednostkowych w czasie:
Zakłada się, że powyższe koszty będą stałe w czasie: ewentualny wzrost z tytułu kosztów pracy oraz kosztów energii będzie rekompensowany wzrostem wydajności (np. z tytułu stosowania nowych technologii).

Częstotliwość okresowych prac utrzymaniowych:
Koszty okresowych prac utrzymaniowych wszystkich składników infrastruktury drogowej:
remonty okresowe (odnowa)
remonty cząstkowe i naprawy

ponoszone są co 10 lat.

Zgodnie z powyższym przyjęto następujące koszty utrzymania bieżącego i okresowego:
Koszt jednostkowy **utrzymania bieżącego** infrastruktury drogowej przyjęto na poziomie netto 47 143 PLN/km (brutto: 57 986 PLN/km) - skalkulowane pro-rata dla drogi o szerokości 5,5m, gdyż większość dróg w powiecie braniewskim do drogi klasy L.
Koszt jednostkowy **utrzymania okresowego** infrastruktury drogowej przyjęto na poziomie netto 471 429 PLN/km (brutto: 579 857 PLN/km) - skalkulowane pro-rata dla drogi o szerokości 5,5m, gdyż większość dróg w powiecie braniewskim do drogi klasy L. Koszt ponoszony raz na 10 lat

Zgodnie z powyższym roczne koszty utrzymania bieżącego i okresowego dla sieci drogowej powiatu braniewskiego skalkulowano na poziomie:

Wyszczególnienie	**Koszt jednostkowy** *brutto*	**Częstotliwość**	**Koszt jednostkowy średnioroczny** *brutto*
utrzymanie bieżące	57 986	co roku	57 986
utrzymanie okresowe	579 857	co 10 lat	57 986
RAZEM koszty jednostkowe [PLN/km]			115 971
Długość sieci dróg powiatowych [km]	**373,776**		
ŁĄCZNIE koszty utrzymania bieżącego i okresowego [PLN/rok]	**43 347 337**		

PODSUMOWANIE

Średni roczny koszt utrzymania sieci drogowej zgodnie z aktualnym stanem technicznym w zakresie remontów okresowych, cząstkowych i bieżącego utrzymania dróg zamiejskich, ulic miejskich i zlokalizowanych w ich ciągów obiektów mostowych, zgodnie z metodologią podręcznika Niebieska Księga (Blue Book) Infrastruktura drogowa JASPERS (bazującej na danych z przetargów GDDKiA "Utrzymaj standard" 2013) wynosi średniorocznie 43,3 mln PLN.
Koszt ten nie obejmuje zadań inwestycyjnych dotyczących przebudowy (modernizacji) dróg i obiektów inżynierskich.
Środki obecnie ponoszone na utrzymanie sieci drogowej powiatu braniewskiego są niewspółmiernie małe w odniesieniu do potrzeb. Wydatki inwestycyjne i bieżące na utrzymanie dróg w latach 2014 – 2020 wyniosły średnio 4,8 mln zł. (ok.11% skalkulowanej wartości)
W porównaniu z PLANEM ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO oprac. do roku 2020 stan, gdzie skalkulowany średni roczny koszt utrzymania sieci drogowej wynosił 31,2 mln zł, a rzeczywiste wydatki 3,8 mln zł (ok. 12% skalkulowanej kwoty), sytuacja nie uległa poprawie.
Przy tak niewielkich nakładach finansowych jak ma to miejsce nadal , nie jest możliwe ani właściwe utrzymanie infrastruktury drogowej ani jej dostosowanie do wymogów technicznych wynikających z obowiązującego prawa.

9 IDENTYFIKACJA POTENCJALNYCH ZAGROŻEŃ W REALIZACJI ZADAŃ INWESTYCYJNYCH, WYNIKAJĄCYCH Z UWARUNKOWAŃ ZEWNĘTRZNYCH I WEWNĘTRZNYCH.

Zewnętrzne

- Brak właściwej polityki państwa w zakresie wyrównywania szans regionów peryferyjnych, słabszych gospodarczo i najgorzej powiązanych przestrzennie w tym w szczególności województw zlokalizowanych w Polsce północno - wschodniej,
- Niedostateczna ilość środków finansowych przeznaczonych w Programach Operacyjnych na realizację zadań z zakresu powiatowej infrastruktury drogowej oraz ograniczenia w ich pozyskiwaniu.
- Wystąpienie sytuacji nadzwyczajnej związanej z pandemią COVID i konieczność skierowania środków finansowych na inne pilne potrzeby;
  Roboczy dokument programu RPO 2021-2027 nie przewiduje wsparcia dla infrastruktury rowerowej poza miastami z wyjątkiem inwestycji wynikających z Regionalnego Planu Transportowego, m.in. mających w tym poprawę dostępu do sieci TEN-T oraz mobilności transgranicznej.
- Brak współpracy międzyregionalnej oraz międzyinstytucjonalnej na odpowiednim poziomie oraz wynikająca stąd konkurencyjność w pozyskiwaniu środków strukturalnych,
- Zmieniające się uregulowania prawne, w tym konieczność dostosowania przepisów krajowych do wymagań unijnych, prowadzące do blokowania inwestycji, wstrzymania finansowania i in.
- Brak spójności przepisów prawa, rozbieżność w interpretacji, niespójne stanowiska organów opiniujących, wydających decyzje oraz ich duże rozproszenie,
- niewystarczające środki finansowe na inwestycje drogowe na poziomie kraju. Brogi powiatowe w większości nie dopowiadają wysokim wymaganiom stawianym przez obowiązujące przepisy prawa. Budowane były kilkadziesiąt lat temu na zupełnie inne warunki eksploatacyjne. Na przestrzeni czasu nigdy nie było dostatecznych środków aby dostosować sieć dróg lokalnych do zmieniających rosnących oczekiwań i wymogów. Obecnie m.in. w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg samorządy wspierane są finansowo w realizacji inwestycji drogowych. Oprócz inwestycji na sieci dróg krajowych, budowy autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic dla zapewnienia kompleksowej poprawy stanu infrastruktury drogowej konieczne jest równoległe finansowanie infrastruktury lokalnej. Poziom i zakres finansowania dróg lokalnych w dalszym ciągu jest znacznie niższy niż wynika to z rzeczywistych potrzeb.
- Kolizja z obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (teks jednolity: Dz.U. 2021 poz. 1098), w tym z obszarami wchodzącymi w skład Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.
- Oddziaływanie związane z emisją hałasu – szczególnie na terenie miast w obszarach o gęstej zabudowie i dużym natężeniu ruchu z jednoczesnym wysokim udziałem pojazdów ciężarowych. Ograniczone możliwości łagodzenia uciążliwości, wynikające z istniejącym zagospodarowanym i brakiem technicznych możliwości lub ekonomicznego uzasadnienia stosowania np. ekranów akustycznych, lokalizowania zabudowy poza zasięgiem źródeł hałasu,
- Niszczenie dróg lokalnych, powiatowych w trakcie realizacji dużych inwestycji na drogach głównych- krajowych i wojewódzkich, przez ciężki transport materiałów do budowy oraz prowadzenie objazdów.

Wewnętrzne

- Brak odpowiedniej ilości środków finansowych w budżecie powiatu na realizację zadań inwestycyjnych niezbędnych dla prawidłowego działanie sieci dróg powiatowych
- Bardzo niewielka dostępność środków strukturalnych UE, pozwalająca na realizację inwestycji jedynie jako elementu innego projektu. Nie służy to kompleksowości działań, powoduje rozproszenie zadań i nie przekłada się na efektywne podnoszenie jakości infrastruktury drogowej jako całości. Realizowane są inwestycje na które można uzyskać dofinansowanie a nie inwestycje szczególnie potrzebne.
- Utrzymująca się w dalszym ciągu niska atrakcyjność inwestycyjna powiatu braniewskiego oraz wynikający stąd niski napływ kapitału zarówno krajowego jak i zagranicznego. Przewiduje się, że sytuacja ta ulegnie zmianie, po utworzeniu drogi wodnej, łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Przekop Mierzei Wiślanej oraz stworzenie infrastruktury towarzyszącej, wpłynie znacząco na rozwój turystyki. W połączeniu z inwestycjami powstałymi w ramach projektu Pętla Żuławska, możliwe będzie rozszerzenie działalności turystycznej i dziedzin pokrewnych. Rzeczywisty rozwój będzie jednak uwarunkowany m.in. dostępnością transportową.
- Utrzymująca się niekorzystna tendencja demograficzna polegająca na wyludnianiu się obszarów wiejskich oraz głównych ośrodków miejskich powiatu,

- Nasilające się konflikty społeczne w trakcie przygotowania inwestycji drogowych do realizacji oraz w trakcie ich realizacji, wynikające z roszczeniowej postawy społeczności lokalnych oraz protestów organizacji ekologicznych.
- Wydłużający się czas, niezbędny na spełnienie wymogów formalno-prawnych przy opracowaniach projektowych oraz związanych z pozyskiwaniem decyzji i pozwoleń.
- Brak wystarczających środków finansowych na bieżące utrzymanie, naprawy, konserwacje, co może spowodować w dłuższej perspektywie czasowej postępującą degradację sieci dróg oraz wzrost koniecznych nakładów na późniejszą ich odbudowę.

10 KALKULACJA EFEKTYWNOŚCI EKONOMICZNEJ ROZWOJU, PRZEKSZTAŁCEŃ I PRZEBUDOWY UKŁADU DROGOWEGO POWIATU DLA WYBRANYCH ZADAŃ.

Analiza społeczno-ekonomiczna (tj. analiza efektywności ekonomicznej planowanych przedsięwzięć) ocenia wkład projektu do wzrostu dobrobytu społecznego w obszarze oddziaływania projektu. Obejmuje ilościowe i pieniężne ujęcie kosztów oraz obliczenie korzyści ekonomicznych na podstawie tak zwanej metody przyrostowej. Zasadniczo korzyści ekonomiczne stanowią różnicę między całkowitymi kosztami ekonomicznymi w wariancie bezinwestycyjnym (W0) i analogicznymi kosztami w jednym z wariantów inwestycyjnych (Wn).

Dla celów kalkulacji efektywności ekonomicznej niezbędne jest zdefiniowanie ekonomicznych kosztów/korzyści oraz odpowiadających im kosztów jednostkowych.

W podręczniku Niebieska Księga (Blue Book) Infrastruktura drogowa – JASPERS zawarty jest katalog typowych kosztów/korzyści ekonomicznych oraz rekomendowane koszty jednostkowe, które uważa się za możliwe do zastosowania w analizie kosztów –korzyści (AKK) dla dużych projektów transportowych w Polsce, przy czym jak wskazano w podręczniku ich zastopowanie jest możliwe także dla małych projektów).

KALKULACJA KOSZTÓW/KORZYŚCI EKONOMICZNYCH

Koszty eksploatacji pojazdów.

Koszty eksploatacji pojazdów dla wszystkich wariantów (W0 i Wn) to łączne koszty obejmujące całkowite koszty operacyjne wszystkich pojazdów poruszających się po sieci dróg objętej analizą.

Podstawa do obliczeń są jednostkowe koszty ekonomiczne eksploatacji poszczególnych kategorii pojazdów uzależnione od prędkości przejazdu, stanu technicznego nawierzchni oraz spadków podłużnych drogi. Koszty związane z eksploatacją pojazdów obejmują dwa zasadnicze elementy: koszty paliwa (zależne od przebiegu drogi w terenie i warunków ruchowych) oraz inne koszty (stan techniczny drogi mający wpływ na zużycie pojazdów, w tym koszty oleju, zużycia opon, przeglądów, amortyzacja).

