PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO

INWESTOR:

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

OPRACOWANIE:

NOW-EKO BIURO PROJEKTÓW SP. Z O.O.
Ul. Dąbrowszczaków 39
10-542 Olsztyn

Olsztyn, 2013r.

SPIS TREŚCI

1 WPROWADZENIE. ... 4
2 ODNIESIENIE DO DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH. ... 6
2.1 Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030. ... 6
2.2 Strategia Rozwoju Kraju 2020. ... 16
2.3 Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia na lata 2007-2013 (z misją polityki spójności 2014-2020) ... 17
2.4 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego. ... 18
2.5 Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025. ... 19
2.6 Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030r). ... 20
2.7 Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa (SZRWRiR) ... 23
2.8 Strategia Rozwoju Społeczno – Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 roku. ... 24
2.9 Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Braniewskiego ... 30
2.10 Lokalne dokumenty strategiczne: Dokumenty strategiczne gmin powiatu braniewskiego. ... 31
3 UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO – GOSPODARCZE ... 56
3.1 Obszar i ludność. ... 56
3.2 System osadniczy. ... 57
3.3 Struktura gospodarcza. ... 58
3.4 Sytuacja społeczno–gospodarcza gmin na terenie powiatu. ... 59
3.5 Ośrodki i obszary o wysokim potencjale rozwojowym. ... 60
3.5.1 Miejskie ośrodki rozwoju gospodarczego: Braniewo, Frombork, Pieniężno. ... 60
3.5.2 Wyznaczone i potencjalne tereny inwestycyjne oraz obszary o istotnym potencjale gospodarczym. ... 61
3.6 Uwarunkowania środowiskowe. ... 66
3.7 Uwarunkowania prawne. ... 77
4 OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA DRÓG POWIATOWYCH ... 79
4.1 Wykaz dróg z podaniem numeru, klasy oraz długości na terenie powiatu ... 79
4.2 Natężenie ruchu na wybranych drogach powiatowych na podstawie pomiarów przeprowadzonych przez ZDP w Braniewie. ... 84
4.3 Prognoza natężenia ruchu na sieci dróg powiatowych do roku 2025. ... 98
4.4 Charakter ruchu na drogach powiatowych. ... 99
4.5 Powiązanie z nadrzędnym układem drogowym: ... 100
4.5.1 Drogi krajowe S22 i DK 54. ... 100
4.5.2 Drogi wojewódzkie. ... 100
4.5.3 Drogi gminne. ... 100
4.6 Mapa przedstawiająca sieć dróg powiatowych ... 100
4.7 Wykaz, opis, mapa z lokalizacją obiektów inżynierskich w ciagach dróg powiatowych. ... 102
5 OCENA STANU TECHNICZNEGO SIECI DRÓG POWIATOWYCH. ... 104
5.1 Wstęp. ... 104
5.2 charakterystyka przyjętego systemu oceny stanu nawierzchni. ... 104
5.3 Stan techniczny nawierzchni na drogach powiatowych. ... 105
5.4 Lokalizacja ograniczeń w ruchu pojazdów ciężarowych na drogach powiatowych. ... 118
5.5 Kwalifikacja odcinków dróg powiatowych do: utrzymania, remontu, wzmocnienia, lub przebudowy. ... 122
5.6 Stan techniczny obiektów mostowych. ... 123
6 DIAGNOZA WARUNKÓW BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO. ... 127
6.1 Bezpieczeństwo ruchu na drogach powiatowych. ... 127
6.2 Mapy i wykazy wypadków (punkty niebezpieczne na sieci) ... 127

6.3 Lokalizacja ograniczeń dopuszczalnej prędkości poruszania się pojazdów po drogach powiatowych. 130
7 INWESTYCJE I UTRZYMANIE DRÓG POWIATOWYCH. 134
7.1 Wykaz wydatków na inwestycje w latach 2007 – 2013 r. 134
7.2 Wykaz wydatków na bieżące utrzymanie od 2007 r. 138
7.3 Mapy z lokalizacją inwestycji objętych dofinansowaniem w ramach programów operacyjnych: RPO WiM 2007-2013, IŚ, PROW oraz NPPDL i rezerwy subwencji ogólnej budżetu państwa na zadania dotyczące obiektów mostowych..... 141
8 CELE I ZAŁOŻENIA PLANU ROZWOJU SIECI. 143
8.1 Założenia do nowej edycji zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji na drogach powiatowych powiatu braniewskiego na lata 2014 – 2020 147
8.2 Wskazanie potencjalnych źródeł finansowania planowanych przedsięwzięć drogowych..... 155
9 PROJEKT PLANU FINANSOWANIA BUDOWY, PRZEBUDOWY, REMONTU, UTRZYMANIA I OCHRONY DRÓG ORAZ DROGOWYCH OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH. 155
10 IDENTYFIKACJA POTENCJALNYCH ZAGROŻEŃ W REALIZACJI ZADAŃ INWESTYCYJNYCH, WYNIKAJĄCYCH Z UWARUNKOWAŃ ZEWNĘTRZNYCH I WEWNĘTRZNYCH. 171
10.1 Zewnętrzne 171
10.2 Wewnętrzne 171
11 KALKULACJA EFEKTYWNOŚCI EKONOMICZNEJ ROZWOJU, PRZEKSZTAŁCEŃ I PRZEBUDOWY UKŁADU DROGOWEGO POWIATU DLA WYBRANYCH ZADAŃ. 172
12 ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE MONITORINGU I OCENY STANU REALIZACJI ZADAŃ INWESTYCYJNYCH. 178
13 WNIOSKI. 184
14 ZAŁĄCZNIKI. 188

1 WPROWADZENIE.

Podstawę prawną do opracowania „Planu rozwoju sieci dróg powiatowych powiatu Braniewskiego na lata 2014 – 2020" stanowią zapisy art. 20 pkt 1, 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. 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.

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.

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 2007 – 2013.

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 i prognozą do roku 2025r. na wybranych drogach
- Stan techniczny sieci dróg powiatowych
- Warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego
- Inwestycje i utrzymanie dróg powiatowych na przełomie lat 2007 – 2013

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.

2 ODNIESIENIE DO DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH.

2.1 KONCEPCJA PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU 2030.

Przyjęta uchwała Rady Ministrów Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030), jest najważniejszym dokumentem dotyczącym ładu przestrzennego Polski, którego celem strategicznym jest:

„Efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągania ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie."

Zgodnie z KPZK 2030 podstawową cechą Polski 2030 r. będzie spójność społeczna, gospodarcza i przestrzenna. Przyczyni się do tego m.in. rozbudowa infrastruktury transportowej (autostrad, dróg ekspresowych i kolei).

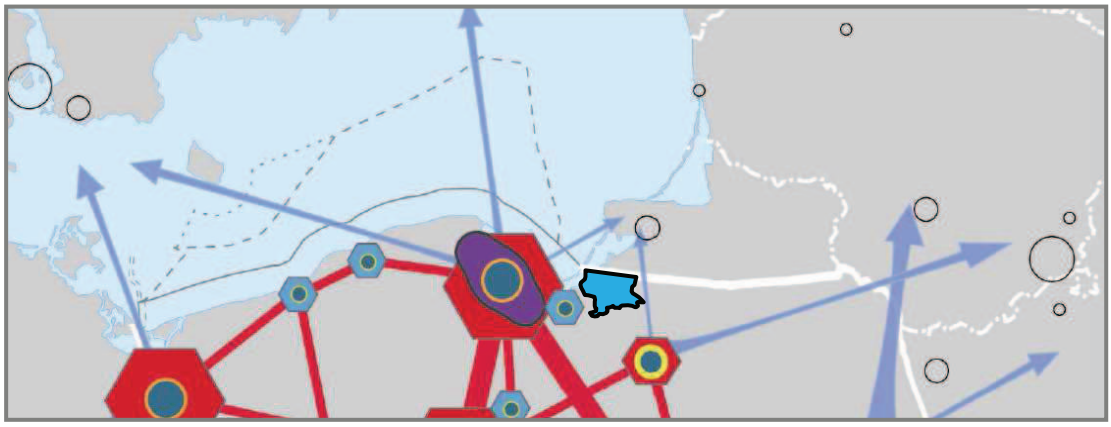
Osiągnięcie celu strategicznego będzie się odbywało poprzez realizację 6 celów cząstkowych, tj.:

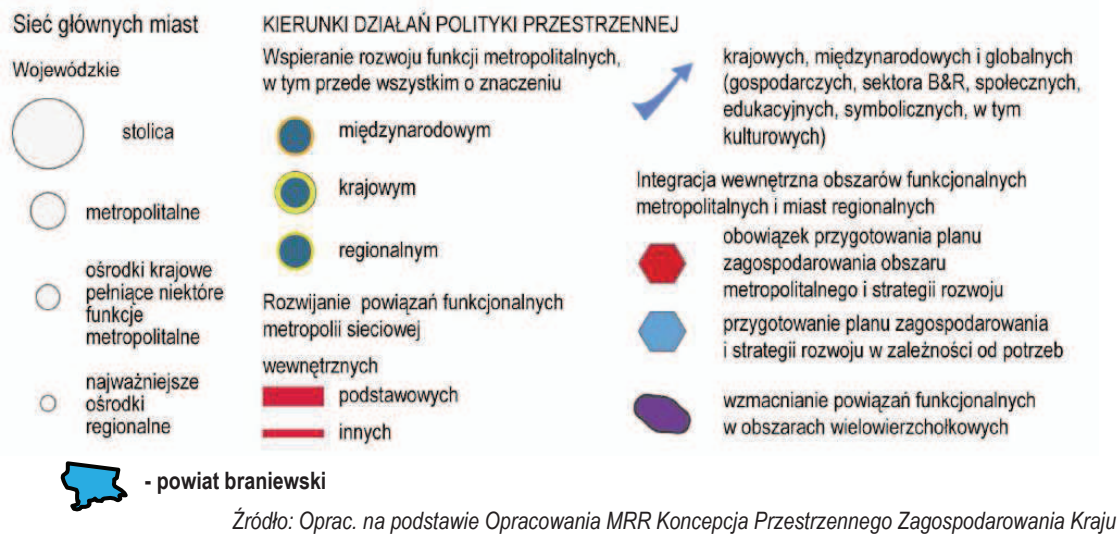
1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.
2. Poprawę spójności wewnętrznej kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzenienia się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.
3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.
4. Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych polski.
5. Zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.
6. Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.

Największe miasta wraz ze swoimi obszarami funkcjonalnymi są miejscem koncentracji funkcji gospodarczych, politycznych, administracyjnych, społecznych i kulturalnych. Wokół nich koncentruje się tez działalność gospodarcza. Powiat braniewski znajduje się poza zasięgiem głównych ośrodków gospodarczych. Leży natomiast w obszarze ośrodków o mniejszej skali oddziaływania – Olsztyna i Elbląga.

Rysunek 1. Kierunki działań polityki przestrzennej służące podniesieniu konkurencyjności głównych ośrodków miejskich.





Źródło: Oprac. na podstawie Opracowania MRR Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

2. Poprawa spójności wewnętrznej kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzenienia się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.

Jako konieczne, wskazano zapewnienie spójności na poziomie krajowym – między lepiej rozwiniętymi obszarami Polski a obszarami o niskim poziomie rozwoju i pogarszających się perspektywach rozwojowych.

Obszar Polski Wschodniej, gdzie leży powiat braniewski, zaliczony został do obszarów o niskim potencjale rozwojowym oraz o wysokim stopniu peryferyjności zarówno w skali kraju jak i Europy. Obszar ten ze względu słaby rozwój gospodarczy i brak odpowiedniej ilości i jakości powiązań transportowych jest w niewielkim stopniu zintegrowany z Polską Centralną i pozostałymi krajami Europy Zachodniej.

Jednocześnie jego główne ośrodki miejskie (poza miastami wojewódzkimi) są słabe i niezaangażowane w krajowe procesy rozwojowe.

KPZK 2030 potwierdza ważność tworzenia związków funkcjonalnych z obszarami położonymi w pobliżu granic państwa. Potencjalnie duże znaczenie rozwojowe dla powiatu braniewskiego może mieć sąsiedztwo z Rosją, pozostającą poza wspólnotą UE.

Sąsiedztwo to nie może być jednak w pełni wykorzystane bez dalszych procesów integracji gospodarczej i politycznej Rosji z UE. W tym kontekście granica ta, będąc jednocześnie granicą zewnętrzną UE, stanowi również potężną barierę rozwojową dla tego obszaru.

Obecnie potencjał ten nie jest wykorzystywany gospodarczo z powodów politycznych i różnic w funkcjonowaniu systemów prawno-administracyjnych.

Rozwój współpracy gospodarczej będzie uzależniony w dużej mierze od polityki zagranicznej UE wobec Rosji. Uwarunkowane to będzie także sytuacją w innych krajach Europy Wschodniej (w szczególności na Ukrainie i Białorusi), oraz Europy Południowo – Wschodniej, Bliskiego Wschodu i rejonu Zatoki Perskiej. Mając na uwadze duże potrzeby inwestycyjne i rozwojowe tych krajów prawdopodobne jest zacieśnianie relacji gospodarczych z UE. Wpłynie to na rozwój połączeń transportowych oraz na rozwój procesów integracyjnych w innych dziedzinach.

Powiat braniewski, leżący w strefie przygranicznej - może skorzystać na tych procesach. Konieczne jest jednak zapewnienie spójności wewnętrznej kraju, w tym poprzez wzmocnienie powiązań transportowych Polski Wschodniej, Pomorza Środkowego i Polski Zachodniej z Polską Centralną i siecią głównych miast w kraju.

Zgodnie z KPZK 2030 obszary te powinny zostać do roku 2020 dowiązane do głównych krajowych ośrodków wzrostu, w tym dzięki rozbudowie i modernizacji odpowiedniej jakości infrastruktury drogowej. W przypadku województwa warmińsko-mazurskiego ze względu na przygraniczne położenie duże znaczenie (w zależności od rozwoju sytuacji politycznej) może mieć także rozbudowa połączeń i integracja z Obwodem Kaliningradzkim.

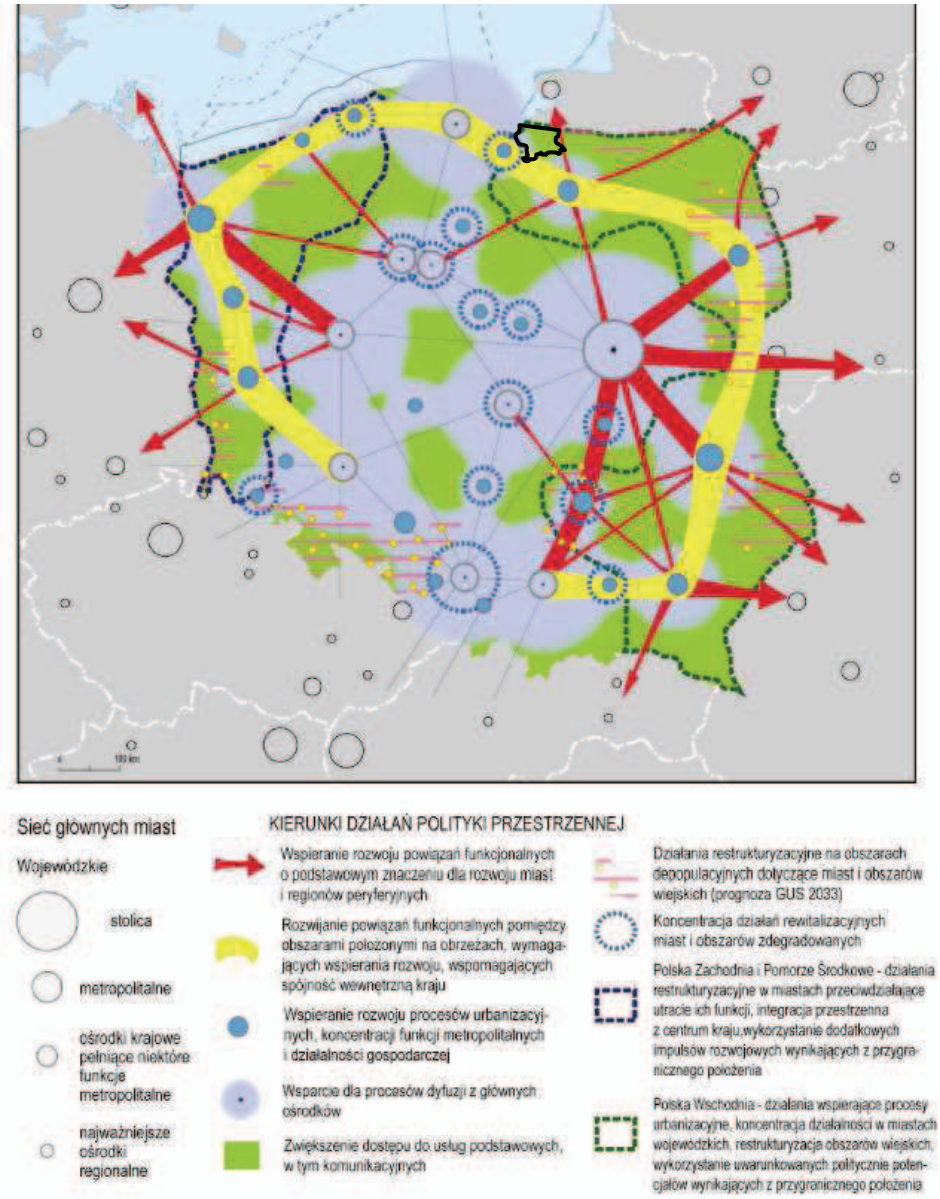
Poprawa spójności wewnętrznej kraju następować będzie także poprzez wspomaganie procesów koncentracji urbanizacji w miastach średnich i wybranych małych oraz rozwój obszarów wiejskich.

Zwiększenie dostępności z obszarów wiejskich do miast powiatowych, subregionalnych i regionalnych ma zapewnić lepszy dostęp do rynku pracy oraz do zlokalizowanych w nich usług publicznych średniego i wyższego rzędu. Działania w tym zakresie obejmą modernizację i uzupełnienie sieci dróg na obszarach wiejskich oraz rozwój zintegrowanego transportu

publicznego w relacji miasto – wieś.

W odniesieniu obszarów wymagających wsparcia procesów rozwojowych kluczową rolę odgrywać będzie m.in. usuwanie barier komunikacyjnych.

Rysunek 2. Kierunki działań polityki przestrzennej na rzecz poprawy spójności wewnętrznej kraju.



powiat braniewski

Źródło: Oprac. na podstawie Opracowania MRR Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

W odniesieniu do systemu transportowego polityka przestrzennego zagospodarowania kraju zmierzać będzie przede wszystkim do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych.

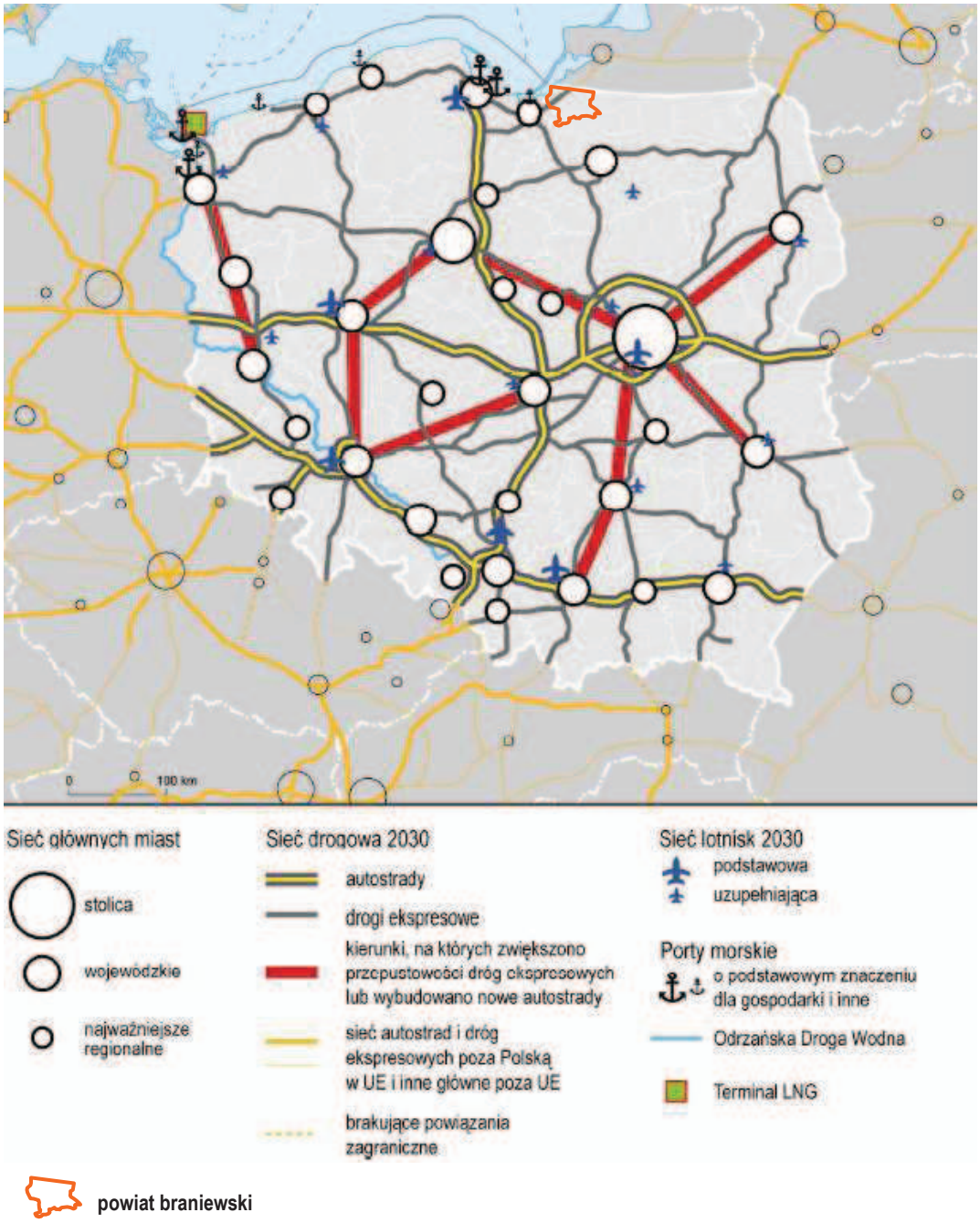
W ramach poprawy dostępności ośrodków subregionalnych oraz obszarów wiejskich działania skupią się na poprawie dostępności do miejsc koncentracji usług publicznych oraz integracji rynków pracy dużych ośrodków i otaczających je regionów. Oznacza to pierwszeństwo inwestycji drogowych i kolejowych łączących największe miasta z ośrodkami subregionalnymi i najważniejszymi centrami powiatowymi.

Proponowany w KPZP 2030 zakres inwestycji w infrastrukturę komunikacyjną zakłada realizację obecnych planów rządowych, określonych w aktach prawnych oraz dokumentach strategicznych i operacyjnych regulujących założenia inwestycji infrastrukturalnych w sektorze transportu. Zgodnie z tymi dokumentami w obszarze powiatu braniewskiego nie przewiduje się realizacji żadnej inwestycji w zakresie budowy dróg krajowych. W roku 2008 zakończono przebudowę drogi ekspresowej S22 – na odcinku Elbląg – Grzechotniki.

KPZP 2030 wprowadza także dalsze inwestycje w ramach połączeń „brakujących" w obecnych planach. Są to inwestycje uznane za istotne z punktu widzenia potrzeb zintegrowanego rozwoju, jak również podniesienia rangi wybranych połączeń w stosunku do obecnej perspektywy strategicznej. Dla powiatu braniewskiego inwestycje takie zostały wskazane jedynie w zakresie połączeń kolejowych (koleje konwencjonalne do prędkości 120-200 km/h) – połączenie Elbląga z Obwodem Kaliningradzkim.

Poniżej przedstawiono obecny stan nadrzędnej infrastruktury drogowej dla województwa warmińsko mazurskiego.

Rysunek 3. Wizja kształtowania podstawowych elementów sieci drogowej 2030: autostrady i drogi ekspresowe, lotniska, porty morskie, Odrzańska Droga Wodna.



Źródło: Oprac. na podstawie Opracowania MRR Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Rysunek 4. Wizja kształtowania podstawowych elementów sieci kolejowej 2030: koleje dużych prędkości, kolej konwencjonalna, lotniska, porty morskie, Odrzańska Droga Wodna.

Źródło: Oprac. na podstawie Opracowania MRR przy współpracy IgiPZ PAN Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

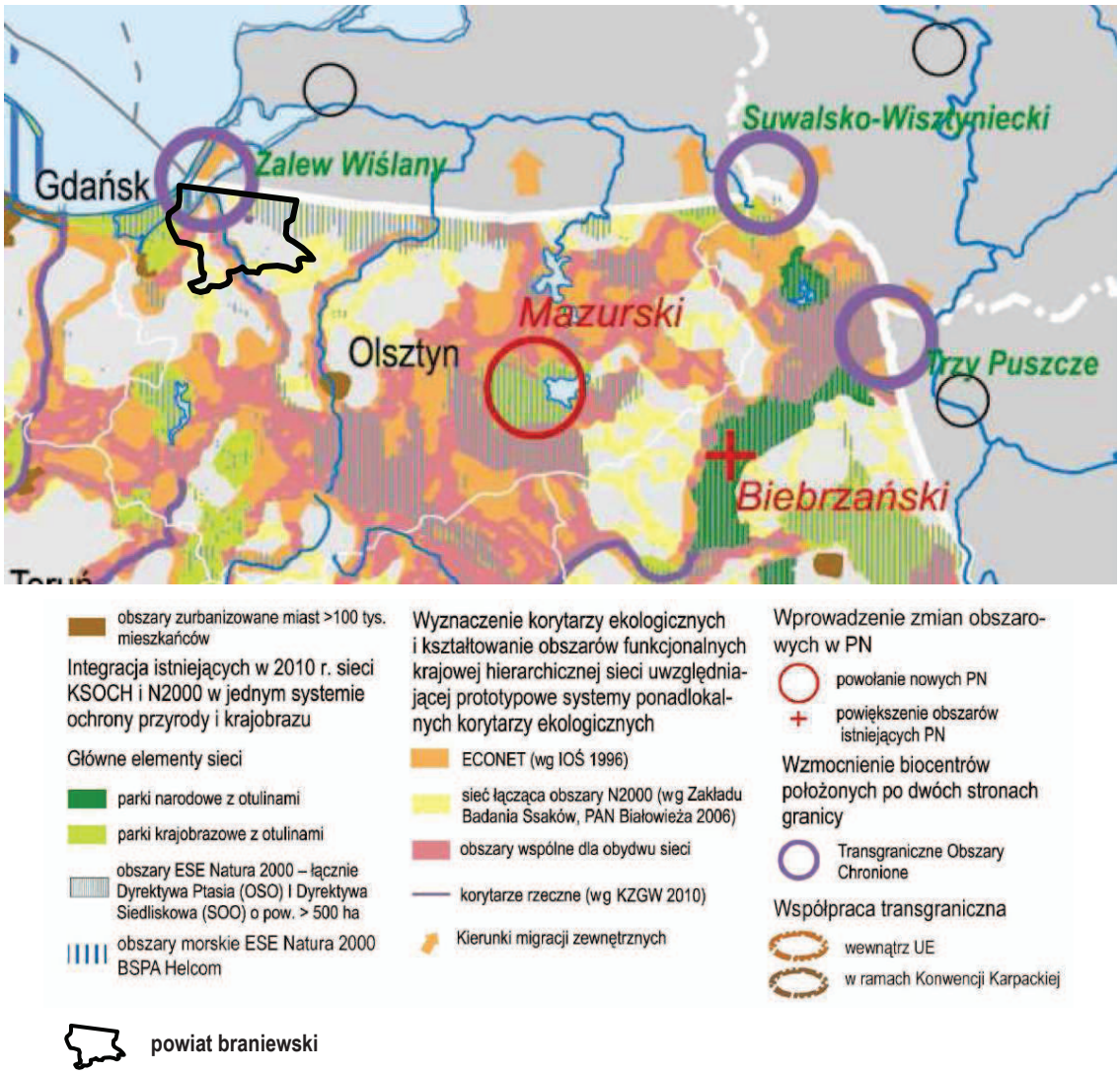
4. Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski.

W zakresie rozwoju i utrzymania infrastruktury komunikacyjnej polityka przestrzenna ukierunkowana będzie na przeciwdziałanie fragmentacji siedlisk i tworzenie rozwiązań pozwalających na osiąganie jak najlepszych przestrzennych powiązań ekologicznych sprzyjających migracji i zapewnieniu potrzeb bytowych gatunków chronionych.

Zachowanie wysokiego potencjału przyrodniczego wymagać będzie zatem podjęcia długookresowych działań na rzecz łagodzenia i rozwiązywania konfliktów pomiędzy środowiskiem naturalnym a presją ze strony rozwoju transportu.

Wprowadzane rozwiązania mają chronić cenne przyrodniczo obszary mokradłowe, zadrzewienia śródpolne i przydrożne, tereny zieleni oraz wpływać na zachowanie i rozwój krajobrazów kulturowych. Na terenie powiatu braniewskiego obszary konfliktowe to tereny objęte ochroną w ramach Natura 2000 oraz wyznaczone korytarze ekologiczne – sieć łącząca obszary Natura 2000 oraz transgraniczne obszary chronione.

Rysunek 5. Kierunki polityki przestrzennej wobec obszarów funkcjonalnych cennych przyrodniczo



Źródło: Oprac. na podstawie Opracowania MRR przy współpracy IgiPZ PAN Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

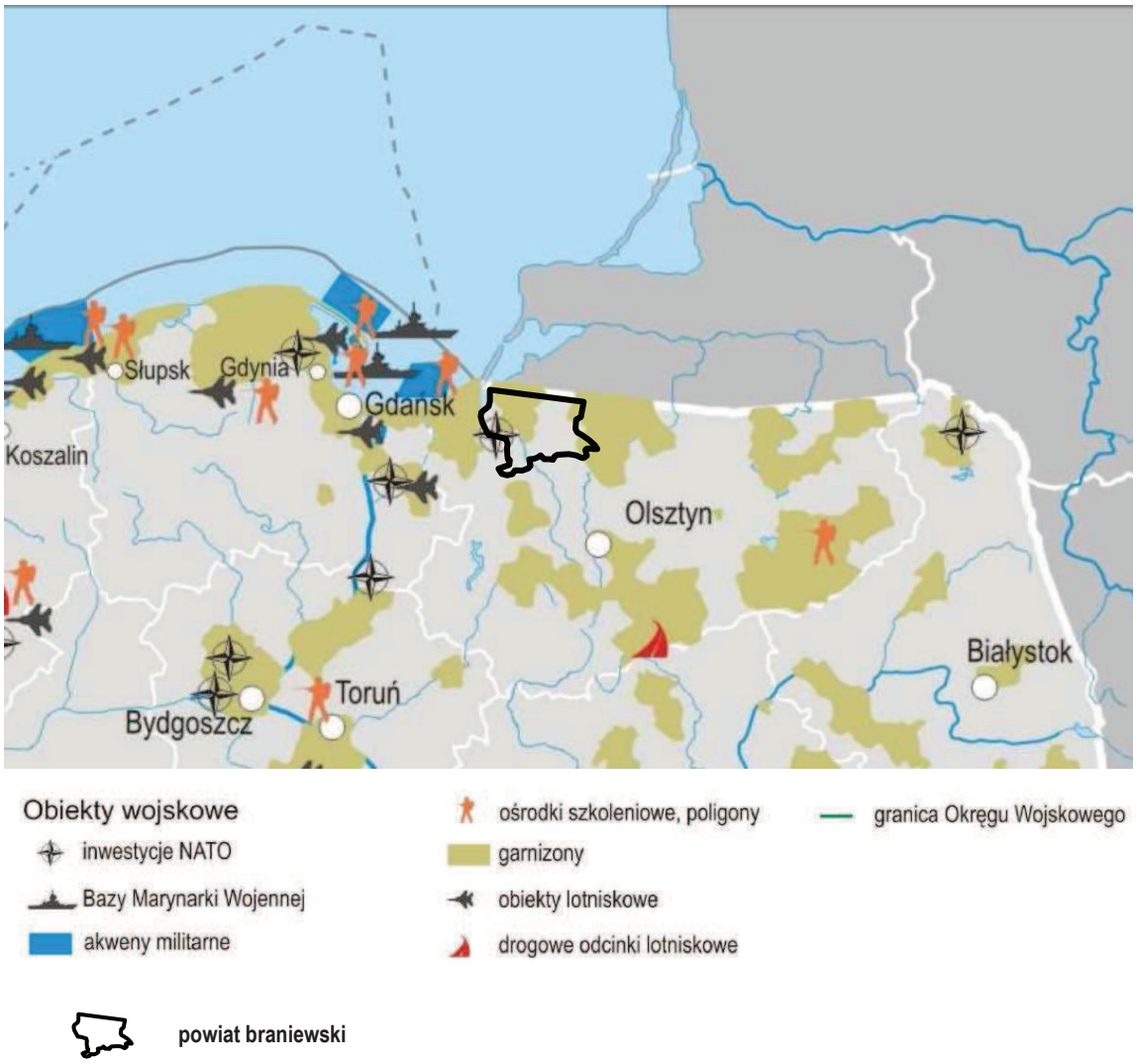
5. **Zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utraty bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.**

Dla obronności kraju niezmiernie ważnym zagadnieniem jest dostępność komunikacyjna, umożliwiająca szybkie dotarcie do miejsc zagrożonych sytuacją kryzysową, ze szczególnym uwzględnieniem stref przygranicznych i strefy nadmorskiej – w jakich leży powiat braniewski.

W transporcie wskazane jest m.in. tworzenie układów obwodnicowych, budowanie awaryjnych przepraw przez rzeki, unikanie podwieszania pod dużymi mostami sieci spełniających ważne funkcje gospodarcze.

Położenie istotnych dla obronności państwa kompleksów wojskowych na terenie powiatu braniewskiego, pokazano na poniższym rysunku.

Rysunek 6. Położenie kompleksów wojskowych na terenie powiatu braniewskiego.



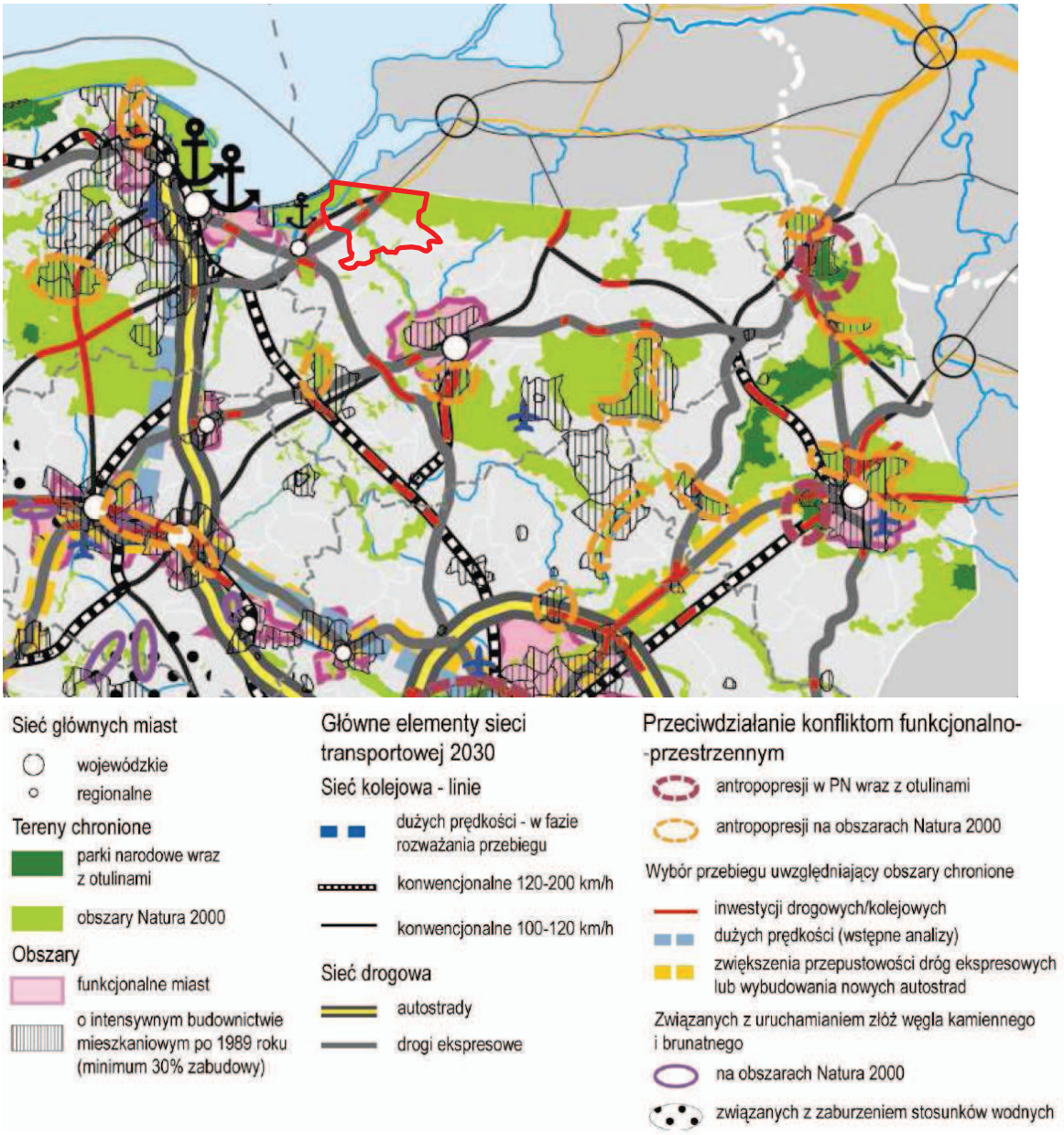
Źródło: Oprac. na podstawie Opracowania MRR przy współpracy IgiPZ PAN Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

6. Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

Nieuporządkowany system gospodarki przestrzennej wywołuje istotne skutki w sferze społecznej i gospodarczej. Cechą obecnego systemu jest m.in. bardzo niska – ekonomiczna i społeczna efektywność nakładów na infrastrukturę. Jest ona szczególnie niska w odniesieniu do terenów zabudowy rozproszonej. W tej sytuacji zarówno lokalny jak i krajowy system finansowy nie są w stanie finansować, irracjonalnych pod względem przestrzennym, ilościowych i jakościowych wymagań wobec infrastruktury.

Inwestycje w infrastrukturę drogową powinny wynikać z racjonalnego gospodarowania przestrzenią. Należy wdrożyć mechanizmy ekonomicznej oceny efektywności takich przedsięwzięć.

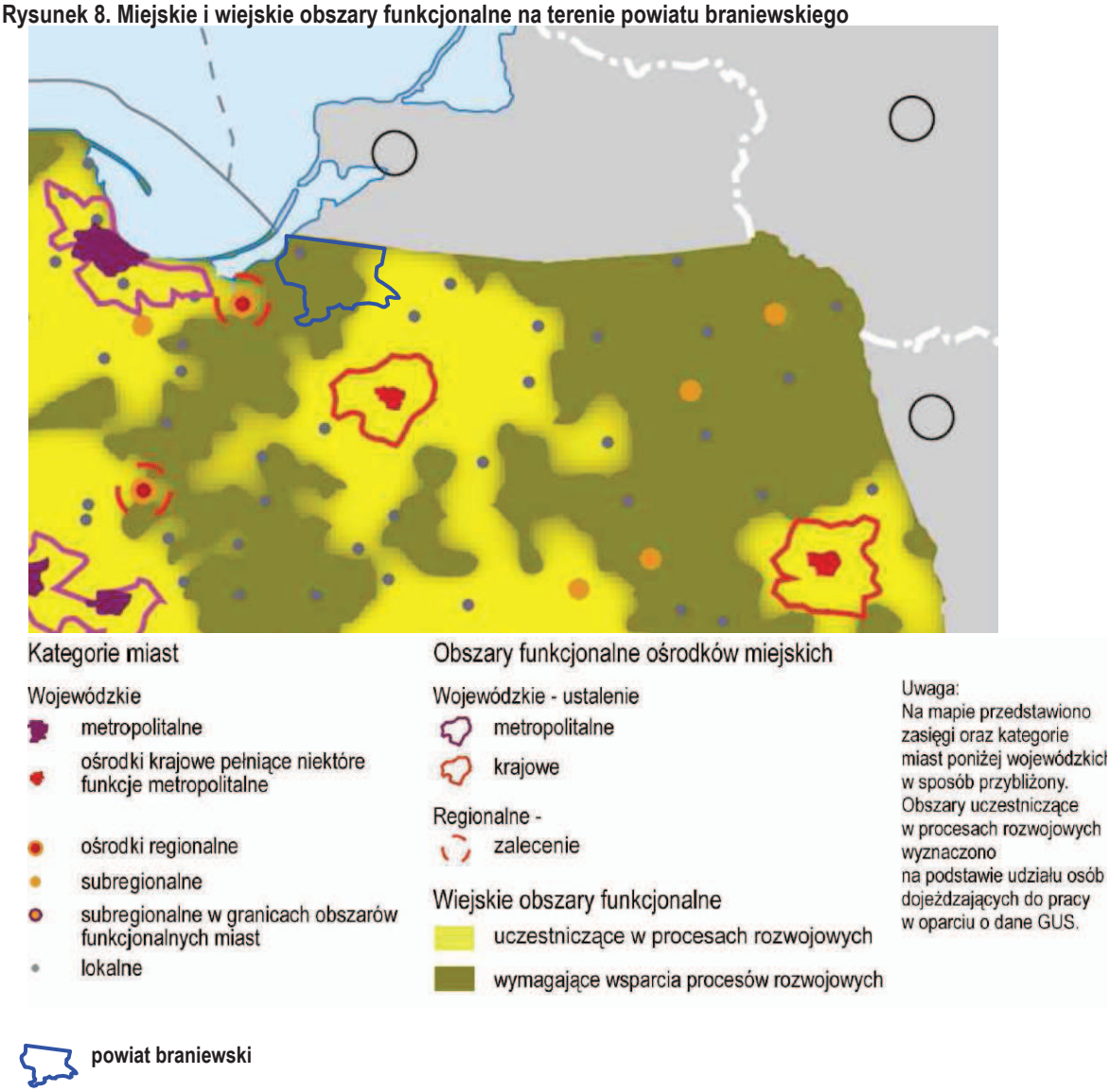
Rysunek 7. Potencjalne konflikty funkcjonalno-przestrzenne na terenie powiatu braniewskiego



Źródło: Oprac. na podstawie Opracowania MRR przy współpracy IgiPZ PAN Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Założeniem KPZK 2030 jest, że podobny zestaw działań o charakterze zintegrowanym powinien być kierowany do obszarów charakteryzujących się wspólnymi cechami geograficznymi (społeczno-gospodarczymi i przestrzennymi) nazwanych obszarami funkcjonalnymi.

Rysunek 8. Miejskie i wiejskie obszary funkcjonalne na terenie powiatu braniewskiego



Źródło: Oprac. na podstawie Opracowania MRR przy współpracy IgiPZ PAN Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Na terenie powiatu braniewskiego znajdują się:

- Lokalny ośrodek miejski – Braniewo.

Ośrodki lokalne mają szansę na koncentrację funkcji gospodarczych oraz służą obszarom wiejskim swoim zapleczem usługowym, głównie jako centra tworzenia funkcji pozarolniczych oraz jako

inkubatory przedsięwzięć aktywizujących te tereny.

- Wiejskie obszary funkcjonalne uczestniczące procesów rozwojowych tj. położone w sąsiedztwie dużego miasta charakteryzujące się m.in. względnie dobrą dostępnością komunikacyjną do usług wyższego rzędu zlokalizowanych w ośrodkach miejskich.
- Wiejskie obszary funkcjonalne wymagające wsparcia procesów rozwojowych - do których zalicza się większa część powiatu braniewskiego.

Obszary wiejskie wymagające wsparcia procesów rozwojowych to takie obszary, do których czas dojazdu przekracza 90 minut, a sieć małych i średniej wielkości miast jest słabo rozwinięta bądź też istniejące ośrodki miejskie, które w wyniku

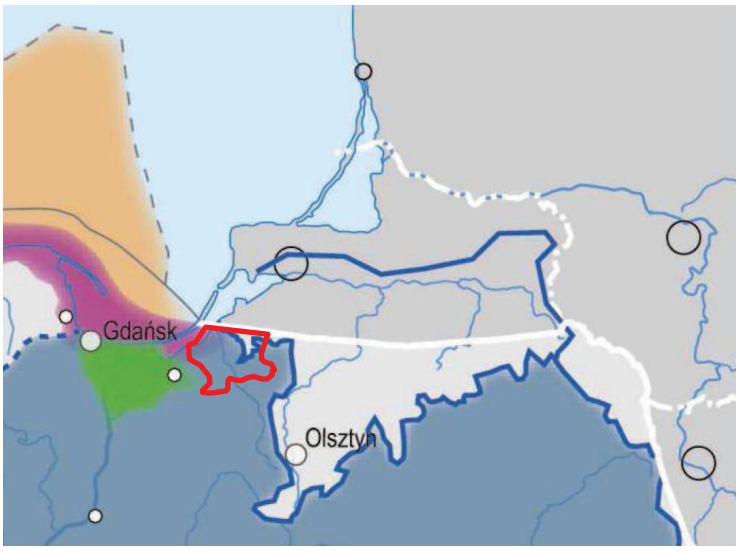
procesów rozwojowych utraciły wiele z dawniej istotnych funkcji gospodarczych. Obszary te w znikomym stopniu uczestniczą we współczesnych procesach rozwojowych kraju. Oferują niedochodowe miejsca pracy, głownie w rolnictwie i w sektorze publicznym (podstawowe usługi w zakresie administracji, edukacji, zdrowia itp.) oraz uzupełniająco w innych sferach gospodarki, dodatkowo narażone są na wahania sezonowe (turystyka) i zagrożone likwidacją w warunkach dekoniunktury. Duża część mieszkańców jest nieaktywna zawodowo ze względu na zaburzoną strukturę demograficzną (emigracja zarobkowa), wynikającą również z braku alternatywnych źródeł dochodów (ukryte bezrobocie strukturalne na wsi).

W systemie planowania przestrzennego i polityki regionalnej obszary te powinny być identyfikowane i wyznaczane na poziomie regionalnym.