Koszty eksploatacji wyliczone zostały w podziale na dwie podstawowe kategoria pojazdów;

- samochody lekkie **LV** (samochody osobowe i dostawcze)
- samochody ciężkie **HGV** (samochody ciężarowe bez przyczep, samochody ciężarowe z przyczepami, autobusy)

wg. wzoru:

$$K_e = \sum_{j=1}^{2} k_{e\,j}(V_{pdr\,j}, T, S) \cdot 365 \cdot (SDR_j \cdot L)$$

gdzie:

Ke	–	roczne koszty eksploatacji pojazdów samochodowych, w PLN
j	–	liczba kategorii pojazdów
kej ($V_{podr\,j}$, *T, S)*	–	jednostkowy koszty eksploatacji dla kategorii pojazdów samochodowych „j" w funkcji prędkości podróży (Vpdr j), ukształtowania terenu (T) i stanu technicznego nawierzchni i (S), w PLN/poj-km
SDRj	–	średnioroczne dobowe natężenie ruchu kategorii pojazdów „j" w pojazdach na dobę

Wartości jednostkowych kosztów eksploatacji dla analizowanych kategorii pojazdów przyjęto zgodnie z załącznikiem A do Niebieskiej Księgi. Przyjęto brak wzrostu jednostkowych kosztów eksploatacji pojazdów w czasie – potencjalny wzrost kosztów energii będzie rekompensowany poprzez zwiększoną efektywność energetyczną pojazdów.

Koszty czasu użytkowników infrastruktury drogowej

Koszty czasu pojazdów dla obu wariantów (W0 i W1) to łączne koszty czasu osób odbywających podróże po analizowanej sieci ulicznej. Ze względu na zróżnicowany charakter i motywację podróży, co pociąga za sobą rożne ich koszty, wprowadzono podział na różne kategorie podróżujących. Użytkowników pojazdów osobowych i autobusów) podzielono na trzy kategorie różnicujące motywacje podróży tj.:

- podróżujących w celach służbowych
- podróżujących codziennie w relacjach dom-praca-dom (tzw. commuting)
- podróżujących w innych motywacjach (np. turystyka, zakupy itd.)

Motywacja podróży, drogi miejskie (wszystkie kategorie)

Motywacje podróży	pojazdy osobowe	autobusy
dom-praca-dom	35%	35%
służbowe	10%	5%
inne	55%	60%

W obliczeniach uwzględniono napełnienie pojazdów osobowych dla poszczególnych motywacji, przyjmując następujące wartości napełnienia:

Samochody osobowe			Dostawcze, ciężarowe	Autobusy
dom-praca-dom	służbowe	inne		
1,20	1,20	1,60	1,00	30,00

Motywacja podróży, drogi zamiejskie

Wyszczególnienie	dom-praca-dom	służbowe	inne
Samochody osobowe	32,0%	21,0%	47,0%
Autobusy	32,0%	21,0%	47,0%

W obliczeniach uwzględniono napełnienie pojazdów osobowych dla poszczególnych motywacji, przyjmując następujące wartości napełnienia:

Wyszczególnienie	dom-praca-dom	służbowe	inne
Samochody osobowe	1,60	1,70	2,20
Dostawcze, ciężarowe		1,00	
Autobusy	30,00	30,00	30,00

Obliczanie kosztów czasu użytkowników wykonane zostało wg. wzoru:

$$Kc = 365*L*\Sigma((SDRi*p_i*k_{ci}*u_i)/Vpdr)$$

Kc – roczne koszty czasu użytkowników, w PLN
i – liczba kategorii użytkowników o różnej jednostkowej wartości czasu,
k_{ci} – jednostkowy koszt czasu „i"
SDRi – średnioroczne dobowe natężenie ruchu kategorii pojazdów „j" w pojazdach na dobę
Vpdri – prędkość podróży na analizowanym odcinku drogi
p_i – wskaźniki napełnienia pojazdów
u_i – udział w ruchu motywacji „i" w podróżach użytkowników pojazdów

Wartości jednostkowych kosztów podróży dla analizowanych motywacji pojazdów przyjęto zgodnie z załącznikiem A do Niebieskiej Księgi.

Koszty czasu dla kategorii HGV (pojazdów dostawczych i ciężarowych) przyjęto tak jak dla podróżujących w celach służbowych. Uwzględniono indeksację kosztów czasu. Zmienność kosztów czasu przyjęto zgodnie z załącznikiem A do *Niebieskiej Księgi*.

Koszty wypadków drogowych

Koszty zdarzeń drogowych dla wszystkich analizowanych wariantów to łączne koszty to koszty, jakie ponoszą wszyscy użytkownicy pojazdów w wyniku zdarzeń drogowych na drogach będących przedmiotem analizy jak również na tych, na których nastąpi zmiana wypadkowości wynikająca z realizacji analizowanej inwestycji.

Na koszty zdarzeń drogowych składają się:

- koszty ofiar śmiertelnych (zabitych),
- koszty rannych w wypadkach drogowych,
- koszty strat materialnych (ponoszonych w wypadkach z udziałem rannych i /lub ofiar

Koszty wypadków obliczono wg wzoru:

$$Kw = (k_{zt} \cdot a_{zt}) + (k_{rt} \cdot a_{rt}) + (k_{mt} \cdot a_{mt})$$

gdzie:

KW – roczne koszty wypadków drogowych, rannych i ofiar, w PLN
k_{zt} – jednostkowe koszty zabitych w danym roku, w PLN
K_{rt} – jednostkowy koszt rannych w danym roku, w PLN
K_{mt} – jednostkowe koszty strat materialnych w danym roku, w PLN
a_{zt} – liczba zabitych w danym roku
a_{rt} – liczba rannych w danym roku
a_{mt} – liczba wypadków drogowych ze stratami materialnymi w danym roku

Wartości jednostkowych kosztów zdarzeń drogowych (uwzględniające prognozę ich zmian w czasie) przyjęto zgodnie z załącznikiem A do Niebieskiej Księgi.

Z uwagi na to, że projekt dotyczy drogi miejskiej i zamiejskiej, zastosowano metodę wskaźników BRD, zgodnie z metodologią zawartą w załączniku F Niebieskiej Księgi, Jaspers, lipiec 2015 r. oraz uwzględniono aspekt związany z bezpieczeństwem ruchu.

Metody przedstawione Niebieskiej księdze zalecane są dla dróg zamiejskich o długości co najmniej 10 km. W celu uwzględnia warunków bezpieczeństwa ruchu uwzględniono mnożniki zgodnie z dotychczas stosowaną instrukcja IBDiM z 2008, tj.

Tabela mnożników:	wartość
Skrzyżowanie jednopoziomowe rondo	**1,1**
Skrzyżowanie jednopoziomowe skanalizowane	**1,2**
Skrzyżowanie jednopoziomowe drogowe	**1,3**
Zatoki autobusowe	**0,9**

W metodzie BRD głównymi miarami BRD są miary wielkości strat społecznych:

- sumaryczna liczba wypadków (**LW**),
- sumaryczna liczba rannych (**LR**),
- sumaryczna liczba ciężko rannych (**LCR**),
- sumaryczna liczba ofiar śmiertelnych (**LZ**).

Podstawą obliczenia aktualnej oraz prognozowanej liczby wypadków, zabitych oraz rannych w wypadkach drogowych w danym roku, zarówno dla wariantu inwestycyjnego Wn, jak i bezinwestycyjnego W0 jest określenie tzw. pomocniczych miar ryzyka społecznego:

- gęstość wypadków (**GW**),
- gęstość ofiar rannych (**GR**),
- gęstość ofiar ciężko rannych (**GCR**),
- gęstość ofiar śmiertelnych (**GZ**).

Wartości te określone zostały przy pomocy tabel zamieszczonych w Załączniku F, opracowanych na podstawie metody wskaźników BRD przy pomocy następujących danych wejściowych:

- rodzaj inwestycji (ciąg drogowy, obwodnica),
- liczba jezdni (dwujezdniowe, jednojezdniowe),
- klasa drogi (opracowanie rozróżnia następujące klasy: A, S(i S2+1), GP, G),

- prognoza ruchu, średnioroczny Średni Dobowy Ruch (SDR),
- lokalizacja (województwo), dotyczy ciągów jednojezdniowych,
- obszar zabudowany (u) / obszar niezabudowany (r).16

Liczbę wypadków **awt** w danym roku t na odcinku o długości L wyliczamy za pomocą wzoru:
awt = GW·L·*fHP*
gdzie: GW – gęstość wypadków [wypadki/ km/rok], L—długość odcinka w km, ***fHP*** -współczynnik wpływu horyzontu prognozy.
Liczba wypadków **awt** dotyczy również wypadków ze stratami materialnymi (amt).
Liczbę rannych **art** w danym roku t na odcinku o długości L wyliczamy za pomocą wzoru:
art =GR·L·*fHP*
gdzie: L—długość w km; GR – gęstość rannych [osób/ km/rok], ***fHP*** – współczynnik wpływu horyzontu prognozy.
Liczbę zabitych **azt** w danym roku t na odcinku o długości L wyliczamy za pomocą wzoru:
azt = GZ L·*fHP*
gdzie: L—długość w km; GZ – gęstość zabitych [osób/ km/rok], ***fHP*** – współczynnik wpływu horyzontu prognozy.
Liczbę ciężko rannych **acrt** w danym roku t na odcinku o długości L wyliczamy za pomocą wzoru:
acrt =GR·L·*fHP*
gdzie: L—długość w km; GCR – gęstość ciężko rannych [osób/ km/rok], ***fHP*** – współczynnik wpływu horyzontu prognozy.
Wartości zestawione w tabelach w załączniki F (Niebieskiej Księgi) dotyczą roku 2010. Dla celów prognostycznych uwzględniono wartości współczynnika wpływu horyzontu prognozy zawartego w powyższych wzorach. Współczynnik ten uwzględnia zmiany w rozwoju społeczno—gospodarczym Polski oraz planowane działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w przyszłości.

Rok prognozy	*fHP*	Rok prognozy	*fHP*
2009 - 2010	1,0	2030 - 2033	**0,5**
2011 - 2016	**0,9**	2034 - 2039	**0,4**
2017 - 2021	**0,8**	2040 - 2045	**0,3**
2022 - 2025	**0,7**	2046 - 2050	0,2
2026 - 2029	**0,6**		

DROGI JEDNOJEZDNIOWE

W przypadku ciągów drogowych jednojezdniowych, gęstość wypadków $GW_{(1)}$ należy wyliczyć zgodnie z poniższą formułą, uwzględniając współczynnik lokalizacji drogi w zależności od województwa $f_{(1)LDW}$

$GW_{(1)}$ = gw * $f_{(1)LDW}$

współczynnik lokalizacji drogi $f_{(1)LDW}$. Dla województwa warmińsko-mazurskiego: 2,617

GW – gęstość wypadków [wypadki/ km/rok], DROGI JEDNOJEZDNIOWE

SDR	S	GP, G1	
		Teren niezabudowany	Teren zabudowany
0-5 000	0,07	0,113	**0,170**
5 000-10 000	0,152	0,244	**0,369**
10 000 -20 000	0,270	0,435	**0,656**
20 000-30 000 i więcej	0,413	0,665	**1,004**

GR – gęstość rannych [osób/ km/rok], DROGI JEDNOJEZDNIOWE

SDR	S	GR	
		GP, G1 teren niezabudowany	GP, G1 teren zabudowany
0-5 000	0,175	0,323	**0,441**
5 000-10 000	0,404	0,804	**1,042**
10 000 -20 000	0,742	1,527	**1,932**
20 000-30 000 i więcej	1,113	2,246	**2,882**

GZ i GCR– gęstość zabitych i gęstość ciężko rannych [osób/ km/rok], DROGI JEDNOJEZDNIOWE

SDR	S	GR		GZ
		GP, G1 teren niezabudowany	GP, G1 teren zabudowany	
0-5 000	0,023	0,060	**0,082**	**0,060**
5 000-10 000	0,077	0,199	**0,271**	**0,103**
10 000 -20 000	0,157	0,408	**0,556**	**0,193**
20 000-30 000 i więcej	0,217	0,562	**0,766**	**0,291**

Koszty związane z emisją zanieczyszczeń do powietrza

Koszty zanieczyszczenia powietrza dla wszystkich analizowanych wariantów to łączne koszty generowane przez wszystkich użytkowników pojazdów poruszających się drogach objętych niniejszą analizą. Na koszty te składają się składają się koszty związane z oddziaływaniem transportu na środowisko naturalne obejmujące:

- przede wszystkim ujemny wpływ na zdrowie ludzkie (schorzenia układu sercowo-naczyniowego oraz układu oddechowego),
- straty materialne (uszkodzenia budynków i obiektów),
- szkody środowiskowe (negatywny wpływ na bioróżnorodność i ekosystemy).

Gazy cieplarniane (GHG) nie są uwzględniane w grupie kosztów związanych z zanieczyszczeniami powietrza, zostały uwzględnione w kosztach związanych ze zmianami klimatu stanowiącymi odrębną kategorie kosztów zawartą w niniejszym studium wykonalności.

Koszty zanieczyszczenia powietrza wyliczone zostały w podziale na dwie podstawowe kategoria pojazdów:

- samochody lekkie **LV** (samochody osobowe i dostawcze)
- samochody ciężkie **HGV** (samochody ciężarowe bez przyczep, samochody ciężarowe z przyczepami, autobusy)

wg. wzoru:

$$K_Z = 365 \cdot L \cdot \sum_{j=1}^{2} k_{s,j}(V_{pdrt\,j}, T, S) \cdot SDR_j$$

gdzie:

K_Z	–	roczne koszty zanieczyszczeń powietrza przez pojazdy samochodowe, w PLN
j	–	liczba kategorii pojazdów
$K_{s,j(Vpdrj,T,S)}$	–	jednostkowy koszty zanieczyszczeń powietrza dla kategorii pojazdów samochodowych „j" w funkcji podróży (Vpdr j), ukształtowania terenu (T) i stanu technicznego nawierzchni i (S), w PLN/poj-km
$SDRj$	–	średnioroczne dobowe natężenie ruchu dla kategorii pojazdów „j" w pojazdach na dobę

Wartości jednostkowych kosztów zanieczyszczenia powietrza dla analizowanych kategorii pojazdów przyjęto zgodnie z załącznikiem A do Niebieskiej Księgi. Uwzględniono zmianę kosztów jednostkowych w czasie w oparciu o prognozowany wzrost PKB na 1 mieszkańca, przy współczynniku elastyczności 0,8 zgodnie z zapisami Niebieskiej Księgi).

Koszty zmian klimatu

Koszty zmian klimatu (wpływu emisji gazów cieplarnianych (GHG)) dla wszystkich analizowanych wariantów to łączne koszty generowane przez wszystkich użytkowników pojazdów poruszających się po analizowanych drogach. Na koszty te (wyrażonych jako ekwiwalent CO2) składa się całkowita ekwiwalentna emisja CO2 pomnożona przez koszt jednostkowy.
Zaproponowana metodyka jest zgodna z metodyką Kalkulacji Śladu Węglowego stosowaną przez EBI.
Jednostkowe koszty emisji gazów cieplarnianych, bazujące na współczynnikach emisji zanieczyszczeń powietrza są zależne od zużycia paliwa, a tym samym od prędkości i kategorii pojazdów, a także od stanu nawierzchni i ukształtowania terenu drogi, pomnożone przez koszt jednostkowy CO2.

Koszty zmian klimatu wyliczone zostały w podziale na dwie podstawowe kategoria pojazdów:

- samochody lekkie **LV** (samochody osobowe i dostawcze)
- samochody ciężkie **HGV** (samochody ciężarowe bez przyczep, samochody ciężarowe z przyczepami, autobusy)

wg. wzoru:

$$K_{ZK} = 365 \cdot L \cdot \sum_{j=1}^{2} k_{zk,j}(V_{pdrt\,j}, T, S) \cdot SDR_j$$

gdzie:

K_{ZK}	–	roczne koszty zmian klimatu spowodowanych przez pojazdy samochodowe, w PLN
j	–	liczba kategorii pojazdów
$K_{s,j(Vpdrj,T,S)}$	–	jednostkowy koszty zmian klimatu dla kategorii pojazdów samochodowych „j" w funkcji podróży (Vpdr j), ukształtowania terenu (T) i stanu technicznego nawierzchni i (S), w PLN/poj-km
$SDRj$	–	średnioroczne dobowe natężenie ruchu dla kategorii pojazdów „j" w pojazdach na dobę

Współczynniki emisji oraz wartość jednostkowych kosztów zmian klimatu przyjęto zgodnie z załącznikiem A do Niebieskiej Księgi. Koszty jednostkowe CO2 prognozowane dla całego okresu analizy uwzględniają prognozowany roczny wzrost wartości CO2 w kolejnych latach przy zastosowaniu takiego samego kursu wymiany, jak dla poziomu cen analizy. Wyliczenia przeprowadzono zgodnie z zapisami Niebieskiej Księgi tj.:

Obliczenie kosztu jednostkowego dla roku bazowego:

- Poziom cen analizy = 2014 Wzrost inflacji w strefie grupy krajów Euro 2006-2014 = 1.17244 *(w oparciu o dane Eurostatu)*
- Wartość jednostkowa 2010 (ceny 2014) = 1.172*25 EUR/tCO_2
- Roczny wzrost (ceny 2014) = 1,172*1 EUR/tCO_2
- Poziom cen analizy = 2014
- [1,172*25 EUR/tCO_2 + 6 lat *1,172*1 EUR/tCO_2 = 36,35 EUR/tCO_2
- Kurs wymiany 2014: 1 EUR = 4,1843
- Wartość jednostkowa CO_2 dla roku 2015: 36,33 EUR/tCO_2 * 4,1843 PLN/EUR = 152,08 PLN/tCO_2
- Kolejne lata analizy:
- Roczny wzrost w PLN: 1,172*1 EUR/tCO_2 * 4,1843 = 4,91 PLN/tCO_2

Koszty hałasu

Koszty hałasu definiowane są jako niechciane/niepożądane dźwięki o nadmiernym natężeniu, częstotliwości lub innym negatywnym oddziaływaniu lub inną cechą wywołującym u odbiorcy szkodliwe skutki fizyczne lub psychiczne. Są to koszty generowane przez wszystkich użytkowników pojazdów poruszających się po analizowanych drogach. Wyliczenia przeprowadzono metodą opartą o tzw. krańcowe koszty wpływu hałasu.
Koszty jednostkowe są silnie zróżnicowane w zależności od ruchu, lokalnych warunków (obszar miejski/ zamiejski) i pory dnia.
Koszty hałasu wyliczone zostały w podziale na dwie podstawowe:

- samochody lekkie **LV** (samochody osobowe i dostawcze), z podziałem na porę dnia i porę nocy
- samochody ciężkie **HGV** (samochody ciężarowe bez przyczep, samochody ciężarowe z przyczepami, autobusy), z podziałem na porę dnia i porę nocy

wg. wzoru:

$$K_H = 365 \cdot L \cdot \sum_{j=1}^{2} k_{h,j}(Z) \cdot SDR_j$$

gdzie:

K_H	–	roczne koszty hałasu emitowanego przez pojazdy samochodowe, w PLN
j	–	liczba kategorii pojazdów
$K_{s,j(Vpdrj,T,S)}$	–	jednostkowy koszty hałasu wg. kategorii pojazdów samochodowych „j" w obszarze Z miejski/zamiejski), w PLN/poj-km
$SDRj$	–	średnioroczne dobowe natężenie ruchu dla kategorii pojazdów „j" w pojazdach na dobę

Wartości jednostkowych kosztów krańcowych dla analizowanych kategorii pojazdów przyjęto zgodnie z załącznikiem A do Niebieskiej Księgi. Uwzględniono zmianę kosztów jednostkowych w czasie w oparciu o prognozowany wzrost PKB na 1

mieszkańca, przy współczynniku elastyczności 0,8 zgodnie z zapisami Niebieskiej Księgi). Do obliczeń zastosowano średnią ważoną kosztów jednostkowych w formule: 15% noc i 85% dzień (zakłada ona 8 - godzinny okres nocny – tak jak to zdefiniowano w dyrektywie UE dotyczącej hałasu oraz 16-o - godzinny okres dnia)

Wskaźnik ENPV i ERR

Ekonomiczna wartość bieżąca netto *(economic net present value)* informuje o realnych korzyściach ekonomicznych (oszacowanych w pieniądzu, takich jak zmniejszenie czasu podróży, zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów, zmniejszenie liczby wypadków, ograniczenie emisji zanieczyszczeń), jakie przyniesie realizacja projektu.

Metodologia liczenia ENPV i ERR

Zaktualizowaną ekonomiczna wartość netto (ENPV) wyliczono według wzoru:

$$ENPV = \sum_{t=0}^{n} \frac{KN_t}{(1+r)^t}$$

gdzie,

ENPV	*ekonomiczna zaktualizowana wartość netto,*
KN_t	*korzyści netto w roku t,*
t	*oznacza kolejny rok w okresie od przygotowania projektu do końca okresu 'referencyjnego' $t \in \langle 0,1,2,\ldots,n-1 \rangle$*
n	*oznacza liczbę lat w okresie od przygotowania projektu do końca okresu 'referencyjnego'.*
r	*oznacza przyjętą stopę dyskontową (społeczną).*

Ekonomiczną wewnętrzną stopę zwrotu (ERR) obliczono według wzoru:

$$ERR = r_1 + \frac{EPV \cdot (r_2 - r_1)}{EPV + |ENV|}$$

gdzie:

EPV	*wartość dodatnia ENPV dla niższej stopy dyskontowej r_1*
ENV	*wartość ujemna ENPV dla wyższej stopy dyskontowej r_2*

Przy obliczaniu wskaźników ekonomicznych zastosowano gotowe **formuły arkusza kalkulacyjnego** (MS Excel).

Wskaźnik B/C

Współczynnik B/C należy obliczono:

- na podstawie danych wyliczonych dla ENPV;
- jako stosunek zdyskontowanych korzyści do kosztów ekonomicznych.

Metodologia liczenia B/C

Wskaźnik 'korzyści / koszty' należy wyliczać według wzoru:

$$B/C = \frac{\sum_{t=0}^{n} \frac{O_t}{(1+r)^t}}{\sum_{t=0}^{n} \frac{KDn_t}{(1+r)^t}}$$

gdzie,

O_t	*oszczędności z tytułu realizacji projektu*
KDn_t	*koszty drogowe netto*

pozostałe oznaczenia jw.