Obszary te zostaną obowiązkowo ujęte w ramach wojewódzkich strategii rozwoju jako ustalenie wiążące. W planach zagospodarowania przestrzennego województwa (PZPW) zostaną uwzględnione dla rozwiązania wskazanych problemów.

W KPZK 2030 wyróżnione zostały także Obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej. Obszary te wymagają specjalnego podejścia w ramach polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. Powiat braniewski leży częściowo w strefie przybrzeżnej, w której zgodnie z ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej zasady gospodarowania powinien regulować plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej.

Rysunek 9. Obszary szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej na terenie powiatu braniewskiego



Obszary szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej, wymagające specjalnego podejścia w ramach polityki przestrzennego zagospodarowania kraju

strefa przybrzeżna

wprowadzenie: zintegrowanego zarządzania i systemowych działań służących ochronie brzegu morskiego przed abrazją, poprawie czystości wód przymorskich i rzek wpadających do Bałtyku, związanych z międzynarodowymi zobowiązaniami Polski oraz przygotowywanie wspólnie z sąsiadami bezkonfliktowego wzmocnienia podstaw rozwojowych

polska wyłączna strefa ekonomiczna

obszar wymagający odmiennego planowania i zarządzania przestrzennego, pozwalającego na jego optymalne wykorzystanie; koordynacja działań dwóch regionów i ministerstw w zakresie ochrony środowiska, obronności, żeglugi, turystyki, rybołówstwa i in.

górskie

działania przeciwerozyjne, na rzecz podwyższenia bezpieczeństwa powodziowego, rozwoju infrastruktury turystycznej, ochrony walorów uzdrowiskowych, sanitacji obszarów wiejskich, zachowania tożsamości kulturowo-krajobrazowej, utrzymania równowagi ekologicznej i poprawy warunków dla rolnictwa

Żuławy

wprowadzenie lub utrzymanie ochrony: walorów dziedzictwa kulturowego, unikatowej kompozycji krajobrazowo-przyrodniczej, cennych przyrodniczo terenów i korytarzy ekologicznych, zwłaszcza obszarów Natura 2000, zwartych kompleksów gleb klasy I-III wraz z utrzymaniem obecnej formy użytkowania i zachowanie ich wartości produkcyjnych, przeciwpowodziowej, w tym zakazów i ograniczeń trwałego zainwestowania oraz podnoszenie zdolności retencyjnej przyrodniczych struktur przestrzennych

obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi w skali dorzeczy

określenie działań i obszarów priorytetowych dla zarządzania ryzykiem powodzi, integracja działań, zwiększenie pojemności retencyjnej i wezbraniowej dolin rzecznych, zwiększanie zdolności buforowych struktur przyrodniczych, osiąganie dobrego stanu ekologicznego wód

Uwaga: Na mapie przedstawiono zasięgi w sposób przybliżony, szczegółowa delimitacja następuje w pzpw i planie zagospodarowania morza terytorialego

powiat braniewski

Źródło: Oprac. na podstawie Opracowania MRR Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

KPZK 2030 na zasadzie ustalenia obligatoryjnego wskazano potrzebę opracowania Studium obejmującego zagadnienia rozwoju społecznego, gospodarczego oraz ochrony środowiska w „strefie przybrzeżnej". Studium ma być wykorzystywane przez organy administracji rządowej i samorządowej przy tworzeniu przez nie odpowiednich strategii, planów i programów. Obecnie dokument taki jeszcze nie został opracowany.

Obecnie przedstawiony został przez Komisję Europejską projekt przepisów dotyczących stworzenia wspólnych ram dla planowania przestrzennego obszarów morskich i zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną. Zgodnie z projektem każdy kraj będzie miał swobodę planowania swojej własnej działalności morskiej, jednak planowanie na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym dotyczące wspólnej przestrzeni morskiej będzie bardziej spójne dzięki nowym wspólnym wymogom minimalnym.

2.2 STRATEGIA ROZWOJU KRAJU 2020.

Strategia Rozwoju Kraju 2020 – przyjęta została 25 września 2012 r przez Radę Ministrów pomimo, iż cały czas obowiązuje jeszcze SRK 2007-2015. Rząd postanowił przyjąć nowy dokument z uwagi na pojawiające się wciąż nowe wyzwania, w związku z wydarzeniami zachodzącymi w Europie i na świecie (m.in. kryzys gospodarczy w Ameryce z 2008 r., który dotknął również Europę w tym Polskę) oraz postępującym na całym świecie procesem globalizacji.

SRK 2020 - średniookresowa strategia rozwoju kraju, określa cele rozwojowe Polski na najbliższe 8 lat. To kolejny etap porządkowania dokumentów strategicznych oraz budowy nowoczesnego systemu zarządzania rozwojem państwa.

Przedstawiona w Strategii Rozwoju Kraju 2020 wizja Polski 2020 to: „Polska w roku 2020 to: aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka i sprawne państwo".

W Dokumencie przedstawione zostały 3 obszary strategiczne:

- Sprawne i efektywne państwo;
- Konkurencyjna gospodarka;
- Spójność społeczna i terytorialna

W ramach II celu strategicznego definiowano cele strategiczne. Cel 7 to Zwiększenie efektywności transportu.

Z zapisów SRK 2020 wynika, że „Polska infrastruktura transportowa stanowi jeden z najsłabszych elementów polskiej gospodarki. Jest ona niedostosowana do przedsiębiorczości Polaków, intensywności produkcji i wymiany oraz mobilności ludności." Dlatego też jako najważniejszy cel Polski do roku 2020 w zakresie zwiększenia efektywności transportu zdefiniowany w Strategii to:

„Zwiększenie zewnętrznej i wewnętrznej (międzyregionalnej i lokalnej) dostępności terytorialnej. Działania powinny zatem być ukierunkowane na likwidację peryferyjności, zarówno całego kraju, jak i jego poszczególnych regionów.

Gęstość i przepustowość sieci transportowej odpowiadać powinna potrzebom rozwojowym kraju i regionów. Podniesienie terytorialnej dostępności obszarów peryferyjnych pozwoli na rozwój regionów. Zgodnie z SRK 2020 inwestycje infrastrukturalne powinny zmierzać do stworzenia zintegrowanego i spójnego systemu transportowego o strukturze dwupoziomowej tj.:
- sieć bazowa – węzły i połączenia o kluczowym znaczeniu dla kraju oraz uwzględniająca proces integracji międzynarodowej.
- sieć uzupełniająca – zapewniająca spójność terytorialną.

Za konieczną uznano rozbudowę powiązań infrastrukturalnych łączących ośrodki miejskie położone na obszarach peryferyjnych z siecią metropolii. Oprócz inwestycji o znaczeniu krajowym wspierane będą także inwestycje transportowe obszarów peryferyjnych oraz wybrane projekty lokalne, stanowiące dodatkowe połączenia pomiędzy miejscowościami i uzupełniające transportowe układy krajowe i wojewódzkie.

Szczególnie istotna powinna być komplementarność działań podejmowanych przez różne podmioty odpowiedziane za sektor transportu na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym oraz w ramach poszczególnych branż sektora tego sektora. Inwestycje na drogach powiatowych powinny być działaniami uzupełniającymi dla tworzonego zintegrowanego systemu transportowego kraju, tak by powstała spójna i skoordynowana całość.

Dotychczasowe doświadczenia w zakresie realizacji inwestycji transportowych potwierdzają konieczność zmiany sposobu zarzadzania procesami inwestycyjnymi. W zakresie zarządzania w sektorze transportu drogowego wskazano potrzebę wprowadzenia lepszej integracji z planami zagospodarowania przestrzennego, aspektami środowiskowymi, polityką regionalną i regulacjami prawnymi. Wskazano także na potrzebę podejścia zarządczego oraz poprawę efektywności ekonomicznej i finansowej podejmowanych inwestycji.

2.3 NARODOWE STRATEGICZNE RAMY ODNIESIENIA NA LATA 2007-2013 (Z MISJĄ POLITYKI SPÓJNOŚCI 2014-2020)

NSRO na lata 2007-2013 - to dokument przygotowany w związku z wymogiem wynikającym z rozporządzenia Rady nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. Dokument ten prezentuje strategię rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, w tym cele polityki spójności w Polsce w latach 2007-2013. oraz określa system wdrażania funduszy unijnych w ramach budżetu Wspólnoty na lata 2007-2013.

Do realizacji celu głównego NSRO przyczyniać się miało 6 celów szczegółowych:
1. Poprawa jakości funkcjonowania instytucji publicznych oraz rozbudowa mechanizmów partnerstwa.
2. Poprawa jakości kapitału ludzkiego i zwiększenie spójności społecznej.
3. Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski.
4. Podniesienie konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw, w tym szczególnie sektora wytwórczego o wysokiej wartości dodanej oraz rozwój sektora usług.
5. Wzrost konkurencyjności polskich regionów i przeciwdziałanie ich marginalizacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej.
6. Wyrównywanie szans rozwojowych i wspomaganie zmian strukturalnych na obszarach wiejskich.

Inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej wpisywały się w 3 cel horyzontalny „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski". Przedsięwzięcia infrastrukturalne, mające na celu poprawę jakości sieci drogowej, są przedsięwzięciami, które poprawiają także warunki lokalizacji inwestycji oraz wykorzystanie atutów miast i gmin w procesie rozwoju społeczno-gospodarczego.

W dokumencie wskazano, że Polska musi w jak najszybszym czasie stworzyć sprawny system połączeń transportowych zarówno wewnątrz kraju, jak i z resztą Europy, który pozwoli wykorzystać istniejący potencjał gospodarczy, społeczny i terytorialny oraz przyczyni się do stworzenia warunków sprzyjających tworzeniu nowoczesnej i konkurencyjnej gospodarki.

Misja polityki spójności 2014-2020

- *Fundusze powinny wnosić wkład w rozwój i działania mające na celu wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Unii, zgodnie z Art. 174 Traktatu*
- *Powiązanie polityki spójności z celami strategii „Europa 2020" i inicjatywami przewodnimi*
    - *Działania wspierane przez fundusze powinny wnosić wkład w unijny priorytet, jakim jest inteligentny i zrównoważony wzrost gospodarczy, sprzyjający włączeniu społecznemu oraz wspieranie przejścia w kierunku gospodarki niskoemisyjnej i energooszczędnej we wszystkich sektorach*

Cele polityki spójności 2014-2020

- *inwestycje na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia*
- *europejska współpraca terytorialna*

Cele tematyczne na rzecz realizacji strategii Europa 2020

1. Wspieranie badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji
2. Zwiększenie dostępności, stopnia wykorzystania i jakości technologii informacyjno-komunikacyjnych
3. Podnoszenie konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw, sektora rolnego (w odniesieniu do EFRROW) oraz sektora rybołówstwa i akwakultury (w odniesieniu do EFMR)
4. Wspieranie przejścia na gospodarką niskoemisyjną we wszystkich sektorach
5. Promowanie dostosowania do zmiany klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem
6. Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystywania zasobów
7. **Promocja zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych**
8. Promocja zatrudnienia i mobilności pracowników
9. Wspieranie włączenia społecznego i walka z ubóstwem
10. Inwestycje w edukację, umiejętności i uczenie się przez całe życie
11. Wzmacnianie potencjału instytucjonalnego i skuteczności administracji publicznej

Przyszła polityka spójności w odniesieniu do infrastruktury transportowej zakłada w szczególności poprawę i rozwój najważniejszych infrastruktur sieciowych.

2.4 KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO

Prezentowana Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie (KSRR) jest dokumentem określającym cele i sposób działania podmiotów publicznych, a w szczególności rządu i samorządów województw, w odniesieniu do polskiej przestrzeni dla osiągnięcia strategicznych celów rozwoju kraju.

Dokument wyznacza cele polityki rozwoju regionalnego, w tym wobec obszarów wiejskich i miejskich, oraz definiuje ich relacje w odniesieniu do innych polityk publicznych o wyraźnym terytorialnym ukierunkowaniu.

Cele szczegółowe KSRR do 2020 roku:

Cel 1. Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów,

Cel 2. Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie procesom marginalizacji na obszarach problemowych,

Cel 3. Tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie.

Kierunki działań polityki regionalnej w ramach Celu 2 obejmują następujące działania:

2.1. Wzmacnianie spójności w układzie krajowym,

2.2. Wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe,

2.3. Restrukturyzacja i rewitalizacja miast i innych obszarów tracących dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze,

2.4. Przezwyciężanie niedogodności związanych z położeniem obszarów przygranicznych, szczególnie wzdłuż zewnętrznych granic UE,

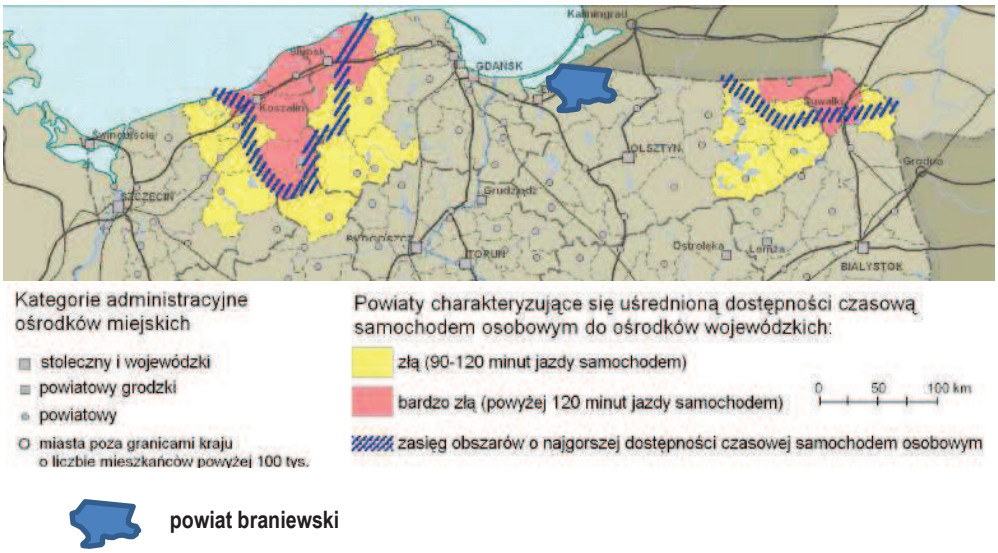
2.5. Zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności.

Zgodnie z zapisami KSRR 2020 „Dla obszarów o ekstremalnie niskiej dostępności transportowej, najbardziej oddalonych od ośrodków regionalnych, polityka regionalna zmierzać będzie z jednej strony do wspomagania rozwoju ośrodków subregionalnych, a z drugiej do zwiększania dostępności do regionalnych centrów rozwoju, a tym samym do zwiększenia stopnia spójności terytorialnej kraju. Działania będą obejmować przede wszystkim rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej – drogowej i kolejowej […]"

Obszar powiatu braniewskiego nie został zaliczony do obszarów strategicznej interwencji polityki regionalnej na rzecz zwiększenia dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich.

W ciągu ostatnich lat przeprowadzono natomiast szereg inwestycji na drogach wojewódzkich (część z nich jest nadal kontynuowana) – zgodnie z przyjętymi programami usprawnienia komunikacyjnego w północnej i południowo-zachodniej części województwa warmińsko – mazurskiego.

Rysunek 10. Obszary strategicznej interwencji polityki regionalnej na rzecz zwiększenia dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich.



powiat braniewski

Źródło: Oprac. na podstawie: KSRR 2020 - MRR na podstawie mapy opracowanej przez T. Komornickiego, P. Śleszyńskiego, M. Stępniaka i P. Siłki w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN na potrzeby Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008-2030.

2.5 POLITYKA TRANSPORTOWA PAŃSTWA NA LATA 2006-2025.

Polityka Transportowa Państwa (PTP) jest długofalową strategią rozwoju systemu transportu w Polsce. Celem Polityki Transportowej Państwa jest spełnienie racjonalnych oczekiwań społeczeństwa wywołanych wzrostem mobilności, co oznacza wzrost zapotrzebowania na dostępność transportową, uwzględniając przy tym wieloletnie niedoinwestowanie systemu transportu oraz następujące czynniki

- tempo wzrostu gospodarczego, przekraczające obecnie 5% PKB rocznie, które spowoduje dalszy wzrost zapotrzebowania na transport;
- przekształcenia przestrzenne oraz zmiany stylu podróży;
- konieczność zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki życia.

Długoterminowe cele opisywanej polityki skupiają się wokół następujących kierunków działań: transport drogowy, transport kolejowy, transport morski, transport lotniczy, transport wodny śródlądowy, transport intermodalny, bezpieczeństwo w transporcie, transport w miastach, postęp techniczny oraz zaawansowane systemy organizacji i zarządzania w transporcie.

W Dokumencie przedstawione zostały cztery podstawowe zadania:

1. **Zasadniczym zadaniem do roku 2025** jest wiec unowocześnienie podstawowej sieci transportowej i zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych tak, by transport wnosił właściwy wkład w rozwój gospodarczy kraju.
2. **Drugim kluczowym zadaniem** jest zakończenie restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw transportowych oraz dokończenie procesu liberalizacji poszczególnych rynków transportowych.
3. **Zadaniem trzecim** jest stworzenie systemu efektywnej współpracy pomiędzy rządem i samorządami w dziedzinie transportu, dla zapewnienia spójności i komplementarności działań ogólnokrajowych i działań regionalnych. Bliższa współpraca pomiędzy rządem i samorządami będzie konieczna m.in. w celu zapewnienia właściwych połączeń dróg krajowych z drogami wojewódzkimi, powiatowymi i gminnym.
4. **Czwartym zadaniem** jest zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie. Ze względu na poziom zagrożenia w pierwszej kolejności dotyczy to bezpieczeństwa ruchu drogowego.

<u>Kierunki rozwoju transportu drogowego wg Polityki Transportowej Państwa na lata 2006-2025:</u>

• budowa wybranych odcinków autostrad i dróg ekspresowych (z weryfikacja obecnego programu inwestycyjnego i koncentracja na odcinkach najbardziej istotnych dla systemu transportowego i najbardziej efektywnych ekonomicznie),

• program wzmocnień konstrukcji nawierzchni dróg (głównie w korytarzach sieci transeuropejskiej oraz na pozostałych drogach obciążonych intensywnym ruchem samochodów ciężarowych),

• likwidacja zaległości w utrzymaniu istniejącej sieci drogowej,

• program budowy obejść miejscowości, z zachowaniem dbałości o ochronę tych objeść przednową zabudową,

• przebudowa odcinków dróg krajowych pod katem poprawy bezpieczeństwa ruchu, w tym uruchomienie programu uspokojenia ruchu na przejściach dróg przez małe miejscowości oraz na jednopoziomowych skrzyżowaniach z koleją (przejazdy),

• poprawa warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i obsługi ruchu źródłowo-docelowego w obszarach metropolitarnych i dużych miastach.

Polityka Transportowa Państwa wskazuje na potrzebę rozwoju nadrzędnej sieci drogowej i doskonalenie tego systemu. Drogi niższych kategorii (w tym powiatowe) służyć mają tworzeniu i zachowaniu jego spójności.

Zgodnie z PTP rozwojowi transportu towarzyszyć powinno doskonalenie sieci drogowej zarządzanej przez jednostki samorządu terytorialnego.

Jednym z pilnych zadań jest udoskonalenie koordynacji zarzadzania drogami i ruchem w sieciach złożonych z dróg różnej kategorii.

2.6 STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 ROKU (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030R).

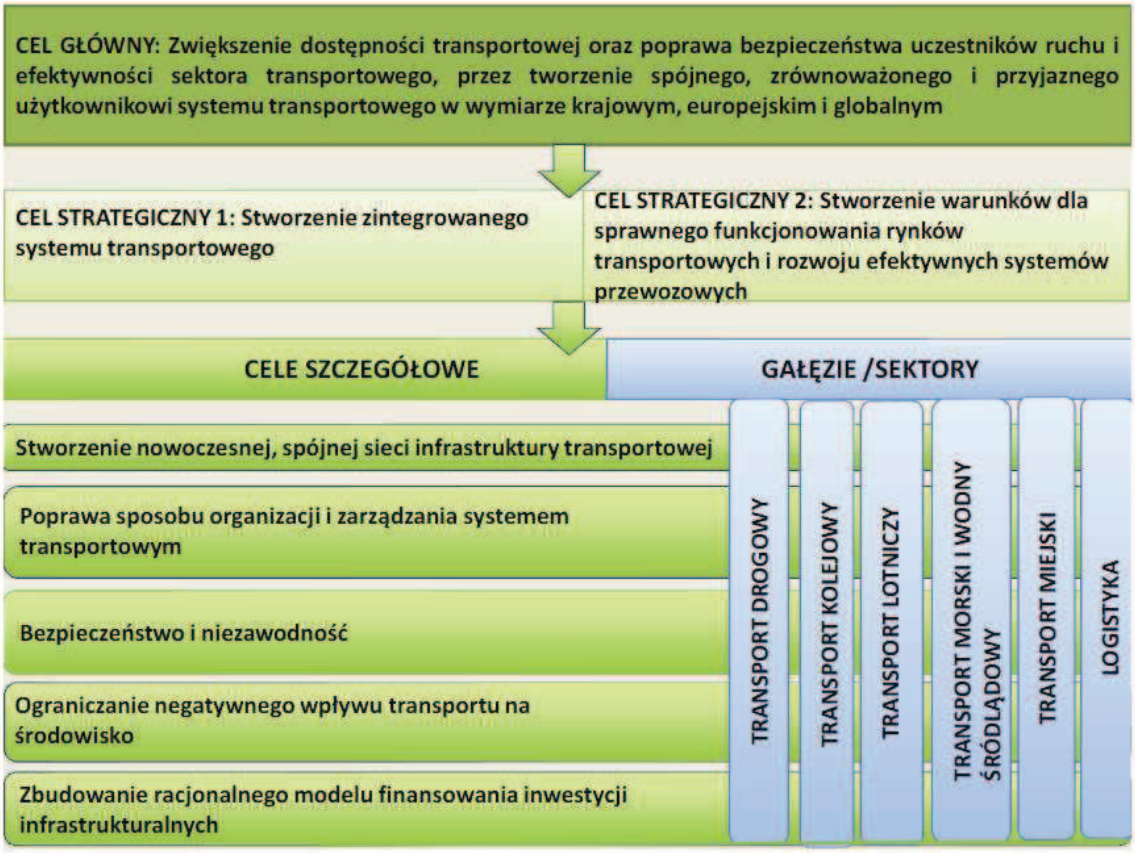
22 stycznia 2013r. Rada Ministrów przyjęła w drodze uchwały Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Stanowi ona jeden z elementów przedsięwzięcia podjętego przez Rząd w 2009 r., jakim było zoptymalizowanie obowiązujących dokumentów strategicznych, tj. strategii i programów rozwoju, w tym programów wieloletnich. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku) (SRT) wyznacza najważniejsze kierunki działań oraz ich koordynację w obszarze swojego funkcjonowania.

Strategia ta jest dokumentem planistycznym średniookresowym, który stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Wskazano w nim cele oraz kierunki rozwoju transportu w taki sposób, możliwe było osiągnięcie celów założonych w Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju (SRK 2020) oraz Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK).

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

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

Struktura i hierarchia celów SRT



Źródło: STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 ROKU (z perspektywą do 2030 roku) MTBiGW, 2013r.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku zakłada:

→ w pierwszej kolejności usunięcie zaległości w rozbudowie, modernizacji i rewitalizacji infrastruktury transportowej oraz połączenie infrastrukturalne najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju i włączenie ich w sieć transportu europejskiego (TEN-T);

→ w drugim okresie przewiduje działania służące zwiększaniu poziomu nasycenia infrastrukturą i stworzeniu zintegrowanego systemu transportowego.

Poniżej przedstawiono najważniejsze kierunki interwencji **w zakresie infrastruktury drogowej**, przewidziane w Strategii Rozwoju Transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.) w podziale na cele szczegółowe

Cel 1 Stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej

- rozbudowa systemu autostrad i dróg ekspresowych;
- **rozwijanie – przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego - dróg lokalnych i ich połączeń z siecią dróg krajowych i wojewódzkich;**
- wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic drogowych w miejscowościach najbardziej obciążonych ruchem;
- rozwój infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- rozwój infrastruktury innowacyjnych rozwiązań technologicznych optymalizujących przepływy potoków ruchu.

Cel 2 Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym.

Model organizacji i zarządzania systemem będzie opierał się na:

- ścisłej współpracy organów administracji rządowej i samorządowej, zarządców infrastruktury oraz przewoźników w zapewnieniu efektywnych i bezpiecznych przewozów transportowych;
- oddziaływaniu na popyt na usługi transportowe oraz wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań technologicznych

Cel 3 Bezpieczeństwo i niezawodność.

Kierunki interwencji będą koncentrować się na:

- bezpiecznych zachowaniach uczestników ruchu,
- bezpiecznej infrastrukturze drogowej;
- bezpiecznych pojazdach, efektywnym systemie ratownictwa i pomocy medycznej.

Cel 4 Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Rozwój transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030 r.) oparty będzie na:

- różnorodności gałęziowej i komplementarności środków transportu w obrębie systemu połączeń krajowych i międzynarodowych;
- wspieraniu rozwiązań organizacji transportu najmniej zanieczyszczających środowisko;
- odpowiednim zarządzaniu popytem na ruch transportowy;
- wdrażaniu innowacyjnych systemów zarządzania ruchem transportowym w poszczególnych gałęziach przyczyniających się do zmniejszenia presji środowiskowych generowanych przez transport;
- modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) odpowiadającej unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ekologicznym (m.in. poprzez uwzględnianie przepisów odnośnie ochrony obszarów cennych przyrodniczo oraz ochrony gatunkowej, w tym sieci Natura 2000, ochrony środowiska morskiego oraz nadmorskiego);
- unowocześnianiu taboru wszystkich gałęzi transportu (pojazdów oraz innych niezbędnych urządzeń i wyposażenia) w celu doprowadzenia go do stanu odpowiadającego unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ochrony środowiska.

Cel 5 Zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

Warunkiem koniecznym wpływającym na maksymalizację efektywności środków finansowych jest odpowiedni poziom współzależności pomiędzy wszystkimi instrumentami (budżet państwa, środki pochodzące z UE, rynek kapitałowy, inwestorzy prywatni czy pojawiające się nowe instrumenty gwarancji kredytowych).

Środki budżetowe i unijne zostaną przeznaczone w pierwszej kolejności na realizację obecnych planów inwestycyjnych (rewitalizacja i budowa). Inwestycje te będą podejmowane i realizowane w sposób zapewniający również ich późniejsze utrzymanie uwzględniając m.in. zasadę „użytkownik płaci".

Wymienione powyżej cele mają charakter komplementarny i nie jest możliwa realizacja żadnego z nich w oderwaniu od całej strategii. Cele szczegółowe odnoszą się do poszczególnych sektorów transportu – powyżej przedstawiono te z nich które odnoszą się do infrastruktury drogowej.

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

Szczegółowej rekomendacje odnośnie sposobu organizacji transportu subregionalnego i lokalnego znajdują się w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie (KSRR), Strategii Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa (SZRWRiR) oraz w strategiach samorządowych.

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

Zgodnie z SRT w pierwszej kolejności rozwijane będą powiązania infrastrukturalne w układzie krajowym i europejskim głównych ośrodków miejskich, tj.18 ośrodków wojewódzkich, które koncentrują potencjał rozwojowy kraju. Jednym z podstawowych działań, mających

na celu wzrost konkurencyjności polskich regionów do roku 2020 (i w perspektywie do 2030 r.) będzie

znaczne zaawansowanie procesu tworzenia wysokiej jakości powiązań transportowych (autostrady, drogi ekspresowe, drogi szybkiego ruchu, nowoczesne linie kolejowe, połączenia lotnicze oraz połączenia morskie i wodne śródlądowe). Działania w tym zakresie dotyczyć będą w pierwszym rzędzie poprawy krajowych i kontynentalnych połączeń komunikacyjnych Warszawy ze wszystkimi głównymi ośrodkami życia gospodarczego kraju (ośrodkami wojewódzkimi), a także pomiędzy nimi i ośrodkami miejskimi, zlokalizowanymi w UE oraz w dalszej kolejności na pozostałych kierunkach.

SRT odnosi się do trzech płaszczyzn:

- **europejskiej** - uwzględnia wytyczne zawarte w projekcie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie unijnych wytycznych dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), odnoszące się do planów rozwoju infrastruktury transportowej w Europie,
- **krajowej** – Strategia wskazuje cele, których realizacja pozwoli na zwiększenie międzyregionalnej dostępności transportowej.
- **regionalnej** - odnoszącej się do zwiększania dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów. Dla integracji terytorialnej regionów i pełniejszego wykorzystania potencjałów obszarów położonych poza miastami wojewódzkimi wskazano, że niezbędne są działania na rzecz poprawy jakości połączeń centrów z zapleczem regionów (zarówno z ośrodkami subregionalnymi, jak i obszarami wiejskimi). Działania w tym zakresie będą obejmować przede wszystkim rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej – drogowej i kolejowej oraz polepszanie jakości środków przewozu zbiorowego.
  Poprawa dostępności transportowej w wymiarze regionalnym i lokalnym będzie głównym celem w poszczególnych strategiach rozwoju województw w zakresie transportu. Wyznaczone cele i kierunki interwencji w przedmiotowych dokumentach będą sformułowane zgodnie z zapisami niniejszej strategii. Ważną inicjatywą są i będą porozumienia regionów i miast, służące rozwojowi lokalnemu i regionalnemu wzdłuż transeuropejskich sieci transportowych i koordynacji inwestycji transportowych.

SRT wskazuje, że ważnym kierunkiem rozwój transportu jest **transport intermodalny** (przewóz ładunków wykorzystujący więcej niż jeden rodzaj transportu. Najważniejszą regułą jest wykorzystanie tylko jednej jednostki ładunkowej, np. kontenera lub nadwozia wymiennego, na całej trasie przewozów, bez przeładunku samego towaru przy zmianie rodzaju transportu).

Rozwój transportu intermodalnego jest szansą na rozwój transportu w Polsce i zwiększenie jej konkurencyjności na rynku europejskim, a także światowym.

Zgodnie z SRT uspójnienie całego systemu transportowego wymaga zarówno dynamicznej rozbudowy brakujących elementów infrastruktury transportowej pozwalających ten system jak najszybciej uruchomić, jak również poprawy jakości infrastruktury, jej standardów technicznych oraz wprowadzania rozwiązań i elementów integrujących różne kategorie sieci.

Rozporządzenie o TEN-T definiuje transeuropejskie sieci transportowe składające się z połączeń drogowych, kolejowych, wodnych oraz powietrznych.

W trakcie procesu rewizji wytycznych UE dla Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) (2009-2012) Komisja Europejska w porozumieniu z poszczególnymi państwami członkowskimi podjęła decyzję o ujęciu w strukturze tej sieci również tzw. platform multimodalnych. Planowane usytuowanie multimodalnych terminali drogowo-kolejowych na sieci TEN-T w Polsce obrazuje poniższa mapa.

Miasto Braniewo zostało włączone do platform multimodalnych sieci kompleksowej.

Docelowa ogólnoeuropejska sieć kompleksowa ma powstać do 31 grudnia 2050 r. i składać się z w pełni zintegrowanej już istniejącej i planowanej infrastruktury, zapewniając dostęp do wszystkich regionów w Unii, w tym regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych.

Realizacja programu TEN-T ma odbywać się na dwóch poziomach: sieci bazowej oraz sieci kompleksowej, przy czym zintensyfikowany rozwój tej pierwszej ma stymulować budowę drugiej.

W maju b.r. podpisane zostało porozumienie pomiędzy państwami członkowskimi, w którym

przyjęto plan realizacji bazowej sieci transportowej. Sieć bazowa ma powstać do 2030 r. Będzie ona uzupełniona kompleksową siecią tras, dołączoną do niej na poziomie regionalnym i krajowym. Proces ten zostanie w znacznym stopniu sfinansowany przez państwa członkowskie, przy zapewnieniu możliwości wsparcia z funduszy transportowych i regionalnych UE, w tym z nowych innowacyjnych instrumentów finansowania.

Rysunek 11. Przewidywana lokalizacja platform multimodalnych na sieci TEN-T

Źródło: Oprac. na podstawie: KST 2020 - MTBiGM na podstawie map sieci TEN-T załączonych do projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie unijnych wytycznych dla sieci TEN-T, 2011r.

2.7 STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU WSI, ROLNICTWA I RYBACTWA (SZRWRIR)

W dniu 25 kwietnia 2012 r. Rada Ministrów przyjęła Strategię zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa na lata 2012-2020 (SZRWRiR). Zgodnie z opinią Ministra Rozwoju Regionalnego Strategia ta zgodna jest ze Średniookresową strategią rozwoju kraju 2020.

Głównym celem SZRWRiR jest określenie kluczowych kierunków rozwoju obszarów wiejskich, rolnictwa i rybactwa w perspektywie do 2020 r., a tym samym właściwe adresowanie zakresu interwencji publicznych finansowanych ze środków krajowych i wspólnotowych.

Długookresowy cel główny zdefiniowano w strategii w następujący sposób:

Poprawa jakości życia na obszarach wiejskich oraz efektywne wykorzystanie ich zasobów i potencjałów, w tym rolnictwa i rybactwa, dla zrównoważonego rozwoju kraju.

Dążenie do osiągnięcia celu głównego będzie realizowane poprzez działania przypisane do pięciu celów szczegółowych:

Cel 1. Wzrost jakości kapitału ludzkiego, społecznego, zatrudnienia i przedsiębiorczości na obszarach wiejskich;

Cel 2. Poprawa warunków życia na obszarach wiejskich oraz poprawa ich dostępności przestrzennej;

Cel 3. Bezpieczeństwo żywnościowe;

Cel 4. Wzrost produktywności i konkurencyjności sektora rolno-spożywczego;

Cel 5. Ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu na obszarach wiejskich.

Jednym z priorytetów wymienionych dla realizacji Celu 2 jest **„Rozwój infrastruktury transportowej gwarantującej dostępność transportową obszarów wiejskich"** (priorytet 2.2.), w tym podziałania:

2.2.1 Rozbudowa i modernizacja lokalnej infrastruktury drogowej i kolejowej;

2.2.2. Tworzenie powiązań lokalnej sieci drogowej z siecią dróg regionalnych, krajowych, ekspresowych i autostrad;

2.2.3. Tworzenie infrastruktury węzłów przesiadkowych, transportu kołowego i kolejowego

Zgodnie z opisem priorytetu 2.2. „Infrastruktura transportowa determinuje zarówno mobilność przestrzenną, jak i zawodową, wpływając m.in. na możliwość dojazdu do pracy, rozwój transportu zbiorowego, spedycji, zwiększenie i poszerzenie ryków zbytu produkcji wytwarzanej na obszarach wiejskich (zarówno dotyczącej produktów, jak i usług). Dla rozwoju tych regionów potrzebne są takie rozwiązania, które umożliwią transport i komunikację na poziomie lokalnym, regionalnym i międzyregionalnym. Do działań tych należą przede wszystkim rozbudowa i modernizacja lokalnej sieci drogowej i kolejowej na obszarach wiejskich oraz powiązania miasto – wieś, które będą spełniały obowiązujące standardy jakości oraz uwzględnią koncepcję zagospodarowania terenów, na których planowana jest inwestycja (rozwiązania uwzględniające przestrzenne kierunki zabudowy miejscowości oraz zwiększanie dostępności do usług publicznych – np. dojazd do urzędu gminy, najbliższej placówki medycznej itp.). Należy również podjąć takie działania, jak: modernizację infrastruktury drogowej i kolejowej, unowocześnienie i zakup taboru pasażerskiego (szczególnie przewidzianego do kursowania po liniach o niewielkich potokach ruchu i obsługującego przewozy regionalne).

Jednocześnie należy tworzyć powiązania lokalnej sieci drogowej z siecią dróg regionalnych, krajowych, ekspresowych i autostrad (co oznacza zintegrowane podejście do planowania i realizacji budowy, przebudowy i remontów dróg) oraz wspierać tworzenie infrastruktury i rozbudowę węzłów przesiadkowych transportu kołowego i kolejowego na obszarach wiejskich (opartej na budowie i rozwoju zintegrowanej infrastruktury transportu pasażerskiego w układzie lokalnym i regionalnym na obszarach wiejskich). Do działań niezbędnych w tym zakresie należy więc m.in. modernizacja dworców autobusowych i kolejowych, a także organizacja autobusowych funkcji dworcowych bezpośrednio przy dworcach kolejowych. Układ powiązań lokalnej sieci drogowej z siecią dróg regionalnych, krajowych, ekspresowych i autostrad powinien uwzględniać założenia zawarte w obowiązujących dokumentach dotyczących projektowania, budowy i modernizacji infrastruktury transportowej oraz konieczność zapewnienia spójności terytorialnej, w tym poprzez rozbudowę połączeń lokalnych z ośrodkami miejskimi. Przy projektowaniu powiązań transportowych powinno się również uwzględnić komplementarność inwestycji krajowych i samorządowych w poszczególnych gałęziach transportowych."

Wymiar terytorialny priorytetu Realizacja priorytetu 2.2. pobudzi rozwój obszarów wiejskich, a także podtrzyma ich żywotność. Kierunki interwencji w ramach tego priorytetu wymagają wdrożenia w skali całego kraju, a szczególnie na obszarach, gdzie poziom dostępności i jakości infrastruktury ogranicza dostępność transportową tych obszarów, hamując tym samym ich rozwój gospodarczy. Lokalizacja projektów służących realizacji tego priorytetu powinna służyć również tworzeniu efektywnych kanałów dyfuzji pomiędzy obszarami wiejskimi i miejskimi.

Okres obowiązywania SZRWRiR to lata 2012 – 2020, tak więc strategia ta obejmie całą perspektywę finansową UE 2014-2020 i będzie wyznaczać ukierunkowanie środków Unii Europejskiej w zakresie rozwoju obszarów wiejskich, rolnictwa i rybactwa.

2.8 STRATEGIA ROZWOJU SPOŁECZNO – GOSPODARCZEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO 2025 ROKU.

25 czerwca 2013 r. Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego przyjął „Strategię rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025".

Dokument ten powstał w wyniku aktualizacji Strategii z 2005 r. Podjęcie prac nad aktualizacją wynikało m. in. z następujących powodów:

- zmiany w kraju i za granicą spowodowane głównie kryzysem gospodarczym;
- przygotowanie nowych dokumentów strategicznych na poziomie krajowym i Unii Europejskiej;

Cel główny Strategii województwa brzmi:

Spójność ekonomiczna, społeczna i przestrzenna Warmii i Mazur z regionami Europy

CELE STRATEGICZNE:

cel strategiczny 1: **wzrost konkurencyjności gospodarki**

cele operacyjne:

- wzrostu konkurencyjności regionu poprzez rozwój inteligentnych specjalizacji;
- wzrostu innowacyjności firm;
- wzrostu liczby miejsc pracy.

cel strategiczny 2: **wzrost aktywności społecznej**

cele operacyjne:

- rozwój kapitału społecznego;
- wzrost dostępności i jakości usług publicznych.

cel strategiczny 3: **wzrost liczby i jakości powiązań sieciowych**

cele operacyjne:

- doskonalenie administracji;
- intensyfikacja współpracy międzyregionalnej.

cel strategiczny 4: **nowoczesna infrastruktura rozwoju**

cele operacyjne:

- zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności;
- dostosowana do potrzeb sieć nośników energii;
- poprawa jakości i ochrona środowiska przyrodniczego.

Cel strategiczny 4 najsilniej wpływa na realizację wszystkich pozostałych celów strategicznych. Jednoczenie jest to cel odnoszących się w dużej mierze rozwoju infrastruktury drogowej.

Zgodnie ze Strategią […] rozwój sieci drogowej konieczny jest dla zapewnienia spójności przestrzennej Warmii i Mazur z otoczeniem oraz spójności wewnętrznej. Wobec szybkiego rozwoju infrastruktury drogowej i lotniczej w innych regionach Polski, bez poprawy dostępności komunikacyjnej nastąpi dalsza peryferyzacja województwa".

Uznano, że ważnym czynnikiem zwiększającym dostępność komunikacyjną Warmii i Mazur jest infrastruktura związana z przejściami granicznymi, której jakość wpływa na współpracę międzynarodową i aktywizację obszarów nadgranicznych – do których zalicza się m. in. powiat braniewski.

Główne kierunki działań Celu 4:

A. Infrastruktura teleinformatyczna – kierunek polegający na polepszaniu infrastruktury technicznej umożliwiającej powszechny, szybki dostęp do internetu wszystkim mieszkańcom i podmiotom gospodarczym w województwie.

B. Inwestycje drogowe – w szczególności powinny dotyczyć:

a. drogi ekspresowej nr 7 (TEN-T);
b. drogi S-61 (Via Baltica) Warszawa - Ełk (a także przygotowanie i złożenie przez Polskę do konkursu w ramach instrumentu Łącząc Europę wspólnego z Litwą projektu na dalszy odcinek w kierunku Litwy; TEN-T);
c. powiązania komunikacyjnego stolicy województwa ze stolicą Polski poprzez dowiązanie Olsztyna do drogi S7 przede wszystkim drogą ekspresową nr 51;
d. udrożnienia obszaru Olsztyna poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta (w tym jego obwodnicy);
e. zwiększenia dostępności przestrzennej obszarów o najniższym jej poziomie do Olsztyna (dokończenie modernizacji drogi krajowej nr 16 (będzie objęta siecią TEN-T) na odcinku od Borek Wielkich przez Mrągowo do Ełku) i **subregionalnych ośrodków wzrostu w tym budowa i modernizacja dróg lokalnych;** Ośrodkiem subregionalnym na terenie województwa jest Elbląg i Ełk.

f. skomunikowania drogowego Olsztyna i innych części województwa z lotniskiem regionalnym w Szymanach;
g. lepszego udostępnienia drogami krajowymi obszaru funkcjonalnego Wielkich Jezior Mazurskich mieszkańcom metropolii warszawskiej;
h. poprawy dostępności do przejść na granicy z obwodem kaliningradzkim FR;
i. rozwiązywania problemów komunikacyjnych w obszarach funkcjonalnych Olsztyna, Elbląga i Ełku;
j. poprawa czasu dojazdu do miast powiatowych, przede wszystkim na obszarach o słabym dostępie do usług publicznych;
k. dróg rowerowych poprawiających bezpieczeństwo ruchu i dostępność komunikacyjną do usług publicznych.

C. Infrastruktura kolejowa:

a. budowa/modernizacja linii kolejowej Rail Baltica przez Ełk (E75; TEN-T);
b. modernizacja odcinków linii kolejowych w ramach połączenia Toruo-Iława-Olsztyn-Korsze-Ełk objętego projektem sieci TEN-T ;
c. poprawa kolejowego powiązania komunikacyjnego stolicy województwa ze stolicą Polski poprzez modernizację linii kolejowej na odcinku Olsztyn-Działdowo (nr 216);
d. skomunikowanie lotniska regionalnego w Szymanach ze wschodnią częścią województwa poprzez modernizację linii kolejowej na odcinku Szczytno-Pisz-Ełk;
e. **modernizacja linii kolejowej Braniewo-Olsztyn (z uwagi na rozwijającą się współpracę z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej).**

D. Transport lotniczy: obejmujący rozbudowę portu lotniczego w Szymanach k/Szczytna do parametrów właściwych dla kategorii lotnisk drugorzędnych, modernizację istniejących i budowę nowych lotnisk lokalnych, tworzenie nowych lądowisk do obsługi ruchu turystycznego, biznesowego i sanitarnego.

E. Komunikacja i transport wodny, poprzez modernizację szlaków wodnych i rozbudowę już istniejących ze szczególnym uwzględnieniem Wielkich Jezior Mazurskich, dbanie o tor wodny przez Zalew Wiślany i rozwój portu w Elblągu oraz małych portów i przystani w całym regionie, umożliwienie dostępności do Zalewu Wiślanego przez kanał żeglugowy na Mierzei Wiślanej. **Podjęcie inwestycji w tym zakresie będzie miało istotne znaczenie dla powiatu braniewskiego.**

F. Infrastruktura graniczna: rozbudowa morskiego przejścia granicznego wraz z budową terminalu dla odpraw statków handlowych w Elblągu; **rozbudowa przejść granicznych drogowych oraz innych przejść drogowych i kolejowych uzasadnionych ekonomicznie, budowa przejść dla ruchu lokalnego.**

G. Zintegrowany transport publiczny w ośrodkach miejskich, w szczególności w największych miastach regionu (Olsztyn, Elbląg i Ełk). W latach realizacji strategii utrzymane będą działania mające na celu rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego. Działania te służyć będą zarówno rozwojowi gospodarczemu, jak też ochronie miast przed nadmiernym hałasem i zanieczyszczeniem środowiska.

W Strategii […] wyznaczono 9 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:

- Nowoczesna wieś;
- Obszary peryferyzacji społeczno-gospodarczej;
- Obszary o słabym dostępie do usług publicznych;
- Obszary przygraniczne;
- Obszary wymagające restrukturyzacji i rewitalizacji;

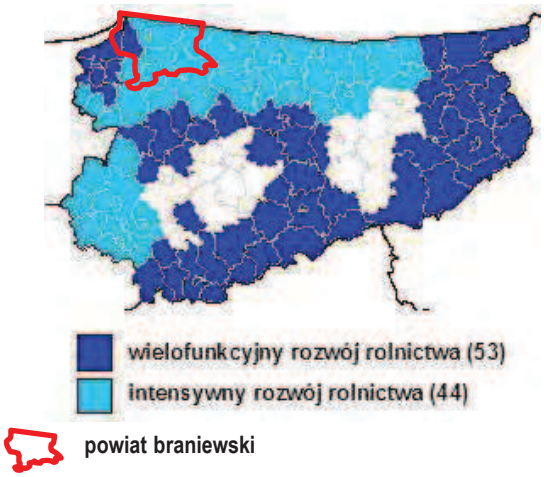
<u>OSI – Nowoczesna wieś</u>

W ramach osi nowoczesna wieś przewiduje się wzrost konkurencyjności obszarów oferujących najlepsze warunki dla produkcji żywności wysokiej jakości oraz wzrostu produktywności produkcji rolniczej. W efekcie nastąpić ma wzrost specjalizacji w zakresie produkcji żywności wysokiej jakości bazującej na regionalnych zasobach przyrodniczych, wspierającej poziom dochodów mieszkańców regionu; wzrost współpracy biznesowej, a także aktywności promocyjnej i targowej; wzrost przedsiębiorczości.