Obliczenia przeprowadzono dla inwestycji:

1. Przebudowa drogi powiatowej Nr 1385N Braniewo-Pakosze Przebudowa DP 1385N na odc. Braniewo-Pakosze o dł. 21,03 km, bardzo zły stan techniczny

Koszt**: 42 860 000** zł

SDR wyjściowe: **1750 P/d**

Wyszczególnienie	Jedn.	DP Nr 1385N Braniewo-Pakosze	
		WO	WI
Rodzaj terenu		P	P
Rodzaj obszaru		Z	Z
Charakter ruchu drogi		G	G
Klasa drogi		G	G
Ilość i szerokość jezdni		5,0-5,4*	5,5-5,9
Skrzyżowania: **1P**-jednopoziomowe zwykłe, **1S**-jednopoziomowe skanalizowane, **1R**-jednopoziomowe typu rondo, **2P**-wielopoziomowe		1P	1P
Zatoki autobusowe: **Z**, -		**-**	Z
Udział odcinków z widocznością na wyprzedzanie > 450 m	%	40%	40%
Prędkość dopuszczalna		90	90
Stan nawierzchni		zdegradowana	nowa
Długość odcinka	km	21,030	21,030

Wyniki analizy opłacalności ekonomicznej dla ww. inwestycji – okres analizy 25 lat tj. 2022 -2046

L.p.	Korzyści ekonomiczne	ŁĄCZNIE
1	Koszt czasu użytkowników	**82 987 793**
2	Koszt eksploatacji	**16 720 370**
3	Koszty wypadków drogowych	**8 651 354**
4	Koszty zanieczyszczenia powietrza	**22 748 831**
5	Koszty zmian klimatu	**3 956 602**
6	Koszty hałasu	**40 244 168**
7	**RAZEM**	**175 309 117**

L.p.	Wyszczególnienie	niezdyskontowane	zdyskontowane
1	Nakłady inwestycyjne	**42 860 000**	**35 322 302**
2	Oszczędności na kosztach operacyjnych	**10 094 400**	**6 196 931**
3	Korzyści ekonomiczne (efekty zewnętrzne)	**175 309 117**	**89 523 783**
4	Stopa dyskontowa	**5%**	
5	Okres analizy	**25**	
6	**ENPV**	**54 201 482**	
7	**ERR**	**14%**	

2. Przebudowa drogi powiatowej Nr 1342N Pakosze-Pieniężno na odc. Pakosze-Pieniężno o dł. 5,23 km, bardzo zły stan techniczny

Koszt**: 10 680 000** zł

SDR wyjściowe: **1397 P/d**

Wyszczególnienie	Jedn.	DP 1342N Pakosze-Pieniężno	
		WO	WI
Rodzaj terenu		P	P
Rodzaj obszaru		Z	Z
Charakter ruchu drogi		G	G
Klasa drogi		G	G
Ilość i szerokość jezdni		5,0-5,4*	5,5-5,9
Skrzyżowania: **1P**-jednopoziomowe zwykłe, **1S**-jednopoziomowe skanalizowane, **1R**-jednopoziomowe typu rondo, **2P**-wielopoziomowe		1P	1P
Zatoki autobusowe: **Z**, -		**-**	Z
Udział odcinków z widocznością na wyprzedzanie > 450 m	%	40%	40%
Prędkość dopuszczalna		90	90
Stan nawierzchni		zdegradowana	nowa
Długość odcinka	km	5,23	5,23

Wyniki analizy opłacalności ekonomicznej dla ww. inwestycji – okres analizy 25 lat tj. 2022 -2046

L.p.	Korzyści ekonomiczne	ŁĄCZNIE
1	Koszt czasu użytkowników	**16 497 515**
2	Koszt eksploatacji	**3 319 454**
3	Koszty wypadków drogowych	**2 151 526**
4	Koszty zanieczyszczenia powietrza	**4 516 270**
5	Koszty zmian klimatu	**785 494**
6	Koszty hałasu	**7 989 576**
7	**RAZEM**	**35 259 834**

L.p.	Wyszczególnienie	niezdyskontowane	zdyskontowane
1	Nakłady inwestycyjne	**10 680 000**	**8 808 919**
2	Oszczędności na kosztach operacyjnych	**2 510 400**	**1 541 129**
3	Korzyści ekonomiczne (efekty zewnętrzne)	**35 259 834**	**18 323 678**
4	Stopa dyskontowa	**5%**	
5	Okres analizy	**25**	
6	**ENPV**	**9 514 759**	
7	**ERR**	**10%**	

3. Przebudowa drogi powiatowej Nr 1397N Wysoka Braniewska-Pakosze-Bornity na odc. Wysoka Braniewska-Pakosze-Bornity o dł. 8,9 km, bardzo zły stan techniczny.

Koszt**: 18 185 000** zł

SDR wyjściowe: **700 P/d**

Wyszczególnienie	Jedn.	DP 1397N Wysoka Braniewska-Pakosze-Bornity	
		WO	WI
Rodzaj terenu		P	P
Rodzaj obszaru		Z	Z
Charakter ruchu drogi		G	G
Klasa drogi		G	G
Ilość i szerokość jezdni		5,0-5,4*	5,5-5,9
Skrzyżowania: **1P**-jednopoziomowe zwykłe, **1S**-jednopoziomowe skanalizowane, **1R**-jednopoziomowe typu rondo, **2P**-wielopoziomowe		1P	1P
Zatoki autobusowe: **Z**, -		**-**	Z
Udział odcinków z widocznością na wyprzedzanie > 450 m	%	40%	40%
Prędkość dopuszczalna		90	90
Stan nawierzchni		zdegradowana	nowa
Długość odcinka	km	8,90	8,90

Wyniki analizy opłacalności ekonomicznej dla ww. inwestycji – okres analizy 25 lat tj. 2022 -2046

L.p.	Korzyści ekonomiczne	ŁĄCZNIE
1	Koszt czasu użytkowników	**14 280 130**
2	Koszt eksploatacji	**2 830 457**
3	Koszty wypadków drogowych	**3 661 296**
4	Koszty zanieczyszczenia powietrza	**3 850 967**
5	Koszty zmian klimatu	**669 781**
6	Koszty hałasu	**6 812 612**
7	**RAZEM**	**32 105 244**

L.p.	Wyszczególnienie	niezdyskontowane	zdyskontowane
1	Nakłady inwestycyjne	**10 680 000**	**9 696 145**
2	Oszczędności na kosztach operacyjnych	**4 272 000**	**2 622 572**
3	Korzyści ekonomiczne (efekty zewnętrzne)	**32 105 244**	**17 968 250**
4	Stopa dyskontowa	**5%**	
5	Okres analizy	**25**	
6	**ENPV**	**8 272 105**	
7	**ERR**	**7%**	

Wyniki szczegółowych obliczeń przedstawiono w załączonym arkuszu obliczeniowym.

11 ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE MONITORINGU I OCENY STANU REALIZACJI ZADAŃ INWESTYCYJNYCH.

Kwestie kontroli finansowej systemem, kontroli zarządczej, w jednostkach sektora finansów publicznych reguluje Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jednolity: . Dz.U. 2021 poz. 305)
Artykuł 68 pkt 2 ustawy, o której mowa wyżej stanowi, że kontrola zarządcza to ogół działań podejmowanych dla zapewnienia realizacji celów i zadań w sposób zgodny z prawem, efektywny, oszczędny i terminowy.
Cele kontroli zarządczej to w szczególności zapewnienie:

1. zgodności działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi,
2. skuteczności i efektywności działania,
3. wiarygodności sprawozdań,
4. ochrony zasobów,
5. przestrzegania i promowania zasad etycznego postępowania,
6. efektywności i skuteczności przepływu informacji,
7. zarządzania ryzykiem.

W ramach administracji samorządowej funkcjonuje kontrola zarządcza odpowiednio na poziomie Jednostki Samorządu terytorialnego JST jako całość (II poziom kontroli zarządczej) – w tym przypadku powiatu. Za funkcjonowanie kontroli zarządczej w JST (powiecie braniewskim) na tym poziomie odpowiada Starosta powiatu. System kontroli zarządczej obejmuje pięć obszarów (środowisko wewnętrzne, zarządzanie ryzykiem, mechanizmy kontroli, informacja i komunikacja oraz monitorowanie i ocena).

Konieczność zapewnienia systemu monitorowania efektów kontroli zarządczej w jednostce nadrzędnej może być zapewniona poprzez:

- udział odpowiednich osób funkcyjnych zatrudnionych na stanowiskach kierowniczych urzędu JST, nie wykluczając Starosty w planowaniu celów i mierników ich osiągnięcia przez kierowników podległych i nadzorowanych jednostek organizacyjnych,
- udział tych osób w ocenie i zatwierdzaniu okresowych sprawozdań z osiągania celów i zadań,
- audyt wewnętrzny, który z założenia skupia się na ocenie stopnia realizacji celów samorządowych.

Zadania Audytu Wewnętrznego:

- przeprowadzanie audytu wewnętrznego poprzez niezależne badanie systemów zarządzania i kontroli w Powiecie, w tym, zgodności prowadzonej działalności z przepisami prawa oraz obowiązującymi procedurami wewnętrznymi, efektywności i gospodarności podejmowanych działań, wiarygodności sprawozdań finansowych i z wykonania budżetu,
- realizacja czynności doradczych, przedstawianie opinii i składanie wniosków w zakresie działalności jednostek organizacyjnych Powiatu w celu usprawnienia ich funkcjonowania,

Powiat Braniewski działa w oparciu o statut Powiatu Braniewskiego przyjęty Uchwałą Nr XIX/211/12 Rady Powiatu Braniewskiego z dnia 11 czerwca 2012 roku.

Zgodnie z §3 Statutu Powiat wykonuje określone ustawami zadania publiczne w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność. Jednocześnie zgodnie z §54 Statutu Zarząd Powiatu wykonuje uchwały Rady Powiatu i zadania powiatu określone przepisami prawa. W realizacji zadań Zarząd Powiatu podlega wyłącznie Radzie Powiatu.

Zadania w zakresie zarządzania drogami publicznymi na terenie powiatu braniewskiego pełni Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie.

Załącznik do uchwały Nr 347/17
Zarządu Powiatu Braniewskiego
z dnia 24.05.2017 r.

Regulamin organizacyjny
ZARZĄDU DRÓG POWIATOWYCH W BRANIEWIE

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Regulamin określa organizację wewnętrzną i zakres działania Zarządu Dróg Powiatowych w Braniewie, zwanego dalej **ZDP**.

§ 2

Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie został utworzony na mocy Uchwały Nr III/31/99 Rady Powiatu Braniewskiego z dnia 27 stycznia 1999 roku *w sprawie utworzenia jednostki organizacyjnej Powiatu Braniewskiego pod nazwą Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie.*

§ 3

1. Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie jest jednostką budżetową finansowaną z budżetu powiatu braniewskiego.
2. Siedziba Zarządu Dróg Powiatowych w Braniewie znajduje się w Braniewie przy ul. Królewieckiej 55.
3. Podstawą działania Zarządu Dróg Powiatowych w Braniewie są przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1440 z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 05 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz. 814 z późn. zm.).
4. Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie obejmuje swym działaniem obszar administracyjny Powiatu Braniewskiego.

§ 4

Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie wykonuje swoje obowiązki z upoważnienia i w imieniu Zarządcy dróg powiatowych.

§ 5

Do zakresu działania Zarządu Dróg Powiatowych w Braniewie należy w szczególności:

1) opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
2) opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich;
3) pełnienie funkcji inwestora;
4) utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą;
5) realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu;
6) przygotowanie infrastruktury drogowej dla potrzeb obronnych oraz wykonywanie innych zadań na rzecz obronności kraju;
7) koordynacja robót w pasie drogowym;
8) wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdy z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych;
9) prowadzenie ewidencji dróg, obiektów mostowych, przepustów, gromadzenie danych o zarządzanej sieci drogowej oraz udostępnianie ich na żądanie uprawnionym organom, sporządzanie informacji o drogach publicznych oraz przekazywanie ich Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad;

10) przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz badanie wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
11) wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających;
12) przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników;
13) przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg;
14) wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia;
15) dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego;
16) utrzymywanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów;
17) gospodarowanie nieruchomościami w pasie drogowym pozostającymi w nieodpłatnym trwałym zarządzie ZDP, w ramach posiadanego prawa do tych nieruchomości.
18) zarządzanie i utrzymywanie kanałów technologicznych i pobieranie opłat z tytułu ich udostępniania.

§ 6

Zgodnie z odrębnymi przepisami Zarząd Dróg Powiatowych używa pieczęci prostokątnej z napisem „Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie".

§ 7

1. Zarządem Dróg Powiatowych w Braniewie kieruje oraz reprezentuje go na zewnątrz Dyrektor.
2. Dyrektora powołuje i odwołuje Zarząd Powiatu.
3. W niektórych sprawach dotyczących organizacji wewnętrznej, powoływania zespołów kolegialnych do załatwiania spraw – w tym przetargów, kontroli, porządku, dyscypliny i zabezpieczenia mienia Dyrektor wydaje zarządzenia i instrukcje oraz ustala regulaminy.

§ 8

Dyrektora w razie jego nieobecności zastępuje kierownik sekcji utrzymania dróg i mostów, który podejmuje decyzje z upoważnienia Dyrektora.

§ 9

Do składania w imieniu Zarządu Dróg Powiatowych w Braniewie oświadczeń w zakresie jego praw i obowiązków majątkowych wymagany jest podpis Dyrektora oraz kontrasygnata głównego księgowego lub upoważnionego pracownika.

§ 10

Do stosunku pracy pracowników Zarządu Dróg Powiatowych w Braniewie mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 21 listopada 2008 roku o pracownikach samorządowych (t.j. Dz.U. Z 2016 r. poz. 902 z późn. zm.).

Rozdział II

STRUKTURA ORGANIZACYJNA

§ 11

- W skład Zarządu Dróg Powiatowych w Braniewie wchodzą następujące komórki organizacyjne oraz stanowiska pracy:
    1) Dyrektor (N)
    2) Główny Księgowy (1)
    3) Sekcja Finansowo – Administracyjna (3)
    4) Sekcja Utrzymania dróg i mostów (7)
    5) Sekcja Techniczna (11)
    6) Służba Drogowa (KR)

2. W zależności od potrzeb i dalszego rozwoju Zarządu Dróg Powiatowych w Braniewie, za zgodą Zarządu

Powiatu mogą być tworzone inne komórki organizacyjne i stanowiska pracy niż wymienione w ust. 1.
3. Struktura organizacyjna Zarządu Dróg Powiatowych w Braniewie w formie schematu graficznego stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

§ 12

1. Kierownicy sekcji organizują pracę w podległych im komórkach zgodnie z obowiązującymi przepisami i instrukcjami, poleceniami służbowymi Dyrektora oraz kontrolują jej przebieg, kierują pracą podległych im pracowników i wydają im polecenia służbowe.
2. Kierownicy sekcji działają samodzielnie i odpowiadają przed Dyrektorem za całokształt pracy sekcji oraz za wykorzystanie w pełni swoich uprawnień, a w szczególności za terminowość, fachowość, kompleksowość i zgodność z obowiązującymi przepisami.
3. Komórki organizacyjne Zarządu Dróg Powiatowych w Braniewie – każdy w zakresie swoich kompetencji – współdziałają ze sobą, przekazują prawidłowe i rzetelne informacje – o ile wymaga tego prowadzona sprawa.

Rozdział III
SZCZEGÓŁOWE ZADANIA KOMÓREK ORGANIZACYJNYCH I STANOWISK PRACY

§ 13

Zakres zadań i uprawnień Dyrektora (N):

1. Zapewnianie prawidłowego działania ZDP w oparciu o zatwierdzoną strukturę organizacyjną.
2. Zawieranie i rozwiązywanie umów o pracę z pracownikami ZDP.
3. Ustalanie wysokości wynagrodzenia wg obowiązującego w ZDP regulaminu wynagrodzenia, przyznawanie nagród i wyróżnień oraz udzielanie kar regulaminowych.
4. Udzielanie urlopu wypoczynkowego i bezpłatnego oraz decydowanie o wyjazdach służbowych pracowników ZDP.
5. Określanie i podział zadań na poszczególne komórki organizacyjne i stanowiska pracy oraz egzekwowanie ich wykonania.
6. Zapewnienie warunków właściwej realizacji zadań oraz ich kontrola.
7. Opracowywanie planów dochodów i wydatków oraz kontrola i nadzór nad wydatkowaniem powierzonych środków finansowych.
8. Zabezpieczenie mienia ZDP oraz nadzór nad właściwym i racjonalnym wykorzystaniem sprzętu i materiałów.
9. Ustalanie zakresu obowiązków, kompetencji i odpowiedzialności pracowników.
10. Reprezentowanie ZDP na zewnątrz.
11. Ustalanie zadań do planów robót i pracy oraz ich zatwierdzanie.
12. Zawieranie umów oraz zobowiązań materialno – finansowych podejmowanych przez ZDP.
13. Wydawanie decyzji administracyjnych w imieniu Zarządu Powiatu na podstawie udzielonego upoważnienia.
14. Dbałość o całokształt spraw związanych z funkcjonowaniem kierowaną Jednostką.
15. Opracowywanie wieloletnich i rocznych planów inwestycji i remontów dróg i drogowych obiektów inżynieryjnych.

§ 14

Zakres zadań i obowiązków Głównego Księgowego (1):

Główny Księgowy podlega bezpośrednio Dyrektorowi i jest odpowiedzialny przed nim za:

1. Opracowywanie planów finansowych jednostki.
2. Prowadzenie wszystkich spraw związanych z rachunkowością budżetową ZDP.
3. Bieżącą ewidencję wydatków oraz analizę wykorzystania środków finansowych.
4. Kontrolę wydatków księgowości finansowej i materiałowej.
5. Opracowywanie projektów przepisów wewnętrznych, zarządzeń i wytycznych wydawanych przez Dyrektora, niezbędnych do prawidłowej gospodarki finansowej ZDP a dotyczących prowadzonej rachunkowości, w szczególności zakładowego planu kont, obiegu dokumentów finansowych, zasad

prowadzenia i rozliczania inwentaryzacji.
6. Sporządzanie sprawozdań finansowych.
7. Współpracę ze Skarbnikiem Powiatu w zakresie planu finansowego i wykorzystania budżetu.
8. Kontrola dokumentów finansowych, przelewów składanych do realizacji oraz wykonania i planowania budżetu, w tym wydatków na wynagrodzenia i pochodne.

§ 15

Zakres zadań i obowiązków Sekcji Finansowo – Administracyjnej (3):

Sekcja Finansowo – Administracyjna podlega bezpośrednio Głównemu Księgowemu, który kontroluje jej działania w zakresie finansowym. Do zadań Sekcji należą:

1. Rejestracja i sprawdzanie faktur pod względem formalnym i rachunkowym.
2. Prowadzenie kasy oraz rozliczeń bankowych.
3. Prowadzenie ewidencji środków trwałych i wyposażenia oraz naliczanie ich amortyzacji.
4. Prowadzenie ewidencji przedmiotów w użytkowaniu.
5. Prowadzenie kontroli ewidencji magazynowej i jej uzgadnianie z pracownikami materialnie odpowiedzialnymi.
6. Rozliczanie inwentaryzacji.
7. Egzekwowanie należności ZDP i Powiatu wynikających z gospodarowania pasem drogowym i majątkiem ZDP.
8. Prowadzenie dokumentacji z zakresu przyjmowania i zwalniania pracowników.
9. Prowadzenie akt osobowych pracowników.
10. Prowadzenie ewidencji czasu pracy.
11. Sporządzanie list płac, obliczanie podatków, zasiłków chorobowych itp. oraz prowadzenie związanej z tym dokumentacji.
12. Prowadzenie spraw z zakresu ubezpieczeń społecznych oraz sporządzanie związanej z tym dokumentacji.
13. Prowadzenie spraw związanych z gospodarowaniem środkami zakładowego funduszu świadczeń socjalnych.
14. Prowadzenie archiwum zakładowego z zasobami państwowymi.
15. Opracowywanie projektów przepisów wewnętrznych wydawanych przez Dyrektora, dotyczących spraw osobowych.
16. Prowadzenie sekretariatu.
17. Zakup i rozliczenie materiałów biurowych dla potrzeb ZDP.
18. Opracowywanie planów finansowych jednostki do budżetu ZDP w zakresie zabezpieczenia środków na płace, pochodne od płac i innych należności osobowych na dany rok budżetowy oraz sporządzanie informacji o ich realizacji.
19. Prowadzenie książki kontroli zewnętrznych i dokumentacji związanych z kontrolami.
20. Ewidencja i zabezpieczenie dokumentów w szczególności niejawnych i zastrzeżonych.

§ 16

Zakres zadań i obowiązków Sekcji Utrzymania Dróg i Mostów (7):

Sekcją Utrzymania Dróg i Mostów kieruje kierownik Sekcji, który podlega bezpośrednio Dyrektorowi. Do zadań sekcji należy:

1. Kontrola stanu dróg i obiektów mostowych:
   a) przeprowadzanie okresowych kontroli dróg i obiektów mostowych (w sezonie wiosennym i jesiennym).
   b) sporządzanie z przeglądów protokołów z zakresem robót.
   c) przeprowadzanie przeglądów podstawowych i rozszerzonych przeglądów obiektów mostowych, sporządzanie protokołów wraz z zakresem robót remontowych.
2. Ewidencja dróg i obiektów mostowych:
   a) uaktualnianie danych, wykonywanie pomiarów,
   b) prowadzenie książki drogi i obiektów mostowych,
3. Gospodarka gruntami w pasie drogowym.
4. Uzgadnianie granic działek pasa drogowego.

5. Planowanie i koordynacja prac w zakresie utrzymania dróg i obiektów mostowych.
6. Sporządzanie planów z bieżącego utrzymania dróg i mostów.
7. Sporządzanie planów inwestycyjnych na lata następne.
8. Koordynacja prac prowadzonych przez służby drogowe oraz koordynacja robót w pasie drogowym.
9. Realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu, projektów organizacji ruchu.
10. Wydawanie decyzji na zajęcie pasa drogowego i lokalizację urządzeń obcych oraz naliczanie opłat z tym związanych.
11. Prowadzenie spraw związanych z przejazdami pojazdów nienormatywnych.
12. Przygotowanie informacji o stanie dróg i obiektów mostowych.
13. Organizacja zimowego utrzymania dróg.
14. Prowadzenie zamówień publicznych w tym przygotowanie specyfikacji technicznych, prowadzenie dokumentacji przetargowej, sporządzanie umów.
15. Ustalenie zasad korzystania z przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach powiatowych.
16. Przygotowanie projektów planu rozwoju sieci drogowej.
17. Przygotowanie projektów planów finansowych budowy, utrzymania i ochrony dróg i obiektów mostowych.
18. Uzgadnianie planów zagospodarowania przestrzennego.
19. Przygotowanie studiów i koncepcji rozwoju sieci drogowej.
20. Uzyskanie zezwoleń na budowę, przebudowę dróg i mostów.
21. Pełnienie funkcji inwestorskich.
22. Przygotowanie oraz nadzór nad realizacją umów w zakresie robót na drogach i obiektach mostowych wykonywanych w ramach robót zleconych oraz przeprowadzanie odbioru prac.
23. Wykonywanie okresowo pomiaru ruchu drogowego.
24. Zakupy materiałów niezbędnych do realizacji zadań ZDP w zakresie utrzymania dróg i mostów.
25. Przeglądy zadrzewienia przydrożnego, typowanie drzew do usunięcia i uzyskiwanie niezbędnych uzgodnień i decyzji.