Przewiduje się, że wspierane będą te działania, które służyć będą osiągnieciu sprecyzowanych powyżej korzyści.

Większa powierzchnia powiatu braniewskiego to obszary predysponowane do intensywnego rozwoju rolnictwa.

OSI – Nowoczesna wieś



Źródło: Oprac. na podstawie: Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 roku - Rawa-Gładych, Wróblewska (2011).

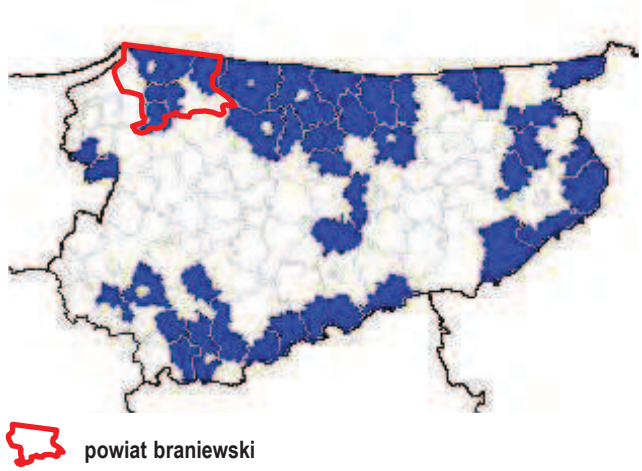
OSI – obszary peryferyzacji społeczno-gospodarczej

W ramach osi obszary peryferyzacji społeczno-gospodarczej przewiduje się wzrost spójności terytorialnej województwa warmińsko-mazurskiego.

W efekcie nastąpić ma podniesienie poziomu kapitału społecznego; rozwój organizacji pozarządowych, aktywizacji społecznej i działań w zakresie ekonomii społecznej; wzrost atrakcyjności turystycznej i efektywna promocja produktów turystycznych; lepsze wykorzystanie walorów przyrodniczych dla aktywizacji społeczno-gospodarczej.

Przewiduje się, że wspierane będą te działania, które służyć będą osiągnieciu sprecyzowanych powyżej korzyści. Obszary peryferyzacji społeczno-gospodarczej w powiecie braniewskim to gminy: Braniewo, Lelkowo, Płoskinia i Wilczęta.

OSI – Obszary peryferyzacji społeczno-gospodarczej na tle województwa, 2010 r.



Źródło: Oprac. na podstawie: Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 roku - na podstawie danych GUS oraz Wójcik, Herbst 2012.

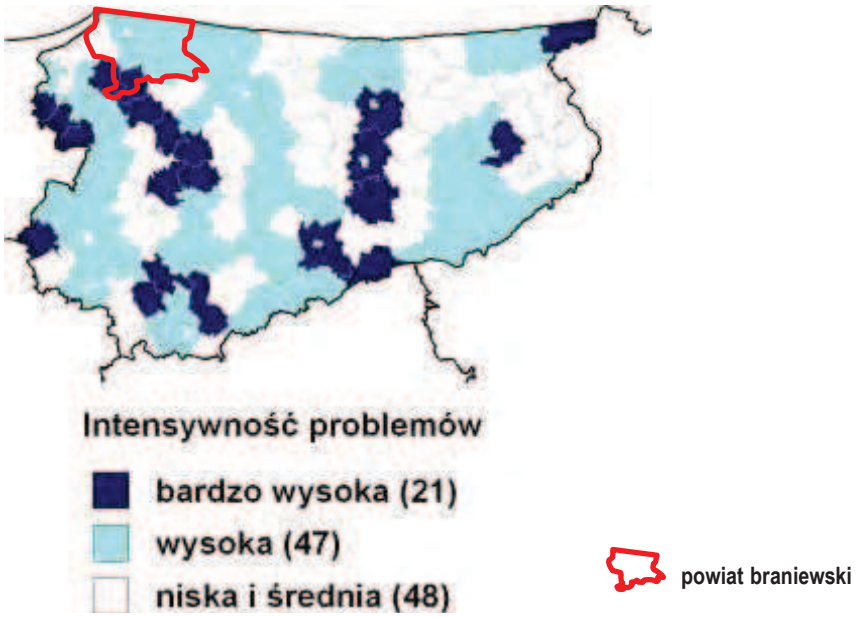
OSI – obszary o słabym dostępie do usług publicznych

W ramach osi obszary o słabym dostępie do usług publicznych przewiduje się przeciwdziałanie trudnościom związanym z dostępnością do usług publicznych skutkujące marginalizacją niektórych obszarów, a także przekładające się na jakoś kapitału ludzkiego.

W efekcie nastąpić ma wzrost dostępu do usług publicznych; aktywizacja społeczna; **poprawa połączeń komunikacyjnych z lokalnymi ośrodkami wzrostu;** wzrost przedsiębiorczości.

Powiat braniewski zaliczany jest do obszarów o wysokiej intensywności problemów, gdzie konieczne jest podjęcie działań zmierzających do poprawy dostępu do usług publicznych.

OSI - Obszary o słabym dostępie do usług publicznych na tle województwa, 2010 r.



Źródło: Oprac. na podstawie: Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 roku - na podstawie danych GUS oraz Wójcik, Herbst 2012.

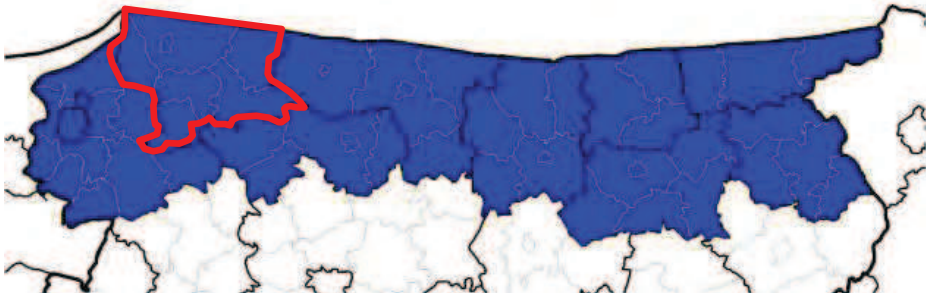
OSI – Obszary przygraniczne

W ramach osi obszary przygraniczne przewiduje przeciwdziałanie problemom społeczno-gospodarczym występującym w obszarze przygranicznym.

W efekcie nastąpić ma intensyfikacja współpracy międzynarodowej; wykorzystanie szans wynikających z małego ruchu przygranicznego (aktywizacja społeczna i gospodarcza); wzrost przedsiębiorczości; **poprawa powiązań komunikacyjnych w pasie przygranicznym**; utworzenie i wypromowanie produktów turystycznych.

Powiat braniewski w całości leży w obszarze przygranicznym.

OSI – Obszary przygraniczne na tle województwa, 2010 r.



powiat braniewski

Źródło: Oprac. na podstawie: Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 roku - na podstawie danych GUS oraz Wójcik, Herbst 2012.

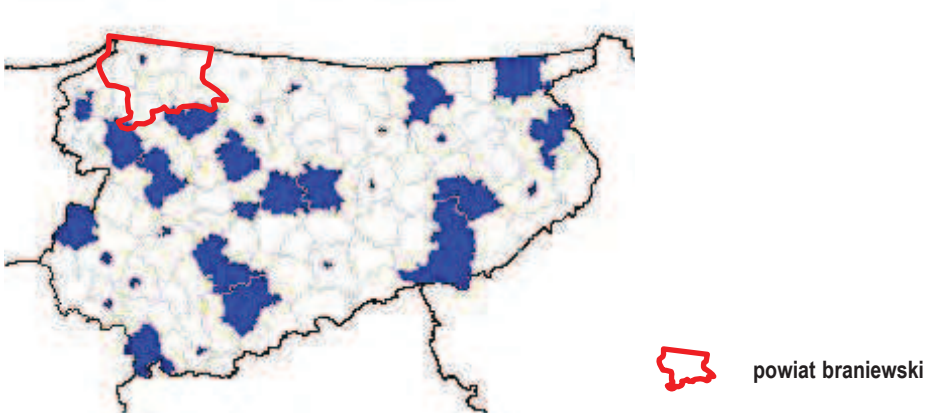
OSI – Obszary wymagające restrukturyzacji i rewitalizacji

W ramach osi obszary wymagające restrukturyzacji i rewitalizacji przewiduje się przeciwdziałanie zjawiskom utraty konkurencyjności małych i średnich miast w wyniku silnej konkurencji zewnętrznej oraz pogarszającej się sytuacji w gminach otaczających te miasta.

W efekcie nastąpić ma wzrost kapitału społecznego; podniesienie jakości edukacji; wzrost przedsiębiorczości; rewitalizacja miast; wzrost jakości życia; wzrost współpracy międzygminnej; **poprawa połączeń komunikacyjnych z otoczeniem (rynki pracy);** specjalizacja miast i miasteczek i podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej terenu.

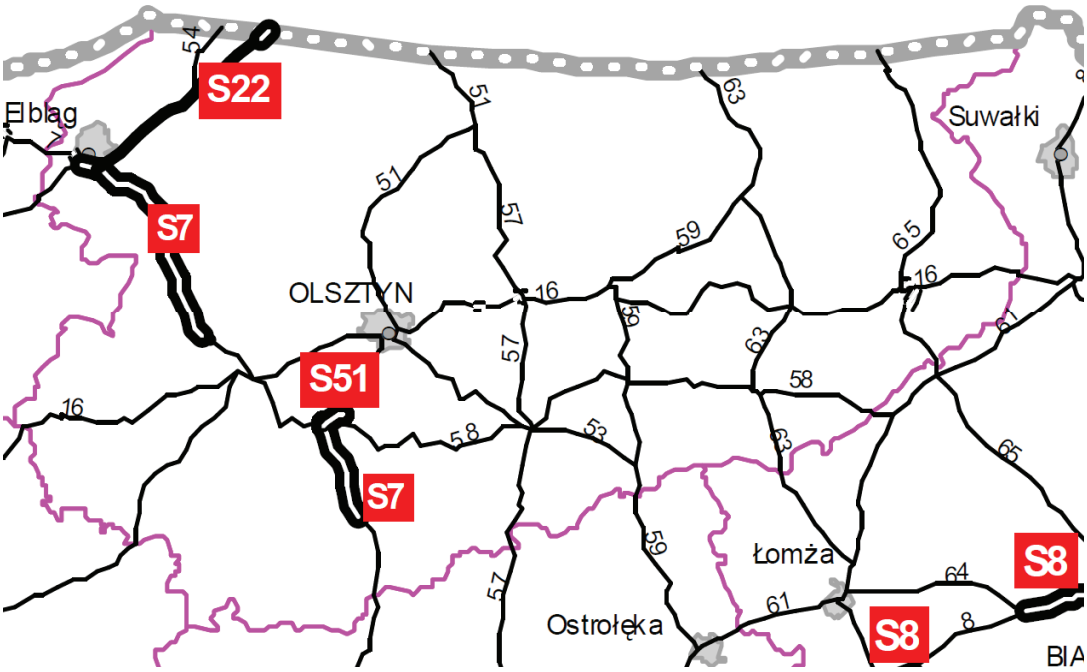
W obrębie powiatu braniewskiego obszarem wymagającym restrukturyzacji i rewitalizacji jest miasto Braniewo.

OSI – Obszary wymagające restrukturyzacji i rewitalizacji na tle województwa, 2010 r.



Źródło: Oprac. na podstawie: Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 roku - na podstawie danych GUS oraz Wójcik, Herbst 2012

Nadrzędny układ drogowy na terenie woj. W-M



Źródło: GDDKiA

2.9 STRATEGIA ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO POWIATU BRANIEWSKIEGO

„Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego powiatu braniewskiego" jest dokumentem określającym misję, cele i kierunki działania do roku 2015. Opracowana została w listopadzie 2003r. Przyjęta została przez radę powiatu uchwałą numer XVII/90/03 z dnia 29 grudnia 2003.

Na dzień dzisiejszy jej zapisy są jeszcze obowiązujące, jakkolwiek z uwagi istotne zmiany w kraju i zagranicą na przestrzeni ostatnich 10 lat oraz zbliżający się nowy okres programowania, strategia ta wymaga aktualizacji i zmian adekwatnie do dokumentów strategicznych wyższego szczebla.

W Strategii […] przyjęto następujące zapisy:

MISJA

Obszar wymiany gospodarczej i kulturalnej ze Wschodem, sprzyjający rozwojowi małej i średniej przedsiębiorczości, wykorzystującej przygraniczne położenie, walory turystyczne i nowoczesne rolnictwo.

Bezpieczny, przyjazny mieszkańcom i gościom licznie odwiedzającym obszar przygranicza.

Zintegrowany społecznie i gospodarczo zespół gmin, zabezpieczający potrzeby godnego i dostatniego życia mieszkańców.

PRIORYTETY:

EKOLOGIA Priorytetem w obszarze ekologii jest stworzenie Powiatowego Programu Ochrony Środowiska, mającego na celu ochronę wód, powietrza i gleby.

Priorytet ten ma być wsparty działaniami na rzecz zwiększenia edukacji ekologicznej społeczeństwa.

GOSPODARKA Priorytetem gospodarczym jest lepsze wykorzystanie istniejącego potencjału społecznego i gospodarczego powiatu braniewskiego.

Do realizacji tego priorytetu za niezbędne uznano racjonalne planowanie przedsięwzięć inwestycyjnych, oparte na Wieloletnim Planie Inwestycyjnym oraz stworzenie systemu wsparcia instytucjonalnego dla rolnictwa i sektora małej i średniej przedsiębiorczości.

INFRASTRUKTURA Priorytetem w obszarze infrastruktury jest poprawa stanu dróg na terenie powiatu, rozwój i modernizacja sieci wodociągowej i kanalizacyjnej oraz przygotowanie terenów pod inwestycje.

Jednym z celów nadrzędnych w ramach priorytetu są działania na rzecz poprawy stanu dróg na terenie powiatu, w tym:

- *Poprawa jakości dróg międzygminnych;*
- *Modernizacja dróg związanych z inwestycjami lub turystyką;*
- *Powiązanie sieci dróg z modernizowaną drogą nr 22 („Berlinką").*

Jako cele drugorzędne wskazano m.in.

- *Podjęcie działań na rzecz poprawy połączeń komunikacyjnych*
- *Stworzenie warunki dla rozwoju powiatu w oparciu o modernizowaną drogę nr 22 („Berlinkę") i otwarcie przejścia granicznego w Grzechotkach*

PRZESTRZEŃ Priorytetem przestrzennym jest stworzenie warunków dla rozwoju małej i średniej przedsiębiorczości, opartej na przepływie kapitału pomiędzy Unią Europejską, Polską a Rosją w obszarze przygranicznym oraz wzrostu znaczenia Zalewu Wiślanego dla rozwoju powiatu.

Ważnym elementem realizacji tego priorytetu jest podjęcie działań dla zagospodarowania nieużytkowanych gruntów rolnych.

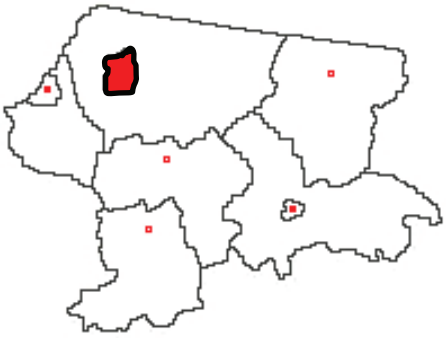
SPOŁECZNOŚĆ Priorytetem społecznym jest zapewnienie pomocy społecznej i kompleksowych świadczeń medycznych mieszkańcom powiatu, właściwe funkcjonowanie oświaty i edukacji oraz poprawa bezpieczeństwa mieszkańców.

2.10 LOKALNE DOKUMENTY STRATEGICZNE: DOKUMENTY STRATEGICZNE GMIN POWIATU BRANIEWSKIEGO.

Miasto Braniewo

Wyszczególnienie	*Strategia Rozwoju*	*Plan Rozwoju Lokalnego*	*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*	*Miejscowe plany*
Data opracowania/przyjęcia	*2007 / 2008*	*2007 / 2008*	*2001*	*1997; 1998; 1998; 2001; 2005; 2008*
Horyzont czasowy jakiego dotyczy dokument	*2007-2020*	*2007-2020*	*-*	*-*
Uwagi	*Informacje wynikające - poniżej*	*Informacje wynikające - poniżej*	*W 2006 przeprowadzono ocenę aktualności SUiKZP* *Informacje wynikające - 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";*

STRATEGIA ROZWOJU MIASTA BRANIEWO DO 2020 ROKU, *przyjęta Uchwałą Nr XV/107/08 Rady Miejskiej w Braniewie z dnia 27 lutego 2008r*



Cele strategiczne związane z realizacja kierunku (misji):

1. Braniewo miastem zaspokojonych potrzeb lokalnej społeczności, to:

Cel Strategiczny nr 1.1. Poprawa jakości usług komunalnych;

Cel strategiczny nr 1.2. Poprawa stanu lokalnej oświaty;

Cel strategiczny nr 1.3. Zabezpieczenie potrzeb mieszkańców w zakresie opieki społecznej;

Cel strategiczny nr 1.4. Zwiększenie bezpieczeństwa publicznego;

Cel strategiczny nr 1.5. Usprawnienie systemu administrowania miastem;

Cel strategiczny nr 1.6. Stworzenie atrakcyjnej oferty spędzania wolnego czasu przez mieszkańców;

Cel strategiczny nr 1.7. Zwiększenie aktywności społeczności lokalnej;

Cel strategiczny nr 1.8. Usprawnienie lokalnego systemu drogowego;

Zadania kluczowe wymienione w ramach Celu strategicznego 1.8. Usprawnienie lokalnego systemu drogowego to:

- zwiększenie podaży miejsc parkingowych w mieście (dot. też garaży);
- opracowanie i wdrożenie systemu opłat parkingowych;
- modernizacje mostu;
- wspieranie projektu budowy obwodnicy miejskiej oraz przejścia mostowego przez rzekę Pasłękę;
- modernizacje dróg gminnych;
- wprowadzenie zasad organizacji ruchu drogowego w obrębie osiedli mieszkaniowych;
- modernizacje nawierzchni ulic oraz ich oznakowania poziomego i pionowego;
- utworzenie i modernizacje traktów spacerowych;
- utworzenie ścieżek rowerowych;
- odpowiednie oświetlenie ulic;
- monitoring stanu bezpieczeństwa i funkcjonalności dróg w mieście;

Cele strategiczne związane z realizacja kierunku (misji):

2. Braniewo miastem rozwoju gospodarczego i przedsiębiorczości, to:

Cel strategiczny nr 2.1. Współpraca ze specjalistami i doświadczonymi ośrodkami w kwestii przygotowania procedur korzystnych dla działań inwestycyjnych;

Cel strategiczny nr 2.2. Wykreowanie lokalnego klimatu inwestycyjnego;

Cel strategiczny nr 2.3. Stworzenie warunków zachęcających do związania się z miastem ludzi wykształconych i ambitnych;

Cel strategiczny nr 2.4. Stworzenie warunków dla powstania rozwoju lokalnego sektora;

Cel strategiczny nr 2.5. Stworzenie płaszczyzny współdziałania ośrodków decyzyjnych i opiniotwórczych na rzecz rozwoju Braniewa;

Cel strategiczny nr 2.6. Poszerzenie i wzbogacenie funkcji gospodarczych miasta;

Cele strategiczne związane z realizacją kierunku (misji):

3. Braniewo miastem otwartym na świat

Cel strategiczny nr 3.1. Poszerzenie i umocnienie międzynarodowych powiazań Braniewa, poprzesz:

- aktywne uczestnictwo miasta w międzynarodowych organizacjach i programach, a zwłaszcza: Związku Miast Hanzy; Euroregionie Bałtyk - sieci miast bałtyckich;
- wstąpieniu do Związku Gmin Warmińsko - Mazurskich
- programach rozwojowych regionów basenu Morza Bałtyckiego;
- programach finansowanych z funduszy Unii Europejskiej;

– wspieranie i aktywne uczestnictwo w krajowych i międzynarodowych spotkaniach gospodarczych, kulturalnych, społecznych, naukowych, itp.;

Cel strategiczny nr 3.2. zwiększenie dostępności komunikacyjnej miasta, w tym:

– od strony lądu;
– od strony Zalewu Wiślanego;
– zwiększenie ilości połączeń z innymi ośrodkami miejskimi;
– rozbudowa sieci parkingów na terenie miasta;
– rozbudowa infrastruktury turystycznej;

Cele strategiczne związane z realizacja kierunku (misji):

4. Braniewo miastem ekologicznym

Cel strategiczny nr 4.1 Stworzenie lokalnego systemu ochrony przyrody;

Cel strategiczny nr 4.2. zmniejszenie energochłonności infrastruktury miejskiej;

Usprawnienie lokalnego systemu drogowego (cele strategiczne 1.8. i 3.2) wymiennie zostały w Strategii […] jako nurtujące – stojące najwyżej w hierarchii celów strategicznych.

Zgodnie ze Strategią […] Samorząd Miasta Braniewa planuje prowadzenie polityki sugerując się przyjętą hierarchią celów, tj. w szczególności sprzyjanie inwestorom, tworzenie nowych podmiotów gospodarczych oraz rozwój i usprawnienie systemu komunikacyjnego z jego dostosowaniem do rosnącego ruchu przygranicznego, jak również pod katem oferty inwestycyjnej.

Braniewo zgodnie ze swoja wizja rozwoju kreuje się na „Regionalne Centrum Turystyczne, Kulturalno Usługowo Gospodarcze z aktywna współpraca transgraniczna".

Szansą dla miasta jest rozwój granicy wschodniej, budowa nowego przejścia granicznego w Grzechotkach, rosnące zainteresowanie terenami przygranicznymi z Federacją Rosyjską oraz rosnące więzi pomiędzy samorządami powiatu Braniewskiego.

PLAN ROZWOJU LOKALNEGO *przyjęty Uchwałą Nr XV/105/08 Rady Miejskiej w Braniewie z dnia 27 lutego 2008r*

W zakresie systemu komunikacyjnego w PRL, konsekwentnie do zapisów Strategii […] wymienione zostały następujące zadana:

Cel strategiczny nr 1.8 Usprawnienie lokalnego systemu drogowego	*Lata realizacji*	*Realizacja Tak/Nie*
Budowa parkingów na terenie miasta Braniewa, opracowanie i wdrożenie systemu opłat parkingowych	*2007-2020*	*N*
Remont kapitalny mostu przy ul. Gdańskiej w Braniewie z uwzględnieniem tymczasowego obiektu mostowego dla pojazdów do 3,5 tony, na przedłużeniu ul. PCK	*2010-2011*	*T*
Antykorozyjne zabezpieczenie konstrukcji kładki dla pieszych nad torami, przy ul. Moniuszki	*2008*	*T*
Antykorozyjne zabezpieczenie konstrukcji kładki dla pieszych nad rzeka Pasłęka, przy ul. Portowej	*2008*	*T*
Budowa drogi powiatowej – ulica Nowopasłęcka i Smutna (obecnie drogi powiatowe)	*2007-2009*	*T*
Wykonanie nawierzchni utwardzonych na wszystkich drogach gruntowych	*2007-2020*	*Częściowo*
Budowa chodnika przy ulicy Armii Krajowej (droga powiatowa)	*2008*	*T*
Remont chodnika i jezdni – ul. Konarskiego (droga powiatowa)	*2008*	*N*
Remont chodnika przy ul. Zielonej	*2008*	*T*
Remont chodnika i zatoczki na ul. Elbląskiej	*2007*	*T*
Wspieranie projektu budowy obwodnicy miejskiej	*2011*	*Częściowo*
Modernizacja dróg gminnych	*2007-2020*	*Częściowo*

Organizacja zasad ruchu drogowego w obrębie osiedli mieszkaniowych	*2008-2010*	*T*
Budowa drogi gminnej – ulica Jachtowa i żeglarska	*2007-2009*	*T*
Remont drogi wraz z parkingami przy ulicy Kościuszki II	*2007-2008*	*T*
Modernizacja nawierzchni ulic oraz ich oznakowanie poziome i pionowe	*2008-2011*	*-*
Tworzenie i modernizacja traktów spacerowych	*2007-2020*	*-*
Wykonanie oświetlenia przy Bazylice Mniejszej	*2008*	*T*
Wykonanie oświetleni w ciągu pieszym od ul. Botanicznej do ul. Moniuszki	*2008*	*T*
Modernizacja oświetlenia ul. Gdańska	*2008*	*T*
Wymiana oświetlenia na ul. Kościuszki	*2007*	*T*
Wykonanie lub modernizacja oświetlenia na terenie miasta Braniewa	*2007-2020*	*Częściowo*
Monitoring stanu bezpieczeństwa i funkcjonalności dróg w mieście	*2007-2020*	*N*
Cel strategiczny 3.2 Zwiększenie dostępności komunikacyjnej miasta		
Od strony lądu	*2007-2020*	*-*
Od strony Zalewu Wiślanego	*2007-2020*	*-*
Projekt obwodnicy miasta Braniewa	*20011*	*-*
Rozbudowa sieci parkingów na terenie miasta	*2007-2020*	*N*
Rozbudowa infrastruktury turystycznej	*2007-2020*	*Częściowo*

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.*

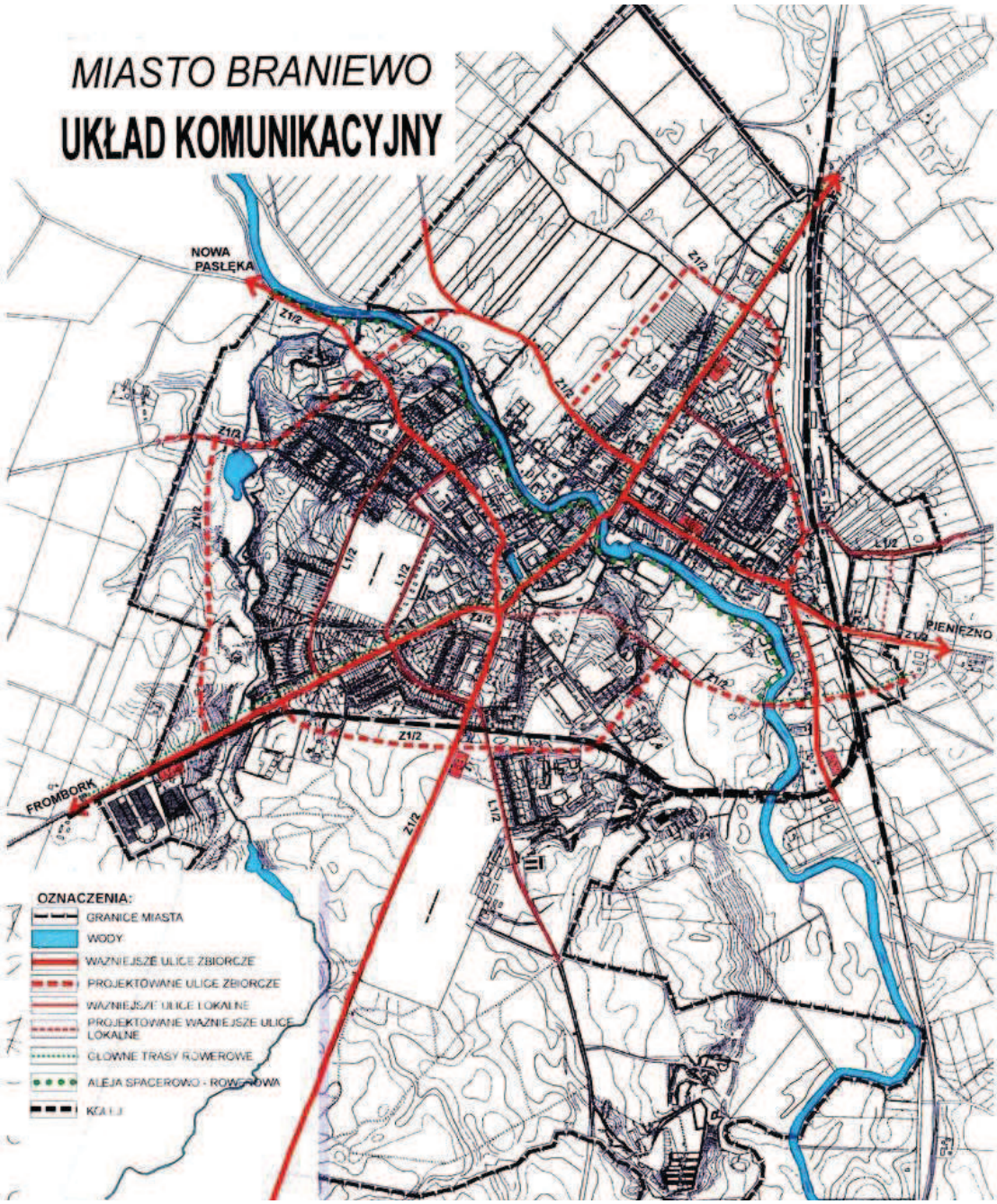
Kierunki rozwoju komunikacji - Układ uliczny

„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 12. Podstawowy układ komunikacyjny Miasta Braniewo (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.

Planowane inwestycje drogowe Miasta Braniewo:

- most przez rzekę Pasłękę w ciągu ul. Przemysłowej - PCK w Braniewie – lata realizacji 2015 – 2016
- remont z jedoczesną przebudową ul. Botanicznej, Łąkowej i Placu Sybiraków w Braniewie – zrealizowany I etap tj. ul. Łąkowa – lata realizacji pozostałych etapów 2013 – 2014
- budowa ul. Baczyńskiego - obecnie jest nawierzchnia gruntowa – lata realizacji 2015 – 2016
- budowa ulic w nowopowstającym osiedlu jednorodzinnym przy ul. Sportowej - Olimpijskiej w Braniewie – lata realizacji 2007 – 2017
- ścieżka rowerowa - projekt partnerski pilotowany przez Urz. Marszałkowski – lata realizacji 2014 – 2015

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

1. DP 1377N – ulice Świętokrzyska, Morska, Sądowa, Świętojańska
2. DP 2347N ul. Wileńska
3. DP 2348N ul. Wojska Polskiego
4. DP 2322N ul. Mielczarskiego
5. DP 1381N ul. Stefczyka
6. DP 2324N ul. Moniuszki
7. DP 1314N ul. Szkolna

Inwestycje na drogach powiatowych zrealizowane na terenie Miasta Braniewo przez Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie w latach **2008 – 2013**:

⇒ **Rok 2013**
- brak

⇒ **Rok 2012**
- DP 2324N Braniewo ul. Moniuszki (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1381N Braniewo – Zawierz (poprawa warunków komunikacyjnych)
- Przebudowa ciągu drogowego Nowa Pasłęka – Braniewo – Pieniężno – Jesionowo na odcinku drogi powiatowej nr 1377N ulice: Morska, Sądowa, Świętojańska w Braniewie 2009-2011

⇒ **Rok 2010**
- DP 2324N Braniewo – Rudłowo ul. Moniuszki (remont)

⇒ **Rok 2009**
- Budowa drogi powiatowej: ulica Nowopasłęcka i ulica Smutna w Braniewie (obecnie drogi gminne)
- Przebudowa ciągu drogowego Nowa Pasłęka – Braniewo-Pieniężno-Jesionowo na odc. drogi pow. 1377N ulice – Morska, Sądowa, Świętojańska w Braniewie

⇒ **Rok 2008**
- Przebudowa drogi powiatowej nr 2317N ul. Kościuszki II w Braniewie (obecnie droga gminna)

Plany inwestycyjne na terenie Miasta Braniewo:

Wykaz inwestycji postulowanych przez Miasto Braniewo	Planowane inwestycje ZDP w Braniewie 2014-2016
- Przebudowa ul. Świętokrzyskiej DP 1377N - Przebudowa ul. Wileńskiej DP 2347N - Przebudowa Al. Wojska Polskiego DP 2348N - Przebudowa ul. Mielczarskiego DP 2322N - Przebudowa F. Stefczyka DP 1381N - Przebudowa ul. Moniuszki DP 2324N - Przebudowa ul. Szkolnej DP 2372N - Przebudowa ul. S. Konarskiego DP 2314N - Przebudowa ul. 9-go Maja DP 2305N - Przebudowa ul. Wspólnej DP 2349N - Przebudowa ul. Gen. J. Bema DP 2301N	- Budowa chodnika w ciągu DP 2324N ul. Moniuszki w Braniewie - Przebudowa DP 2307N ul. Brzozowej w Braniewie - Przebudowa DP 2324N ul. Moniuszki w Braniewie - Przebudowa ulic Traugutta, Rzemieślniczej i Konarskiego w Braniewie - Przebudowa DP 2325N ul. Mrongowiusza w Braniewie - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 2348N ul. Wojska Polskiego w Braniewie - Przebudowa DP 2327N ul. Parkowa w Braniewie - Przebudowa DP 2322N ul. Mielczarskiego w Braniewie - Przebudowa DP 2308N ul. Dąbrowskiego w Braniewie - Przebudowa DP 2346N ul. Wiejska w Braniewie - Przebudowa DP 2316 ul. Kościelna w Braniewie - Przebudowa dróg powiatowych nr 2319N ul. Kwiatowa i 2342N ul. Sportowa w Braniewie - Remont ulic: Olsztyńska (1385N), 700 lecia (1342N), 9 Maja (2305N), Armii Krajowej (2306N), Długiej (2309N), Drewnianej (2310N), Hozjusza (2311N), Kopernika (2315N), Krasickiego (2318N), Malinowej (2320N), Pieniężnego (2329N), Pl. Strażacki (2332N), Pl. Wolności (2333N), Portowa (2334N), Reja (2336N), Roweckiego (2337N), Różanej (2338N), Skośnej (2340N). Staszica

	(2343N), Stefczyka (1381N), Szkolnej (1314N), Warmińskiej (2345N), Wileńskiej (2347N), Wspólnej (2349N)

Rysunek 13. Plany inwestycyjne na terenie Miasta Braniewo na tle istniejącego układu komunikacyjnego (pogląd).

drogi powiatowe wymagające pilnej interwencji (wg. Gminy)

plany inwestycyjne ZDP w Braniewie

Miejskie tereny inwestycyjne:

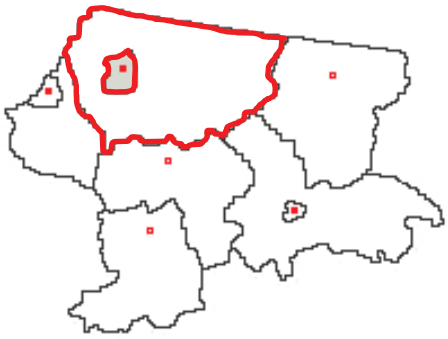
1 obszar 11,94 ha przy ul. Stefczyka

2 obszar 1,7 ha przy ul. Olsztyńskiej

3 obszar 3,0 ha przy ul. Kolejowej
4 obszar 1,65 ha przy ul. Królewieckiej
5 obszar 0,7869 ha przy ul. Szkolnej
6 obszar 1,15 ha przy ul. Mielczarskiego
7 obszar 20,48 ha – obszar „Łąkowa" – dz. 166/3
8 obszar 7,89 ha przy drodze na Rogity – dz. 160
9 działka w centrum miasta, przy ul. Gdańskiej
10 obszar 0,3 ha – działka 197, obręb 4, ul. Portowa

Gmina Braniewo

Wyszczególnienie	*Strategia Rozwoju*	*Plan Rozwoju Lokalnego*	*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*	*Miejscowe plany*
Data opracowania/przyjęcia	*2004 / 2005*	*2004 / 2005*	*2012*	*2007, 2009*
Horyzont czasowy jakiego dotyczy dokument	*2004 - 2015*	*2004-2006* *2007-2013*	*Obowiązujące*	*-*
Uwagi	*Wymaga aktualizacji*	*Wymaga aktualizacji*	*Informacje wynikające - poniżej*	*Mpzp obejmujące częściowo miejscowość Rogity*



Strategia rozwoju gminy Braniewo opracowana została do roku 2015. Obecnie nie ma jeszcze przejętej nowej strategii ani PRL na kolejny okres programowania, zgodnej z opracowanymi dokumentami na szczeblu krajowym.

Kierunki rozwoju gminy wytycza przyjęte uchwałą Nr 74/VI/2012 Rady Gminy Braniewo z dnia 26 Października 2012 Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.

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 drogi wojewódzkiej nr 507;
- 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, w związku z realizowanym projektem Pętla Żuław – budowa przystani jachtowej w Nowej Pasłęce. Nowa oraz Stara Pasłęka jest uważana jako miejscowości o szczególnych walorach turystycznych oraz rekreacyjnych.
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 - włączenie terenu gminy do realizacji projektu „Trasy Rowerowe w Polsce Południowo-Wschodniej - województwo warmińsko-mazurskie".

Inwestycje na drogach powiatowych zrealizowane na terenie Gminy Braniewo przez Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie w latach **2008 – 2013**:

⇒ **Rok 2013**
- DP 1393N Krzewno – Gronówko (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1381N Braniewo – Zawierz (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1393N Omaza – Żelazna Góra (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1314N Świętochowo (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1393N Grzechotki – Omaza (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1387N Szyleny – Brzeszczyny (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1314N w m. Rogity (poprawa warunków komunikacyjnych)
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1391N na odcinkach w miejscowości Podleśne oraz Gronówko 2010-2013

⇒ **Rok 2012**
- DP 1385N Szalmia – Bemowizna (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1393N Krzewno – Gronówko (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1316N Gronowo – Kalinowiec (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1377N Ułowo – Braniewo (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1387N w miejscowości Szyleny (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1381N Braniewo – Zawierz (poprawa warunków komunikacyjnych)
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1391N na odcinkach w miejscowości Podleśne oraz Gronówko 2010-2013

⇒ **Rok 2010**
- DP 1933N Krzewno – Gronówko (wyrównanie nawierzchni)
- DP 1320N Żelazna G. – Siekiera (wyrównanie nawierzchni)
- DP 1377N Ułowo – Braniewo (wyrównanie nawierzchni)
- DP 1381N m. Zawierz (remont)

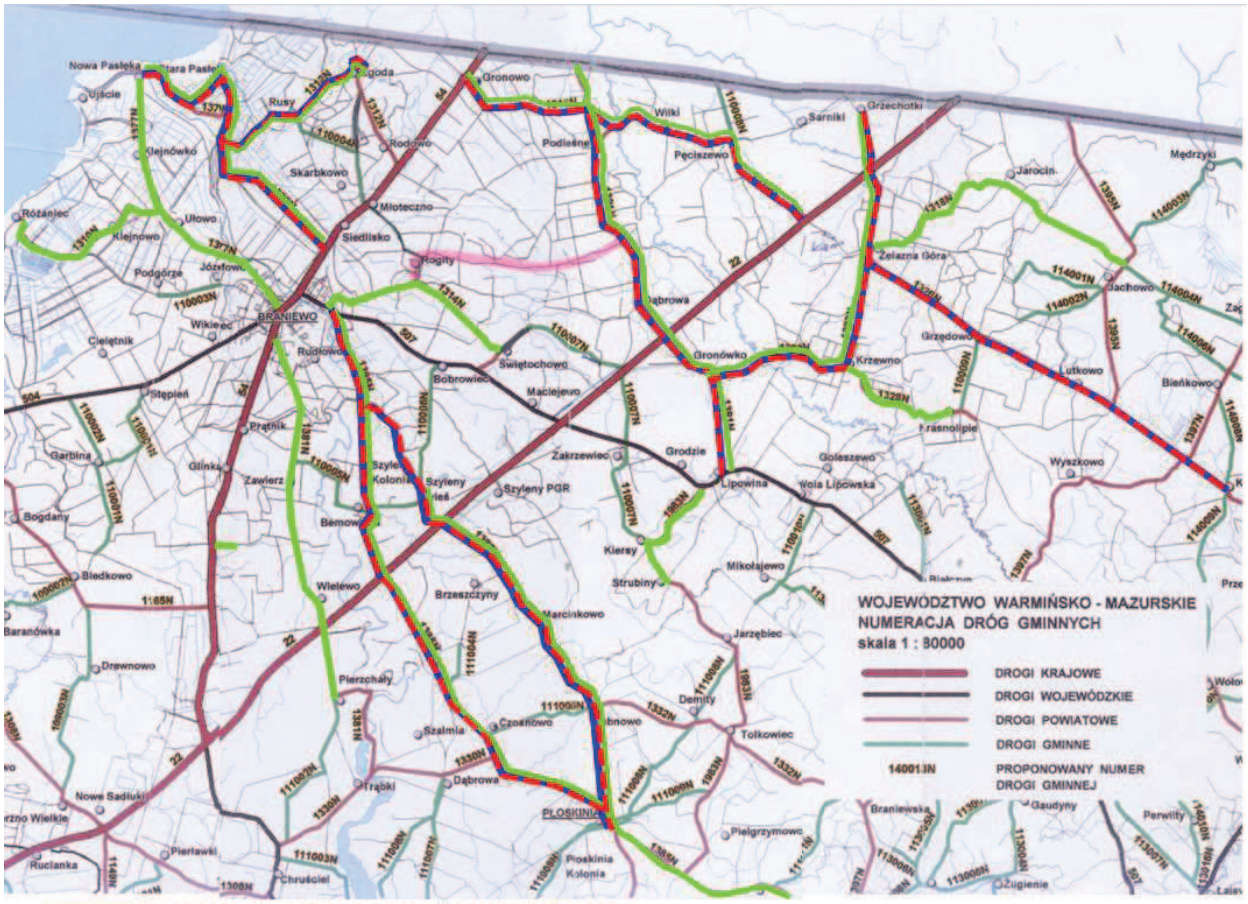
⇒ **Rok 2009**
- Przebudowa obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej 1385N w Bemowiźnie (remont przyczółków wiaduktu nad torami kolejowymi)

⇒ **Rok 2008**
- Likwidacja przełomów w ciągu drogi powiatowej nr 1320N odc. Żelazna Góra – Siekiera
- Remont obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej nr 1387N Szyleny – Płoskinia w miejscowości Marcinkowo
- Przebudowa drogi powiatowej nr 1316N odc. Kalinowiec – Pęciszewo. Przebudowa obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej nr 1316N
- Ustawienie stalowych barier sprężystych w ciągu DP 1320N Żelazna Góra – Kwiatkowo (przy przepuście w miejscowości Żelazna Góra)

Plany inwestycyjne na terenie Gminy Braniewo:

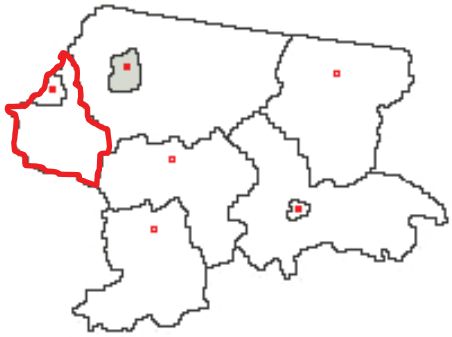
Wykaz inwestycji postulowanych przez Gminę Braniewo	Planowane inwestycje ZDP w Braniewie 2014-2016
- Przebudowa DP 1385N Braniewo – Bemowizna – Płoskinia; - Przebudowa DP 1387N Bemowizna – Szyleny – Płoskinia; - Przebudowa DP 1379N Braniewo – Stara Pasłęka; - Przebudowa DP 1393N Żelazna Góra – Krzewno – Gronówko; - Przebudowa DP 1312N, 1316N, 1320N Nowa Pasłęka – Zgoda – Gronowo – Wilki – Pęciszewo – Żelazna Góra – Lelkowo; - Przebudowa DP 1391N Kalinówek – Podleśne – Gronówko – Lipowina	- Przebudowa DP 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską Etap 1 - Przebudowa DP 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską Etap 2 (2014) - Poprawa warunków komunikacyjnych na trasie przygranicznej Gronowo – Górowo Iławeckie Etap 1 - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 1314N Braniewo – Rogity – Świętochowo - Przebudowa DP 1316N na odc. W m. Gronowo - Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1379N Stara Pasłęka – Braniewo - Remont DP 1385N Braniewo – Pakosze - Remont DP 1391N Podleśne – Gronówko - Remont DP 1393N Żelazna Góra – Gronówko - Remont DP 1318N Żelazna Góra – Jachowo - Remont DP 1328N Krzewno – Krasnolipie - Remont DP 1379N Stara Pasłęka – Braniewo - Remont DP 1381N Braniewo – Pierzchały - Remont DP 1383N Lipowina – Strubiny - Remont DP 1387N Szyleny – Płoskinia - Remont DP 1391N Granica – Kalinowiec, Gronówko – Lipowina - Remont DP 1393N Grzechotki – Żelazna Góra - Remont DP 1962N DK54 – rampa - Remont 1310N Różaniec – Ułowo

Rysunek 14. Plan sieci drogowej – Gmina Braniewo (pogląd).



Miasto i Gmina Frombork

Wyszczególnienie	*Strategia Rozwoju*	*Plan Rozwoju Lokalnego*	*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*	*Miejscowe plany*
Data opracowania	*2007*	*2007*	*2007*	*2007*
Horyzont czasowy jakiego dotyczy dokument	*2007 - 2015*	*2007-2015*	*Obowiązujące*	*-*
Uwagi	*Wymaga aktualizacji*	*Wymaga aktualizacji*	*Informacje wynikające - poniżej*	*Mpzp Miasta Frombork*



Strategia rozwoju Miasta i Gminy Frombork opracowana została dla perspektywy czasowej 2007-2015. Obecnie nie ma jeszcze przejętej nowej strategii na kolejny okres programowania, zgodnej z opracowanymi dokumentami na szczeblu krajowym.

Kierunki rozwoju miasta i gminy wyznacza przyjęte uchwałą Nr X/54/07 Rady Miejskiej Gminy Frombork z dnia 28 czerwca 2007r. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Frombork.

Kierunki rozwoju komunikacji w odniesieniu do dróg powiatowych to: „Ustala się dla dróg powiatowych łączących Frombork z drogą wojewódzką nr 508 i drogę nr 505 z drogą krajową nr 22 - klasę dróg zbiorczych – L (docelowo klasę Z). Dla pozostałych dróg powiatowych ustala się klasę dróg lokalnych – L".