§ 17

Zakres zadań i obowiązków Sekcji Technicznej (11):

Sekcja Techniczna podlega bezpośrednio Dyrektorowi. Do zadań sekcji należy:

1. Prowadzenie spraw w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony przeciwpożarowej, w szczególności:
   a) zabezpieczenia pracowników w środki higieny, odzież roboczą i sprzęt ochrony osobistej wynikające z przepisów BHP,
   b) zaopatrzenia pracowników w posiłki regeneracyjne i napoje,
   c) organizacja szkoleń BHP i ppoż.,
   d) zabezpieczenia obiektów pod względem bhp i ppoż.
2. Współpraca z odpowiednimi instytucjami w zakresie ratownictwa technicznego i klęsk żywiołowych związana z zabezpieczeniem ruchu drogowego oraz w zakresie gospodarki drogowej i ochrony środowiska.
3. Prowadzenie spraw związanych z utrzymaniem budynków i zaplecza ZDP.
4. Prowadzenie książek obiektów budowlanych i zaplecza.
5. Kontrola eksploatacji i racjonalnego wykorzystywania sprzętu.
6. Prowadzenie spraw związanych z gospodarką paliwowo-energetyczną, w szczególności:
   a) kontrola tankowania pojazdów, urządzeń i maszyn.
   b) kontrola norm zużycia paliw ustalonych dla poszczególnych maszyn, urządzeń i środków
7. Prowadzenie ewidencji raportów pracy sprzętu i kart drogowych oraz rozliczanie czasu pracy sprzętu i zużycia paliwa.
8. Ocena przydatności posiadanego sprzętu; pojazdów, urządzeń i maszyn.
9. Sprawy likwidacji, sprzedaży i zakupu środków trwałych.
10. Prowadzenie spraw związanych z gospodarką materiałową.
11. Prowadzenie spraw związanych z ochroną środowiska.
12. Prowadzenie ewidencji i kontroli kosztów utrzymania bazy.
13. Ubezpieczanie mienia; sprzętu technicznego: pojazdów, urządzeń i maszyn.
14. Zlecanie prac remontowych maszyn, urządzeń i środków transportu.
15. Dokonywanie zakupów materiałów i sprzętu niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania ZDP.

§ 18

Zakres zadań i obowiązków Służby Drogowej (KR):

Pracami Służby Drogowej kieruje Kierownik Robót podległy bezpośrednio Kierownikowi Sekcji Utrzymania Dróg i Mostów. W ramach Służby Drogowej Kierownik Robót kieruje pracami pracowników drogowych z pomocą majstra. Do zadań Służby Drogowej należy:

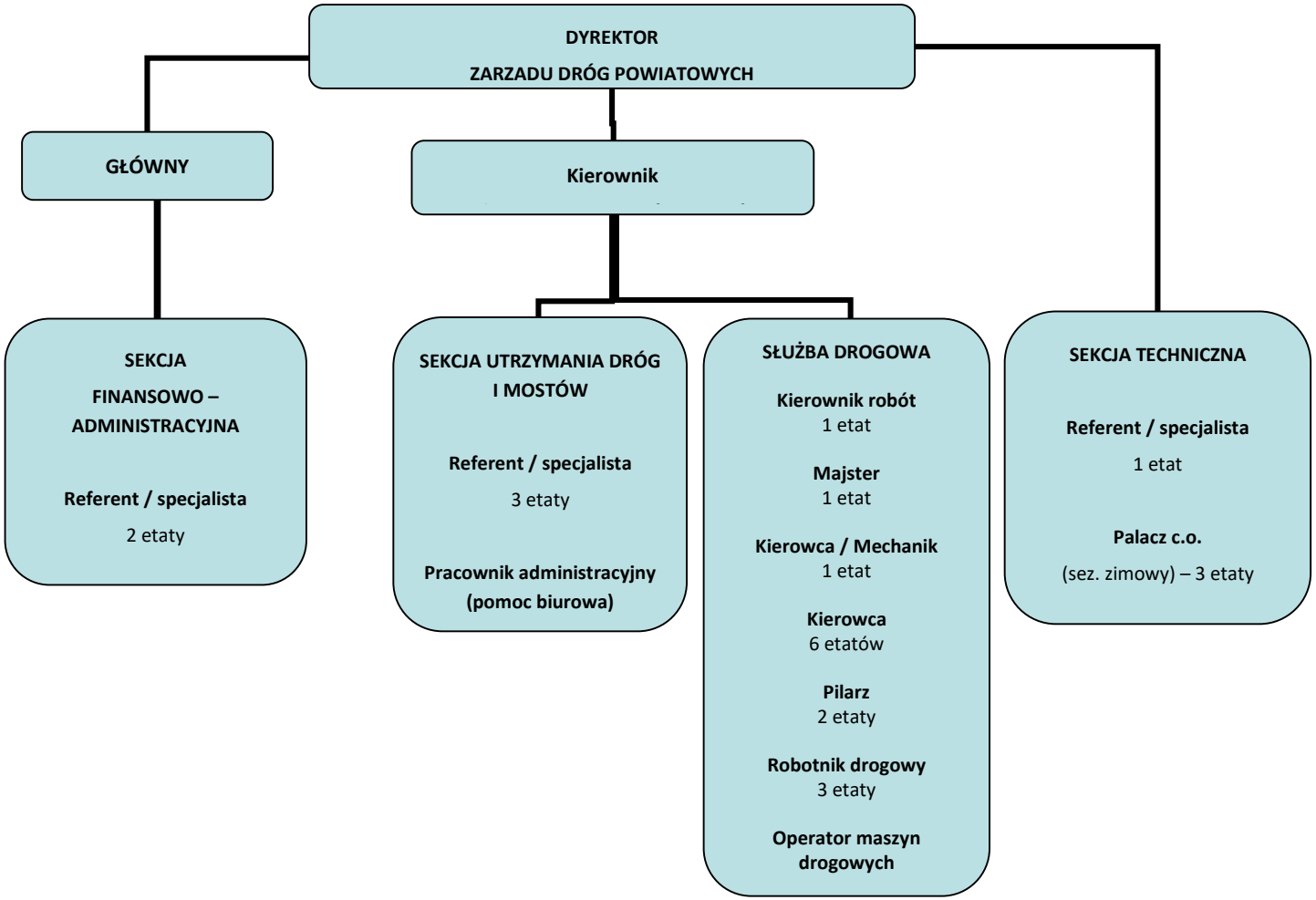
1. Objazd dróg i kontrola stanu dróg i obiektów mostowych.
2. Wykonywanie działań interwencyjnych na drogach i obiektach mostowych.
3. Określanie potrzeb utrzymaniowych.
4. Nadzór nad robotami utrzymaniowymi.
5. Działanie na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.
6. Czuwanie nad przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach przez osoby zajmujące pas drogowy.
7. Ochrona dróg przed niszczeniem i zanieczyszczeniem.
8. Koordynacja zimowego utrzymania i prowadzenie prac przy zimowym utrzymaniu dróg.
9. Oznakowanie i doraźne uzupełnianie ubytków w nawierzchniach dróg lub ich naprawa, gdy stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.
10. Wykonanie doraźnych lub trwałych napraw miejscowych uszkodzeń poboczy i skarp oraz nasypów i wykopów.
11. Oznakowanie odcinków dróg zagrożonych przełomami i koniecznych objazdów oraz oznakowanie miejsc robót interwencyjnych wymagających zmian w organizacji ruchu drogowego.
12. Usuwanie skutków przełomów w zakresach określonych przez zarząd.
13. Usuwanie z korony drogi przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego i wszelkich zanieczyszczeń.
14. Wykonywanie przecinek w poboczach, likwidujących zastoiska wodne na nawierzchni dróg.
15. Czyszczenie nawierzchni jezdni i chodników w zakresie ustalonym przepisami oraz oczyszczanie i odchwaszczanie ścieków betonowych usytuowanych w koronie drogi, lokalne udrażnianie rowów przydrożnych, czyszczenie studzienek ściekowych i innych urządzeń odwadniających.
16. Utrzymanie w czystości i czytelności znaków pionowych, wymiana uszkodzonych znaków i uzupełnianie brakujących.
17. Zabezpieczenie uszkodzonych elementów urządzeń drogowych (poręczy mostowych, barier ochronnych) i wykonywanie drobnych napraw tych urządzeń.
18. Pielęgnowanie istniejącego zadrzewienia, nasadzenia drzew.
19. Wycinanie pojedynczych drzew przydrożnych, usuwanie i przycinanie gałęzi ograniczających skrajnie drogi lub stwarzających inne zagrożenia.
20. Koszenie trawy, niszczenie chwastów, samosiewów i krzaków na poboczach, skarpach, w rowach i miejscach ograniczających widoczność.
21. Wykonywanie prac interwencyjnych związanych z bezpieczeństwem ruchu na i pod obiektami mostowymi.
22. Zabezpieczenie miejsc awarii obiektów mostowych przez odpowiednie ich oznakowanie, wykonanie robót zabezpieczających.
23. Uczestniczenie w ochronie obiektów mostowych w czasie spływu lodów i wysokich wód, interwencyjne czyszczenie przepustów nad drogami i zjazdami.
24. Wykonywanie drobnych robót utrzymaniowych i konserwacyjnych, zapewniających bezpieczeństwo ruchu, trwałość i estetykę obiektów.

§ 19

Regulamin obowiązuje od dnia uchwalenia przez Zarząd Powiatu Braniewskiego.

Załącznik do Uchwały Nr 340/21
Zarządu Powiatu Braniewskiego
z dnia 17.02.21 r.