Drogi powiatowe (miejskie i zamiejskie) o nadrzędnym znaczeniu dla Gminy:
- Droga powiatowa 1165N Frombork – DK54
- Ul. Błotna
- Ul. Mickiewicza
- Ul. Szkolna

Inwestycje na drogach powiatowych zrealizowane na terenie Miasta i Gminy Frombork przez Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie w latach 2008 – 2013:

Rok 2013:
- DP 2363N ul. Mickiewicza (poprawa warunków komunikacyjnych)

Rok 2012:
- DP 1165N Frombork – Biedkowo (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1308N Baranówka – Wielkie Wierzno (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 2355N Frombork ul. Błotna (poprawa warunków komunikacyjnych)

Rok 2010:
- DP 2354N odcinek ul. Basztowej we Fromborku (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1165N Frombork – Biedkowo (wyrównanie nawierzchni)
- DP 1308N Baranówka – Wielkie Wierzno (wyrównanie nawierzchni)

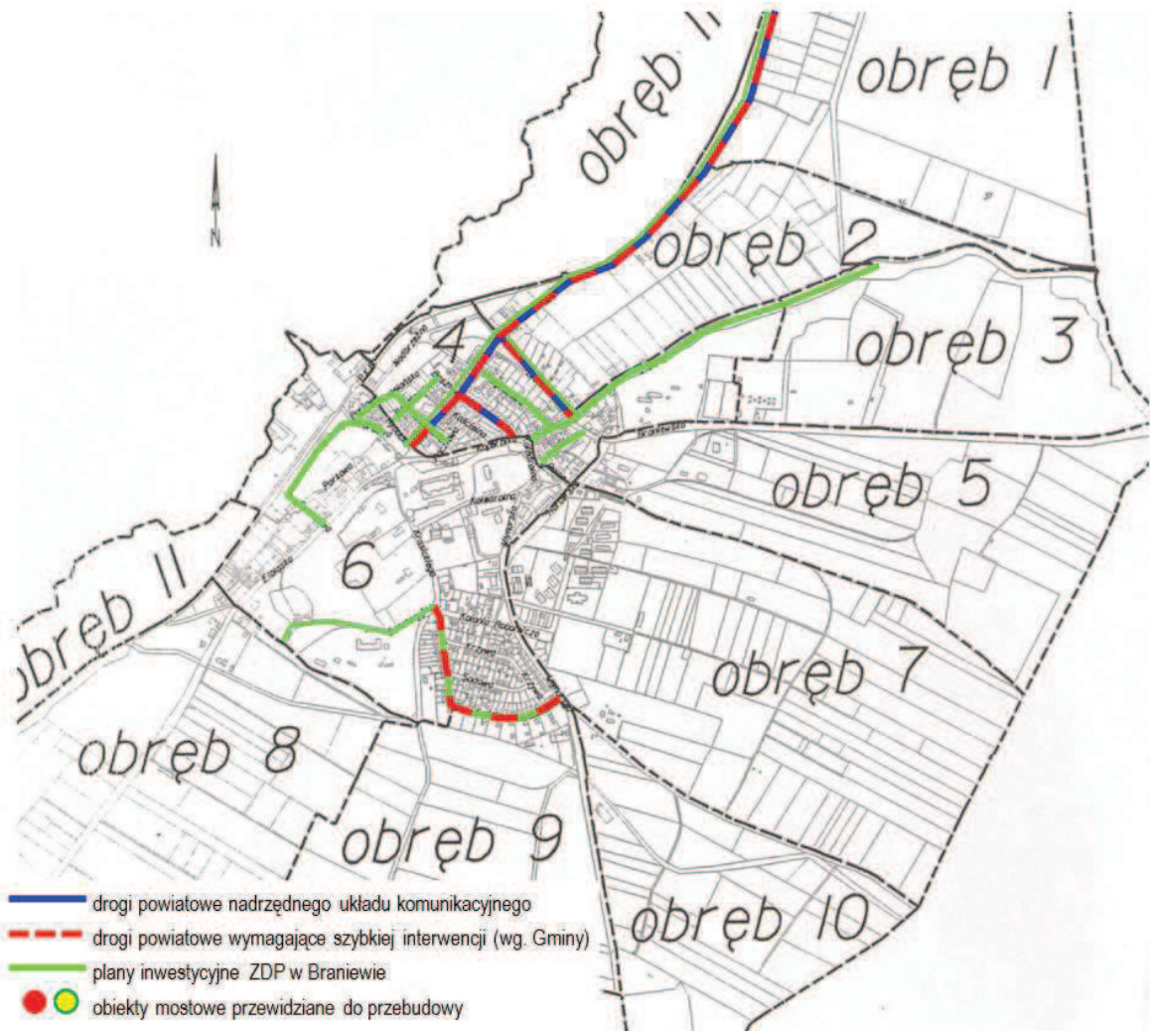
Rok 2009:
- brak

Rok 2008:
- Wyrównanie nawierzchni na DP nr 1308N Wielkie Wierzno
- Remont pokładu – nawierzchni drewnianej na obiekcie mostowym Kanał Kopernika w ciągu drogi powiatowej nr 1165N Frombork – Biedkowo
- Wykonanie nowej nawierzchni w ciągu drogi powiatowej nr 1149N Wielkie Wierzno – granica powiatu

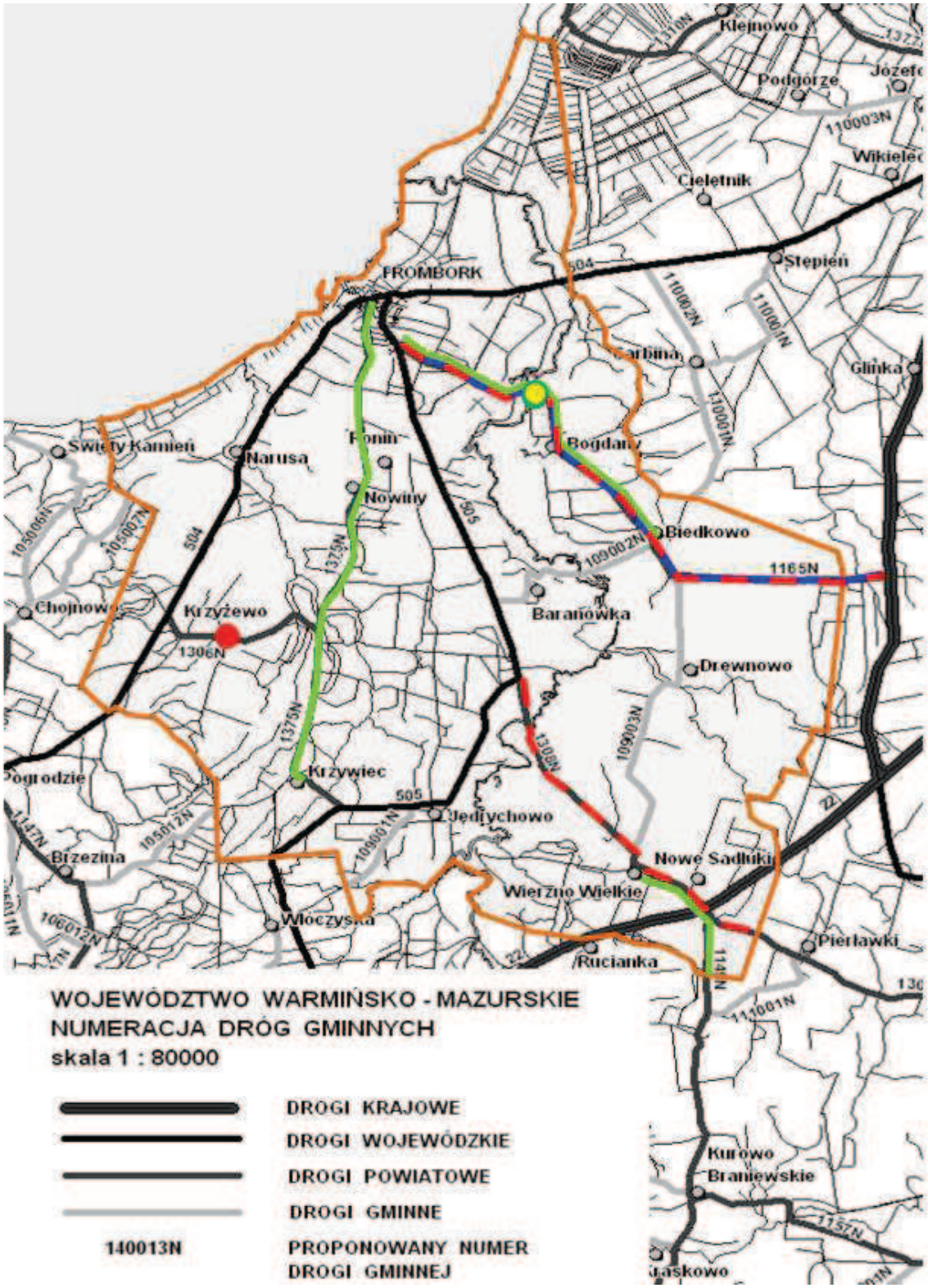
Plany inwestycyjne na terenie Miasta i Gminy Frombork:

Inwestycje postulowane przez Miasto i Gminę Frombork	Planowane inwestycje ZDP w Braniewie 2014-2016
Miasto: - remont nawierzchni ul. Błotnej z wymianą na nawierzchnię asfaltową. - 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. **Gmina:** - remont nawierzchni drogi powiatowej 1165N Frombork – DK54 - remont nawierzchni drogi powiatowej 1308N Baranówka - Wielkie Wierzno - remont nawierzchni drogi powiatowej 1306N w Krzyżewie	- Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1165N Frombork – Biedkowo, rz. Bauda - Przebudowa dróg powiatowych nr 2361N ul. Kwiatowa i 2362N ul. Leśna we Fromborku - Przebudowa DP nr 2370N ul. Sanatoryjna we Fromborku - Przebudowa DP 2355N ul. Błotna we Fromborku - Przebudowa DP 2365N ul. Ogrodowa we Fromborku - Remont ulic: Basztowej (2354N), Dworcowej (2356N), Kapelańskiej (2357N), Mickiewicza (2363N), Portowej (2368N), Starej (2371N), Szkolnej (2372N), Zielonej (2373N) - Remont DP Frombork – Biedkowo (1165N) - Remont DP 1149N Wielkie Wierzno – Młynary - Remont DP 1306N DW504 – Krzyżewo - Remont DP 1375N Frombork - Krzywiec

Rysunek 15. Plan sieci drogowej – Miasto Frombork (pogląd).

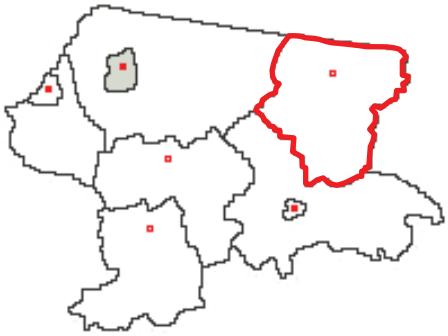


Rysunek 16. Plan sieci drogowej – Gmina Frombork (pogląd).



Gmina Lelkowo

Wyszczególnienie	*Strategia Rozwoju*	*Plan Rozwoju Lokalnego*	*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*	*Miejscowe plany*
Data opracowania/przyjęcia	*2000*	*2004*	*2000*	*2006*
Horyzont czasowy jakiego dotyczy dokument	*nieokreślony*	*2004-2013*	*Obowiązujące*	*Od 2006*
Uwagi	*Wymaga aktualizacji*	*Wymaga aktualizacji*	*Informacje wynikające - poniżej*	*Mpzp m. Głębock*



Strategia rozwoju oraz Plan Rozwoju Lokalnego dla gminy Lelkowo wymagają aktualizacji. PRL opracowany zostały do roku 2013. 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 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) drogi nr 09256 relacji od drogi nr 510 przez Grabowiec do wsi Piele (DP 1322N),

b) drogi nr 09252 relacji od drogi nr 09251 przez Jachowo do granicy państwa (DP 1395N),
c) drogi nr 09257 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.

Inwestycje na drogach powiatowych zrealizowane na terenie Gminy Lelkowo przez Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie w latach **2008 – 2013**:

⇒ **Rok 2013**
- DP 1326N Szarki – Sówki (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1320N Lutkowo – Siekiera (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1320N z 1397N Siekiera (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1397N Piele – Zagaje (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1322N Piele – Grabowiec (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1324N Młynowo – Jarzeń (poprawa warunków komunikacyjnych)

⇒ **Rok 2012**
- DP 1322N Grabowiec – Głębock (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1320N Krzekoty – Lelkowo (poprawa warunków komunikacyjnych)

⇒ **Rok 2010**
- 1322N Grabowiec – Głębock (wyrównanie nawierzchni)
- DP 1397N Zagaje – Krzekoty (przebudowa NPPDL)

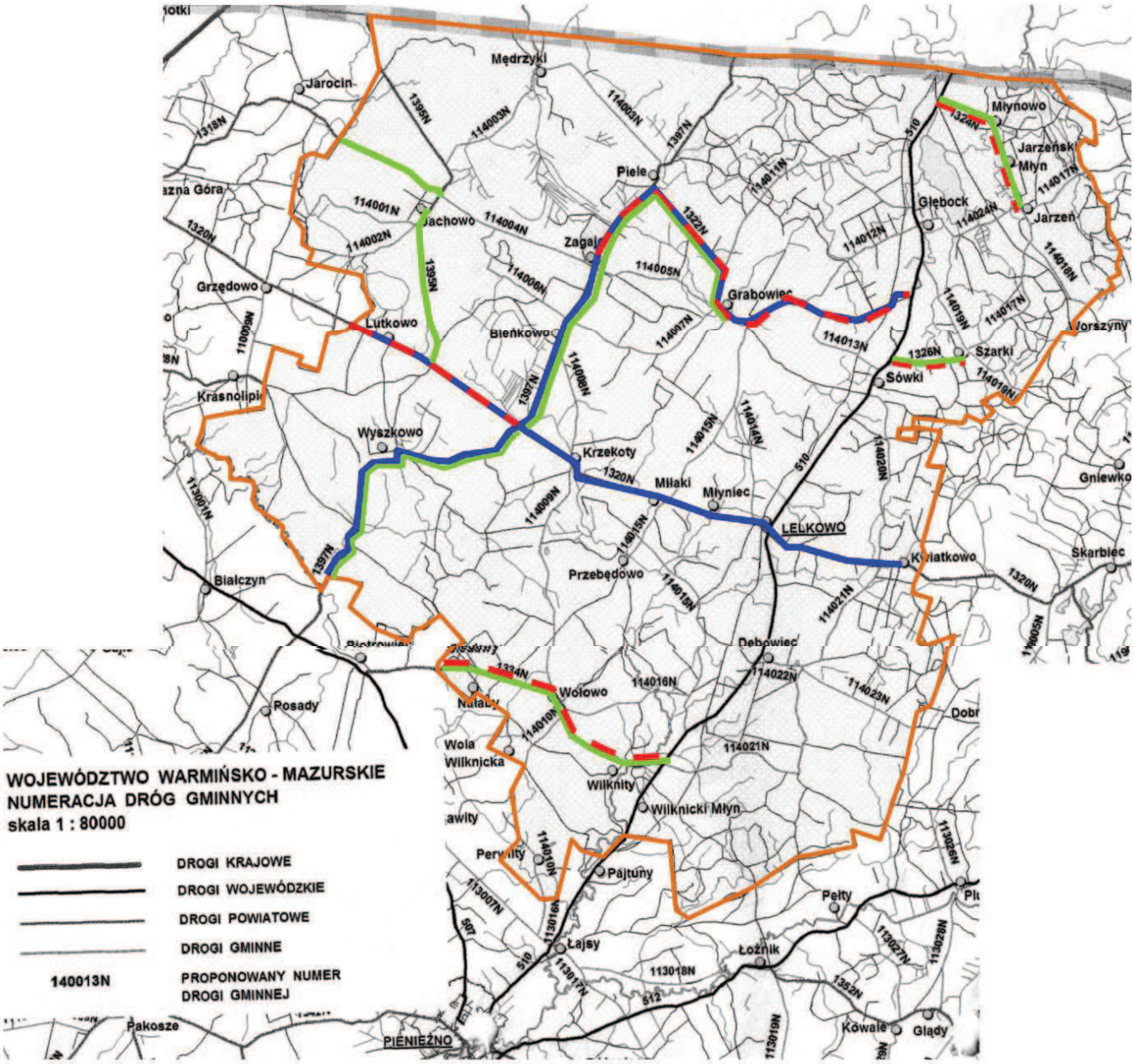
⇒ **Rok 2009**
- Przebudowa drogi powiatowej 1320N Krzekoty-Kwiatkowo (NPPDL 2008-2011)
- Poprawa warunków komunikacyjnych i bezpieczeństwa ruchu w ciągu drogi powiatowej 1397N Piele Mingajny (NPPDL – realizacja 2009-2010)

⇒ **Rok 2008**
- Wyrównanie nawierzchni na DP 1320N Kwiatkowo – Lelkowo
- Remont przepustu w ciągu drogi powiatowej nr 1322N Piele – Głębock w miejscowości Piele
- Ustawienie stalowych barier sprężystych w ciągu DP nr 1322N Piele – Głębock (przy przepuście w miejscowości Piele)
- Ustawienie stalowych barier sprężystych w ciągu DP nr 1397N Piele –Bornity (przy przepuście na odc. Wyszkowo – Piotrowiec)
- Remont przepustu w ciągu drogi powiatowej nr 1397N Piele – Bornity odc. Wyszkowo – Piotrowiec

Plany inwestycyjne na terenie Gminy Lelkowo:

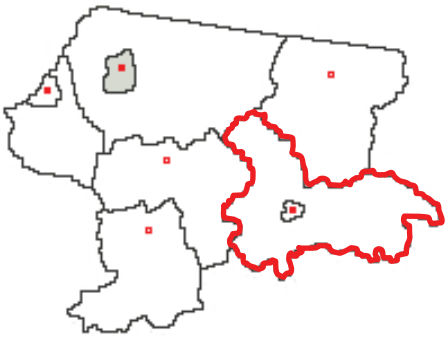
Wykaz inwestycji postulowanych przez Gminę Lelkowo	Planowane inwestycje ZDP w Braniewie 2014-2016
- zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, tj. - DP1320N na odc. Lutkowo – skrzyżowanie z DP1397N - DP 1397N na odc. Zagaje – Piele - DP 1322N na odc. Piele – skrzyż. z DW 510 - DP 1342N na odc. skrzyż. z DW 510 – Jarzeń - DP 1334N na odc. Wołowo – skrzyż z DW 510	- Przebudowa DP 1322N Piele – Grabowiec wraz z dokumentacją - Remont DP 1397N Krzekoty – Piotrowiec - Remont DP 1318N Żelazna Góra – Jachowo - Remont DP 1324N Młynowo – Jarzeń - Remont DP 1326N Sówki – Szarki - Remont DP 1334N Piotrowiec – Wilknity - Remont DP 1395N Jachowo – Lutkowo - Remont DP 1397N Piele – Krzekoty

Rysunek 17. Plan sieci drogowej – Gmina Lelkowo (pogląd).



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	*Wymaga aktualizacji*	*Wymaga aktualizacji*	*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).

Zadania związane z transportem i komunikacją wskazane do realizacji w zakresie dróg powiatowych:

1) Utrzymanie rezerw terenowych dla budowy i modernizacji dróg stanowiących połączenia ponadlokalne oraz ich przebudowa do parametrów klasy Z, tj.:

b) droga relacji Braniewo – Tolkowiec – Wysoka Braniewska – Pakosze (DP 1397N na odc. granica gminy – Wysoka Braniewska, granica gminy – Pakosze e),

c) droga relacji Pakosze – Długobór – Wilczęta (DP 1342N na odc. Pakosze – granica gminy),

d) droga relacji Pakosze – Kierpajny Wlk.- Bornity – Augustyny – częściowo zrealizowana (DP 1397N) – na odc. Bornity – Augustyny do DP Nr 1399N

e) droga relacji Bornity – Glebisko – Henrykowo (do drogi woj. Pieniężno–Orneta) (DP1397N Bornity–Glebiska–granica woj.),

f) droga relacji Pieniężno – Radziejewo – Lechowo – Lidzbark Warmiński – zrealizowana (DP 1346N),

2) Modernizacja pozostałych dróg powiatowych dotyczy:

a) poszerzenia dróg do normatywnej szerokości dla klasy technicznej L,

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

Inwestycje na drogach powiatowych zrealizowane na terenie Gminy Pieniężno przez Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie w latach **2008 – 2013**:

⇒ **Rok 2013**
- DP 1397N Bornity – Glebiska (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1352N w m. Łoźnik (poprawa warunków komunikacyjnych)

- DP 2374N Pieniężno, ul. Cmentarna (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 2376N Pieniężno, ul. Królewiecka (poprawa warunków komunikacyjnych)

⇒ **Rok 2012**
- DP 1352N Łoźnik – Kowale (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1397N Piotrowiec – Wysoka Braniewska (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1397N Bornity – Glebiska (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1399N w miejscowości Kajnity (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 2376N Pieniężno, ul. Królewiecka (poprawa warunków komunikacyjnych)

⇒ **Rok 2010**
- DP 1397N Bormity – Glebiska (wyrównanie nawierzchni)
- DP 1342N Pakosze – Pieniężno (wyrównanie nawierzchni)
- DP 1397N Piotrowiec – Posady (wyrównanie nawierzchni)
- DP 1352N Łoźnik – Kowale (wyrównanie nawierzchni)
- DP 1397N w m. Bormity (remont odcinka drogi)
- DP 1397N Wysoka Braniewska – Pakosze (NPPDL)
- DP 1397N Pakosze – Bornity (NPPDL)

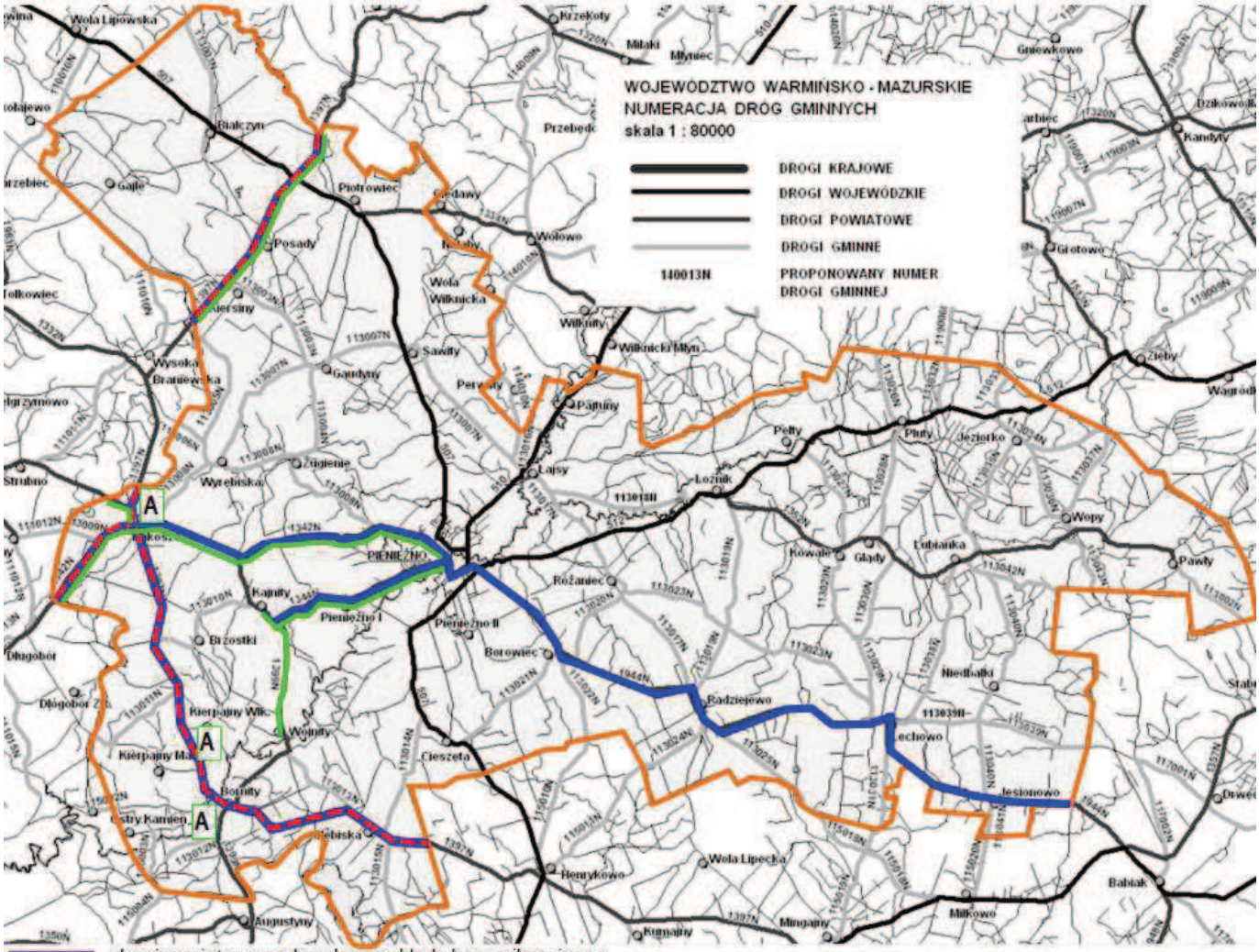
⇒ **Rok 2009**
- Przebudowa drogi powiatowej 1342N Wilczęta-Pieniężno (NPPDL 2008-2011)
- Przebudowa drogi powiatowej Pieniężno-Babiak położonej w powiatach Braniewskim i Lidzbarskim – DP 1346N

⇒ **Rok 2008**
- Wyrównanie nawierzchni na DP 1397N Pakosze – Bornity

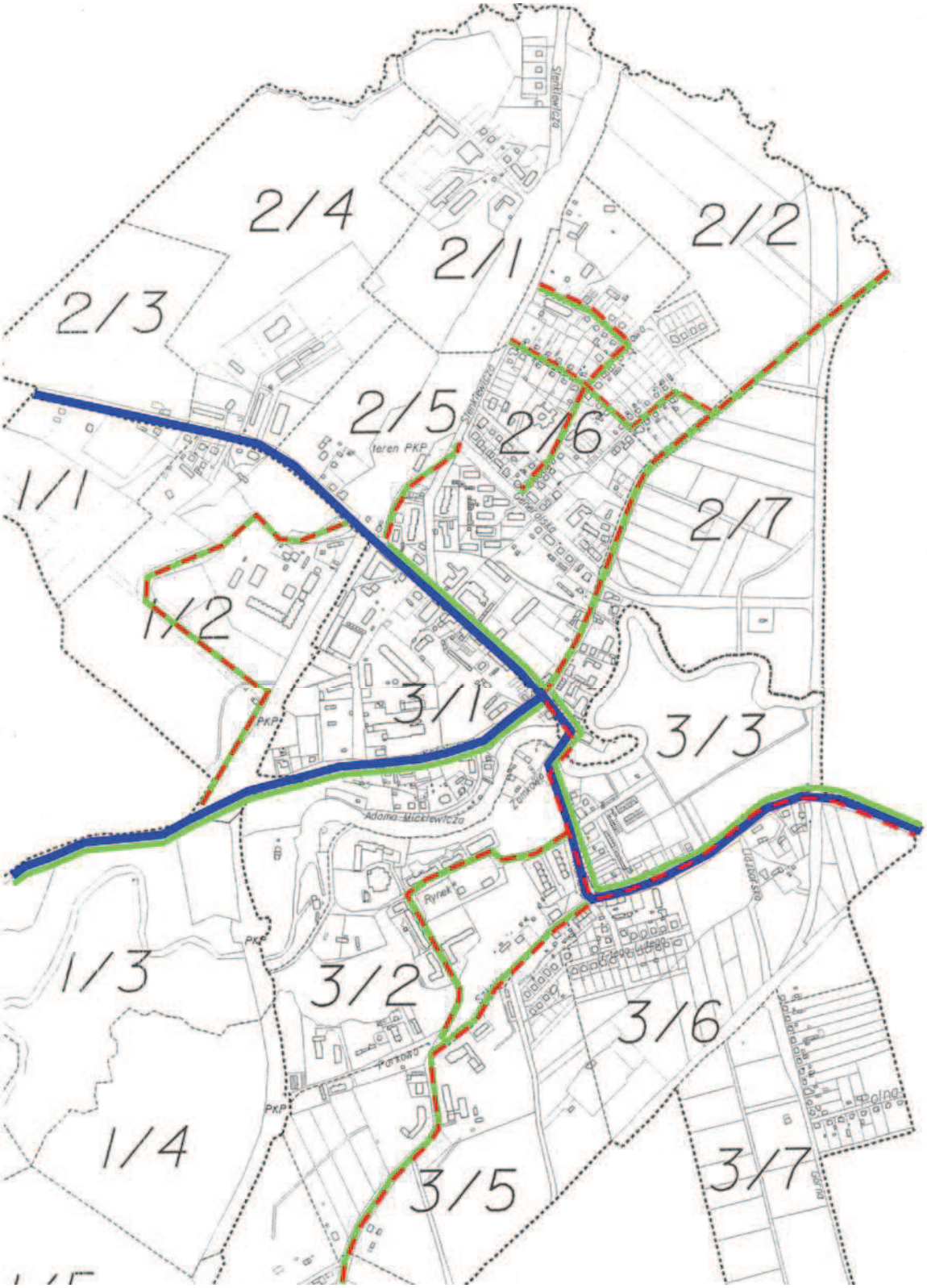
Plany inwestycyjne na terenie Gminy Pieniężno:

Wykaz inwestycji postulowanych przez Gminę Pieniężno:	Planowane inwestycje ZDP w Braniewie 2014-2016
- droga relacji Braniewo – Tolkowiec – Wysoka Braniewska – Pakosze (DP 1397N), - droga relacji Pakosze – Długobór – Wilczęta (DP 1342N), - droga relacji Pakosze – Kierpajny Wlk.- Bornity – Augustyny – częściowo zrealizowana (DP 1397N), - droga relacji Bornity – Glebisko – Henrykowo (do drogi woj. Pieniężno – Orneta) (DP 1397N) - Przebudowa ulic 1 Maja, Plac Wolności, Szkolna i Lidzbarska w Pieniężnie - Przebudowa DP 2374N ul. Cmentarna w Pieniężnie - Przebudowa DP 2376N ul. Królewiecka w Pieniężnie - Przebudowa dróg powiatowych nr 2378N ul. Ornecka i 2379N ul. Rynek w Pieniężnie - Przebudowa ulic Sądowej (DP2380N), Ogrodowej (DP2377N), Zawadzkiego (DP2382N), Kolejowej (DP2375N) w Pieniężnie	- Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1346N ul. 1 Maja Pieniężno, rz. Wałsza - Przebudowa drogi nr 1344N na odc. Kajnity – Pieniężno - Przebudowa ulic 1 Maja, Plac Wolności, Szkolna i Lidzbarska w Pieniężnie - Przebudowa DP 1352N Łoźnik - Pawły - Przebudowa DP nr 1399N na odc. Kajnity – Wojnity - Przebudowa DP 2374N ul. Cmentarna w Pieniężnie - Przebudowa DP 2376N ul. Królewiecka w Pieniężnie - Przebudowa dróg powiatowych nr 2378N, ul. Ornecka i 2379N ul. Rynek w Pieniężnie - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 1397N, budowa zatok autobusowych w Pakoszach, Kierpajnach i Bornitach - Remont ulic: Braniewskiej, Dworcowej (1342N), Kolejowej (2375N), Kościuszki (1344N), Ogrodowej (2377N), Sadowej (2380N), Zawadzkiego (2382N) - Remont DP 1385N Braniewo – Pakosze - Remont DP 1342N Pakosze – Pieniężno - Remont DP 1342N Wilczęta – Pakosze

Rysunek 18. Plan sieci drogowej – Gmina Pieniężno (pogląd).

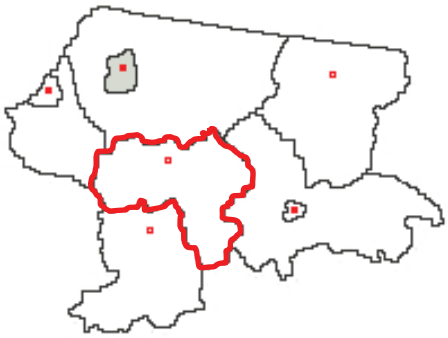


Rysunek 19. Plan sieci drogowej – Miasto Pieniężno (pogląd).



Gmina Płoskinia

Wyszczególnienie	*Strategia Rozwoju*	*Plan Rozwoju Lokalnego*	*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*	*Miejscowe plany*
Data opracowania/przyjęcia	*brak*	*2004*	*2008*	*2008*
Horyzont czasowy jakiego dotyczy dokument	*brak*	*2004-2006*	*-*	*-*
Uwagi	*-*	*Wymaga opracowania*	*W trakcie uzgodnień.*	*Mpzp m. Tolkowiec*



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) Adaptuje się krajowy układ dróg kołowych przechodzących przez gminy Płoskinia, do którego należy:
   a. do droga nr 22 relacji Gorzów – Elbląg – Kaliningrad, docelowo – droga ekspresowa w ciągu Nadbałtyckiej Drogi Szybkiego Ruchu.
2) Adaptuje się regionalny układ dróg kołowych, do którego na ternie gminy należy droga wojewódzka:
   a. droga 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),

4) Dla realizacji celów polityki krajowej niezbędne jest utrzymanie rezerw terenowych dla modernizacji skrzyżowań drogi krajowej nr 22 z drogą wojewódzka nr 506.

Realizacja zadań związanych z transportem i komunikacją

Na terenie gminy – sieci dróg będących w zarządach:

1) Województwa warmińsko – mazurskiego jest utrzymanie rezerw terenowych dla:
   a. modernizacji drogi wojewódzkiej nr 506 Chruściel – Nowica do parametrów drogi klasy Z.
2) Powiatu braniewskiego, w tym również dla komunikacji powiązań wewnętrznych niezbędne jest utrzymanie rezerw terenowych 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;
f. drogi nr 1157 relacji Stare Siedlisko – Dębiny z budowa mostu ruchu kołowego na rz. Pasłęce.

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.

Drogi gminne.

Dla realizacji celów lokalnych niezbędna jest budowa i modernizacja dróg gminnych istniejących.

1) Utrzymanie lub przebudowy do parametrów lokalnych i utrzymania w sprawności technicznej (w klasie L), wymagają drogi:
   a. droga relacji Płoskinia – Kolonia Płoskinia,
   b. droga Długobór – Podlechy.

Dla zapewnienia dostępności do terenu oraz dla sprawności powiązań drogowych, relacji nawierzchni twardej wymagają połączenia lokalne (obecnie ślad dróg gruntowych) w klasie technicznej D.

Inne niewymienione drogi gminne.

Niesprzeczna z ustaleniami studium jest uzasadniona realizacja dróg lokalnych i dojazdowych niewymienionych wyżej a stanowiąca zadanie własne gminy.

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.

Inwestycje na drogach powiatowych zrealizowane na terenie Gminy Płoskinia przez Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie w latach **2008 – 2013**:

⇒ **Rok 2013**
- DP 1330N Chruściel – Dąbrowa (poprawa warunków komunikacyjnych)

⇒ **Rok 2012**
- DP 1387N Marcinkowo – Lubnowo (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1330N Pierzchały – Dąbrowa (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1397N Piotrowiec – Wysoka Braniewska (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1322N Lubnowo – Wysoka Braniewska (poprawa warunków komunikacyjnych)

⇒ **Rok 2010**
- DP 1330N Pierzchały – Dąbrowa (wyrównanie nawierzchni)
- DP 1387N Lubnowo – Płoskinia (wyrównanie nawierzchni)
- DP 1322N Lubnowo – Wysoka Braniewska (wyrównanie nawierzchni)
- DP 1397N Wysoka Braniewska – Pakosze, m. Wysoka Braniewska (NPPDL)

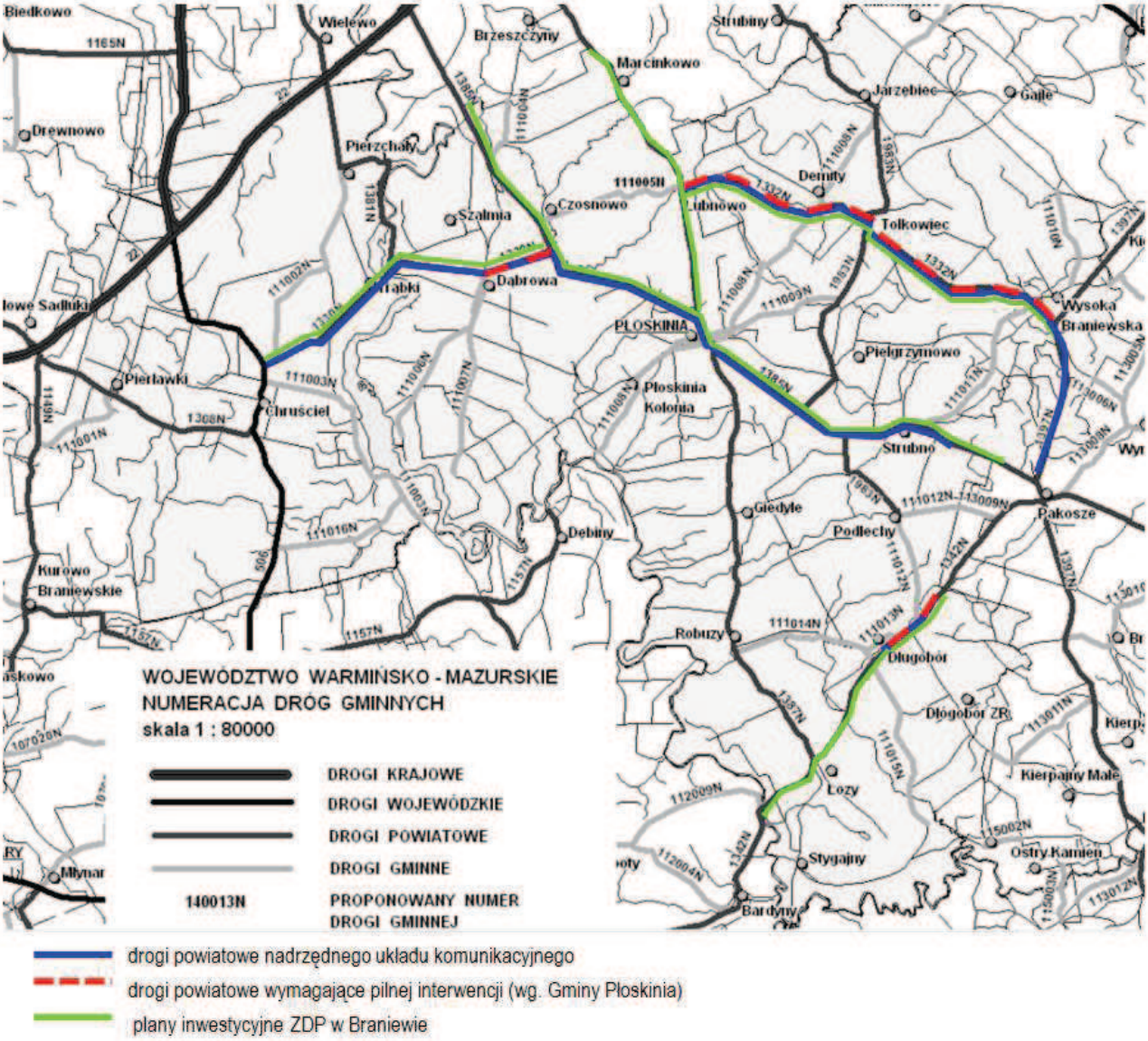
⇒ **Rok 2009**
- brak

⇒ **Rok 2008**
- wyrównanie nawierzchni na DP nr 1332N Lubnowo –Tolkowiec
- Wyrównanie istniejącej nawierzchni bitumicznej betonem asfaltowym drogi powiatowej nr 1330N Chruściel – Czosnowo, na odc. Chruściel – Dąbrowa
- Wykonanie cienkiej warstwy bitumicznej typu mikrodywaniku na zimno w ciągu DP 1385N na odc. Szalmia – Czosnowo
- Przebudowa przepustu w ciągu drogi powiatowej nr 1387N Szyleny – Płoskinia w miejscowości Lubnowo
- Ustawienie stalowych barier sprężystych w ciągu DP nr 1330N Chruściel – Czosnowo

Plany inwestycyjne na terenie Gminy Płoskinia:

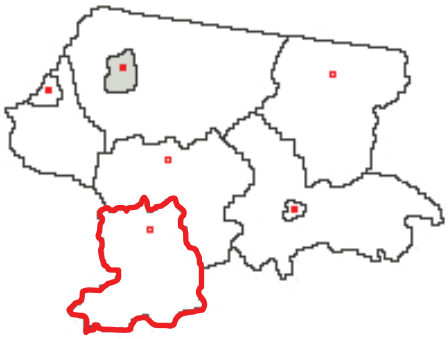
Wykaz inwestycji postulowanych przez Gminę Płoskinia	Planowane inwestycje ZDP w Braniewie 2014-2016
- DP 1330N – na odcinku Dąbrowa – skrzyż. z DP 1385N - DP 1332N – Lubnowo – Wysoka Braniewska - DP 1342N – na odcinku Pakosze – skrzyż. z DG 111012N	- DP 1342N na odc. Długobór – Pakosze (poprawa warunków komunikacyjnych) - Przebudowa drogi nr 1308N Baranówka – Chruściel - Remont DP 1385N Braniewo – Pakosze - Remont DP 1342N Wilczęta – Pakosze - Remont DP 1330N Chruściel – Czosnowo - Remont DP 1332N Lubnowo – Wysoka Braniewska - Remont DP 1381N Braniewo – Pierzchały - Remont DP 1387N Szyleny – Płoskinia - Remont DP 1964N DW506 – rampa - Remont DP 1966N DW506 – rampa

Rysunek 20. Plan sieci drogowej – Gmina Płoskinia (pogląd).



Gmina Wilczęta

Wyszczególnienie	*Strategia Rozwoju*	*Plan Rozwoju Lokalnego*	*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*	*Miejscowe plany*
Data opracowania/przyjęcia	*2005*	*2004*	*2000*	*-*
Horyzont czasowy jakiego dotyczy dokument	*2005-2015*	*2004-2013*	*Obowiązujące*	*-*
Uwagi	*Wymaga aktualizacji*	*Wymaga aktualizacji*	*Informacje wynikające - poniżej*	*BRAK*



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 Wilczęta – Bardyny – Pakosze (DP 1342N);

b) droga Wilczęta – Karwiny – Słobity (DP 1340N odc. Wilczęta-Karwiny i DP 1158N odc. Karwiny-Słobity);

c) droga DP 1154N Robity – Łukszty – Słobity,

d) droga DP 1158N Wola Młynarska – Słobity-Burdajny na odcinku Słobity – Godkowo

Zadania związane z transportem i komunikacją wskazane do realizacji w zakresie dróg powiatowych:

- utrzymanie rezerw terenowych dla budowy i modernizacji dróg stanowiących połączenia ponadlokalne

a) droga nr 09267 Wilczęta – Bardyny – Pakosze (DP 1342N) – zrealizowany;

b) droga Nr 09334 Wilczęta – Karwiny – Słobity (DP 1340N i DP 1158N) – częściowo zrealizowany;

c) droga Nr 09332 Młynary - Słobity – Karwiny – Burdajny (DP 1158N) – zrealizowany;

d) droga Nr 09353 Słobity – Robity (DP 1154N) – zrealizowany;

e) droga Nr 09354 od drogi Nr 09353 do drogi wojewódzkiej nr 513 Orneta – Pasłęk (DP 1171N),

e) droga Nr 09330 relacji Sapoty – Dębiny – Płoskinia z budową mostu dla ruchu kołowego na rzece Pasłęce (DP 1389N)

- modernizacja dróg powiatowych o znaczeniu ponadlokalnym do parametrów klasy Z;

- modernizacja pozostałych dróg powiatowych dotyczy:

a) poszerzenia dróg do normatywnej szerokości dla klasy technicznej L,

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

Inwestycje na drogach powiatowych zrealizowane na terenie Gminy Wilczęta przez Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie w latach **2008 – 2013**:

⇒ **Rok 2013**
- DP 1157N Stare Siedlisko – Dębiny (poprawa warunków komunikacyjnych)

⇒ **Rok 2012**
- Przebudowa DP 1158N w m. Słobity 2010-2012
- DP 1157N Stare Siedlisko – Dębiny (poprawa warunków komunikacyjnych)
- DP 1389N Dębiny – Ławki (poprawa warunków komunikacyjnych)

⇒ **Rok 2010**
- DP 1340N Wilczęta – Karwiny (wyrównanie nawierzchni)
- Przebudowa DP 1154N Łukszty – Słobity (NPPDL)

⇒ **Rok 2009**
- Przebudowa drogi powiatowej 1342N Wilczęta-Pieniężno (NPPDL 2008-2011)
- Poprawa warunków komunikacyjnych i bezpieczeństwa ruchu w ciągu drogi powiatowej 1154N Robity-Słobity (NPPDL – realizacja 2009-2010)

- Przebudowa drogi powiatowej 1158N Słobity-Karwiny

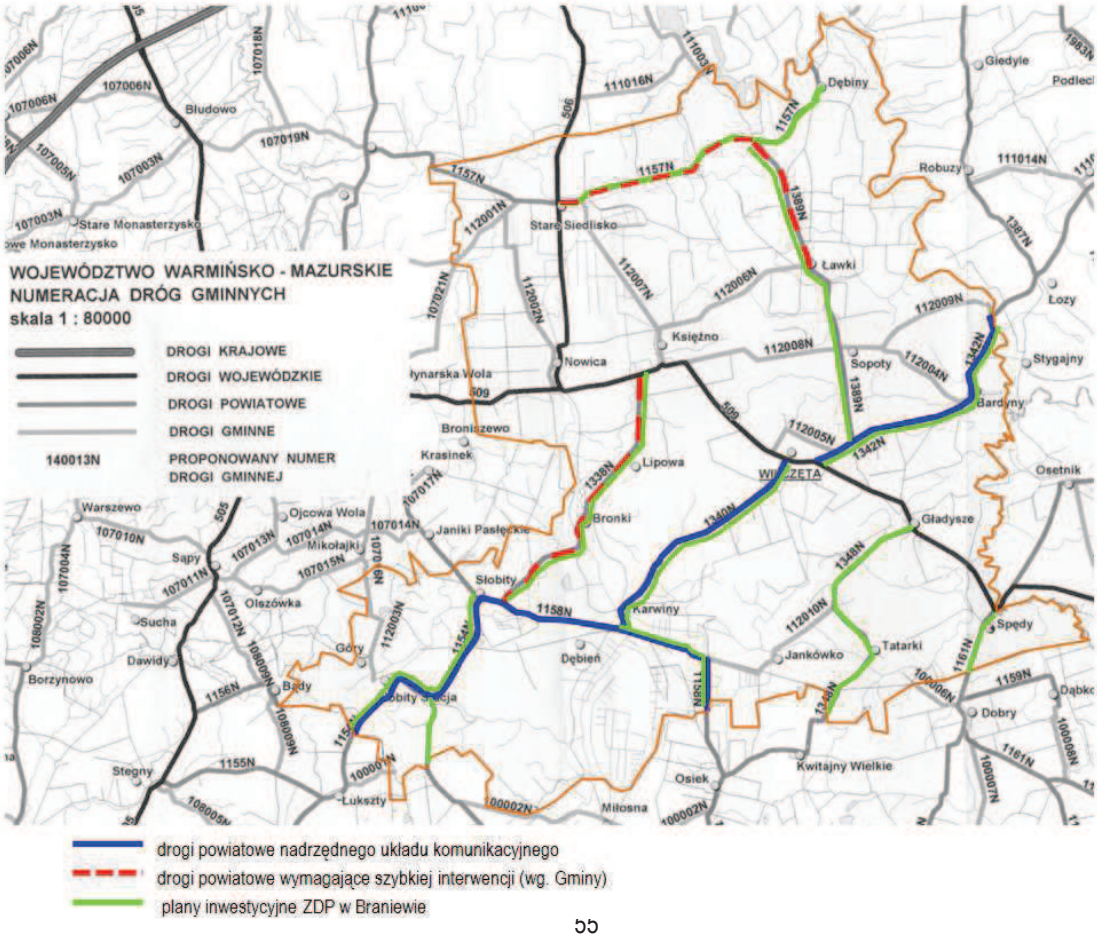
⇒ **Rok 2008**

- Wyrównanie nawierzchni w m. Słobity DP 1158N
- Wyrównanie nawierzchni w m. Karwiny DP 1340N
- Wykonanie cienkiej warstwy bitumicznej typu mikrodywaniku na zimno w ciągu DP 1340N Wilczęta –Karwiny
- Przebudowa obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej nr 1157N Kurowo Braniewskie – Dębiny w miejscowości Stare Siedlisko
- Odnowa nawierzchni drogi dojazdowej do obiektu mostowego w miejscowości Stare Siedlisko. Droga dojazdowa w ciągu drogi powiatowej nr 1157N Kurowo Braniewskie – Stare Siedlisko – Dębiny

Plany inwestycyjne na terenie Gminy Wilczęta:

Wykaz inwestycji postulowanych przez Gminę Wilczęta	Planowane inwestycje ZDP w Braniewie 2014-2016
- DP 1157N – na odcinku Stare Siedlisko skrzyż. z DW 506 do skrzyż. z DP 1389N - DP 1338N – na odcinku skrzyż. 1158N – skrzyż. DW 509 - DP 1389N – na odcinku Ławki – skrzyż. DP 1157N	- Opracowanie projektu i przebudowa DP 1158N na odc. Karwiny – Osiek - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 1154N odc. Słobity – Łukszty - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 1157N Stare Siedlisko – Dębiny – etap 3 - Remont DP 1154N Robity – Słobity - Remont DP 1340N Wilczęta – Karwiny - Remont DP 1342N Wilczęta – Pakosze - Remont DP 1161N Spędy – Krykajny - Remont DP 1171N Słobity – Karwity - Remont DP 1338N Księżno – Słobity - Remont DP 1348N Gładysze – Osiek - Remont 1389N Dębiny – Wilczęta

Rysunek 21. Plan sieci drogowej – Gmina Wilczęta (pogląd).