STRUKTURA ORGANIZACYJNA ZARZĄDU DRÓG POWIATOWYCH W BRANIEWIE



12 WNIOSKI.

1) Powiat braniewski znajduje się poza zasięgiem głównych ośrodków gospodarczych. Leży natomiast w obszarze ośrodków o mniejszej skali oddziaływania (Olsztyn, Elbląg). Nadal nie osiągnięto dostatecznego powiązania komunikacyjnego obszaru powiatu z głównymi ośrodkami miejskimi. Od wejścia do Unii Europejskiej stopniowo poprawia się dostępność polskiej przestrzeni we wszystkich wymiarach: w skali międzynarodowej, krajowej (łączenie ośrodków wojewódzkich), regionalnej (integracja największych miast z ich zapleczem i mniejszymi ośrodkami) oraz lokalnej (w szczególności na obszarach wiejskich). Nadal nie jest ona jednak wystarczająca w stosunku do potrzeb mieszkańców i podmiotów prowadzących działalność gospodarczą. Badanie wskaźnika międzygałęziowej dostępności transportowej (WMDT) wskazuje, że największa peryferyjność dotyczy województw: zachodniopomorskiego, podlaskiego i warmińsko-mazurskiego.
2) Powiat braniewski zalicza się do terenów o najniższej dostępności transportowej. Niski poziom jej rozwoju szczególnie na obszarach wiejskich, jest poważną barierą w rozwoju przedsiębiorczości oraz mobilności na rynku pracy. Gminy wiejskie lub miejsko-wiejskie mają największe potrzeby w zakresie modernizacji lokalnej infrastruktury transportowej.
3) Zgodnie z Koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 jednym z działań jest : *„Rozwój infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym, włączającego obszary o słabej dostępności (m.in. obszary wiejskie, przygraniczne i peryferyjne) w procesy gospodarcze i rozwojowe"*
4) Zgodnie ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 niezbędnym działaniem na rzecz zwiększania dostępności transportowej będzie realizacja we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego inwestycji budowy dróg regionalnych i lokalnych i ich połączeń z drogami krajowymi. Jednym z projektów strategicznych ww. Strategii jest Fundusz Dróg Samorządowych (obecnie: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg).
5) Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 w odniesieniu do sektora transportu wskazuje, że nadal istotną kwestią pozostaje powiązanie regionalnych, subregionalnych i lokalnych ośrodków wzrostu w spójną sieć transportową oraz zwiększenie dostępności terytorialnej obszarów wiejskich
6) Zgodnie ze Strategią społeczno - gospodarczą województwa Warmińsko – Mazurskiego 2030, znacząca poprawia dostępności komunikacyjnej dotyczy środkowej i zachodniej części województwa. Jednym z kierunków strategicznych jest współpraca w strefie przygranicznej (z zakresu infrastruktury technicznej i społecznej), m.in. kreowanie międzynarodowych produktów turystycznych oraz powiązań transportowych szczególnie w oparciu o potencjał Zalewu Wiślanego/Kaliningradzkiego.
7) Zgodnie ze Strategią społeczno - gospodarczą województwa Warmińsko – Mazurskiego 2030, Powiat braniewski objęty jest następującymi Obszarami Strategicznej Interwencji (OSI):
   - Niebieski Zachód - oczekuje się tu m.in. osiągnięcia dobrej dostępności komunikacyjnej zewnętrznej i wewnętrzne (obejmuje: miasto Braniewo, gminę miejsko-wiejską Frombork i gminę wiejską Braniewo)
   - Miasta CITTASLOW - oczekuje się tu m.in. dobrze rozwiniętych połączeń komunikacyjnych miast i ich najbliższego otoczenia (obejmuje: miasto Braniewo);
   - Miasta tracące funkcje społeczno-gospodarcze - oczekuje się tu m.in. rozwoju połączeń komunikacyjnych z Olsztynem (obejmuje: miasto Braniewo);
   - Obszary marginalizacji - oczekuje się tu m.in. satysfakcjonującej dostępności komunikacyjnej (obejmuje gminy wiejskie: Braniewo, Płoskinia, Wilczęta, Lelkowo oraz gminę miejsko-wiejską Pieniężno);
8) Plan Zagospodarowania Przestrzennego województwa Warmińsko – Mazurskiego, wskazuje, ze w zakresie powiązań z systemami transportowymi kraju i Europy, Województwo warmińsko-mazurskie należy do regionów o najgorszej dostępności komunikacyjnej wynikającej ze słabo rozbudowanego systemu komunikacji drogowej i kolejowej oraz niskiej jakości jego elementów.

   W zakresie funkcjonowania systemu transportowego w ww. dokumencie stwierdzono m.in., że:
   - stan infrastruktury komunikacyjnej ulega powolnej, sukcesywnej poprawie,
   - przestrzenny układ powiązań drogowych oceniany jest jako prawidłowy, brakuje obwodnic drogowych miejscowości,
   - stan dróg jest niezadowalający, szczególnie powiatowych i gminnych

   W zakresie potrzeb rozwojowych wymieniono m.in.:
   - realizacja docelowego układu dróg ekspresowych, kontynuacja działań inwestycyjnych na pozostałych drogach,
   - utworzenie multimodalnych centrów logistycznych w rejonach Braniewa i/lub Ełku, intermodalność transportu towarowego, inwestowanie w rozwój linii kolejowych i transportu kolejowego,
9) Inwestycje drogowe celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym ujęte w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego, przewidziane do realizacji na terenie powiatu braniewskiego:

- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 504 na odcinku Pogrodzie – Braniewo (WM). Poprawa połączeń sieciowych województwa Warmińsko-Mazurskiego oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 507 na odcinku Braniewo – Pieniężno (WM). Poprawa połączeń sieciowych województwa Warmińsko-Mazurskiego oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu

10) W skład powiatu braniewskiego wchodzą:
    - gminy miejskie: Braniewo
    - gminy miejsko-wiejskie: Frombork, Pieniężno
    - gminy wiejskie: Braniewo, Lelkowo, Płoskinia, Wilczęta
    - miasta: Braniewo, Frombork, Pieniężno
11) Powiat braniewski to obszar typowo rolniczy, nisko uprzemysłowiony, z wysoką stopą bezrobocia 19,5%.
12) Za wyjątkiem Fromborka, turystyka wciąż odgrywa niewielką rolę. Sytuacja ta ulega jednak zmianie, szczególnie w kontekście korzyści płynące z utworzenia drogi wodnej, łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Przekop Mierzei Wiślanej oraz stworzenie infrastruktury towarzyszącej, wpłynie znacząco na rozwój turystyki. W połączeniu z inwestycjami powstałymi w ramach projektu Pętla Żuławska, możliwe będzie rozszerzenie działalności turystycznej i dziedzin pokrewnych.
13) Podstawowe ośrodki rozwoju to miasta Braniewo, Pieniężno i Frombork. Tu skoncentrowane są główne tereny inwestycyjne.
14) Przez powiat przebiegają ważne szlaki komunikacyjne: morskie, kolejowe i drogowe. Stanowią one najkrótsze połączenie Europy Zachodniej z Północno–Wschodnią, stwarzając warunki do międzynarodowych kontaktów.
    Powiat posada korzystne położenie w układzie komunikacyjnym regionu. Najważniejsze szlaki to: Droga ekspresowa S-22 – trasa szybkiego ruchu Elbląg – Kaliningrad, Droga krajowa nr 54 Trasa ta łączy DK22 na węźle Braniewo-Południe koło Chruściela z przejściem granicznym z Rosją w Gronowie, Drogi wojewódzkie nr: 504, 505, 506, 507, 509, 510, 512.
15) Ważny z gospodarczego punktu widzenia powiat przygraniczny. Na terenie powiatu znajdują się 4 przejścia graniczne: 2 drogowe w Grzechotkach i w Gronowie, 1 kolejowe w Braniewie i 1 morskie we Fromborku.
16) Duża wartość przyrodnicza obszaru, co wydłuża czas procesu inwestycyjnego. Występują tu rezerwaty przyrody, obszary Natura 2000 ochrony ptasiej i siedliskowej, obszary chronionego krajobrazu, pomniki przyrody, chronione alej przydrożne. Obszary prawnie chronione zajmują wg danych GUS (stan na dzień 31.XII2020r.) - 37 159,26 ha, tj. ok 31% łącznej powierzchni powiatu
17) Łączna długość dróg na terenie powiatu wynosi 373,776 km w tym drogi zamiejskie: 344,269 km, natomiast ulice miejskie to: 29,507km. W 76% są to drogi klasy L na terenach zamiejskich. Wszystkie drogi lokalne i zbiorcze (dł. 343,762km), stanowią blisko 92% łącznej długości dróg powiatowych. Drogi wyższych kategorii mają niewielki udział.
    Z sieci drogowej powiatu wyłączone zostały następujące ulice:
    - 2319N Braniewo- Kwiatowa - gminna od 2018.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
    - 2338N Braniewo- Różana- gminna od 2018.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
    - 2342N Braniewo- Sportowa- gminna od 2019.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
    - 2377N Pieniężno- Ogrodowa- gminna od 2017.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
    - 2382N Pieniężno- Zawadzkiego- gminna od 2017.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną

    Ponadto przewidziano zmianą kategorii kolejnych ulic, tj.:
    - 2305 N ul. 9 Maja od 2022.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
    - 2310N Drewniana od 2022.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
    - 2340N ul. Skośna razem z objętemu mostowym od 2022.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
    - 2346N ul. Wiejska od 2022.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
    - 2349N ul. Wspólna od 2022.01.01 zmiana kategorii na drogę gminną
18) Zwiększyła się długość dróg z nawierzchnią twardą z 331,161km (ok. 88%) do 335,597 km (ok. 90%). Dane to nie odzwierciedlają jednak faktu, że część ulic miejskich z nawierzchnia twardą została wyłączona z sieci dróg powiatowych. Przebudowano i wyremontowano w latach 2015-2020 łącznie **ok. 76 km** dróg.
    Spadła także długość dróg z nawierzchnią gruntową z 43,816 km (ok. 12%) do 38,18 km (ok. 10%), tj. o 5,64 km.
19) Zarząd Dróg Powiatowych prowadzi pomiary natężenia ruchu na wybranych odcinkach dróg powiatowych. Sa one prowadzone w różnych punktach pomiarowych i służą ogólnemu rozpoznaniu natężenia ruchu oraz struktury rodzajowej potoku pojazdów. Najbardziej obciążone ruchem komunikacyjnym ulice na których prowadzono pomiary w latach 2015-2020, to leżące w ciągu:
    DP1381N, tj.:
    - 1381N Braniewo ul. Stefczyka (ok. 4 300 - 2 400 P/dobę – w zależności od obcinka ulicy

    DP1377N, tj.:

- 1377N Braniewo ul. Morska (ok. 2700 – 1200 P/dobę)
- 1377N Braniewo ul. Sądowa (ok. 2 300 – 1000 P/dobę)

DP1342N, tj.:

- 1342N Pieniężno ul.1 Maja (ok. 2 385 P/dobę)
- 1342N Pieniężno ul. Dworcowa (ok. 2 035 – 1700 P/dobę)
- 1342N Pieniężno ul. Braniewska (ok. 1 630 P/dobę)

A także:

- 2376N Pieniężno ul. Królewiecka (1 750 P/dobę)
- 2306N Braniewo ul. Armii Krajowej (1 511 P/dobę)
- 2301N Braniewo ul Bema (1 429 P/dobę))
- 2347N Braniewo ul. Wileńska (1 328 P/dobę)

Najbardziej obciążone ruchem drogi zamiejskie, na których prowadzono pomiary w latach 2015-2020 to:

- 1385N Braniewo- Pakosze
- 1342N Wilczęta- Pieniężno
- 1387N Szyleny-Płoskinia
- 1397N Piele- Mingajny
- 1158N Młynarska Wola-Burdajny
- 1165N Frombork- Biedkowo

20) Nastąpił wzrost natężenia ruchu na drogach powiatowych. Pomiar natężenia ruchu na sieci dróg i ulic powiatowych prowadzony był na rożnych odcinkach, stąd wyniki pomiarów z poszczególnych lat nie mogą służyć do wyznaczenia trendu wzrostu parametrów ruchu. Mają one charakter orientacyjny. Na podstawie dotychczasowych pomiarów z lat 2008 – 2012 (większość pomiarów była prowadzona w roku 2012) oraz 2015-2020 (większość pomiarów była prowadzona w roku 2015), wyznaczono charakterystyczne odcinki w sieci dróg zamiejskich, gdzie zaobserwowano wzrost natężenia ruchu w prospektywnie 2015-2020 średnio o ok. 27% w porównaniu z pomiarami z lat 2008 – 2012.
21) Porównując strukturę rodzajową pojazdów z danymi z lat wcześniejszych, nastąpił blisko 8% wzrost udziału samochodów osobowych na siec dróg zamiejskich i jednoczesny widoczny spadek udziału pojazdów ciężarowych o 3,65% (z 5,5,% do 1,85%). Należy jednak podkreślić, że na podstawie powyższych danych nie jest możliwe wykazanie kierunku zmian w strukturze rodzajowej potoku pojazdów
22) Do tej pory, podczas pomiarów ruchu nie był analizowany jego charakter. W oparciu o dane dotyczące powiatu – zgodnie z pkt. 2 niniejszego opracowania – przejęto, ze ruch na drogach powiatowych powiatu braniewskiego ma charakter gospodarczy.
23) Przez teren powiatu braniewskiego przebiegają następujące dogi wyższych kategorii:

    Krajowe:

    - droga nr 22 (S22 – droga ekspresowa) – prowadząca od zachodniej granicy państwa, przez Kostrzyn, Chojnice, Malbork, Elbląg, Grzechotki, do granicy wschodniej. Droga ta przebiega przez teren gmin: Braniewo, Płoskinia, Frombork, łączna jej długość na terenie powiatu braniewskiego wynosi 27,6 km, nie posiada bezpośredniego połączenie z siecią dróg powiatowych.
    - droga nr 54 – z Chruściela, przez Braniewo, do wschodniej granicy państwa. Prowadzi przez gminę Płoskinia oraz miasto i gminę Braniewo. Jej długość wynosi 18,6 km. Posiada połączenie z zamiejskimi drogami powiatowymi.