3 UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO – GOSPODARCZE

3.1 OBSZAR I LUDNOŚĆ.

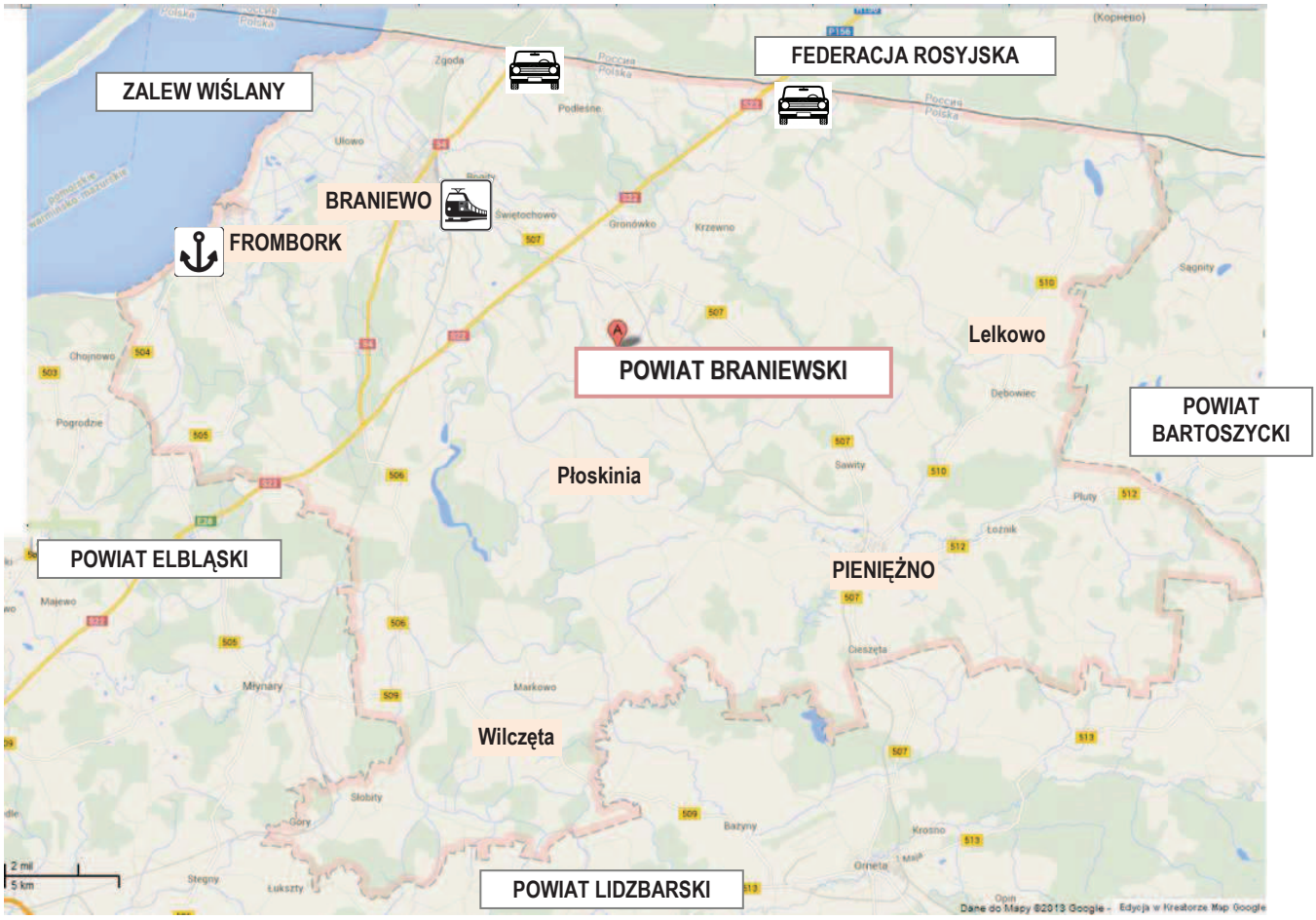
OBSZAR.

Powiat Braniewski położony jest w północno-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego.

Powierzchnia powiatu wynosi 1 201 km², co stanowi 5 % powierzchni województwa. Liczba mieszkańców to ponad 43 tys. osób (ok. 3% ludności województwa).

Przez powiat przebiegają ważne szlaki komunikacyjne: morskie, kolejowe i drogowe. Stanowią one najkrótsze połączenie Europy Zachodniej z Północno–Wschodnią, stwarzając warunki do międzynarodowych kontaktów. W 2008r. ostatecznie zakończona została przebudowa wschodniej części tzw. „berlinki" – drogi ekspresowej S22 – trasy szybkiego ruchu Elbląg – Kaliningrad. Droga ekspresowa z Elbląga (węzeł Elbląg-Wschód: droga ekspresowa S7) w kierunku Kaliningradu poprzez, otwarte dnia 3 grudnia 2010 roku, przejście graniczne Grzechotki-Mamonowo (granica państwa z Rosją – Obwód Kaliningradzki), o łącznej długości 50,6 km, leży w całości na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego.

Rysunek 22. Powiat braniewski - lokalizacja.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie **www.maps.google.com**

Powiat graniczy:

- ⇒ od północy z Federacją Rosyjską,
- ⇒ od północnego-zachodu naturalną granicę stanowi Zalew Wiślany,
- ⇒ od zachodu z Powiatem Elbląskim,
- ⇒ od południa z Powiatem Lidzbarskim,
- ⇒ od wschodu z Powiatem Bartoszyckim.

Na terenie Powiatu znajdują się cztery przejścia graniczne:

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

Powiat posiada dostęp do Morza Bałtyckiego poprzez Zalew Wiślany i Cieśninę Pilawską oraz połączenie drogą wodną z Pojezierzem Iławskim poprzez Zalew Wiślany, rzekę Elbląg i Kanał Elbląski. Port we Fromborku, na Zalewie Wiślanym, posiada połączenia promowe z Elblągiem, Krynicą Morską na Mierzei Wiślanej oraz z Kaliningradem w Rosji.

W aspekcie geograficznym, powiat braniewski położony jest na Wzniesieniach Górowskich, Wybrzeżu Staropruskim oraz na skraju Wzniesienia Elbląskiego, Równiny War-mińskiej i Równiny Orneckiej.

Obszar rozciągający się wzdłuż rzeki Pasłęki i Wałszy stanowi część wielkoprzestrzennego, ekologicznego systemu obszarów chronionych zwanego Zielonymi Płucami Polski.

Tereny powiatu charakteryzują się stosunkowo niskim stopniem uprzemysłowienia. Jest to region typowo rolniczy, przez to panują dogodne warunki do rozwoju turystyki i agroturystyki.

LUDNOŚĆ.

W 2012r. powiat zamieszkiwało 43 120 ludzi, co sprawia, że zajmuje 17 miejsce w województwie. Od lat liczba ludności oscyluje w okolicach 43 tys. ulega tylko nieznacznym wahaniom. Minimalnie więcej zamieszkuje tu kobiet. Na 100 mężczyzn przypada 100,3 kobiet.

Średnia gęstość zaludnienia od lat utrzymuje się na tym samym poziomie i wynosi 36 osób na 1 km^2, zaś w województwie 60 osób.

Ze struktury wiekowej ludności wynika, że w 2012 roku ludność w wieku przedprodukcyjnym stanowiła 19,1 % (8 236 osób) ogółu ludności powiatu, w wieku produkcyjnym 65,8 % (28 373 osób) i w wieku poprodukcyjnym 15,1 % (6 274 osoby). W porównaniu do danych dotyczących województwa ludność powiatu jest młodsza. Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w powiecie wynosi 51,9 osoby, natomiast wartość dla województwa równa jest 54.

Saldo migracji jest ujemne i wynosi – 8,5 na 1000 ludności.

Wskaźnik przyrostu naturalnego, średnio w powiecie na 1000 mieszkańców, wykazuje tendencję spadkową z 1,5 w 2009r. do 0,8 w 2012r. i jest nieco wyższy niż średnia wartość dla województwa warmińsko-mazurskiego (w 2012r. 0,6 na 1000 ludności).

3.2 SYSTEM OSADNICZY.

Powiat braniewski jest częścią historycznej krainy Warmii, a miasto Braniewo było siedzibą Biskupów Warmińskich i pierwszą stolicą Warmii.

Dzieje tych terenów były nierozłącznie związane z rzeką Pasłęką i Zalewem Wiślanym.

Historię tych ziem tworzyli pogańscy Prusowie, Słowianie, Zakon Krzyżacki, Polacy i Niemcy. Na przestrzeni dziejów, 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").

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	17 455	0	0	1
Braniewo	307	6 344	22	54	0
Frombork	124	3 731	11	15	1
Lelkowo	198	3 078	15	34	0
Pieniężno	243	6 662	24	39	1
Płoskinia	170	2 610	14	24	0
Wilczęta	148	3 143	14	23	0
Razem powiat	**1 202**	**43 120**	**100**	**189**	**3**
Województwo	24 173	1 450 697	2 268	3 875	48
Udział powiat – województwo [%]	**4,97%**	**2,97%**	**4,41%**	**4,88%**	**6,25%**

3.3 STRUKTURA GOSPODARCZA.

GOSPODARKA.

W powiecie braniewskim na koniec 2012r. zarejestrowanych było 2 896 podmiotów gospodarczych. Zdecydowana większość z nich – 91,99%, to podmioty prywatne (2 664 podmiotów). Sektor państwowy to pozostałe 8,01% podmiotów gospodarki narodowej (232 podmioty).

Pod względem form prawno-organizacyjnych, największą część stanowią zakłady osób fizycznych (66,1%, tj. 1 913 zakładów) oraz spółki handlowe (5,6%, tj. 163 zakładów). Najmniej jest fundacji 0,2%, tj. 7 podmiotów.

Dominują firmy małe, zatrudniające do 9 pracowników (94,2%, tj. 2 727 podmioty) oraz średnie zatrudniające 10 – 49 osób (5%, tj. 146 podmioty). Wg stanu na 31.XII.2012r., w powiecie braniewskim działały tylko 23 firmy, zatrudniające powyżej 50 pracowników (0,8% ogółu).

Na 1000 mieszkańców powiatu braniewskiego przypadają prawie 67,2 podmioty gospodarki narodowej, w tej liczbie 44,4 są to zakłady osób fizycznych. W województwie warmińsko-mazurskim wskaźniki te wynoszą odpowiednio 82,7 i 59,6.

Klasyfikując funkcjonujące podmioty gospodarcze do podstawowych grup w 2012r. 493 podmiotów działało w przemyśle i budownictwie (17%), 247 w rolnictwie, leśnictwie, łowiectwie i rybactwie (8,5%). 74,5% podmiotów prowadziło działalność w pozostałych rodzajach.

Wśród zakładów osób fizycznych (wg wpisu do ewidencji działalności gospodarczej) dominuje handel i naprawa pojazdów samochodowy (29,5%, tj. 565 firm), następnie firmy branży budowlanej (13,4%, tj. 257 firmy) i podmioty sekcji A działające w branży rolniczej, leśnictwie, łowiectwie i rybactwie (10,5%, tj. 200 firm). Najmniej podmiotów działa w dziedzinie administracji publicznej i obrony narodowej i obowiązkowych zabezpieczeń społecznych (0,05%, tj. 1 podmiot).

RYNEK PRACY.

W 2012r. w powiecie braniewskim zatrudnienie posiadało 5 299 osób, w tym 2 497 mężczyzn i 2 802 kobiety.

W tym samym czasie zarejestrowanych było 4 562 bezrobotnych., z czego 52,1% stanowiły kobiety. Większe bezrobocie dotyczyło obszarów wiejskich i ludzi zamieszkujących wieś – 2 688 osób (tj. 58,9% ogółu bezrobotnych).

Powiat braniewski charakteryzuje się wysoką stopą bezrobocia, na poziomie 30,9%. Bezrobocie jest dużo wyższe niż średnia wartość dla województwa, dla którego saldo bezrobocia wynosi 21,2% oraz dla kraju 13,4%.

Ważną kwestią w analizie rynku pracy jest bezrobocie wśród absolwentów szkół ponadpodstawowych. W 2012 roku liczba zarejestrowanych absolwentów wynosiła 220 osób, co stanowi 4,8% ogółu bezrobotnych.

Spośród wszystkich zarejestrowanych bezrobotnych 6,4% posiadało wyższe wykształcenie. Największą grupę stanowiły osoby z wykształceniem gimnazjalnym i poniżej – 1 677 osób (36,8%).

Najbardziej licznym przedziałem wiekowym wśród zarejestrowanych bezrobotnych jest przedział 25-34 lata, który w

analizowanym roku 2012 kształtował się na poziomie 26,8% ogółu zarejestrowanych, najmniej w wieku lat 55 i powyżej 10,3% (456 osób).

3.4 SYTUACJA SPOŁECZNO–GOSPODARCZA GMIN NA TERENIE POWIATU.

W granicach administracyjnych powiatu braniewskiego znajduje się 7 gmin, w tym 1 gmina miejska, 2 miejsko-wiejskie oraz 4 wiejskie.

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	307	124	198	243	170	148
Udział mieszk. w l. mieszk. powiatu [%]	**43 120 [100%]**	40,5	14,7	8,7	7,1	15,5	6,1	7,4
Ludność na 1km^2	**36**	1 407	21	30	16	27	15	21
Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100os. w wieku produkcyjnym	**51,9**	50,9	52,5	51,4	54,1	49,9	57,3	55,2
Przyrost naturalny na 1000 ludności	**0,8**	1,8	0,9	0,5	2,6	- 2,1	- 0,8	1,3
Saldo migracji wewnętrznych i zagranicznych na pobyt stały na 1000 ludności	**- 8,5**	13,0	- 5,7	- 0,8	- 6,2	- 4,5	- 13,4	- 4,8
Turystyczne obiekty zbiorowego zakwaterowania	**8**	4	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	**2 896**	1 538	284	263	105	455	124	127
Podmioty zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tys. ludności	**673**	881	448	705	341	683	475	404
Pracujący na 1000 ludności	**123**	175	113	137	37	62	107	67
Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym [%]	**16,1**	12,6	19,2	17,0	23,7	16,7	16,6	19,7
Bezrobotni zarejestrowani	**4 562**	1 455	798	418	473	744	276	398
Dochody ogółem na 1 mieszkańca	**3 264,15**	2 609,5	3 065,13	4 817,41	3 684,78	3 558,85	4 146,97	3 684,24
Wydatki ogółem na 1 mieszkańca	**3 271,87**	2 548,5	3 381,46	4 792,45	3 439,88	3 286,30	5 251,00	3 423,61

Największy procentowy udział, w ogólnej liczbie osób zamieszkałych w powiecie, mają mieszkańcy miasta i gminy Braniewo w kolejności: 40,6 % i 14,7 % oraz miasta Pieniężno (6 720 osób) – 15,5 %. Najmniejszy odsetek stanowią mieszkańcy gminy Płoskinia (2 639 osób) – 6,1 %.

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.

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.

3.5 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.

3.5.1 MIEJSKIE OŚRODKI ROZWOJU GOSPODARCZEGO: BRANIEWO, FROMBORK, PIENIĘŻNO.

BRANIEWO

Miasto powiatowe w północno-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. 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. 17,5 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. Z zakładów produkcyjnych prym wiedzie fabryka mebli Okmed. Przez miasto przebiega normalnotorowa oraz szerokotorowa linia kolejowa (nr 217), co pozwoliło wybudować w Braniewie terminale przeładunkowe takie jak: Logistic Port Braniewo, CARGOSPED, Glob-Terminal.

W roku 2011 nieopodal Braniewa rozpoczęto poszukiwanie Gazu Łupkowego. Od końca marca 2011 do czerwca 2011 na zlecenie Talisman Energy 115 pracowników Geofizyki Kraków prowadziło w okolicach Braniewa badania sejsmiczne. W listopadzie 2011 r. między Rogitami a Młotecznem rozpoczęto budowę platformy wiertniczej. Docelowo w okolicach miasta mają stanąć jeszcze trzy takie budowle.

Braniewo wiąże swoje szanse rozwoju gospodarczego z ożywieniem w najbliższej przyszłości kontaktów gospodarczych z Obwodem Kaliningradzkim, państwami Europy Wschodniej i Skandynawii. Nadzieje te uzasadnione są położeniem geograficznym miasta. Drogowe i kolejowe przejścia graniczne powodują wzrost zainteresowania Braniewem ze strony krajowych i zagranicznych turystów oraz biznesmenów.

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, kiedy miasto ożywa pod wpływem przebywających gości z różnych rejonów kraju i świata. Punkty gastronomiczne, kwatery prywatne, hotele i pensjonat, camping z polem namiotowym, oferują gościom miejsca noclegowe o różnym standardzie. Miasto dzięki bogatej historii, która nierozerwalnie wiąże się z osoba Mikołaja Kopernika, przyciąga turystów z kraju i zagranicy. Wzgórze Katedralne z jego zabytkami i historia jest doskonałym magnesem przyciągającym rzesze turystów, ponadto prowadzone są tu prace archeologiczne mające na celu odnalezienie grobu Mikołaja Kopernika oraz związane z tym badania naukowców, w tym zagranicznych.

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.

Atrakcyjne położenie gminy w pobliżu przejść granicznych w Bezledach i Gronowie, sprzyja 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.

3.5.2 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 80,4, dla województwa warmińsko – mazurskiego - 65,9, 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 50 ha gruntów z przeznaczeniem na sprzedaż prywatnym inwestorom.

Aktualnie miasto Braniewo posiada w ofercie 10 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. Stefczyka, działka nr 8/161, 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.

2 Obszar 1,7 ha przy ul. Olsztyńskiej – oferta inwestycyjna nr 7 – działka nr 46 i 47, teren po byłym basenie

miejskim, na którym znajdują się jego pozostałości, położony przy drodze wylotowej w kierunku Olsztyna, w sąsiedztwie rzeki Pasłęki.

3 Obszar 3,0 ha przy ul. Kolejowej – oferta inwestycyjna nr 4 - działki nr 20/1,20/2,20/3,22/1 i fragm. działek nr 23/1,24, teren położony w sąsiedztwie zakładu produkcji mebli, proponowany do rozwoju funkcji produkcyjno-usługowo-składowej.

4 Obszar 1,65 ha przy ul. Królewieckiej – oferta inwestycyjna nr 6 - działka nr 16/14, teren położony przy drodze krajowej nr 54 prowadzącej do granicy z Rosją (6km), w sąsiedztwie osiedla domów jednorodzinnych, zakładów pracy, hurtowni, proponowany do rozwoju działalności produkcyjno- usługowo- magazynowej.

5 Obszar 0,7869 ha przy ul. Szkolnej

6 Obszar 1,15 ha przy ul. Mielczarskiego – oferta inwestycyjna nr 3 - działka nr 399/7, teren położony w sąsiedztwie domów jednorodzinnych i wielorodzinnych, proponowany do rozwoju funkcji mieszkaniowo- usługowej.

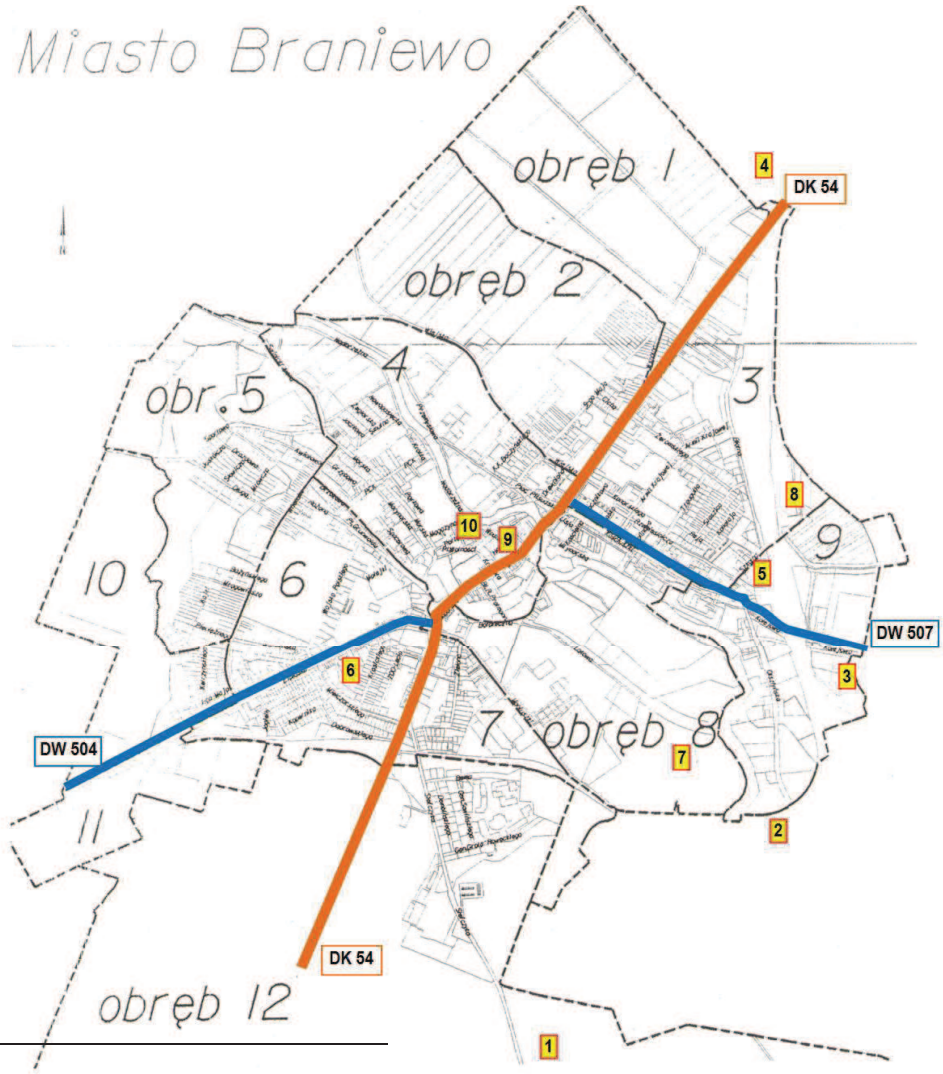
7 obszar 20,48 ha – obszar „Łąkowa" – dz. 166/3

8 Obszar 7,89 ha przy drodze na Rogity – dz. nr 160

9 Działka w centrum miasta, przy ul. Gdańskiej – oferta inwestycyjna nr 8 - działka nr 226, teren położony na obrzeżach centrum miasta, w sąsiedztwie zabytkowego gotyckiego kościoła p.w. Św. Katarzyny, a także nowo powstałego Braniewskiego Centrum Kultury. W bliskiej okolicy znajdują się też poczta, pub i osiedle wielorodzinne. Teren należy do historycznego obszaru miasta, który będzie podlegał rewitalizacji. W przyszłości w bliskim sąsiedztwie planowana jest budowa przystani wodnej wraz z obiektem hotelowo-gastronomicznym (w miejscu dawnego portu handlowego).

10 Oferta inwestycyjna nr 10 - działka nr 197, teren położony w miejscu dawnego portu handlowego, bezpośrednio nad rzeką Pasłęką w sąsiedztwie osiedla wielorodzinnego, amfiteatru miejskiego i targowiska. Teren przeznaczony pod budowę obiektu hotelowo-gastronomicznego. W przyszłości w jego bezpośrednim sąsiedztwie planowana jest budowa przystani wodnej.

Rysunek 23. Oferta inwestycyjna miasta Braniewo.



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.

Na terenie gminy znajdują się nieruchomości, obiekty usługowe i przemysłu rolnego mogące zainteresować inwestorów. Istnieje możliwość kupna, dzierżawy obiektów lub współpracy z dotychczasowymi właścicielami. Mile są widziani i wspierani inwestorzy chcący rozwijać działalność turystyczną, usługi i przetwórstwo rolno-spożywcze.

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 występują w obrębie Starego Miasta oraz na terenie nowego centrum w rejonie stacji kolejowej. Na obszarze Starego Miasta znajdują się 3 ha niezabudowanych gruntów, na których można by zrealizować nowe mieszkania dla około 450-600 osób.

Jednocześnie na terenie nowego centrum między stacją kolejową Pieniężno a rzeką Wałszą znajduje się około 4,75 ha gruntów 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 następujące nieruchomości:

1 Wieża Kościoła Ewangelickiego

Lokalizacja: ul. Rynek, 14-520 Pieniężno

Powierzchnia całkowita: 0.07 ha

Opis: Neogotycka, samotnie stojąca 28 metrowa wieża na rynku jest pozostałością po wybudowanym w 1851 roku kościele ewangelickim. Wieża ustawiona była tuż obok nawy kościelnej, której kamienne fundamenty są dokładnie widoczne. Wisiały w niej dwa dzwony z brązu, z których jeden został oddany na cele wojenne. Drugi znajduje się w kościele parafialnym p.w. św. Piotra i Pawła. Był to kościół halowy. Przypuszcza się, że projekt kościoła wykonał pruski architekt i budowniczy K. Schinkel. Kościół częściowo zniszczony podczas wojny został rozebrany w latach 60 ubiegłego stulecia.

2 Wieża Ciśnień

Lokalizacja: ul. Parkowa 4

Powierzchnia całkowita: 0.15 ha

Opis: Budowa wieży ciśnień rozpoczęła się w 1905 r. wraz z budową wodociągów miejskich. Wybudowana z cegły ceramicznej w stylu neogotyckim. Dach wieży ośmiospadowy, pokryty jest dachówką, na drewnianej więźbie. To budynek o przekroju kołowym, średnicy 8,35 m., podzielony na cztery kondygnacje, o wysokości 25,80 metrów, od posadzki do górnej krawędzi zbiornika. Zbiornik wodny znajdujący się w wieży ma pojemność 150 m3 , służył do wyrównywania ciśnienia wody w sieci oraz automatycznego sterowania pomp głębinowych. Wieża służyła wodociągom miejskim aż do otwarcia Stacji Uzdatniania Wody w 2011 roku. Wieża jest w trakcie wpisywania do rejestru zabytków.

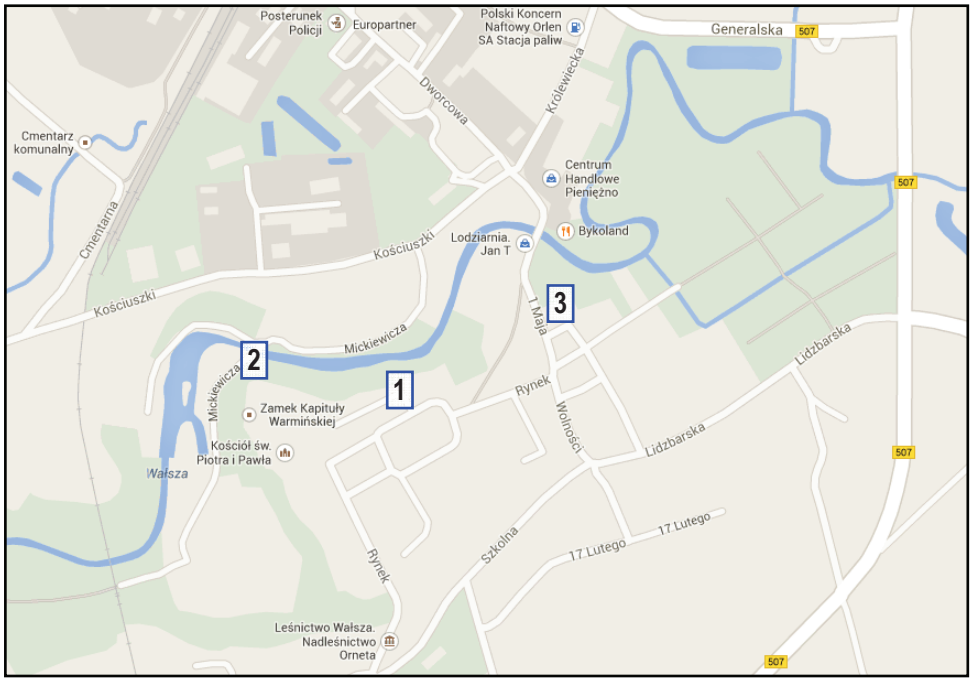
3 Nieruchomość gruntowa, niezabudowana ul. Wolności w Pieniężnie

Lokalizacja: ul. Wolności, 14-520 Pieniężno

Powierzchnia całkowita: 0.070000 ha

Opis: Działka na ul. Wolności jest niezabudowana. Przeznaczona jest pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinna z możliwością wprowadzania funkcji usługowej. Główne cechy rynkowe nieruchomości gruntowych przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną – usługową to położenie nieruchomości, możliwość dojazdu i dojścia do nieruchomości, warunki zagospodarowania działki i uzbrojenie terenu.

Rysunek 24. Tereny inwestycyjne w Pieniężnie – mapa poglądowa.



FROMBORK

Miasto i Gmina Frombork jest gminą turystyczno - rolniczą. Turystyka stanowi więc główny kierunek rozwoju gminy. Władze samorządowe przewidują stworzenie dodatkowych miejsc pracy w konsekwencji dwutorowej ścieżki działania:

a) pierwszy kierunek to rozwój funkcji turystycznej przez zagospodarowanie brzegów Zalewu Wiślanego, budowy nowego terminalu pasażerskiego z przejściem granicznym oraz mariny i jej zaplecza,

b) a drugi (także związany z turystyką) to uzyskanie statusu uzdrowiska.

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

Wśród obszarów o wysokim potencjale rozwojowym, stanowiące potencjalny obszar aktywizacji gminy, należy wymienić:

- projektowany zalew „Bogdany"
- T – projektowane tereny turystyczne
- G – oferty terenowe dla różnych form działalności gospodarczej, produkcyjnej i składowej

„Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Frombork" określa następujące potencjalne obszary aktywizacji gospodarczej:

A) miasto

a) port: rybacki, handlowy, pasażerski jachtowy,

b) tereny turystyczne:

- T1 - dla rozwoju bazy dla różnych form rehabilitacji i docelowo ośrodka leczniczo-uzdrowiskowego,
- T2 - dla lokalizacji pól golfowych lub różnych form rekreacji ruchowej,
- T3 - dla lokalizacji zespołu hotelowego.

B) gmina

a) tereny turystyczne (w oparciu o zbiornik „Bogdany"):

T4 - dla lokalizacji zabudowy letniskowej,

T5 - dla lokalizacji bazy noclegowej (hotele, pensjonaty itp.),

b) tereny dla różnych form działalności produkcyjnej i składowej:

G1 - w części zachodniej wsi Jędrychowo,

G2 - po stronie południowo-zachodniej wsi Wielkie Wierzno,

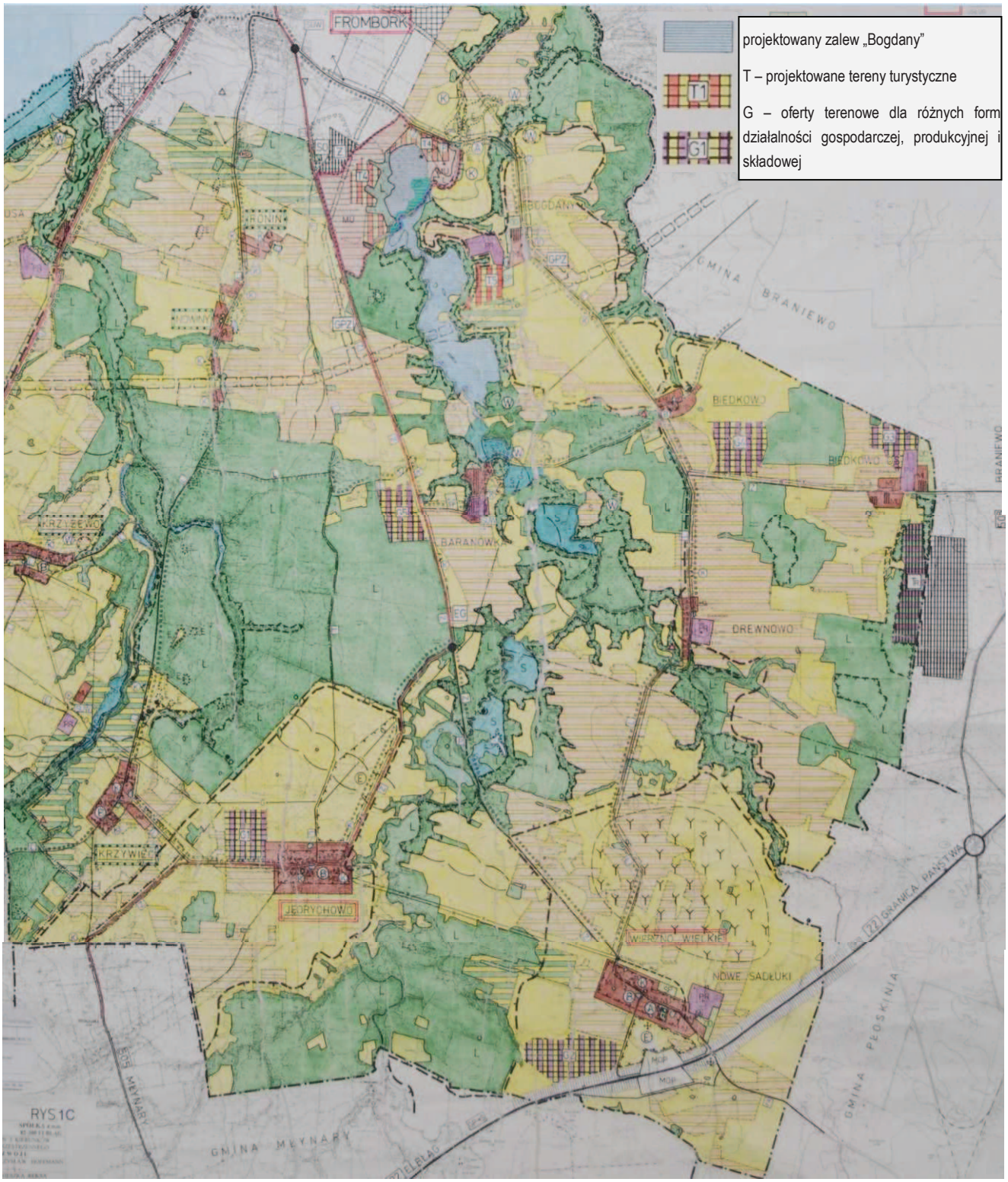
G3 - jako powiększenie terenów produkcyjnych we wsi Biedkowo Osiedle,

G4 - teren pomiędzy wsiami Biedkowo, Biedkowo Osiedle i Drewnowo,

G5 - po zachodniej stronie wsi Baranówka (obowiązuje szczególny reżim w zakresie ochrony środowiska),

c) nie wyklucza się tworzenia innych terenów dla działalności produkcyjnej i składowej na etapie opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, jeżeli wynikać to będzie z wniosków do tych planów oraz nie będzie naruszało ustalonych zasad ochrony środowiska i dóbr kultury oraz przepisów dotyczących powiązań z układem drogowym.

Rysunek 25. Tereny inwestycyjne w Gminie Frombork – mapa poglądowa.



Oprócz wskazanych wyżej wolnych lokalizacji gruntów gminnych przeznaczonych pod zainwestowanie na terenie powiatu znajdują się prężnie działające bądź będące w przygotowaniu obszary prywatnych właścicieli. Należy tu wymienić rejony takich miejscowości jak:

- Obszar między miejscowościami Tolkowiec i Wysoka Braniewska, ograniczony drogami powiatowymi 1983N, 1397N i drogą wojewódzką nr 507 – gmina Płoskinia – teren przeznaczony pod elektrownie wiatrowe.
- Okolice miejscowości Rogity – gmina Braniewo – w 2011r. stwierdzono pokłady gazu łupkowego i ropy naftowej. W chwili obecnej koncern San Leon przeprowadza szczelinowanie hydrauliczne – tym samym trwa proces wywołania odwiertu i wydobywania cieczy pozabiegowej. Trwają także przygotowania do zapuszczenia rur wydobywczych i kontynuacji wytłaczania medium z odwiertu.

3.6 UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE.

PRAWNE FORMY OCHRONY PRZYRODY NA TERENIE POWIATU BRANIEWSKIEGO

Zgodnie art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz.880 + zm.), 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.

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

- „Dolina Pasłęki" (PLB280002) – obejmująca m.in. obszar położony w powiecie na terenie gmin: Braniewo – gmina wiejska (454,7 ha) i gmina miejska (44,3 ha), Płoskinia (2 994,6 ha) oraz Wilczęta (1 934,4 ha),
- „Zalew Wiślany" (PLB280010) – obejmująca m.in. obszar położony w powiecie na terenie gmin: Braniewo – gmina wiejska (2 851,7 ha) oraz Frombork (4 032,5 ha),

- „Ostoja Warmińska" (PLB280015) – obejmująca m.in. obszar położony w powiecie na terenie gmin: Braniewo – gmina wiejska (9 004,0 ha), Lelkowo (17 965,6 ha) oraz Pieniężno (1 548,8 ha)

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

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

Ponadto **indywidualną formą ochrony** objęto:

- **3 zespoły przyrodniczo-krajobrazowe:**

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

- **193 pomniki przyrody** zlokalizowane na terenie całego powiatu**.**

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

KORYTARZE EKOLOGICZNE.

Korytarze ekologiczne to obszary umożliwiające migrację roślin, zwierząt lub grzybów. Są bardzo ważnym elementem sieci Natura 2000, gdyż umożliwiają przemieszczanie się organizmów między siedliskami. 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.

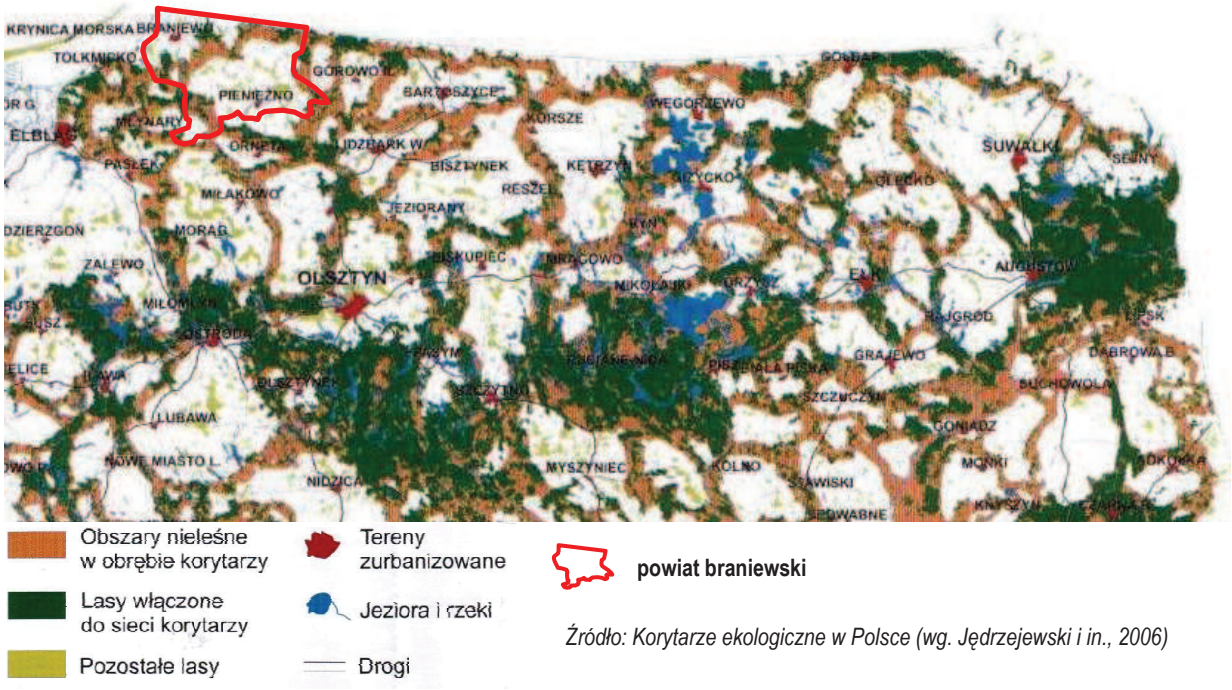
W zależności od gatunku, dla którego został stworzony korytarz powinien zapewniać jedną z potrzeb przemieszczania się zwierząt:

- 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.

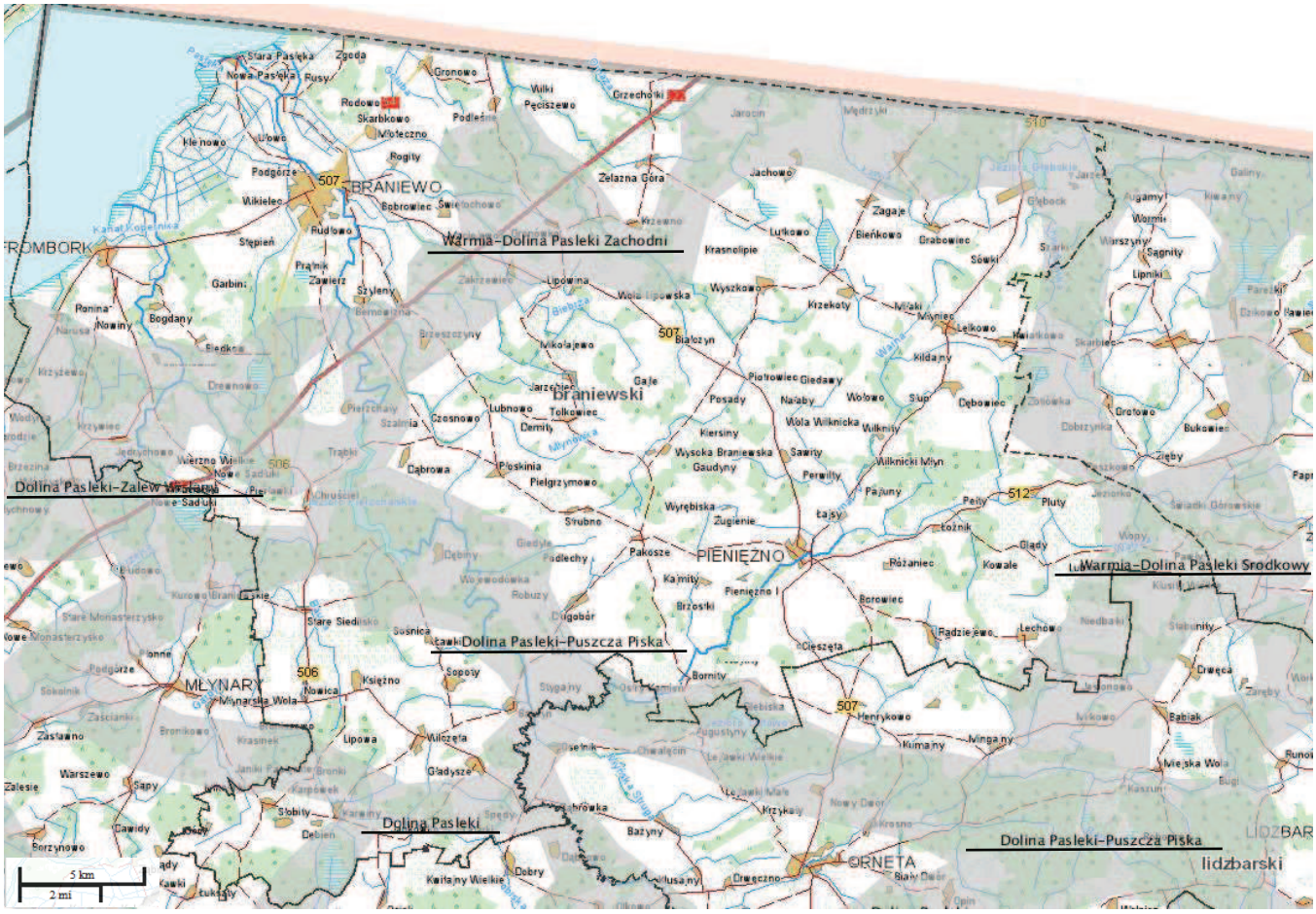
- Korytarz Północny (KPn) łączy Puszczę Augustowską na północnym wschodzie Polski (granica z Litwą) z Cedyńskim Parkiem Krajobrazowym na północnym zachodzie (granica z Niemcami).
- Korytarz Północno-Centralny (KPnC) łączący Puszczę Białowieską na wschodzie (granica z Białorusią) z Parkiem Narodowym Ujście 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.