    Wojewódzkie:

    - Nr 504 Elbląg - Pogrodzie - Braniewo
    - Nr 505 Frombork – Młynary – Pasłęk
    - Nr 506 Chruściel - Stare Siedlisko - Nowica
    - Nr 507 Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobre Miasto
    - Nr 509 Elbląg - Młynary - Drwęczno
    - Nr 510 Granica Państwa - Lelkowo - Pieniężno
    - Nr 512 Pieniężno - Górowo Iław. - Bartoszyce – Szczurkowo
24) Około 40,5% nawierzchni drogowych to nawierzchnie nowe i odnowione (dopuszczalne występowanie sporadycznych uszkodzeń), nie wymagających remontów odpowiadające klasie A lub B. W ciągu ostatnich 7 lat niemal dwukrotnie tj. o prawie 42 km wzrósł udział dróg w klasie A (stan dobry), blisko dwukrotnie wzrosła długość dróg w klasie B - o ok. 28 km (stan zadowalający), zmniejszeniu uległ udział dróg w klasie D (stan zły - nawierzchnie z licznymi i rozległymi uszkodzeniami, wymagające natychmiastowego remontu lub przebudowy) o ponad 84 km tj. do 43,26%. Ponadto z zmniejszyła się długość dróg w klasie C stan niezadowalający w przypadku ulic miejskich (o ok. 3 km) i wzrosłą w odniesieniu do dróg zamiejskich (o ok.16,5 km).
25) Sieć dróg powiatowych powiatu braniewskiego, w dalszym ciągu na znacznej długości, nie odpowiada wysokim wymaganiom stawianym obecnie drogom publicznym, określonym w Rozporządzeniu Ministra Transportu i

Gospodarki Morskiej z 1999 r „Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie". Są to drogi o zdecydowanie zbyt niskiej nośności. Ponadto drogi te charakteryzują dużą liczbą nienormatywnych łuków poziomych i pionowych, brakiem dostatecznej widoczności na łukach i skrzyżowaniach, niewystarczającą szerokością jezdni i poboczy na wielu odcinkach, brakiem bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych, brakiem odpowiedniego odwodnienia, a także licznymi drzewami rosnącymi w skrajni.

Aby sprostać wymogom prawnym, drogi powiatowe w ponad 59% 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.

26) W ciągu dróg powiatowych zlokalizowane są 34 obiekty mostowe o łącznej długości całkowitej 542,18 mb, w tym na drogach zamiejskich 29 szt. o długości 470,90 m, natomiast w miastach 4 szt. o długości 71,28 m.

Najdłuższe obiekty mostowe na terenie powiatu braniewskiego:

1. Most przez rzekę Pasłękę w m. Bardyny – 58,63 m (obiekt nr 25)
2. Most przez rzekę Pasłęka i J. Pierzchalskie w m. Pierzchały – 42,0 m (obiekt nr 4)
3. Wiadukty nad koleją w m. Karwiny – 31,10m (obiekt nr 27) i w m. Tatarki - 31,08 (obiekt nr 28)

Od 01.01.2022 z sieci powiatowej wyłączony zostanie obiekt mostowy zlokalizowany w ciągu DP 2340N - Braniewo ul. Skośna, w związku z jej przekształceniem na drogę gminną (tj. obiekt nr 32 w km 0+273).

27) Znaczącej poprawie uległ również stan obiektów mostowych. Udział obiektów mostowych i wiaduktów wymagających prac remontowych lub pilnej przebudowy zmniejszył się z do 85% ok. 38% . W dalszym ciągu jednak przebudowy wymaga 21 obiektów. Ponadto większość obiektów mostowych leżących w ciągu dróg powiatowych nie ma określonej nośności. Są to obiekty stare i obecnie najprawdopodobniej nie spełniają wymogów nośności. Obecnie dla 6 obiektów określono nośność z czego 3 z nich nie spełnia wymogów. Należy dokonać oceny nośności obiektów o nr 1-2, 7-12, 14-33, 35, w przypadku obiektów o nośności poniżej wymaganej – przebudować w celu dostosowania do obowiązujących wymogów

W panie inwestycyjnym ujęto przebudowę obiektów w złym stanie technicznym i wymagają pilnej przebudowy lub rozbiórki, m. in. „

- Obiekt nr 29 – most w ciągu DP 1348N Gładysze – Tatarki,
- Obiekt nr 12 – most w ciągu DP 1379N Stara Pasłęka - Braniewo, nośność:
- Obiekt nr 27 – most w ciągu DP 1158N Wola Młynarska - Słobity – Osiek
- Obiekt nr 28 w ciągu DP 1158N w km 1+644 m. Kurowo Braniewskie
- Obiekt nr 30 w ciągu DP 1154N w km 10+757 m. Słobity
- Obiekt nr 13 – most w ciągu DP 1316 N
- Obiekt nr 34 – most w ciągu DP 1342N ul. 1-ego Maja

28) Na sieci dróg powiatowych wprowadzono bardzo liczne ograniczenie tonażu i prędkości ruchu – wynika to ze złego stanu technicznego dróg i obiektów mostowych.

29) Drogi i miejsca, gdzie odnotowano największą liczbę zdarzeń drogowych to:

- 1385N Braniewo - Pakosze: głównie w rejonie oraz pomiędzy miejscowościami: Płoskinia, Szelmia, Bemowizna, Dąbrowa, Pakosze, Żelazna Góra, Czosnowo, Strubno i im.,
- 1387N Szyleny-Płoskinia: głównie w rejonie oraz pomiędzy miejscowościami: Płoskinia, Szyleny, Marcinkowo
- 1346N Pieniężno – Babiak: głównie w rejonie oraz pomiędzy miejscowościami. Jesionowo, Radziejewo, m. Lechowo, 507/1346 „ STOP", skrzyżowanie z drogą 512.
- 1397N Piele- Mingajny: głównie w rejonie oraz pomiędzy miejscowościami. Lelkowo, Wyszkowo, Brzostki, okolice skrzyżowań z innymi drogami powiatowymi i gminnymi.
- 1314N Braniewo- Świętochowo: głównie Braniewie oraz w rejonie oraz pomiędzy miejscowościami Pęciszewo Gronowo, Rogity, Rodowo i in..
- Żelazna Góra- Górowo Iławeckie: głównie w rejonie oraz pomiędzy miejscowościami Żelazna Góra, Krzekoty, m. Lelkowo, Grzędowo okolice skrzyżowań z innymi drogami powiatowymi i gminnymi.
- Ulice miejskie, gdzie odnotowana największą ilość zdarzeń drogowych to ulice Braniewa leżące w ciągu dróg: 2334N, 2306N, 1377N, 1381N, 1385N, 2309N, 2324N, 2337N, 2344N, 2346N, 2347N oraz Pieniężna w ciągu dróg: 1342N i 2376N

Z opisu zdarzeń wynika, że najczęstszą przyczyną wypadków i kolizji na drogach powiatowych jest nadmierna prędkość lub niedostosowanie prędkości do warunków jazdy, nieprawidłowe wymijanie/wyprzedzanie, kolizje ze zwierzętami, niezachowanie bezpiecznej odległości i zły stan techniczny drogi i najechanie na drzewo. W przypadku ulic powiatowych: nieprawidłowe cofanie, skręcanie, wymijanie, nieustąpienie pierwszeństwa a także niedostosowanie dróg do wymogów obecnego ruchu, wynikające z: braku bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych, braku widoczności, występowania drzew na poboczach dróg itp.

30) Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie zrealizował w latach 2014 -2020 - 32 inwestycje z udziałem środków

krajowych (RFRD, RFIN, FDS, NPPDL, PRGiPID) i unijnych (PROW, PORPW) Łącznie przebudowano, wykonano nowe nawierzchnie lub wyremontowano ok. 83 km dróg i 1 obiekt mostowy (na rzece Bauda w ciągi DP 1165N).

31) Średni roczny koszt utrzymania sieci drogowej zgodnie z aktualnym stanem technicznym w zakresie remontów okresowych, cząstkowych i bieżącego utrzymania dróg zamiejskich, ulic miejskich i zlokalizowanych w ich ciągów obiektów mostowych, zgodnie z metodologią podręcznika Niebieska Księga (Blue Book) Infrastruktura drogowa JASPERS (bazującej na danych z przetargów GDDKiA "Utrzymaj standard" 2013) wynosi średniorocznie 43,3 mln PLN. Koszt ten nie obejmuje zadań inwestycyjnych dotyczących przebudowy (modernizacji) dróg i obiektów inżynierskich. Środki obecnie ponoszone na utrzymanie sieci drogowej powiatu braniewskiego są niewspółmiernie małe w odniesieniu do potrzeb. Wydatki inwestycyjne i bieżące na utrzymanie dróg w latach 2014 – 2020 wyniosły średnio 4,8 mln zł. (ok.11% skalkulowanej wartości). W porównaniu z danymi z lat wcześniejszych – sytuacja nie uległa poprawie. Przy tak niewielkich nakładach finansowych jak ma to miejsce obecnie, nie jest możliwe ani właściwe utrzymanie infrastruktury drogowej ani jej dostosowanie do wymogów technicznych wynikających z obowiązującego prawa.

32) Wskazane w Planie […] zadania dotyczące budowy, przebudowy, rozbudowy oraz robót utrzymaniowych na drogach powiatu wynikają z potrzeb określonych na podstawowych wskaźników funkcjonalno-eksploatacyjnych, obowiązujących dla dróg publicznych, tj.:
    - oceny stanu technicznego dróg i obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty),
    - funkcji poszczególnych dróg i ich klas technicznych.
    - pomiarów natężenia ruchu drogowego wg SDR 2015-2020 r,
    - kategorii ruchu (wyliczonych na podstawie SDR)
    - bezpieczeństwa ruchu drogowego.

    W dokumencie uwzględniono ponadto hierarchię dróg z punktu widzenia funkcjonowania poszczególnych gmin i miast powiatu. Wybrano drogi o znaczeniu strategicznym, ważne z punktu widzenia zarówno obsługi obszaru powiatu z uwzględnieniem terenów inwestycyjnych, jak i połączeń z siecią dróg wyższego rzędu. Odniesiono się do wskazanych przez władze gmin innych inwestycji, powiązanych z siecią dróg powiatowych – ważnych z punktu widzenia kompleksowego planowania. Przeanalizowano warunkowania wynikające z dokumentów strategicznych zarówno na szczeblu krajowym jaki i lokalnym. Przedstawiono wykonalność prawną planowanych zadań ze szczególnym uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z wymogów ochrony środowiska. Uwzględniono także efektywność ekonomiczną inwestycji i ich wpływ na poprawę warunków życia mieszańców i rozwoju społeczno-gospodarczego powiatu.

13 ZAŁĄCZNIKI.

Arkusz obliczeniowy – kalkulacja ekonomicznej opłacalności inwestycji