Rysunek 26. Usytuowanie powiatu braniewskiego względem korytarzy ekologicznych.



Źródło: Korytarze ekologiczne w Polsce (wg. Jędrzejewski i in., 2006)

Rysunek 27. Korytarze ekologiczne na terenie powiatu braniewskiego.



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

PRZYDROŻNE ALEJE I ZADRZEWIENIA

W związku z licznymi konfliktami społecznymi spowodowanymi wycinką drzew przydrożnych na terenie województwa, Urząd Marszałkowski przystąpił do sporządzenia programu ochrony drzew i alei przydrożnych. Podstawowe informacje, wraz z zakresem kolizji przedstawione zostały w dalszej części punktu.

ZDP Braniewo zaopiniował negatywnie utworzenie alei drzew chronionych przy drogach na terenie powiatu braniewskiego, z uwagi na kolizję tego pomysłu z obowiązującymi przepisami (rozporządzenie o warunkach technicznych, 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. Było to już powodem odrzucenia wniosku o dofinansowanie przebudowy drogi z funduszy unijnych RPO (wniosek powiatu braniewskiego o przebudowę DP 1346N Pieniężno- Babiak).

Wskazuje to, więc, że wprowadzenie takich form ochrony stanowi poważne zagrożenie dla realizacji planu rozwoju dróg.

Ponadto do tej pory Urząd Marszałkowski nie sprecyzował zasad finansowania kosztów utrzymania, pielęgnacji, konserwacji planowanych do utworzenia alei chronionych drzew.

Z programu ochrony drzew i alei przydrożnych wynika, że:

Aleje przydrożne są wyróżnikiem naszego regionu, to jeden z najbardziej charakterystycznych elementów krajobrazu kulturowego Warmii i Mazur, łączący naturę (świat przyrody) i krajobraz kulturowy (stworzony ludzką ręką). Pełnią wielorakie funkcje, w tym m.in.

- komunikacyjno-informacyjne,
- przyrodnicze,
- kompozycyjno-estetyczne,
- krajobrazowe,
- historyczno-kulturowe

W obszarze powiatu braniewskiego występują aleje wpisane do rejestru zabytków, ustanowione pomnikami przyrody oraz wiele dróg wytypowanych zostało do ochrony jako element krajobrazu kulturowego (na podstawie oprac. „Ochrona przydrożnych alei i zadrzewień na obszarze Zielone Płuca Polski" Materiały z posiedzenia Rady Naukowe Porozumienia Zielone Płuca Polski Nowe Kaletki 3-4.04.2008):

☒ **Aleje wpisane do rejestru zabytków**

Numer drogi	Przebieg drogi	Droga/odcinek objęty ochroną
1158N	Młynarska wola – Janiki Pasłęckie – Słobity – Karwiny – Osiek – Burdajny	Aleja dębowa na odcinku Słobity – Karwiny.
1332N	Lubnowo – Tolkowiec – Wysoka Braniewska	Obsadzenia lipowe za wsią Tolkowiec.

☒ **Ustanowienie pomnika przyrody**

Numer drogi	Przebieg drogi	Droga/odcinek objęty ochroną
1116N	Spędy – Dobry – Krykajny	Na całej długości
1308N	Droga woj. nr 505 – Wielkie Wierzno – Chruściel	Aleja dębowa na odcinku Chruściel – Pierławki
1312N	Droga nr 1379N – Rusy – Zgoda – Rodowo – droga nr 54	Aleja lipowo – dębowa za wsią Zgoda

1389N	Droga nr 1157N (Dębiny) – Ławki – droga nr 1342N – Wilczęta	Odcinek Ławki – Sopoty

☒ **Aleje typowane do ochrony jako element krajobrazu kulturowego**

Numer drogi	Przebieg drogi	Droga/odcinek objęty ochroną
1154N	Robity – Łukszy – Słobity Stacja – Słobity	Na całej długości
1157N	Kurowo Braniewskie – Stare Siedlisko – Dębiny	Na całej długości
1158N	Młynarska wola – Janiki Pasłęckie – Słobity – Karwiny – Osiek – Burdajny	Na całej długości
1171N	Słobity – Karwity – droga woj. nr 513	Na całej długości, poza terenem leśnym
1310N	Różaniec – Klejnowo – Ułowo	Na terenie wsi Klejnowo
1314N	Braniewo – Rogity – Świętochowo – Bobrowiec	Aleja kasztanowcowa w Rogitach
1322N	Piele – Grabowiec – droga nr 510 (Głębock)	Na całej długości
1326N	Droga nr 510 – Sówki – Szarki	*Aleja o wybitnych walorach na całej długości*
1330N	Chruściel – Czosnowo	Na całej długości
1332N	Lubnowo – Tolkowiec – Wysoka Braniewska	Na całej długości
1338N	Księżno – Bronki - Słobity	Pozostałości nasadzeń historycznych – dęby na całym przebiegu drogi
1340N	Wilczęta – Karwiny	Na całej długości
1342N	Wilczęta –Długobór – Pakosze – Pieniężno	Nasadzenia lipowe i klonowe w okolicach Pakoszy i Długoboru
1344N	Kajnity – Pieniężno	Odcinek alei dębowej z seminarium do Pieniężna
1348N	Droga woj. Nr 508 (Gładysze) – Kwitajny Małe – Osiek	Odcinek między Tatarkami a Kwitajnami Małymi
1352N	Łoźnik – Lubianka – Wopy - Pawły	Odcinek Kowale – Pawły
1381N	Braniewo – Wielewo – Pierzchały (droga nr 1330N)	Na całej długości
1385N	Braniewo – Bemowizna – Płoskinia – Pakosze	*Aleja o wybitnych walorach na całej długości*
1387N	Droga nr 1385N – Szyleny – Lubnowo – Płoskinia – Łozy	Na całej długości
1393N	Granica państwa – Grzechotki – Krzewno – Gronówko	*Odcinek alei dębowej w Krzewnie o wybitnych walorach*
1395N	Granica państwa – Jachowo – droga nr 1320N Lutkowo	Na całej długości
1397N	Granica państwa – Piele – Wyszkowo – Wysoka Braniewska – Pakosze – Bornity – Henrykowo – Mingajny	*Odcinki o wybitnych walorach:* *1. Aleja jaworowa między Pakoszami a Wysoką Braniewską* *2. Aleja lipowa Pakosze - Bornity*

* *- w ramach ochrony kursywą wskazano odcinki o wybitnych walorach kulturowych, przyrodniczych lub krajobrazowych*

Ponadto z punktu widzenia lokalizacji przyszłych inwestycji istotne jest ich usytuowanie względem:

- obszarów leśnych;
- obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów chronionych zbiorników śródlądowych oraz Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP);
- jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) i jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP);
- obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne;
- obszarów przylegających do jezior;
- uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej;
- obszarów wodno – błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych;
- przydrożnych alei i zadrzewień objętych ochroną i postulowanych do objęcia ochroną.

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

	Nazwa obszaru	Droga kolidująca z obszarem	Planowane inwestycje ZDP Braniewo w latach 2014-2016
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) – obszar siedliskowy	– 1385N	
		– 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	
ALEJE WPISANE DO REJESTRU ZABYTKÓW	Aleja dębowa na odcinku Słobity – Karwiny	– 1158N	
	Obsadzenia lipowe za wsią Tolkowiec	– 1332N	

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. nr 213 z 2010 r., poz. 1397) decyduje, że przedsięwzięcia drogowe sklasyfikowane w § 3 ust. 1 pkt 60:

- drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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 2004r. o ochronie przyrody.

zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których raport o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany. Tym samym, dla zadań ujętych w ww. Rozporządzeniu uzyskanie decyzji środowiskowej jest obligatoryjne.

W postępowaniu dotyczącym przedsięwzięć określonych w art. 71 ust. 2 pkt 2 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 (tj. inwestycje wymienione w § 3.1. Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. (Dz. U. Nr 213, poz. 1397) w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko), do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (art. 74 ust. 1 ww. ustawy) wymagane jest załączenie:

— karty informacyjnej przedsięwzięcia. Zawartość karty informacyjnej określa art. 3, ust. 1 pkt 5 ww. ustawy z dn. 3 października 2008r., zgodnie z poniższym zestawieniem:

Zakres karty informacyjnej dołączanej do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia zgodnie z art.3, ust.1 pkt5 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.	**Punkt**
Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.	**1**
Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycia szatą roślinną.	**2**
Rodzaj technologii.	**3**
Ewentualne warianty przedsięwzięcia.	**4**
Przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw i energii.	**5**
Rozwiązania chroniące środowisko.	**6**
Rodzaj i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.	**7**
Oddziaływanie transgraniczne.	**8**
Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.	**9**

— poświadczonej przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

— wypisy z ewidencji gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

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):

- **Faza przygotowania i planowania inwestycji.**

- Wybór rozwiązania najmniej ingerującego w środowisko. Ograniczenie wielkości terenu zajętego pod inwestycję;
- Maksymalne ograniczenie wycinki drzew i krzewów tylko do kolidujących z projektowaną infrastrukturą i będących w złym stanie zdrowotnym stwarzającym niebezpieczeństwo dla użytkowników drogi.
- Zastosowanie rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych minimalizujących oddziaływania na środowisko na etapie budowy i eksploatacji.

- **Faza realizacji i eksploatacji inwestycji.**

- Lokalizacja bazy budowy poza obszarami występowania wód powierzchniowych tj. w sąsiedztwie oczek wodny, obszarami podmokłymi oraz o płytkim zaleganiu wód gruntowych.
- Wycinka drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków, w okresie pomiędzy 15 października a 1 marca,
- Prace budowlane, prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00), w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas nie powinny pracować równocześnie.
- Ścieki socjalno – bytowe z zaplecza należy gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, których zawartość powinna być usuwana przez uprawnione podmioty.
- 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).
- 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.
- Prawidłowa eksploatacja oraz podjęcie działań zmierzających do zapewnienia należytego stanu technicznego wykorzystywanych maszyn i urządzeń w celu zminimalizowania możliwości wycieku z nich substancji niebezpiecznych (olei, benzyn).
- 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 składowania 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. Okres magazynowania poszczególnych rodzajów odpadów uzależniony będzie od możliwości technicznych i organizacyjnych. Nie będzie przekraczał limitów czasowych określonych w art. 63 ust. 3 i 4 ustawy o odpadach.
- 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.
- 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.
- 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.
- Ograniczyć 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.
- Po zakończeniu realizacji zadania, teren robót należy uporządkować oraz przywrócić do stanu najbardziej zbliżonego do stanu pierwotnego.
- 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.

- 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.
- 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.

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.

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

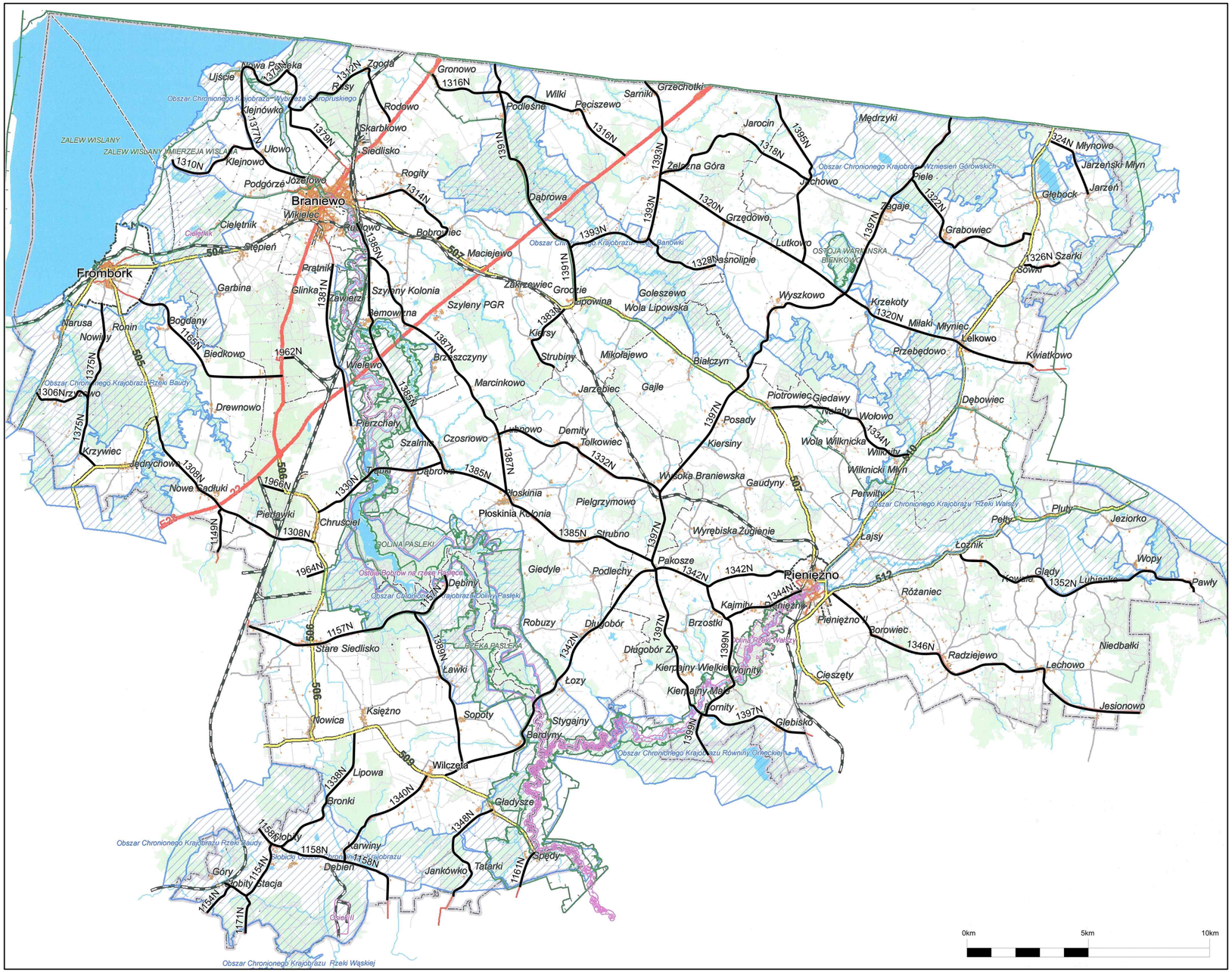
SIEĆ DRÓG POWIATOWYCH NA TLE OBSZARÓW OBJĘTYCH OCHRONĄ PRAWNĄ

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

NOW-EKO BIURO PROJEKTÓW Spółka z o.o.
ul.Dąbrowszczakw 39; 10-542 Olsztyn tel./fax: (89) 527-41-11
www.now-eko.com.pl

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO

MAPA 1	SIEĆ DRÓG POWIATOWYCH NA TLE OBSZARW OBJĘTYCH OCHRONĄ PRAWNĄ
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Piotr Szatkowski

3.7 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.

Ponadto, należy zaznaczyć, że podczas prowadzenia jakichkolwiek prac ziemnych istnieje ryzyko znalezienia do tej pory nieudokumentowanych stanowisk archeologicznych. Zgodnie z Ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162 poz. 1568), bezwzględnym obowiązkiem Wykonawcy jest powiadomienie przypadku stwierdzenia bądź podejrzenia, że odkryte miejsce może mieć wartość kulturową odpowiednich służb tj. Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Olsztynie, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta, burmistrza, prezydenta. Należy wstrzymać rozpoczęte roboty budowlane mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot.
Obowiązki wynikające z ww. ustawy i spoczywające w tym przypadku na Wykonawcy, zgodnie z art. 33:
„Kto przypadkowo znalazł przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem archeologicznym, jest zobowiązany, przy użyciu dostępnych środków, zabezpieczyć ten przedmiot i oznakować miejsce jego znalezienia oraz niezwłocznie zawiadomić o znalezieniu tego przedmiotu właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta, (burmistrza, prezydenta miasta)".

<u>Nie stosowanie się do cytowanych przepisów, zgodnie z art. 116 – podlega karze grzywny.</u>

Przedmioty będące zabytkami archeologicznymi odkrytymi, przypadkowo znalezionymi albo pozyskanymi w wyniku badań archeologicznych, stanowią własność Skarbu Państwa (art. 35).

☒ 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 (Dz. U. 2008 nr 199 poz. 1227, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627 ze zm.)
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. nr 213 z 2010 r., poz. 1397)

Szczegółowe informacje w punkcie 3.6. niniejszego opracowania.

☒ Uwarunkowania prawne.

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.

4 OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA DRÓG POWIATOWYCH

4.1 WYKAZ DRÓG Z PODANIEM NUMERU, KLASY ORAZ DŁUGOŚCI NA TERENIE POWIATU

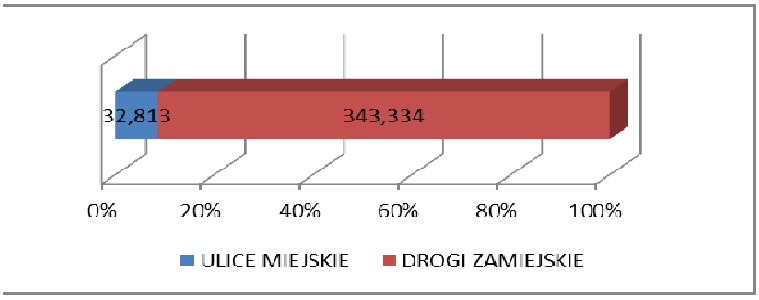
ULICE MIEJSKIE				
Numer i nazwa drogi / ulicy	długość [km]	nawierzchnia twarda [km]	nawierzchnia gruntowa [km]	Klasa
1314N Braniewo - Szkolna	0,55	0,535	0	L
1342N Pieniężno - 1 Maja	0,309	0,309	0	G
1342N Pieniężno - Braniewska	0,662	0,662	0	G
1342N Pieniężno- Dworcowa	0,374	0,374	0	G
1342N Pieniężno - Lidzbarska	0,452	0,44	0	G
1342N Pieniężno - Wolności	0,115	0,115	0	G
1344N Pieniężno- Kościuszki	1,235	1,232	0	L
1377N Braniewo- Morska	0,593	0,593	0	L
1377N Braniewo- Sądowa	0,143	0,143	0	L
1377N Braniewo- Świętokrzyska	0,944	0,944	0	L
1377N Braniewo- Świętojańska	0,207	0,207	0	L
1381N Braniewo- Stefczyka	2,05	2,045	0	L
1385N Braniewo- Olsztyńska	0,945	0,928	0	G
2301N Braniewo - Bema	0,147	0,143	0	L
2303N Braniewo- 1 Maja	0,258	0,248	0	L
2304N Braniewo- 700 lecia	0,392	0,374	0	L
2305N Braniewo- 9 Maja	0,931	0,929	0	L
2306N Braniewo- Armii Krajowej	0,685	0,68	0	L
2307N Braniewo- Brzozowa	0,182	0,173	0	L
2308N Braniewo- Dąbrowskiego	0,352	0,341	0	L
2309N Braniewo- Długa	0,559	0,548	0	L
2310N Braniewo- Drewniana	0,246	0,242	0	L
2311N Braniewo- Hozjusza	0,198	0,191	0	L
2312N Braniewo- Jagiełły	0,346	0,335	0	L
2313N Braniewo- Kętrzyńskiego	0,34	0,329	0	L
2314N Braniewo- Konarskiego	0,238	0,223	0	L
2315N Braniewo- Kopernika	0,307	0,303	0	L
2316N Braniewo- Kościelna	0,13	0,116	0	L
2318N Braniewo- Krasickiego	0,345	0,331	0	L
2319N Braniewo- Kwiatowa	0,307	0,279	0	L
2320N Braniewo- Malinowa	0,095	0,081	0	L
2321N Braniewo- Marynarska	0,35	0,331	0	L
2322N Braniewo- Mielczarskiego	0,464	0,445	0	L
2324N Braniewo- Moniuszki	1,08	1,08	0	L
2325N Braniewo- Mrągowiusza	0,23	0,221	0	L
2327N Braniewo- Parkowa	0,123	0	0,12	L
2329N Braniewo- Pieniężnego	0,166	0,158	0	L

2332N Braniewo- Pl. Strażacki	0,121	0,108	0	L
2333N Braniewo- Plac Wolności	0,178	0,168	0	L
2334N Braniewo- Portowa	0,241	0,227	0	L
2336N Braniewo- Reja	0,198	0,189	0	L
2337N Braniewo- Roweckiego	0,236	0,225	0	L
2338N Braniewo- Różana	0,18	0,164	0	L
2339N Braniewo- Rzemieślnicza	0,167	0,15	0	L
2340N Braniewo- Skośna	0,299	0,118	0,161	L
2342N Braniewo- Sportowa	0,538	0,535	0	L
2343N Braniewo- Staszica	0,316	0,293	0	L
2344N Braniewo- Traugutta	0,433	0,419	0	L
2345N Braniewo- Warmińska	0,383	0,362	0	L
2346N Braniewo- Wiejska	1,063	0,965	0,086	L
2347N Braniewo- Wileńska	1,245	1,23	0	L
2348N Braniewo- Wojska Polskiego	0,538	0,527	0	L
2349N Braniewo- Wspólna	0,387	0,359	0	L
2354N Frombork- Basztowa	0,266	0,261	0	L
2355N Frombork- Błotna	0,312	0,018	0,286	L
2356N Frombork- Dworcowa	0,142	0,138	0	L
2357N Frombork- Kapelańska	0,189	0,182	0	L
2359N Frombork- Kościelna	0,173	0,166	0	L
2361N Frombork- Kwiatowa	0,341	0,338	0	L
2362N Frombork- Leśna	0,275	0,27	0	L
2363N Frombork- Mickiewicza	0,437	0,431	0	L
2365N Frombork- Ogrodowa	0,268	0,263	0	L
2368N Frombork- Portowa	0,069	0,064	0	L
2370N Frombork- Sanatoryjna	0,497	0,221	0,258	L
2371N Frombork- Stara	0,168	0,162	0	L
2372N Frombork- Szkolna	0,206	0,203	0	L
2373N Frombork- Zielona	0,716	0,096	0,617	L
2374N Pieniężno- Cmentarna	0,991	0,965	0	L
2375N Pieniężno- Kolejowa	0,25	0,231	0	L
2376N Pieniężno- Królewiecka	0,96	0,953	0	L
2377N Pieniężno- Ogrodowa	0,182	0,178	0	L
2378N Pieniężno- Ornecka	1,066	1,054	0	L
2379N Pieniężno- Rynek	0,529	0,497	0	L
2380N Pieniężno- Sadowa	0,538	0,529	0	L
2381N Pieniężno- Szkolna	0,392	0,377	0	L
2382N Pieniężno- Zawadzkiego	0,273	0,267	0	L
1314N Braniewo - Szkolna	0,55	0,535	0	L
1342N Pieniężno - 1 Maja	0,309	0,309	0	G
1342N Pieniężno - Braniewska	0,662	0,662	0	G
1342N Pieniężno- Dworcowa	0,374	0,374	0	G
Razem ulice powiatowe:	**32,813**	**30,531**	**1,528**	

DROGI ZAMIEJSKIE				
Numer i nazwa drogi / ulicy	długość [km]	nawierzchnia twarda [km]	nawierzchnia gruntowa [km]	Klasa
1149N Wielkie Wierzno- Młynary	1,898	1,898	0,000	L
1154N Robity- Słobity	4,741	4,740	0,000	Z
1157N Kurowo Braniewskie- Dębiny	9,422	9,422	0,000	L
1158N Młynarska Wola- Burdajny	7,018	7,018	0,000	Z,L
1161N Spędy- Krykajny	1,461	1,461	0,000	L
1165N Frombork- Biedkowo	8,872	8,868	0,000	L
1171N Słobity- Droga nr 513	1,504	1,498	0,000	L
1306N Droga nr 504- Krzyżewo	2,652	1,201	1,447	L
1308N Baranówka-Chruściel	9,183	9,174	0,000	L
1310N Różaniec-Ułowo	4,242	4,233	0,000	L
1312N Rusy- Rodowo	6,645	2,438	4,197	L
1314N Braniewo- Świętochowo	5,153	3,003	2,147	L
1316N Gronowo- Pęciszewo	9,417	9,413	0,000	Z,L
1318N Żelazna Góra- Jachowo	7,300	0,602	6,692	L
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie	17,558	17,550	0,000	Z
1322N Piele- Głębock	7,287	7,279	0,000	L
1324N Młynowo- Jarzeń	2,924	2,916	0,000	L
1326N Sówki- Szarki	1,717	1,711	0,000	L
1328N Krzewno- Krasnolipie	3,300	0,959	2,339	L
1330N Chruściel- Czosnowo	5,920	5,909	0,000	L
1332N Lubnowo- Wysoka Braniewska	7,782	7,766	0,000	L
1334N Piotrowiec- Wilknity	6,810	0,000	6,802	L
1338N Księżno- Słobity	6,228	6,220	0,000	L
1340N Wilczęta- Karwiny	5,325	5,318	0,000	Z
1342N Wilczęta- Pieniężno	18,522	18,518	0,000	G,Z
1344N Kajnity- Pieniężno	2,704	1,496	1,204	L
1346N Pieniężno- Babiak	14,751	14,740	0,000	L
1348N Gładysze- Osiek	5,054	4,168	0,881	L
1352N Łoźnik- Pawły	10,856	10,851	0,000	L
1375N Frombork- Krzywiec	8,327	3,063	5,257	L
1377N Nowa Pasłęka- Braniewo	5,334	5,334	0,000	L
1379N Stara Pasłęka- Braniewo	8,167	8,104	0,060	L
1381N Braniewo- Pierzchały	6,881	6,881	0,000	L
1383N Lipowina- Granica Gminy	3,757	3,750	0,000	L
1385N Braniewo- Pakosze	20,790	20,779	0,000	G
1387N Szyleny-Płoskinia	12,011	11,998	0,000	L
1389N Dębiny- Wilczęta	6,929	6,920	0,000	L
1391N Kalinowiec- Lipowina	10,965	9,960	1,003	Z,L
1393N Grzechotki- Gronówko	10,382	10,268	0,000	Z,L
1395N Jachowo- Lutkowo	7,542	4,170	3,369	L
1397N Piele- Mingajny	35,847	33,493	2,296	Z,L
1399N Kajnity- Nowy Dwór	8,657	4,058	4,594	L

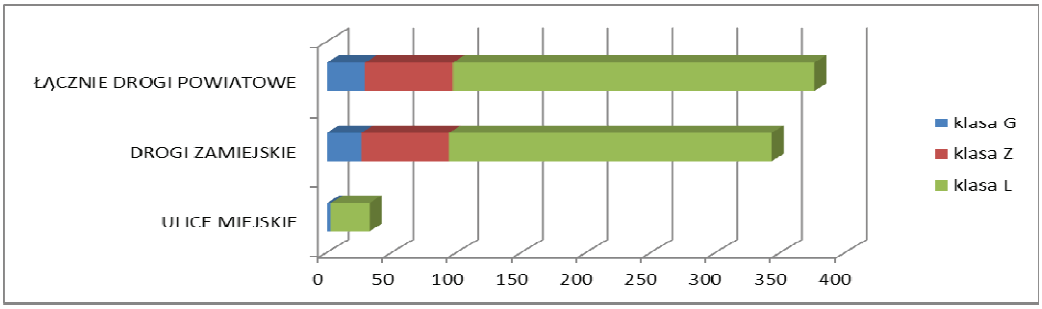
1962N Droga nr 54- rampa kolejowa	0,600	0,594	0,000	L
1964N Droga nr 506- rampa kolejowa	0,420	0,414	0,000	L
1966N Droga nr 506- rampa kolejowa	0,479	0,474	0,000	L
Razem długość dróg powiat zamiejskich:	**343,334**	**300,63**	**42,288**	
OGÓŁEM ULICE I DROGI ZAMIEJSKIE	**376,147**	**331,161**	**43,816**	

Drogi powiatowe powiatu braniewskiego to w 91% drogi zamiejskie (343,334 km). Ulice miejskie to ok.9% (32,813 km)

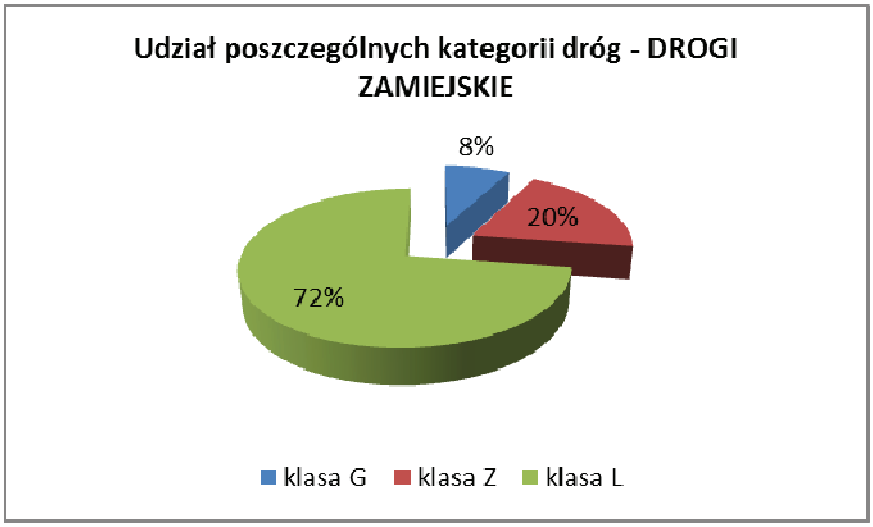


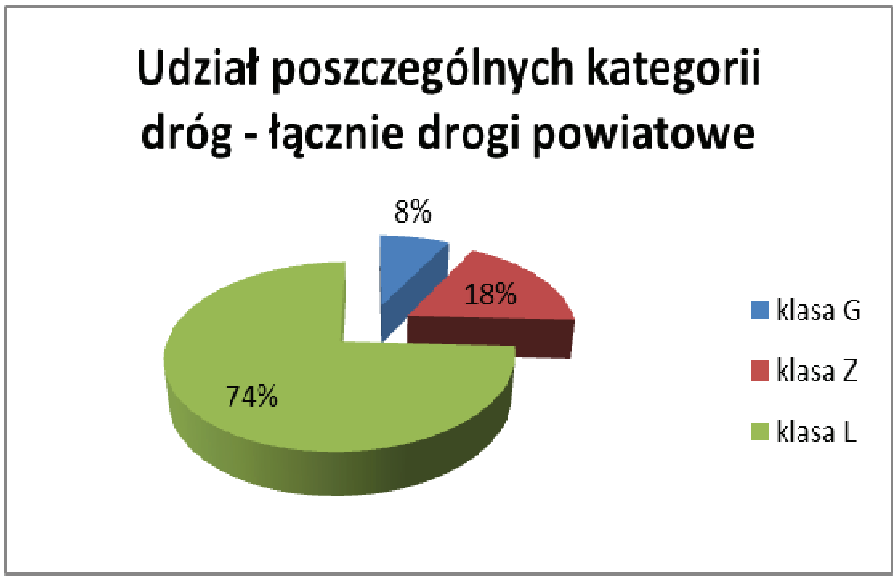
Wyszczególnienie	ULICE MIEJSKIE (DP)		DROGI ZAMIEJSKIE (DP)		RAZEM DROGI POWIATOWE	
Klasa drogi	**długość [km]**	**%**	**długość [km]**	**%**	**długość [km]**	**%**
klasa G	2,857	8,71%	26,569	7,74%	29,426	7,82%
klasa Z			67,716	19,72%	67,716	18,00%
klasa L	29,956	91,29%	249,049	72,54%	279,005	74,17%
Razem	**32,813**	**100,00%**	**343,334**	**100,00%**	**376,147**	**100,00%**
Rodzaj nawierzchni	**długość [km]**	**%**	**długość [km]**	**%**	**długość [km]**	**%**
twarda	30,531	93,05%	300,63	87,56%	331,161	88,04%
gruntowa	1,528	4,66%	42,288	12,32%	43,816	11,65%

Drogi powiatowe powiatu braniewskiego to w 72,5% drogi klasy L na terenach zamiejskich. Wszystkie drogi lokalne i zbiorcze (dł. 346,721 km), stanowią ponad 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 – pełniące szczególnie ważną rolę w układzie drogowym powiatu braniewskiego i przenoszące największe natężenie ruchu – wg pkt. 3.2. niniejszego opracowania.

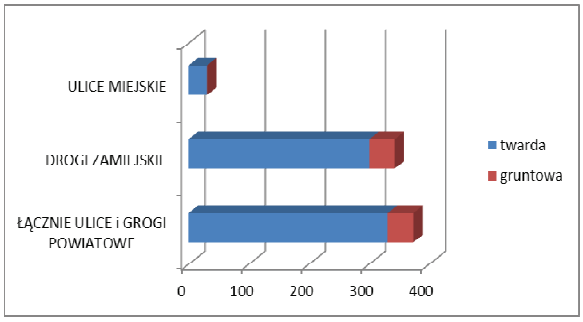


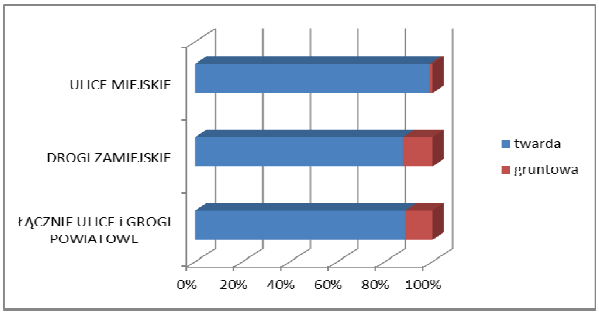
Udział poszczególnych kategorii dróg - ULICE MIEJSKIE
9%
91%
klasa G
klasa L


Udział poszczególnych kategorii dróg - DROGI ZAMIEJSKIE
8%
20%
72%
klasa G
klasa Z
klasa L


Udział poszczególnych kategorii dróg - łącznie drogi powiatowe
8%
18%
74%
klasa G
klasa Z
klasa L

Drogi powiatowe powiatu braniewskiego w większości posiadają nawierzchnię twardą (88%), nawierzchnia gruntowa jest na długości 43,813 km (12%) – są to przede wszystkim drogi zamiejskie (42,288 km). Jednak około 1,5 km pozostaje w miastach: w Braniewie - 0,367 km i Fromborku -1,161.





4.2 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 (Dz. U. Nr 14 poz. 60) z późniejszymi zmianami. 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 należy obliczano wg wzoru:

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

gdzie:

SDR - średni dobowy ruch pojazdów samochodowych ogółem,
M_R - średni dzienny ruch (dzień roboczy w godzinach 6^{00}-22^{00}),
$0{,}8M_R$ - 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 - liczba wszystkich dni w roku.

ULICE MIEJSKIE						
Numer i nazwa drogi / ulicy	**Klasa drogi**	**SDR 2013**	**SDR 2012**	**SDR 2011**	**SDR 2009**	**SDR 2008**
1385N Braniewo- Olsztyńska	**G**	2177			1757	2741
1342N Pieniężno- Braniewska	**G**	2114			1369	
1342N Pieniężno- Dworcowa	**G**	3260				
1342N Pieniężno- 1 Maja (Kościuszki - Rynek)	**G**	3265				
1342N Pieniężno- Lidzbarska	**G**	1175				
1342N Pieniężno- Wolności	**G**	2153				
2301N Braniewo - Bema	**L**	1393				
2304N Braniewo- 700 lecia	**L**	255				
2305N Braniewo- 9 Maja (Wiejska-Piłsudskiego)	**L**	805				
2305N Braniewo- 9 Maja (Wiejska-Wspólna)	**L**	599				
2306N Braniewo- Armii Krajowej (AK-Rzemieślinicza)	**L**	1959				
2306N Braniewo- Armii Krajowej (Konarskiego-AK)	**L**	1594				
2313N Braniewo- Kętrzyńskiego (Kętrz.-Wileńska)	**L**	162				
2314N Braniewo- Konarskiego	**L**	721				
2318N Braniewo- Krasickiego	**L**	227				
2322N Braniewo- Mielczarskiego (Krasickiego-Elbląska)	**L**	840				
2322N Braniewo- Mielczarskiego (Krasickiego- Elbląska) **drugi pomiar**	**L**	986				
2329N Braniewo- Pieniężnego (Pieniężn.-Wileńska)	**L**	129				
2333N Braniewo- Plac Wolności (Wolności-Morska)	**L**	1980				
2333N Braniewo- Plac Wolności (Sądowa-Wolności)	**L**	531				
2334N Braniewo - Portowa - Morska	**L**	323				
2339N Braniewo- Rzemieślnicza	**L**	707				
1381N Braniewo- Stefczyka (Bema-Zawierz)	**L**	2315				
1381N Braniewo- Stefczyka	**L**	3546			3281	
1314N Braniewo- Szkolna -Rogity	**L**	716				
1314N Braniewo- Szkolna - przejazd kolejowy	**L**				1202	
1377N Braniewo- Morska (PCK-Portowa)	**L**		5574			
1377N Braniewo- Sądowa (Morska)	**L**	3324				
2345N Braniewo- Warmińska	**L**	419				
2346N Braniewo- Wiejska (9Maja-ogr.działk.)	**L**	520				
2346N Braniewo- Wiejska (Drewniana-9Maja)	**L**	1100				
2347N Braniewo- Wileńska (Kościółek-Wileńska)	**L**	693				
2347N Braniewo- Wileńska (Długa-DW504)	**L**	978				
2347N Braniewo- Wileńska (DW504-skrzyż.)	**L**	911				
2347N Braniewo- Wileńska (Wileńska-Kwiatowa)	**L**	798				
2347N Braniewo- Wileńska (Wileńska-PCK)	**L**	1158				
2354N Frombork- Basztowa	**L**	150				
*2358N Frombork- Katedralna (Stara-Młynarska)	**L**	1070				
*2358N Frombork- Katedralna (Stara-Kopernika)	**L**	1002				

2361N Frombork- Kwiatowa (Młynarska-Leśna)	**L**	234				
2363N Frombork- Mickiewicza	**L**	442				
2363N Frombork- Mickiewicza **(drugi pomiar)**	**L**	328				
* 2367N Frombork- Polna (Harcerska-Stara)	**L**	103				
2370N Frombork- Sanatoryjna	**L**	450				
2371N Frombork- Stara	**L**	159				
2372N Frombork- Szkolna	**L**	429				
2375N Pieniężno- Kolejowa (Braniewska-Dworcowa-Generalska)	**L**	766				
1344N Pieniężno- Kościuszki	**L**	1154				
2376N Pieniężno- Królewiecka (1Maja-Generalska)	**L**	2333				
2380N Pieniężno- Sadowa (Zawadzkiego-Sienkiew.)	**L**	147				
2380N Pieniężno- Sadowa (Generalska-Zawadzkiego)	**L**	278				
2381N Pieniężno- Szkolna	**L**	1369				
2382N Pieniężno- Zawadzkiego (Sadowa-Ogrodowa)	**L**	141				
2382N Pieniężno- Zawadzkiego (Sienkiewicza-Sądowa)	**L**	145				

*** ulice obecnie wyłączone z sieci dróg powiatowych – znajdą się w ewidencji Urzędu Miasta i Gminy Frombork.**

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:

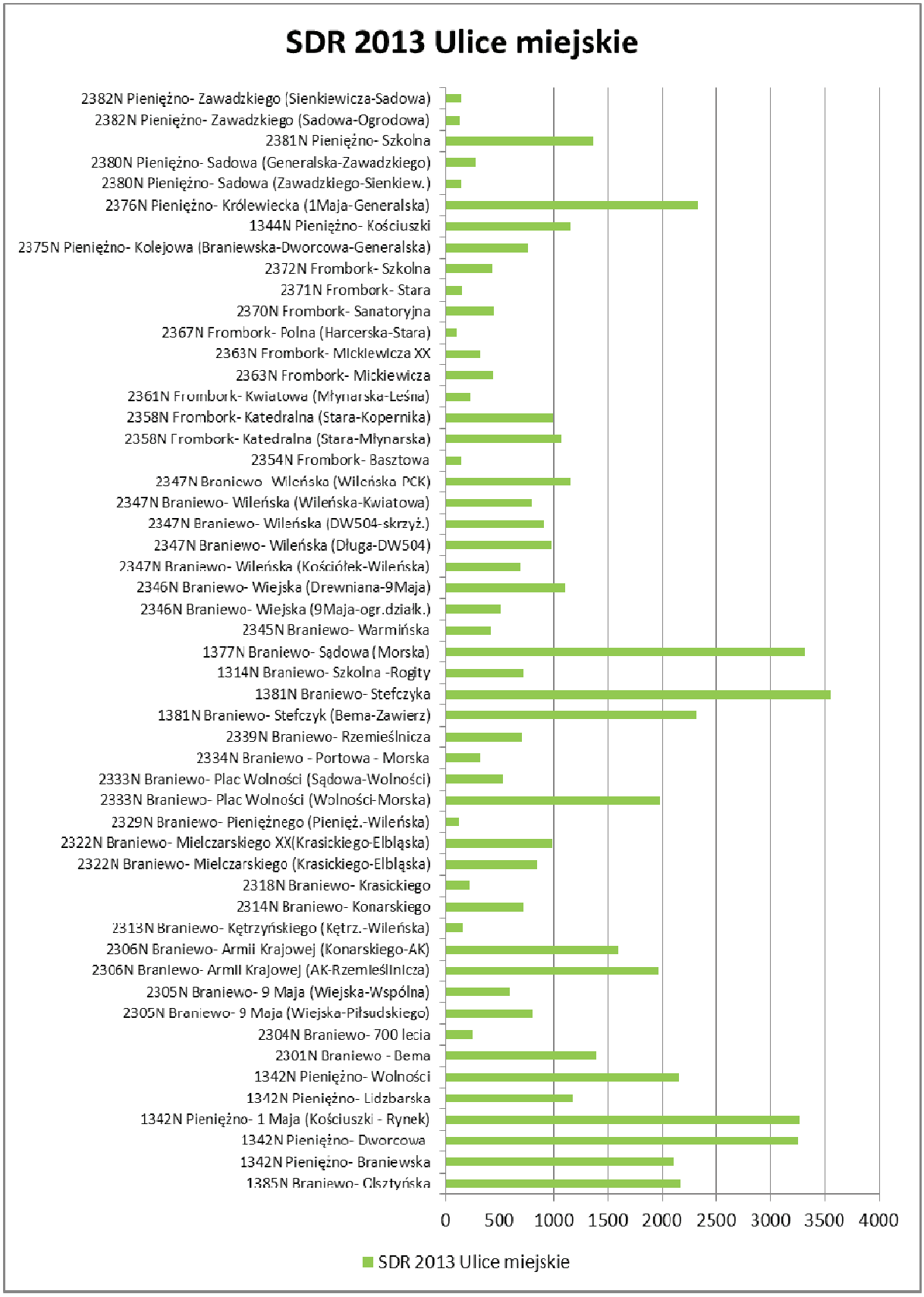
- Ruch samochodowy lekki (suma kategorii b, c, d i h),
- Ruch samochodowy ciężki (suma kategorii c, f i g).

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

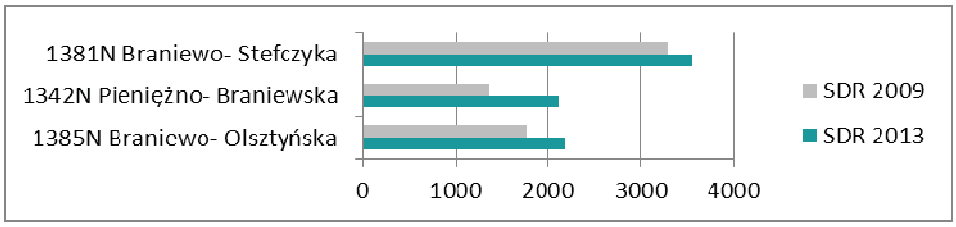
- średni dobowy ruch (SDR) na poszczególnych drogach powiatowych,
- średni dobowy ruch (SDR) na sieci dróg powiatowych wg klas technicznych,
- długość dróg powiatowych w przedziałach natężenia SDR pojazdów samochodowych,
- wzrost ruchu na odcinkach, gdzie pomiary powtarzane były w innych latach,
- charakter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



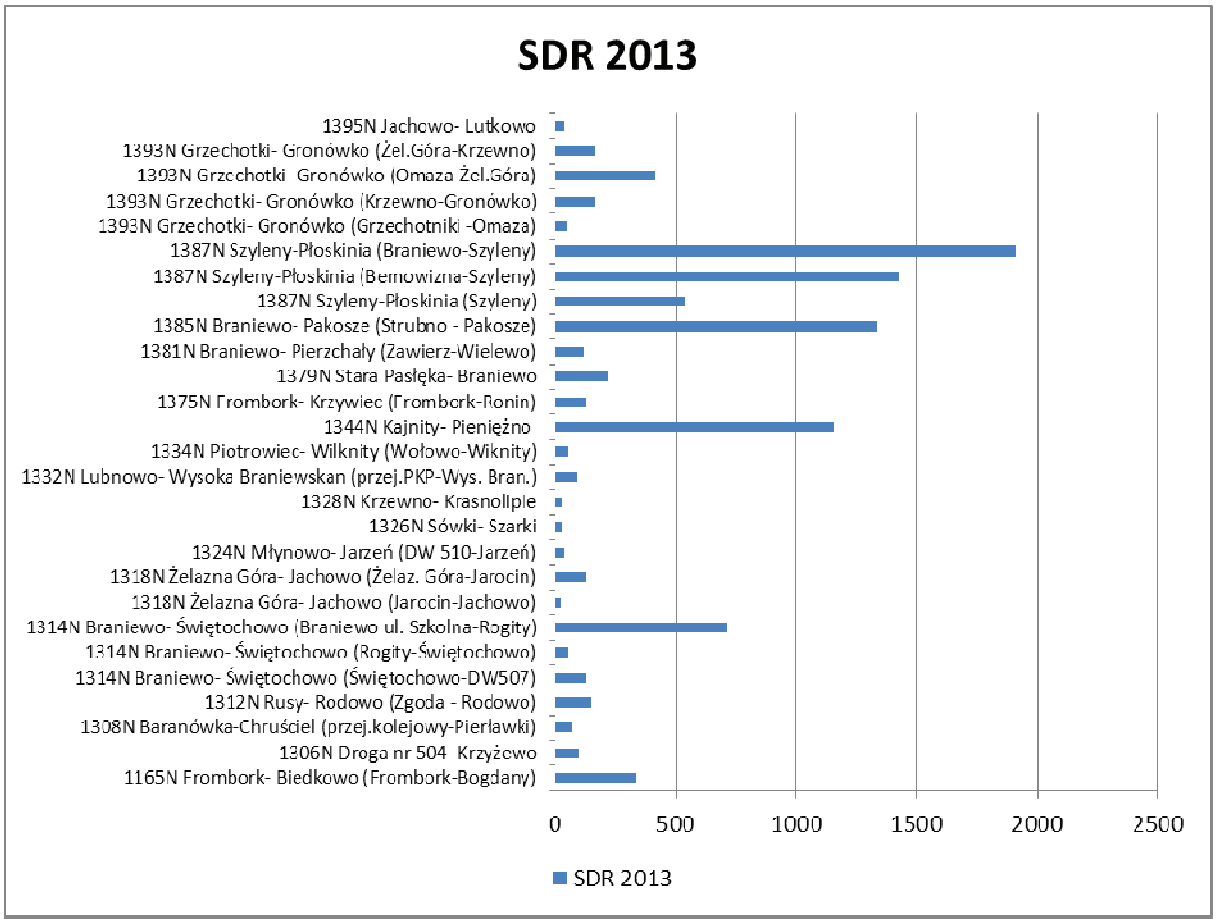
Natężenie ruchu na ulicach miejskich leżących w ciągu dróg powiatowych badane było w 2013r. We wcześniejszych latach pomiary miały charakter incydentalny. Jedynie w kilku punkach można porównać zmianę natężenie ruchu w latach, tj.:

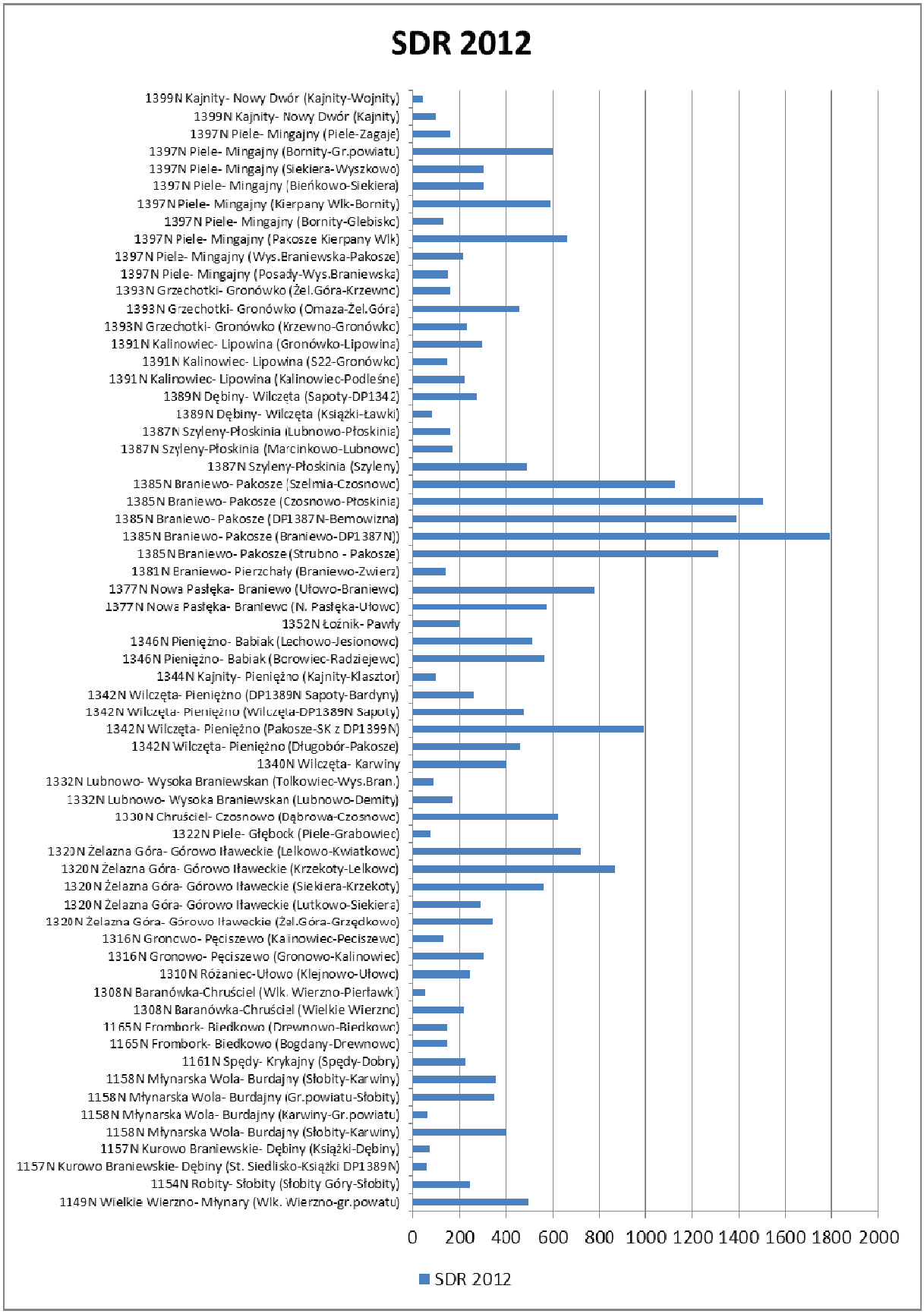


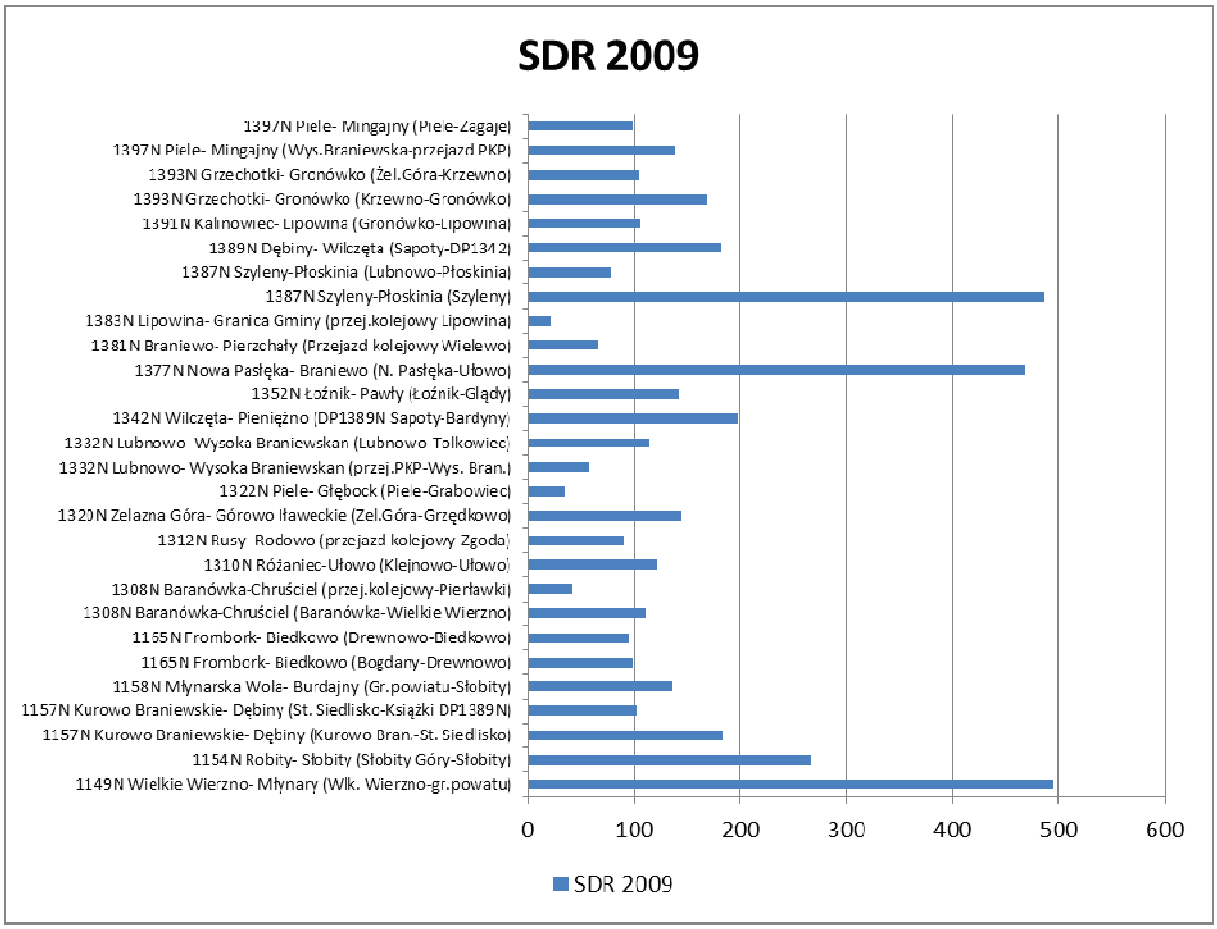
DROGI ZAMIEJSKIE					
Numer i nazwa drogi / ulicy	Klasa drogi	**SDR 2013**	**SDR 2012**	**SDR 2009**	**SDR 2008**
1149N Wielkie Wierzno- Młynary (Wlk. Wierzno-gr.powatu)	**L**		495	494	
1154N Robity- Słobity (Słobity Góry-Słobity)	**Z**		241	267	
1157N Kurowo Braniewskie- Dębiny (Kurowo Bran.-St. Siedlisko)	**L**			183	
1157N Kurowo Braniewskie- Dębiny (St. Siedlisko-Książki DP1389N)	**L**		61	103	
1157N Kurowo Braniewskie- Dębiny (Książki-Dębiny)	**L**		71		
1158N Młynarska Wola- Burdajny (Słobity-Karwiny)	**Z, L**		406		319
1158N Młynarska Wola- Burdajny (Karwiny-Gr.powiatu)	**Z, L**		63		105
1158N Młynarska Wola- Burdajny (Gr.powiatu-Słobity)	**Z, L**		345	136	
1158N Młynarska Wola- Burdajny (Słobity-Karwiny)	**Z, L**		354		
1161N Spędy- Krykajny (Spędy-Dobry)	**L**		224		
1165N Frombork- Biedkowo (Frombork-Bogdany)	**L**	333			
1165N Frombork- Biedkowo (Bogdany-Drewnowo)	**L**		148	98	
1165N Frombork- Biedkowo (Drewnowo-Biedkowo)	**L**		144	95	
1171N Słobity- Droga nr 513	**L**				
1306N Droga nr 504- Krzyżewo	**L**	95			
1308N Baranówka-Chruściel (Baranówka-Wielkie Wierzno)	**L**			111	
1308N Baranówka-Chruściel (Wielkie Wierzno)	**L**		218		
1308N Baranówka-Chruściel (Wlk. Wierzno-Pierławki)	**L**		50		
1308N Baranówka-Chruściel (przej.kolejowy-Pierławki)	**L**	66		41	
1310N Różaniec-Ułowo (Klejnowo-Ułowo)	**L**		242	121	
1312N Rusy- Rodowo (przejazd kolejowy-Zgoda)	**L**			90	
1312N Rusy- Rodowo (Zgoda - Rodowo)	**L**	153			
1314N Braniewo- Świętochowo (Świętochowo-DW507)	**L**	125			
1314N Braniewo- Świętochowo (Rogity-Świętochowo)	**L**	55			
1314N Braniewo- Świętochowo (Braniewo ul. Szkolna-Rogity)	**L**	716			
1316N Gronowo- Pęciszewo (Gronowo-Kalinowiec)	**Z, L**		300		229
1316N Gronowo- Pęciszewo (Kalinowiec-Peciszewo)	**Z, L**		131		124
1318N Żelazna Góra- Jachowo (Jarocin-Jachowo)	**L**	22			
1318N Żelazna Góra- Jachowo (Żelaz. Góra-Jarocin)	**L**	125			
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Żel.Góra-Grzędkowo)	**Z**		343	144	
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Lutkowo-Siekiera)	**Z**		289		
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Żel.Góra-Siekiera)	**Z**				68
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Siekiera-Krzekoty)	**Z**		563		
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Krzekoty-Lelkowo)	**Z**		869		
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Siekiera-Lelkowo)	**Z**				379
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Lelkowo-Kwiatkowo)	**Z**		720		
1322N Piele- Głębock (Piele-Grabowiec)	**L**		75	34	
1324N Młynowo- Jarzeń (DW 510-Jarzeń)	**L**	39			
1326N Sówki- Szarki	**L**	26			

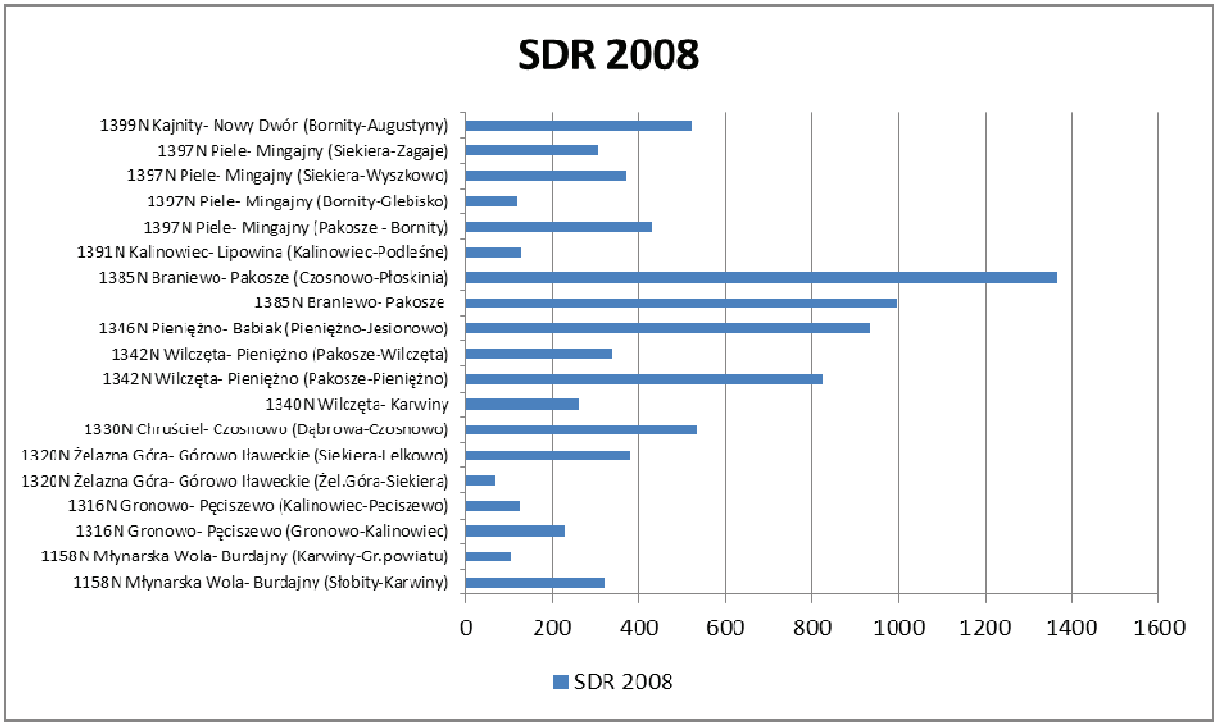
1328N Krzewno- Krasnolipie	**L**	29			
1330N Chruściel- Czosnowo (Dąbrowa-Czosnowo)	**L**		623		532
1332N Lubnowo- Wysoka Braniewska (przej.PKP-Wys. Bran.)	**L**	88		57	
1332N Lubnowo- Wysoka Braniewska (Lubnowo-Demity)	**L**		168		
1332N Lubnowo- Wysoka Braniewska (Lubnowo-Tolkowiec)	**L**			115	
1332N Lubnowo- Wysoka Braniewska (Tolkowiec-Wys.Bran.)	**L**		87		
1334N Piotrowiec- Wilknity (Wołowo-Wiknity)	**L**	55			
1340N Wilczęta- Karwiny	**Z**		406		263
1342N Wilczęta- Pieniężno (Długobór-Pakosze)	**G, Z**		462		
1342N Wilczęta- Pieniężno (Pakosze-Pieniężno)	**G, Z**				824
1342N Wilczęta- Pieniężno (Pakosze-SK z DP1399N)	**G, Z**		991		
1342N Wilczęta- Pieniężno (Wilczęta-DP1389N Sapoty)	**G, Z**		479		
1342N Wilczęta- Pieniężno (DP1389N Sapoty-Bardyny)	**G, Z**		260	198	
1342N Wilczęta- Pieniężno (Pakosze-Wilczęta)	**G, Z**				338
1344N Kajnity- Pieniężno	**L**	1154			
1344N Kajnity- Pieniężno (Kajnity-Klasztor)	**L**		96		
1346N Pieniężno- Babiak (Borowiec-Radziejewo)	**L**		564		
1346N Pieniężno- Babiak (Lechowo-Jesionowo)	**L**		510		
1346N Pieniężno- Babiak (Pieniężno-Jesionowo)	**L**				933
1348N Gładysze- Osiek	**L**				
1352N Łoźnik- Pawły	**L**		197		
1352N Łoźnik- Pawły (Łoźnik-Glądy)	**L**			142	
1375N Frombork- Krzywiec (Frombork-Ronin)	**L**	126			
1377N Nowa Pasłęka- Braniewo (N. Pasłęka-Ułowo)	**L**		572	468	
1377N Nowa Pasłęka- Braniewo (Ułowo-Braniewo)	**L**		778		
1379N Stara Pasłęka- Braniewo	**L**	215			
1381N Braniewo- Pierzchały (Zawierz-Wielewo)	**L**	116			
1381N Braniewo- Pierzchały (Przejazd kolejowy Wielewo)	**L**			65	
1381N Braniewo- Pierzchały (Braniewo-Zwierz)	**L**		138		
1383N Lipowina- Granica Gminy (przej.kolejowy Lipowina)	**L**			21	
1385N Braniewo- Pakosze	**G**				997
1385N Braniewo- Pakosze (Strubno - Pakosze)	**G**	1335	1307		
1385N Braniewo- Pakosze (Braniewo-DP1387N))	**G**		1793		
1385N Braniewo- Pakosze (DP1387N-Bemowizna)	**G**		1392		
1385N Braniewo- Pakosze (Czosnowo-Płoskinia)	**G**		1502		1364
1385N Braniewo- Pakosze (Szelmia-Czosnowo)	**G**		1124		
1387N Szyleny-Płoskinia (Szyleny)	**L**	538	489	486	
1387N Szyleny-Płoskinia (Bemowizna-Szyleny)	**L**	1423			
1387N Szyleny-Płoskinia (Braniewo-Szyleny)	**L**	1910			
1387N Szyleny-Płoskinia (Marcinkowo-Lubnowo)	**L**		168		
1387N Szyleny-Płoskinia (Lubnowo-Płoskinia)	**L**		159	79	
1389N Dębiny- Wilczęta (Książki-Ławki)	**L**		82		
1389N Dębiny- Wilczęta (Sapoty-DP1342)	**L**		271	182	
1391N Kalinowiec- Lipowina (Kalinowiec-Podleśne)	**Z, L**		223		128
1391N Kalinowiec- Lipowina (S22-Gronówko)	**Z, L**		144		
1391N Kalinowiec- Lipowina (Gronówko-Lipowina)	**Z, L**		297	106	
1393N Grzechotki- Gronówko (Grzechotniki -Omaza)	**Z, L**	50			
1393N Grzechotki- Gronówko (Krzewno-Gronówko)	**Z, L**	165	231	168	
1393N Grzechotki- Gronówko (Omaza-Żel.Góra)	**Z, L**	416	459		
1393N Grzechotki- Gronówko (Żel.Góra-Krzewno)	**Z, L**	165	159	105	
1395N Jachowo- Lutkowo	**L**	39			
1397N Piele- Mingajny (Wys.Braniewska-przejazd PKP)	**L, Z**			139	
1397N Piele- Mingajny (Posady-Wys.Braniewska)	**L, Z**		152		

1397N Piele- Mingajny (Wys.Braniewska-Pakosze)	L, Z		212		
1397N Piele- Mingajny (Pakosze Kierpany Wlk)	L, Z		659		
1397N Piele- Mingajny (Pakosze - Bornity)	L, Z				431
1397N Piele- Mingajny (Bornity-Glebisko)	L, Z		130		121
1397N Piele- Mingajny (Kierpany Wlk-Bornity)	L, Z		590		
1397N Piele- Mingajny (Bieńkowo-Siekiera)	L, Z		298		
1397N Piele- Mingajny (Siekiera-Wyszkowo)	L, Z		300		369
1397N Piele- Mingajny (Bornity-Gr.powiatu)	L, Z		600		
1397N Piele- Mingajny (Piele-Zagaje)	L, Z		157	98	
1397N Piele- Mingajny (Siekiera-Zagaje)	L, Z				304
1399N Kajnity- Nowy Dwór (Kajnity)	L		95		
1399N Kajnity- Nowy Dwór (Kajnity-Wojnity)	L		42		
1399N Kajnity- Nowy Dwór (Bornity-Augustyny)	L				520



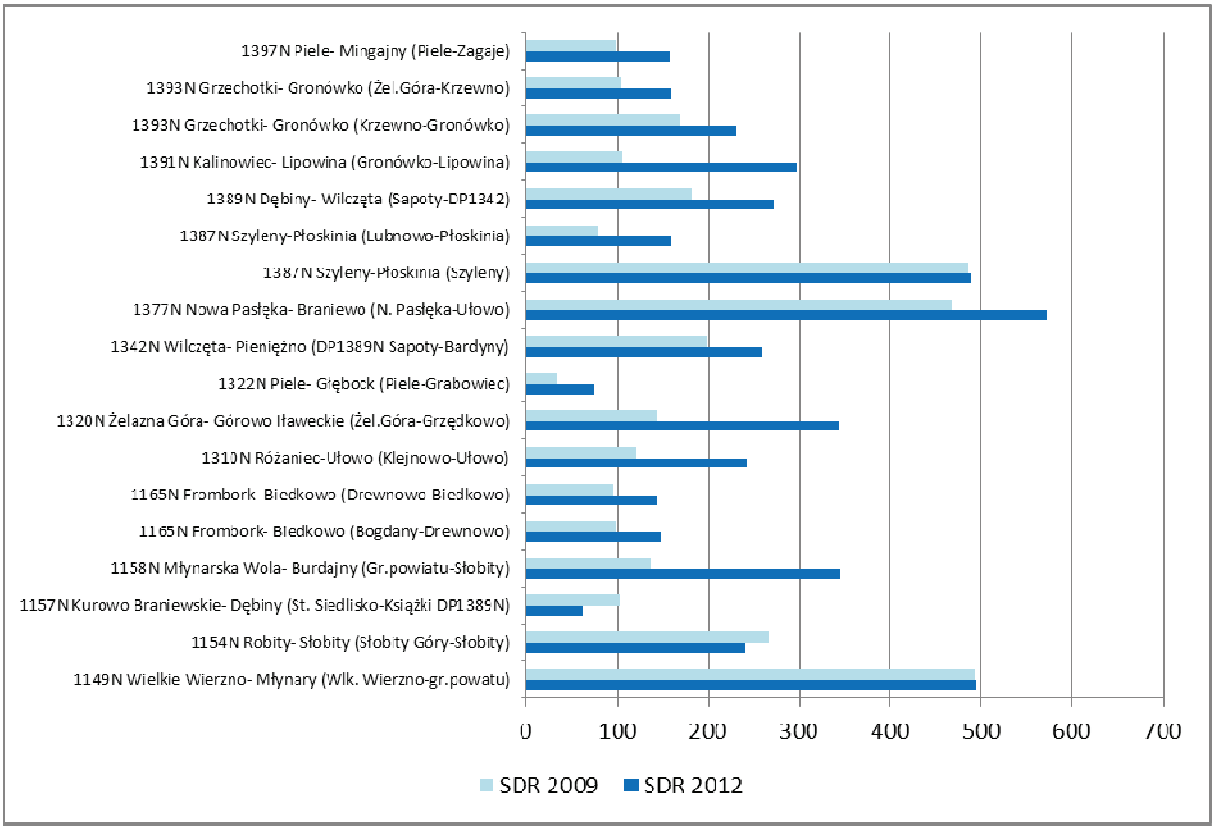

SDR 2012
1399N Kajnity- Nowy Dwór (Kajnity-Wojnity)
1399N Kajnity- Nowy Dwór (Kajnity)
1397N Piele- Mingajny (Piele-Zagaje)
1397N Piele- Mingajny (Bornity-Gr.powiatu)
1397N Piele- Mingajny (Siekiera-Wyszkowo)
1397N Piele- Mingajny (Bieńkowo-Siekiera)
1397N Piele- Mingajny (Kierpany Wlk-Bornity)
1397N Piele- Mingajny (Bornity-Glebisko)
1397N Piele- Mingajny (Pakosze Kierpany Wlk)
1397N Piele- Mingajny (Wys.Braniewska-Pakosze)
1397N Piele- Mingajny (Posady-Wys.Braniewska)
1393N Grzechotki- Gronówko (Żel.Góra-Krzewno)
1393N Grzechotki- Gronówko (Omaza-Żel.Góra)
1393N Grzechotki- Gronówko (Krzewno-Gronówko)
1391N Kalinowiec- Lipowina (Gronówko-Lipowina)
1391N Kalinowiec- Lipowina (S22-Gronówko)
1391N Kalinowiec- Lipowina (Kalinowiec-Podleśne)
1389N Dębiny- Wilczęta (Sapoty-DP1342)
1389N Dębiny- Wilczęta (Książki-Ławki)
1387N Szyleny-Płoskinia (Lubnowo-Płoskinia)
1387N Szyleny-Płoskinia (Marcinkowo-Lubnowo)
1387N Szyleny-Płoskinia (Szyleny)
1385N Braniewo- Pakosze (Szelmia-Czosnowo)
1385N Braniewo- Pakosze (Czosnowo-Płoskinia)
1385N Braniewo- Pakosze (DP1387N-Bemowizna)
1385N Braniewo- Pakosze (Braniewo-DP1387N))
1385N Braniewo- Pakosze (Strubno - Pakosze)
1381N Braniewo- Pierzchały (Braniewo-Zwierz)
1377N Nowa Pasłęka- Braniewo (Ułowo-Braniewo)
1377N Nowa Pasłęka- Braniewo (N. Pasłęka-Ułowo)
1352N Łoźnik- Pawły
1346N Pieniężno- Babiak (Lechowo-Jesionowo)
1346N Pieniężno- Babiak (Borowiec-Radziejewo)
1344N Kajnity- Pieniężno (Kajnity-Klasztor)
1342N Wilczęta- Pieniężno (DP1389N Sapoty-Bardyny)
1342N Wilczęta- Pieniężno (Wilczęta-DP1389N Sapoty)
1342N Wilczęta- Pieniężno (Pakosze-SK z DP1399N)
1342N Wilczęta- Pieniężno (Długobór-Pakosze)
1340N Wilczęta- Karwiny
1332N Lubnowo- Wysoka Braniewskan (Tolkowiec-Wys.Bran.)
1332N Lubnowo- Wysoka Braniewskan (Lubnowo-Demity)
1330N Chruściel- Czosnowo (Dąbrowa-Czosnowo)
1322N Piele- Głębock (Piele-Grabowiec)
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Lelkowo-Kwiatkowo)
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Krzekoty-Lelkowo)
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Siekiera-Krzekoty)
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Lutkowo-Siekiera)
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Żel.Góra-Grzędkowo)
1316N Gronowo- Pęciszewo (Kalinowiec-Pęciszewo)
1316N Gronowo- Pęciszewo (Gronowo-Kalinowiec)
1310N Różaniec-Ułowo (Klejnowo-Ułowo)
1308N Baranówka-Chruściel (Wlk. Wierzno-Pierławki)
1308N Baranówka-Chruściel (Wielkie Wierzno)
1165N Frombork- Biedkowo (Drewnowo-Biedkowo)
1165N Frombork- Biedkowo (Bogdany-Drewnowo)
1161N Spędy- Krykajny (Spędy-Dobry)
1158N Młynarska Wola- Burdajny (Słobity-Karwiny)
1158N Młynarska Wola- Burdajny (Gr.powiatu-Słobity)
1158N Młynarska Wola- Burdajny (Karwiny-Gr.powiatu)
1158N Młynarska Wola- Burdajny (Słobity-Karwiny)
1157N Kurowo Braniewskie- Dębiny (Książki-Dębiny)
1157N Kurowo Braniewskie- Dębiny (St. Siedlisko-Książki DP1389N)
1154N Robity- Słobity (Słobity Góry-Słobity)
1149N Wielkie Wierzno- Młynary (Wlk. Wierzno-gr.powatu)
0 200 400 600 800 1000 1200 1400 1600 1800 2000
SDR 2012


SDR 2009
1397N Piele- Mingajny (Piele-Zagaje)
1397N Piele- Mingajny (Wys.Braniewska-przejazd PKP)
1393N Grzechotki- Gronówko (Żel.Góra-Krzewno)
1393N Grzechotki- Gronówko (Krzewno-Gronówko)
1391N Kalinowiec- Lipowina (Gronówko-Lipowina)
1389N Dębiny- Wilczęta (Sapoty-DP1342)
1387N Szyleny-Płoskinia (Lubnowo-Płoskinia)
1387N Szyleny-Płoskinia (Szyleny)
1383N Lipowina- Granica Gminy (przej.kolejowy Lipowina)
1381N Braniewo- Pierzchały (Przejazd kolejowy Wielewo)
1377N Nowa Pasłęka- Braniewo (N. Pasłęka-Ułowo)
1352N Łoźnik- Pawły (Łoźnik-Glądy)
1342N Wilczęta- Pieniężno (DP1389N Sapoty-Bardyny)
1332N Lubnowo- Wysoka Braniewskan (Lubnowo-Tolkowiec)
1332N Lubnowo- Wysoka Braniewskan (przej.PKP-Wys. Bran.)
1322N Piele- Głębock (Piele-Grabowiec)
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Żel.Góra-Grzędkowo)
1312N Rusy- Rodowo (przejazd kolejowy Zgoda)
1310N Różaniec-Ułowo (Klejnowo-Ułowo)
1308N Baranówka-Chruściel (przej.kolejowy-Pierławki)
1308N Baranówka-Chruściel (Baranówka-Wielkie Wierzno)
1165N Frombork- Biedkowo (Drewnowo-Biedkowo)
1165N Frombork- Biedkowo (Bogdany-Drewnowo)
1158N Młynarska Wola- Burdajny (Gr.powiatu-Słobity)
1157N Kurowo Braniewskie- Dębiny (St. Siedlisko-Książki DP1389N)
1157N Kurowo Braniewskie- Dębiny (Kurowo Bran.-St. Siedlisko)
1154N Robity- Słobity (Słobity Góry-Słobity)
1149N Wielkie Wierzno- Młynary (Wlk. Wierzno-gr.powatu)
0
100
200
300
400
500
600
SDR 2009


SDR 2008
1399N Kajnity- Nowy Dwór (Bornity-Augustyny)
1397N Piele- Mingajny (Siekiera-Zagaje)
1397N Piele- Mingajny (Siekiera-Wyszkowo)
1397N Piele- Mingajny (Bornity-Glebisko)
1397N Piele- Mingajny (Pakosze - Bornity)
1391N Kalinowiec- Lipowina (Kalinowiec-Podlaśne)
1385N Braniewo- Pakosze (Czosnowo-Płoskinia)
1385N Braniewo- Pakosze
1346N Pieniężno- Babiak (Pieniężno-Jesionowo)
1342N Wilczęta- Pieniężno (Pakosze-Wilczęta)
1342N Wilczęta- Pieniężno (Pakosze-Pieniężno)
1340N Wilczęta- Karwiny
1330N Chruściel- Czosnowo (Dąbrowa-Czosnowo)
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Siekiera-Lelkowo)
1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie (Żel.Góra-Siekiera)
1316N Gronowo- Pęciszewo (Kalinowiec-Pęciszewo)
1316N Gronowo- Pęciszewo (Gronowo-Kalinowiec)
1158N Młynarska Wola- Burdajny (Karwiny-Gr.powiatu)
1158N Młynarska Wola- Burdajny (Słobity-Karwiny)
0
200
400
600
800
1000
1200
1400
1600
SDR 2008

Natężenie ruchu na sieci zamiejskich dróg powiatowych badane w latach 2008-2013 (z wyłączeniem roku 2010) 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 2009 i 2012.



STRUKTURA RODZAJOWA POTOKU POJAZDÓW

W strukturze rodzajowej potoku pojazdów największy udział mają samochody osobowe – 78 -85 %. Pojazdy ciężarowe łącznie nie przekraczają 5,5%

Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów	
	ULICE MIEJSKIE	DROGI ZAMIEJSKIE
Kat. B motocykle	1,57%	1,73%
Kat. C samochody osobowe	85,21%	78,21%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	9,16%	10,07%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	1,26%	3,11%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	0,72%	2,25%
Kat. G autobusy	1,27%	2,24%
Kat. H ciągniki rolnicze	0,81%	2,40%

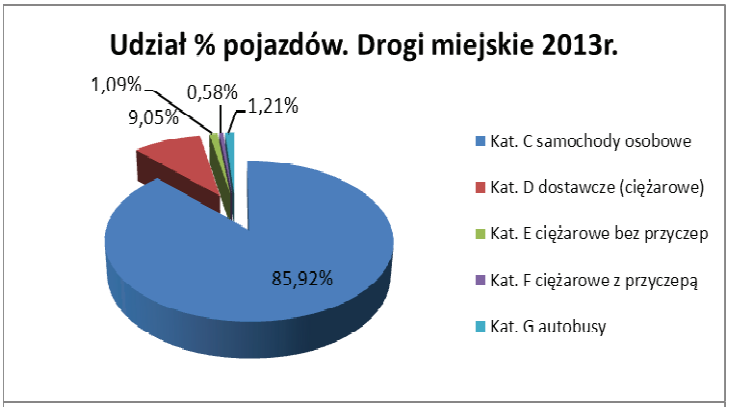
Na podstawie posiadanych pomiarów nie jest możliwe wykazanie kierunku zmian w strukturze rodzajowej potoku pojazdów. W każdym z analizowanych lat ma ona inny charakter, jakkolwiek należy uwzględnić fakt, że pomiary prowadzone były na różnych drogach i różnych odcinkach. Stąd też wynikają zasadnicze różnice. 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 2013.

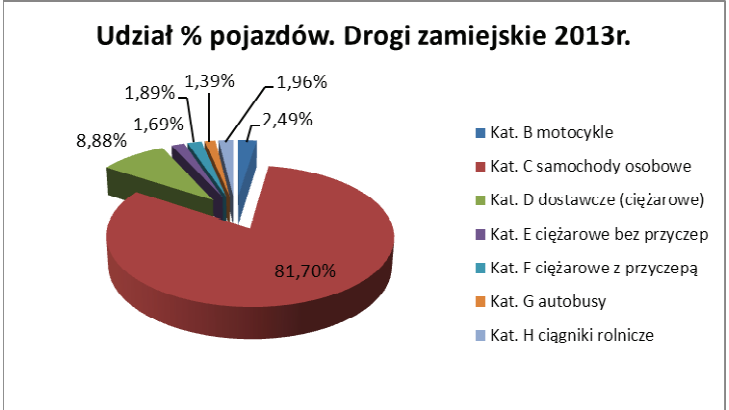
ULICE MIEJSKIE

Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	1,47%
Kat. C samochody osobowe	85,92%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	9,05%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	1,09%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	0,58%
Kat. G autobusy	1,21%
Kat. H ciągniki rolnicze	0,69%



DROGI ZAMIEJSKIE

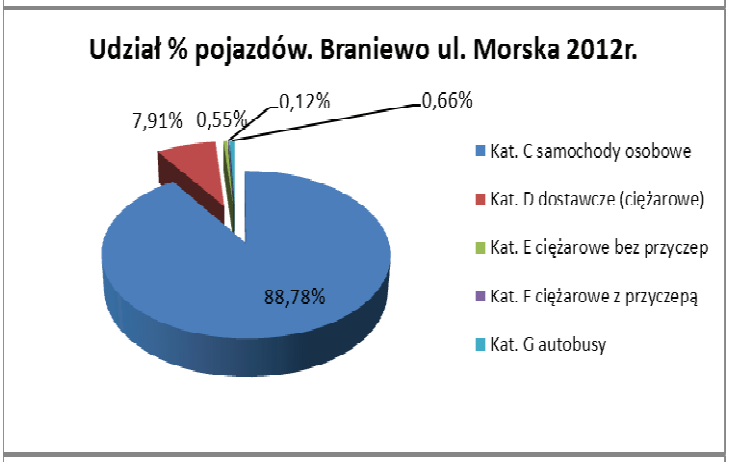
Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	2,49%
Kat. C samochody osobowe	81,70%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	8,88%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	1,69%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	1,89%
Kat. G autobusy	1,39%
Kat. H ciągniki rolnicze	1,96%



ROK 2012.

ULICE MIEJSKIE*

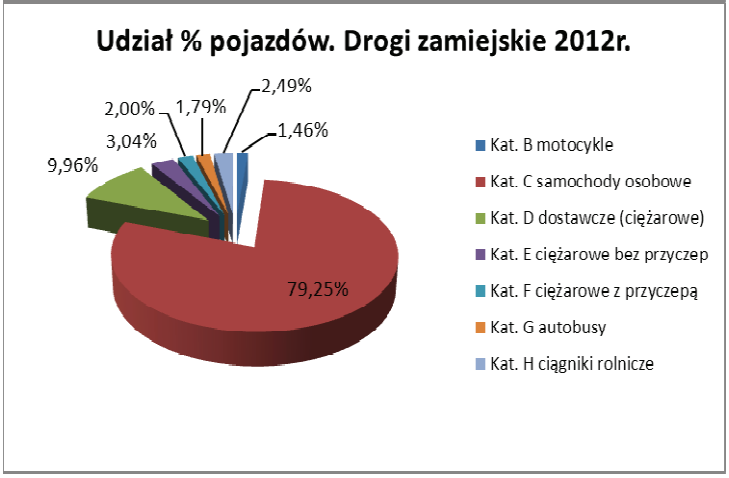
Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	1,38%
Kat. C samochody osobowe	88,78%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	7,91%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	0,55%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	0,12%
Kat. G autobusy	0,66%
Kat. H ciągniki rolnicze	0,60%



** w 2012 roku pomiary prowadzono tylko na ul. Morskiej*

DROGI ZAMIEJSKIE

Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	1,46%
Kat. C samochody osobowe	79,25%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	9,96%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	3,04%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	2,00%
Kat. G autobusy	1,79%
Kat. H ciągniki rolnicze	2,49%

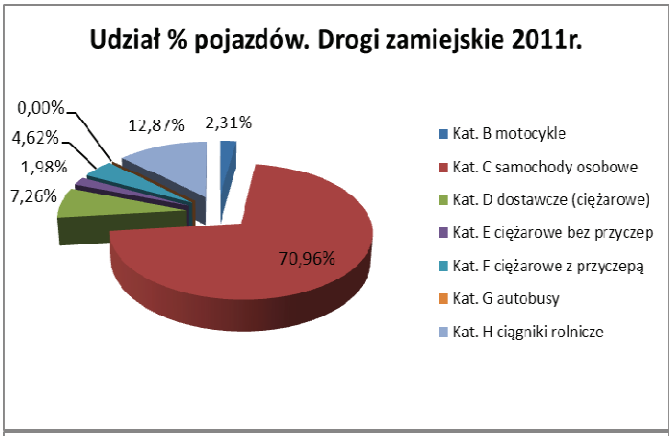


ROK 2011.

ULICE MIEJSKIE – w 2011r. nie prowadzono pomiarów

DROGI ZAMIEJSKIE

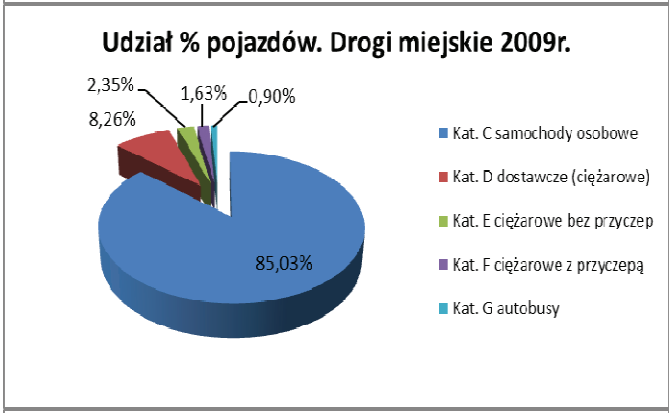
Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	2,31%
Kat. C samochody osobowe	70,96%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	7,26%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	1,98%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	4,62%
Kat. G autobusy	0,00%
Kat. H ciągniki rolnicze	12,87%



ROK 2009.

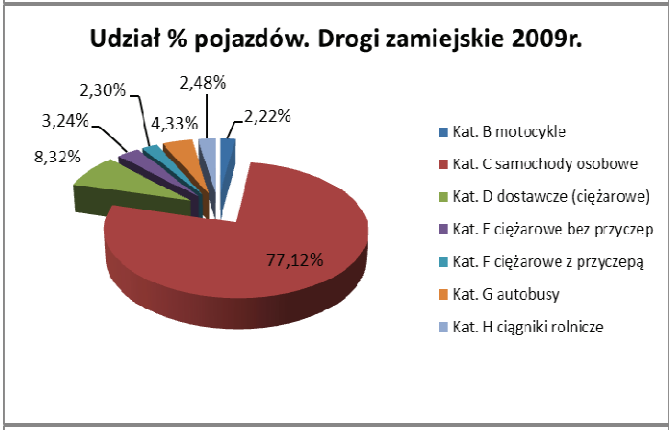
ULICE MIEJSKIE

Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	1,11%
Kat. C samochody osobowe	85,03%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	8,26%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	2,35%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	1,63%
Kat. G autobusy	0,90%
Kat. H ciągniki rolnicze	0,72%



DROGI ZAMIEJSKIE

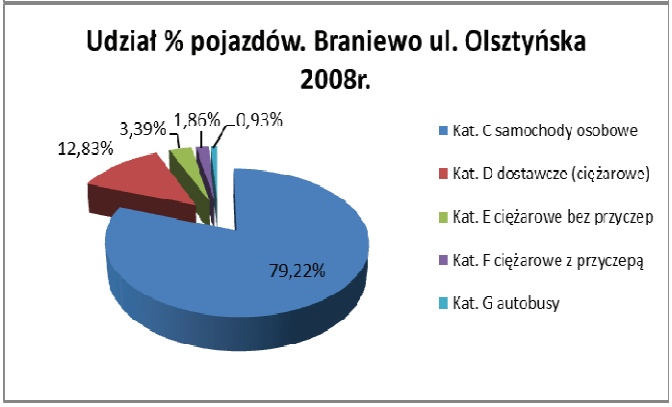
Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	2,22%
Kat. C samochody osobowe	77,12%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	8,32%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	3,24%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	2,30%
Kat. G autobusy	4,33%
Kat. H ciągniki rolnicze	2,48%



ROK 2008.

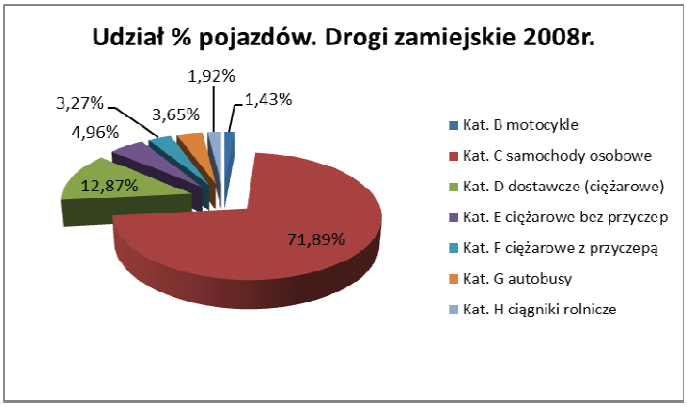
ULICE MIEJSKIE

Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	1,02%
Kat. C samochody osobowe	79,22%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	12,83%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	3,39%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	1,86%
Kat. G autobusy	0,93%
Kat. H ciągniki rolnicze	0,75%



DROGI ZAMIEJSKIE

Kategorie pojazdów	Udział % pojazdów
Kat. B motocykle	1,43%
Kat. C samochody osobowe	71,89%
Kat. D dostawcze (ciężarowe)	12,87%
Kat. E ciężarowe bez przyczep	4,96%
Kat. F ciężarowe z przyczepą	3,27%
Kat. G autobusy	3,65%
Kat. H ciągniki rolnicze	1,92%



Mapa 2. Natężenie ruchu na wybranych odcinkach dróg i ulic powiatowych powiatu braniewskiego na podstawie pomiarów prowadzonych w latach 2008-2013.

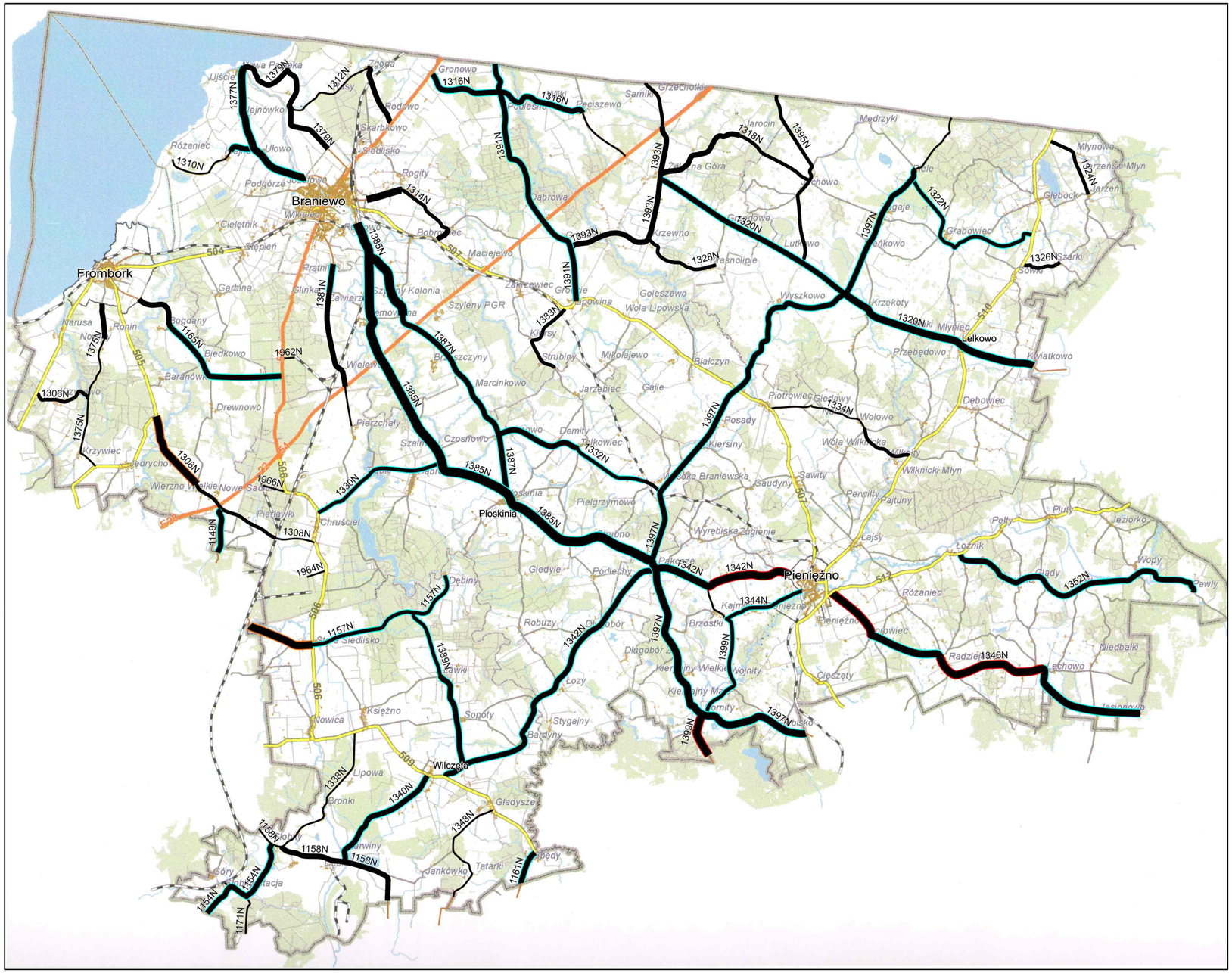
NATĘŻENIE RUCHU NA WYBRANYCH ODCINKACH DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO NA PODSTAWIE POMIARÓW PROWADZONYCH W LATACH 2008-2013

N

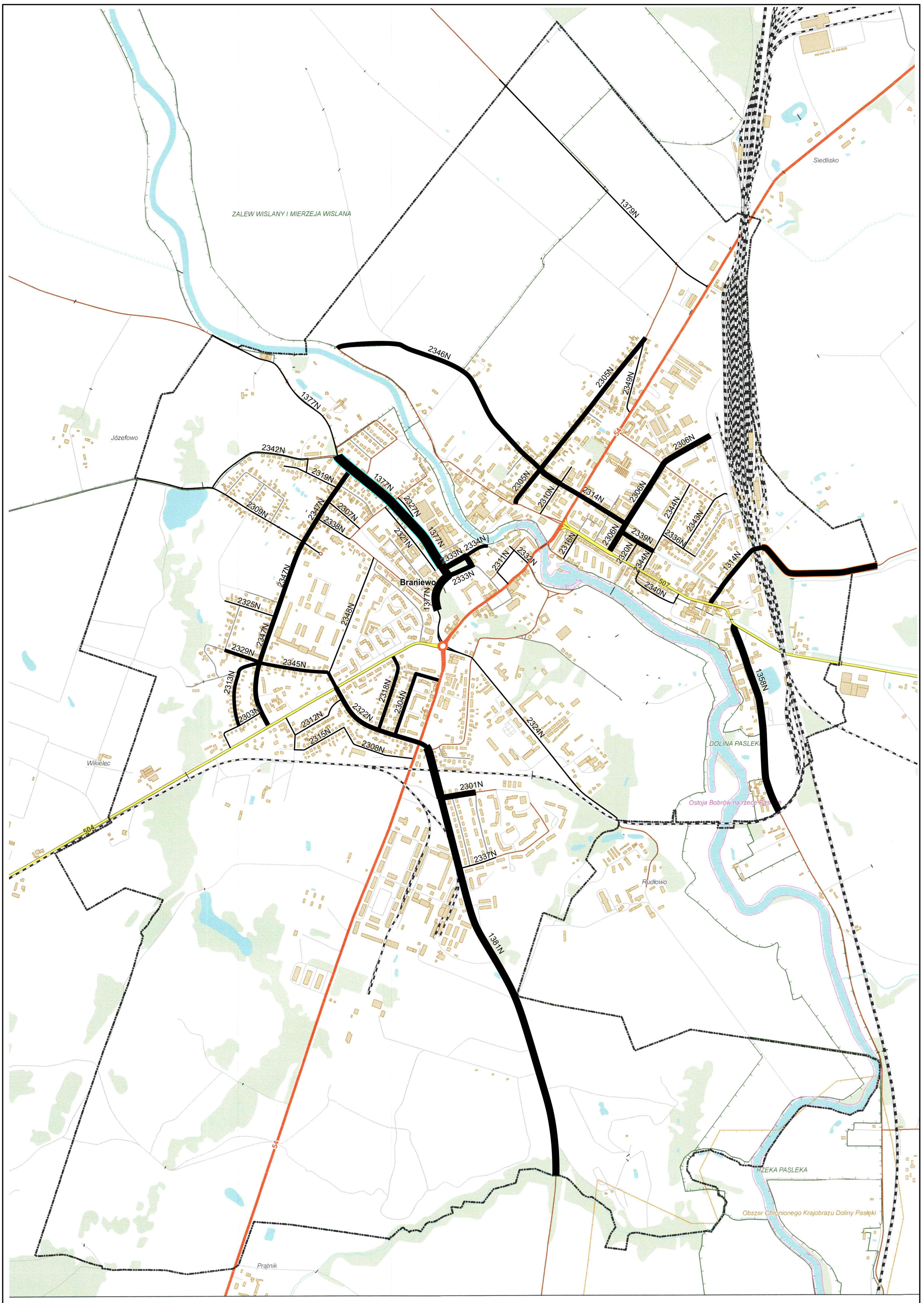
Powiat Braniewski

1:140 000

0 2 4 km


Braniewo
Frombork
Pieniężno
Płoskinia
Wilczęta
Lelkowo
Gronowo
Rodowo
Skarbkowo
Siedlisko
Rogity
Różaniec
Ułowo
Podgórze
Cieletnik
Stępień
Pratni
Garbina
Narusa
Ronin
Bogdany
Bjedkowo
Baranówko
Drewnowo
Krzywiec
Wierzno Wielkie
Nowe Sadłowo
Pietrzykowo
Chruściel
Pierzchały
Wielewo
Szyleny PGR
Marcinkowo
Czosnowo
Demity
Talkowiec
Pielgrzymowo
Giedyle
Podleczny
Debiny
Robuzy
Długobór
Łozy
Sopoty
Stygajny
Badyny
Nowica
Księżno
Lipowa
Gronki
Gładysze
Tatarki
Jankówko
Tarwiny
Góry
Stacja
Kiersiny
Posady
Wyrębiska
Zugienie
Brzostki
Wojnity
Cieszęty
Radzie
Lechowo
Wilknicki Młyn
Wołowo
Wola Wilkńska
Piotrowiec
Przebędowo
Debowiec
Kwiatkowo
Krzekoty
Wyszkowo
Goleszewo
Wola Lipowska
Białczyn
Mikołajewo
Strubiny
Jarzębiec
Gajle
Maciejewo
Zakrzewiec
Grzędy
Lipowina
Krzewno
Pasnolipie
Lutkowo
Grabowiec
Głębock
Młynowo
Jarzeń
Medrzyki
Grzechotki
Pociszewo
Sarnik
Jarocin
Dąbrowa
Bobrowiec
Pieniężno
Różaniec
Kajmiężno
Brzostki
Wojnity
Cieszęty
Radzie
Lechowo
Niedbałki
Jesionowo
Pełty
Pluty
Jeziorko
Łoźnik
Wopy
Gady
Pawły
Lajsy
Pervilty
Pajtuny
Sawity
Saudyny
Wola Braniewska
Kiersiny
Posady
Piotrowiec
Wołowo
Wilknicki Młyn
Debowiec
Kwiatkowo
Przebędowo
Krzekoty
Wyszkowo
Białczyn
Mikołajewo
Strubiny
Jarzębiec
Gajle
Marcinkowo
Czosnowo
Demity
Talkowiec
Pielgrzymowo
Giedyle
Podleczny
Debiny
Robuzy
Długobór
Łozy
Sopoty
Stygajny
Badyny
Nowica
Księżno
Lipowa
Gronki
Gładysze
Tatarki
Jankówko
Tarwiny
Góry
Stacja
Siedlisko
Pierzchały
Wielewo
Szyleny PGR
Marcinkowo
Czosnowo
Demity
Talkowiec
Pielgrzymowo
Giedyle
Podleczny
Debiny
Robuzy
Długobór
Łozy
Sopoty
Stygajny
Badyny
Nowica
Księżno
Lipowa
Gronki
Gładysze
Tatarki
Jankówko
Tarwiny
Góry
Stacja
Siedlisko
Pierzchały
Wielewo
Szyleny PGR
Marcinkowo
Czosnowo
Demity
Talkowiec
Pielgrzymowo
Giedyle
Podleczny
Debiny
Robuzy
Długobór
Łozy
Sopoty
Stygajny
Badyny
Nowica
Księżno
Lipowa
Gronki
Gładysze
Tatarki
Jankówko
Tarwiny
Góry
Stacja
1376N
1377N
1379N
1312N
1316N
1310N
1314N
1385N
1381N
1387N
1385N
1387N
1385N
1393N
1393N
1391N
1393N
1395N
1318N
1320N
1328N
1322N
1324N
1326N
1397N
1320N
1332N
1334N
1342N
1342N
1344N
1346N
1352N
1397N
1399N
1399N
1397N
1397N
1397N
1397N
1399N
1399N
1397N
1397N
1397N
1397

NATĘŻENIE RUCHU NA WYBRANYCH ODCINKACH DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO NA PODSTAWIE POMIARÓW PROWADZONYCH W LATACH 2008-2013



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

1:10 000

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

- 2013
- 2012
- 2011
- 2010
- 2009
- 2008

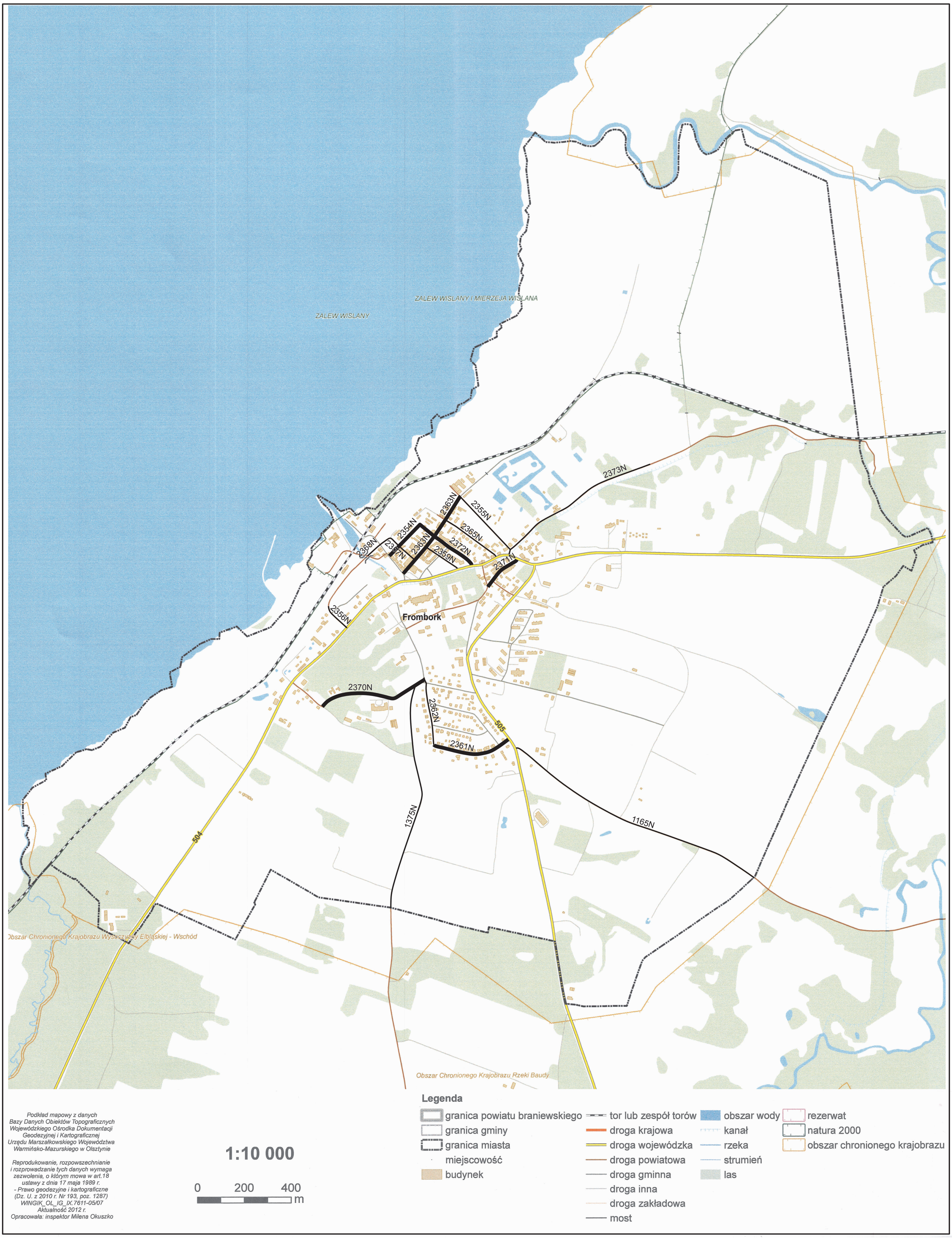
NOW-EKO BIURO PROJEKTÓW Spółka z o.o.
ul.Dąbrowszczakw 39; 10-542 Olsztyn tel./fax: (89) 527-41-11
www.now-eko.com.pl

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO

MAPA 2.2 NATĘŻENIE RUCHU NA WYBRANYCH ODCINKACH DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO NA PODSTAWIE POMIARÓW PROWADZONYCH W LATACH 2008–2013

OPRACOWANIE: Renata Leszczyńska, Piotr Szatkowski

NATĘŻENIE RUCHU NA WYBRANYCH ODCINKACH DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO NA PODSTAWIE POMIARÓW PROWADZONYCH W LATACH 2008-2013



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

1:10 000

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

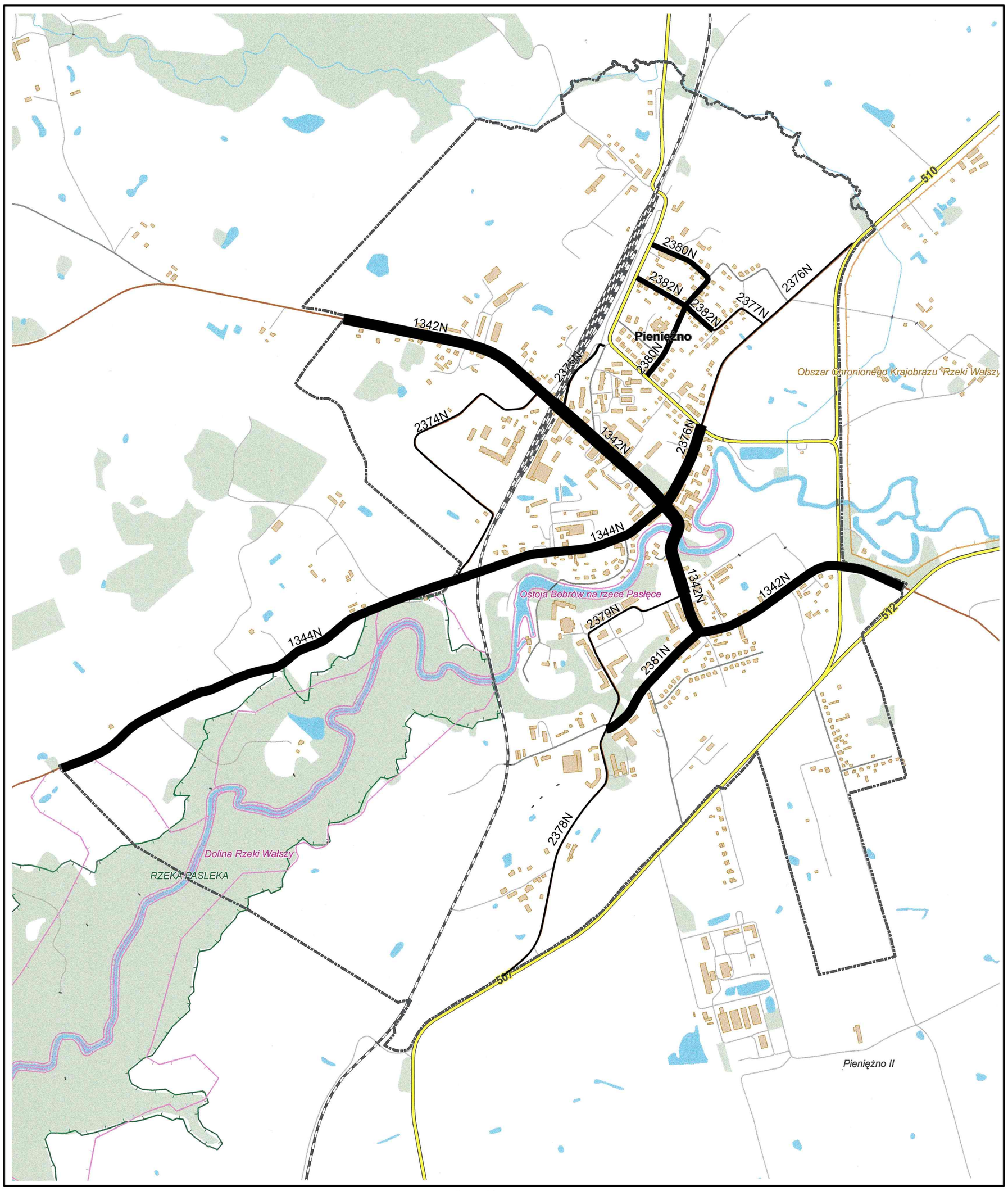
Wartość natężenia ruchu SDR	Rok wykonania pomiaru natężenia ruchu
Brak danych	2013
0÷100	2012
101÷500	2011
501÷1000	2010
1001÷2000	2009
2001÷3000	2008
3001÷4000	
4001÷6000	

NOW-EKO BIURO PROJEKTÓW Spółka z o.o.
ul.Dąbrowszczakw 39; 10-542 Olsztyn tel./fax: (89) 527-41-11
www.now-eko.com.pl

TEMAT OPRACOWANIA

MAPA 2.3	NATĘŻENIE RUCHU NA WYBRANYCH ODCINKACH DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO NA PODSTAWIE POMIARÓW PROWADZONYCH W LATACH 2008-2013
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Piotr Szatkowski

NATĘŻENIE RUCHU NA WYBRANYCH ODCINKACH DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO NA PODSTAWIE POMIARÓW PROWADZONYCH W LATACH 2008-2013



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

1:10 000

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	2013
0÷100	2012
101÷500	2011
501÷1000	2010
1001÷2000	2009
2001÷3000	2008
3001÷4000	
4001÷6000	

NOW-EKO BIURO PROJEKTÓW Spółka z o.o.
ul.Dąbrowszczakw 39; 10-542 Olsztyn tel./fax: (89) 527-41-11
www.now-eko.com.pl

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO

MAPA 2.4	NATĘŻENIE RUCHU NA WYBRANYCH ODCINKACH DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO NA PODSTAWIE POMIARÓW PROWADZONYCH W LATACH 2008-2013
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Piotr Szatkowski

4.3 PROGNOZA NATĘŻENIA RUCHU NA SIECI DRÓG POWIATOWYCH DO ROKU 2025.

Prognozę natężenia ruchu na drogach powiatowych opracowano zgodnie z „Instrukcją oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych dla dróg powiatowych, opracowaną przez IBDiM w lutym 2008r.

W obliczeniach uwzględniono pięć kategorii pojazdów:

- samochody osobowe,
- samochody dostawcze,
- samochody ciężarowe bez przyczep,
- samochody ciężarowe z przyczepami,
- autobusy.

Założenia do obliczeń dla dróg powiatowych o SDR <2500 P/d

Tabela 4. Założenia do prognozy średniego dobowego ruchu na drogach powiatowych, przy SDR <2500 poj/dobę.

L.p.	Kategoria pojazdów	Roczny wzrost ruchu zależnie od SDR					
		≤250	251 do 500	501 do 1000	1001 do 15000	1501 do 2000	2000 do 2500
1	samochody osobowe	4	13	25	42	60	80
2	samochody dostawcze	1	2	3	5	7	10
3	samochody ciężarowe bez przyczep	współczynnik wzrostu $w_w = 1{,}020^n$					
4	samochody ciężarowe z przyczepami	współczynnik wzrostu $w_w = 1{,}025^n$					
5	autobusy	współczynnik wzrostu $w_w = 1{,}000$					

SDR_t osobowe $[SO_t]$= SDR_{t-1} osobowe + Liczba pojazdów zależnie od SDR,
SDR_t dostawcze $[SD_t]$= SDR_{t-1} dostawcze + Liczba pojazdów zależnie od SDR,
SDR_t ciężarowe b.p. $[SC_b] = SDR_{2008} \times 1{,}020^n$
SDR_t ciężarowe z p. $[SC_c] = SDR_{2008} \times 1{,}025^n$
SDR_t autobusy [A]. = $SDR_{2008} \times 1{,}000^n$ - w całym okresie analizy liczba stała
$SDR_t = SO_t + SD_t + SC_b + SC_c + A_t$

Założenia do obliczeń dla dróg powiatowych o SDR >2500 P/d

Prognozowany średni dobowy ruch pojazdów samochodowych ogółem w danym horyzoncie czasowym obliczono poprzez przemnożenie wielkości SDR w roku bazowym przez odpowiednie wskaźniki wzrostu ruchu podane w poniższej tabeli.

Średni dobowy ruch **pojazdów samochodowych ogółem** obliczono wg wzoru:

$$SDR_t = SDR_{t-1} \times w_{SDR}$$

Okres	w_{SDR} – średni roczny współczynnik wzrostu ruchu pojazdów samochodowych
2005-2010	1,039
2011-2015	1,032
2016-2020	1,029
2021-2030	1,027
2031-2040	1,025

Prognozowany średni dobowy ruch **samochodów dostawczych [SD]** obliczono poprzez przemnożenie SDR tych pojazdów w roku bazowym przez współczynniki wzrostu ruchu.

Średni dobowy ruch **samochodów dostawczych [SD]** obliczono wg wzoru:

$$SDR_t = SDR_{t-1} \times w_d$$

Okres	w_d – średni roczny współczynnik wzrostu ruchu samochodów dostawczych
2005-2010	1,029
2011-2015	1,025
2016-2020	1,022
2021-2030	1,020
2031-2040	1,020

Prognozowany średni dobowy ruch **samochodów ciężarowych bez przyczep [SCb]** obliczono poprzez przemnożenie SDR tych pojazdów w roku bazowym przez współczynnik wzrostu ruchu równy $1{,}020^n$ wg wzoru:

$$SCb_t = SCb_{2008} \times 1{,}020^n$$

gdzie: n – kolejny rok okresu analizy.

Prognozowany średni dobowy ruch **samochodów ciężarowych z przyczepami [SCp]** obliczono poprzez przemnożenie SDR tych pojazdów w roku bazowym przez współczynnik wzrostu ruchu równy $1{,}030^n$ wg wzoru:

$$SCp_t = SCp_{2008} \times 1{,}030^n$$

gdzie: n – kolejny rok okresu analizy.

Dla średniego dobowego ruchu **autobusów [A]** roczny współczynnik wzrostu ruchu wa wynosi 1,000, czyli w okresie analizy liczba autobusów jest stała.

Prognozowany średni dobowy ruch **samochodów osobowych [SO]** obliczono jako różnicę średniego dobowego ruchu ogółem i sumy samochodów dostawczych[SD], samochodów ciężarowych bez przyczep [SCb], samochodów ciężarowych z przyczepami [SCp] i autobusów[A] wg wzoru:

$$SO_t = SDR_t - (SD_t + SCb_t + SCp_t + A)_t$$

W załączeniu arkusz obliczeniowy do prognozowania natężenia ruchu drogowego.

4.4 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. W oparciu o dane dotyczące powiatu – zgodnie z pkt. 2 niniejszego opracowania – przejęto, ze ruch na drogach powiatowych powiatu braniewskiego ma charakter gospodarczy. Takie założenie przyjęto w analizie efektywności ekonomicznej wybranych przedsięwzięć – wg inf. w pkt 10 niniejszego opracowania.

Dane odnoszące się do charakteru ruchu, są niezbędne do obliczeń SDR zgodnie z Instrukcją efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych dla dróg powiatowych, oprac. IBDiM 2008r., gdzie w metodologii obliczeń stosowane są współczynniki przeliczeniowe odnoszące się m.in. do charakteru ruchu.

4.5 POWIĄZANIE Z NADRZĘDNYM UKŁADEM DROGOWYM:

4.5.1 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.

4.5.2 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

Nadrzędny układ drogowy na terenie Powiatu braniewskiego pokazano na poniższym rysunku:

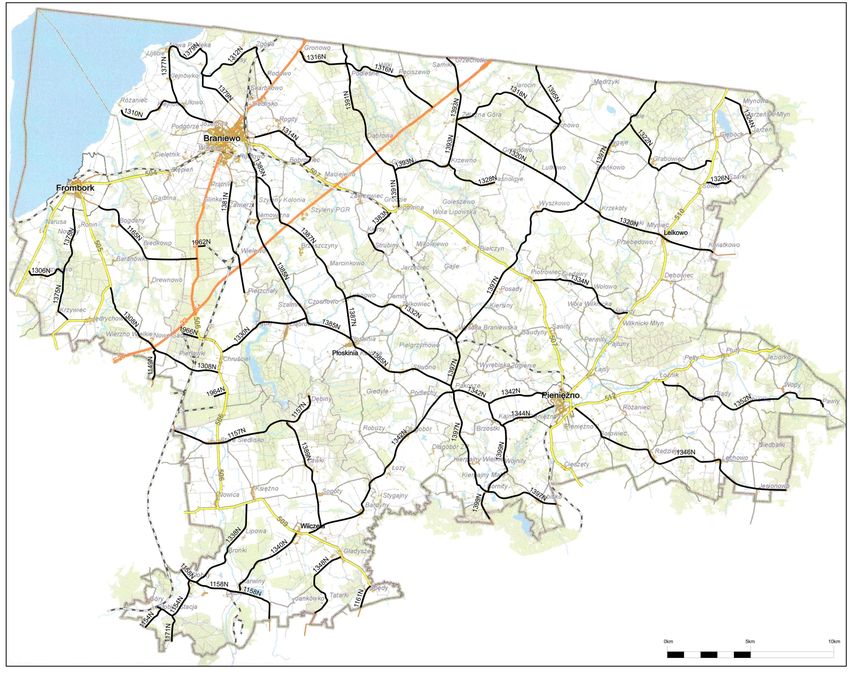
Źródło: Opracowanie własne na podst. informacji zawartych na stronie internetowej GDDKiA

4.5.3 DROGI GMINNE.

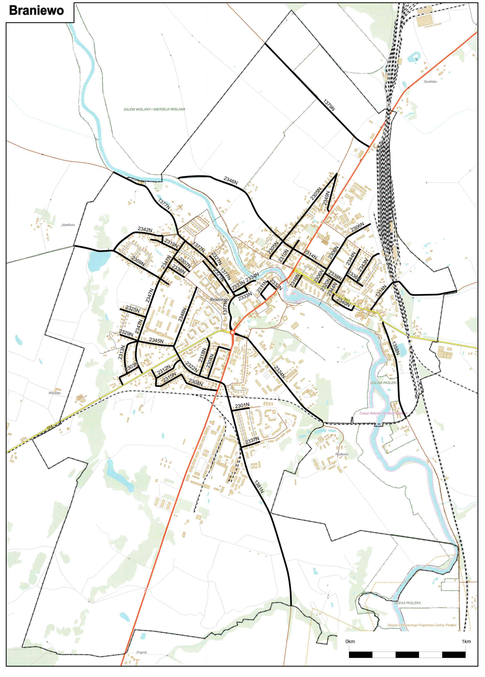
Lokalizacje i przebieg dróg gminnych na terenie powiatu oraz ich powiązania z siecią dróg powiatowych pokazano na mapach zamieszczonych w pkt. 1.9 niniejszego opracowania.

4.6 MAPA PRZEDSTAWIAJĄCA SIEĆ DRÓG POWIATOWYCH

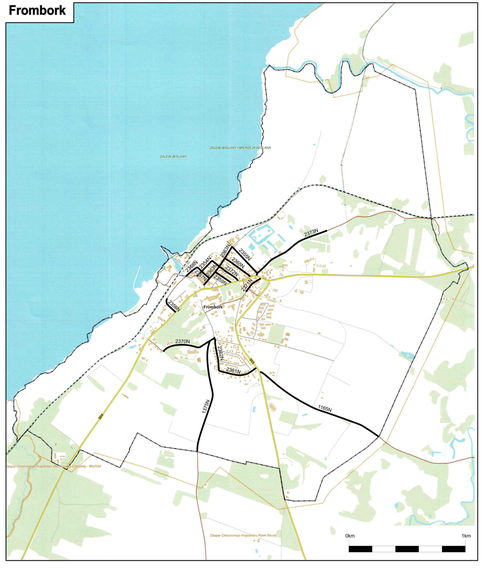
Mapa 3. Sieć dróg powiatowych powiatu braniewskiego.



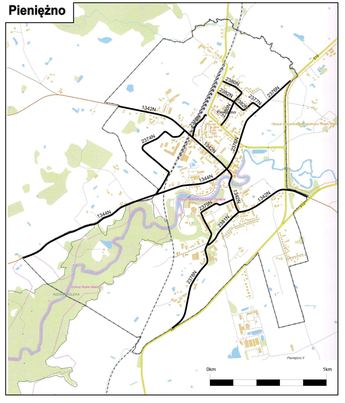
Braniewo



Frombork



Pieniężno



SIEĆ DRÓG POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO

LEGENDA

Przebieg drogi powiatowej

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

Rozpoduksowania, 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_TE/10-05/07

Aktualność 2012 r.

Opracowała: inspektor Milena Olszczło

NOW-EKO BIURO PROJEKTÓW Spółka z o.o.

ul.Dąbrowszczaków 39; 10-542 Olsztyn tel./fax: (89) 527-41-11

www.now-eko.com.pl

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO

MAPA 3	SIEĆ DRÓG POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Piotr Szatkowski

4.7 WYKAZ, OPIS, MAPA Z LOKALIZACJĄ OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH W CIĄGACH DRÓG POWIATOWYCH.

W ciągu dróg powiatowych zlokalizowane są 34 obiekty mostowe o łącznej długości 528,1 mb, w tym na drogach zamiejskich 29 szt. o długości 456,5 m, natomiast w miastach 5 szt. o długości 71,6 m.

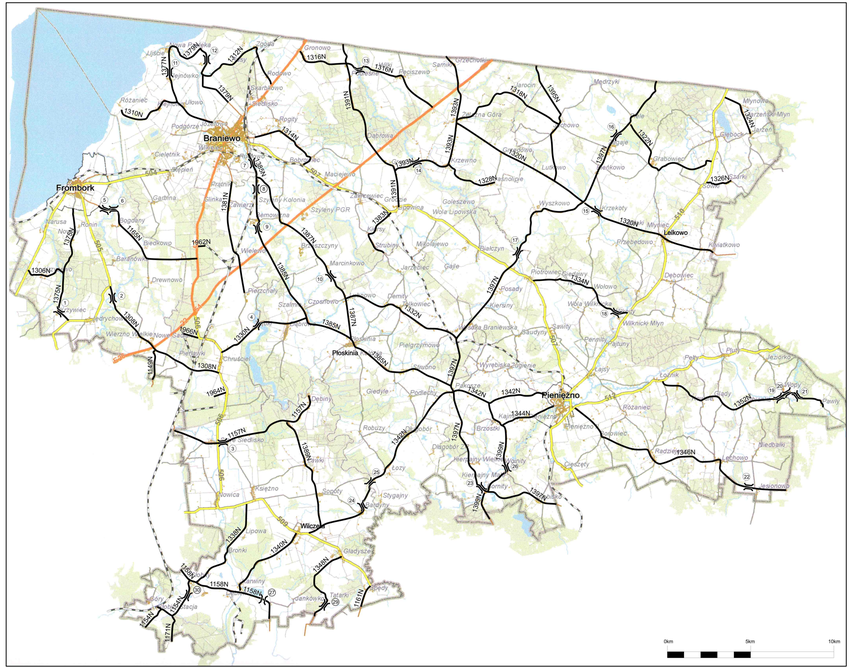
Najdłuższe obiekty mostowe na terenie powiatu braniewskiego:

1. Most przez rzekę Pasłęka w m. Bardyny – 58,52 m (obiekt nr 25)
2. Most przez rzekę Pasłęka i J. Pierzchalskie w m. Pierzchały – 41,95 m (obiekt nr 4)
3. Wiadukt nad koleją w m. Pieniężno – 31,7 m (obiekt nr 35)

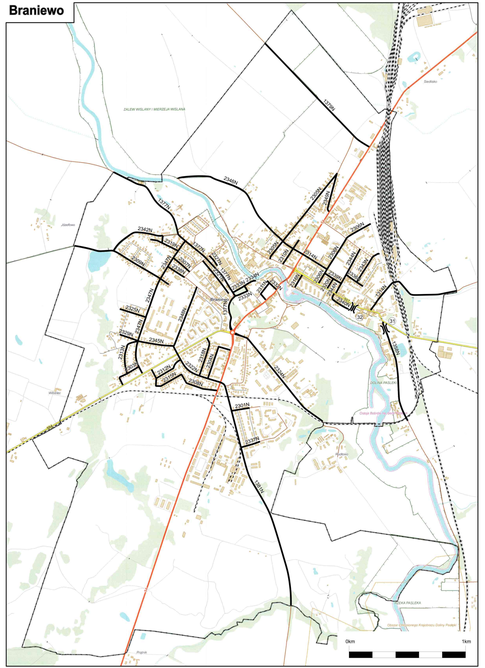
Tabela 5. Zestawienie obiektów mostowych i wiaduktów na sieci dróg powiatowych w powiecie braniewskim.

Numer inwentarzowy obiektu	Numer drogi	Kilometraż	Nazwa przeszkody	Nazwa najbliższej miejscowości	Nośność	Materiał konstrukcji dźwigarów	Materiał konstrukcji pomostu	Ocena stanu technicznego	Nośność MCL (Mg)
1	1375 N Frombork - Krzywiec	7+512	Narusa	Krzywiec	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**26,95**
2	1308 N Baranówka - Chruściel	0+802	Bauda	Baranówka	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**21,03**
3	1157N Kurowo Braniewkie - Stare Siedlisko - Dębiny	4+804	Dzikówka	Stare Siedlisko	30 ton	beton zbrojony	beton zbrojony	**4**	**41,57**
4	1330N Chruściel - Czosnowo	2+736	Pasłeka/J. Pierzchalskie	Trąby	brak danych	stal	beton zbrojony	**3**	**38,42**
5	1165N Frombork - Biedkowo	1+812	Kanał Kopernika	Frombork	40 ton	stal	beton zbrojony	**4**	**42**
6	1165N Frombork - Biedkowo	2+046	Bauda	Bogdany	10 ton	stal	beton zbrojony	**1**	**19,27**
7	1385N Braniewo - Pakosze	1+644	Biebrza	Braniewo	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**19,38**
8	1385N Braniewo - Pakosze	3+020	tory kolejowe	Bemowizna	brak danych	stal	beton zbrojony	**3**	**42**
9	1385N Braniewo - Pakosze	5+429	rzeka Łaźnica	Bemowizna	brak danych	stal	beton zbrojony	**3**	**42**
10	1387N Szyleny - Płoskinia	7+833	strumień bez nazwy	Marcinkowo	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**4**	**20,52**
11	1377N Nowa Pasłeka - Braniewo	1+440	strumień bez nazwy	Klejnówko	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**21,82**
12	1379N Stara Pasłeka - Braniewo	3+736	strumień bez nazwy	Stara Pasłeka	brak danych	stal	beton zbrojony	**2**	**12,56**
13	1316 N Gronowo - Pęciszewo	4+327	Banówka	Wilki	30 ton	stal	stal	**4**	**42**
14	1393N Grzechotki - Krzewno - Gronówko	9+053	rzeka Banówka	Gronówko	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**42**
15	1320N Żelazna Góra - Kwiatkowo	10+163	strumień bez nazwy	Krzekoty	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**4**	**28,33**
16	1397N Piele - Piotrowiec - Pakosze - Mingajny	4+234	rzeka Ławta	Zagaje	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**13,53**
17	1397N Piele - Piotrowiec - Pakosze - Mingajny	14+890	strumień bez nazwy	Piotrowiec	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**42**
18	1334N Piotrowiec - Wilknity	5+130	rzeka Wałsza	Wilknity	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**17,7**
19	1352N Łoźnik - Pawły	8+267	rzeka Wałsza	Wopy	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**38,63**
20	1352N Łoźnik - Pawły	8+478	staw hodowlany	Wopy	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**22,03**
21	1352N Łoźnik - Pawły	9+228	rzeka Wałsza	Wopy	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**30,8**
22	1346N Pieniężno - Jesionowo	14+073	strumień bez nazwy	Jesionowo	brak danych	cegła	cegła	**3**	**42**
23	1397N Piele - Piotrowiec - Pakosze - Mingajny	30+906	rzeka Wałsza	Bornity	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**23,45**
24	1342N Wilczęta - Pakosze - Pieniężno	3+874	rzeka Wąska	Bardyny	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**12,46**
25	1342N Wilczęta - Pakosze - Pieniężno	5+599	rzeka Pasłęka	Bardyny	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**30,3**
26	1399N Kajnity - Bornity - Augustyny	4+412	rzeka Wałsza	Wojnity	brak danych	stal	beton zbrojony	**3**	**16,35**
27	1158N Wola Młynarska - Słobity - Osiek	9+938	nieczynne tory kolejowe	Karwiny	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**2**	**21,48**
29	1348N Gładysze - Tatarki	5+006	nieczynne tory kolejowe	Tatarki	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**2**	**27,02**
30	1154N Łukszty - Słobity	10+714	nieczynne tory kolejowe	Słobity	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**37,03**
31	1385N Braniewo - Pakosze	0+102	rów	Braniewo	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**15,27**
32	2340N ul. Skośna	0+250	strumień bez nazwy	Braniewo	3 tony	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**11,32**
33	2368N ul. Portowa	0+100	kanał miejski	Frombork	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**18,28**
34	1346N ul. 1-ego Maja	0+100	rzeka Wałsza	Pieniężno	20 ton	beton zbrojony	beton zbrojony	**2**	**41,61**
35	1344N ul. Kościuszki	3+395	tory kolejowe	Pieniężno	brak danych	beton zbrojony	beton zbrojony	**3**	**42**

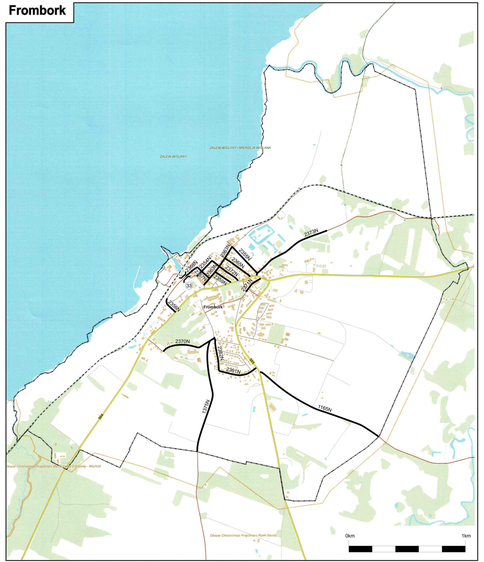
Mapa 4. Lokalizacja obiektów mostowych i wiaduktów na sieci dróg powiatowych w powiecie braniewskim



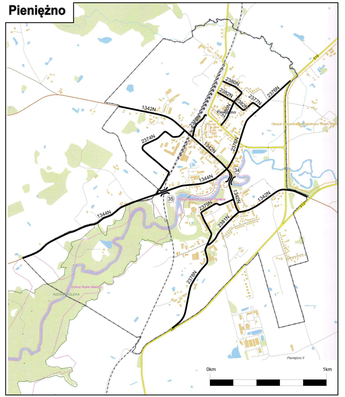
Braniewo



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

Rozpoduksowania, 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) WWGW_OL_IG_IG_TE/10-05/07
Aktualność 2012 r.
Opracowała: inspektor Milena Otuszcło

NOW-EKO BIURO PROJEKTÓW Sp.k.
ul.Dąbrowszczaków 39; 10-542 Olsztyn tel./fax: (89) 527-41-11
www.now-eko.com.pl

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ
POWIATU BRANIEWSKIEGO

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

5 OCENA STANU TECHNICZNEGO SIECI DRÓG POWIATOWYCH.

5.1 WSTĘP.

W roku 2012 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.

5.2 CHARAKTERYSTYKA PRZYJĘTEGO SYSTEMU OCENY STANU NAWIERZCHNI.

„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 w 2012r.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.*

5.3 STAN TECHNICZNY NAWIERZCHNI NA DROGACH POWIATOWYCH.

Ocena oparta jest na badaniu ok. 377 km dróg o nawierzchni bitumicznej i gruntowej.

Stan techniczny nawierzchni w rozbiciu na poszczególne cechy eksploatacyjne wg stanu na rok 2012 przedstawiono w poniższej tabeli:

nr drogi	przebieg drogi / ulicy	odcinek referencyjny	opis odcinka	ocena stanu nawierzchni	km pocz	km końc	dłg
ULICE MIEJSKIE							
1385N	ul. Olsztyńska Braniewo	NBR00.112 – NBR00.113	skrzyżowanie z droga wojewódzką nr 507 – obiekt mostowy ul. Olsztyńska	Klasa A - stan dobry	0,000	0,110	0,110
1385N	ul. Olsztyńska Braniewo	NBR00.113 – NBR00.114	obiekt mostowy ul. Olsztyńska – wjazd do Glob-Terminal	Klasa A - stan dobry	0,110	0,480	0,370
1377N	ul. Morska Braniewo		od ul. Świętokrzyskiej – do ul. Sądowej	Klasa A - stan dobry	6,278	6,871	0,593
1377N	ul. Sadowa Braniewo		od ul. Morskiej – do ul. Świętojańskiej	Klasa A - stan dobry	6,871	7,014	0,143
1377N	ul. Świętojańska Braniewo		od ul. Sądowej – do Ronda Andersa	Klasa A - stan dobry	7,014	7,221	0,207
2354N	ul. Basztowa Frombork		od ul. Mickiewicza – do ul. Rybackiej	Klasa A - stan dobry	0,000	0,266	0,266
1342N	ul. Lidzbarska Pieniężno		od zakładu energetycznego – do DW 507	Klasa A – stan dobry	20,281	20,434	0,153
2303N	ul. 1 Maja Braniewo		Ul. Wileńska – DW 504	Klasa B - stan zadawalający	0,000	0,258	0,258

1342N	ul. Braniewska Pieniężno		Od granicy administracyjnej miasta – do przejazdu kolejowego	Klasa B - stan zadawalający	18,522	19,184	0,662
2305N	ul. 9 Maja Braniewo		Budynek nr 36 – ul. Wspólna	Klasa B – stan zadawalający	0,380	0,931	0,551
2306N	ul. Armii Krajowej Braniewo		ul. Kościuszki – ul. Żeromskiego	Klasa B – stan zadawalający	0,000	0,446	0,446
2308N	ul. Dąbrowskiego Braniewo		ul. Sikorskiego – do punktu skupu złomu	Klasa B – stan zadawalający	0,000	0,067	0,067
2309N	ul. Długa Braniewo		ul. Wileńska – ul. Sportowa	Klasa B – stan zadawalający	0,000	0,472	0,472
2310N	ul. Drewniana		od ul. Wiejska – szkoła, garaże	Klasa B – stan zadawalający	0,158	0,246	0,088
2313N	ul. Kętrzyńskiego Braniewo		ul. Wileńska – ul. 1 Maja	Klasa B – stan zadawalający	0,000	0,340	0,340
2321N	ul. Marynarska Braniewo		ul. Sądowa – ul. PCK	Klasa B – stan zadawalający	0,000	0,350	0,350
2324N	ul. Moniuszki Braniewo		od wjazd do szpitala – przejazd kolejowy	Klasa B – stan zadawalający	0,750	1,080	0,330
2336N	ul. Reja Braniewo		od ul. Staszica – do ul. Kołłątaja	Klasa B – stan zadawalający	0,102	0,198	0,096
2342N	ul. Sportowa Braniewo		ul. Kwiatowa – naw z płyt betonowych	Klasa B – stan zadawalający	0,000	0,232	0,232
2346N	ul. Wiejska Braniewo		od ul. Królewieckiej – do ul. 9 Maja	Klasa B – stan zadawalający	0,000	0,200	0,200
2349N	ul. Wspólna Braniewo		od ul. Królewieckie – do ul. 9 Maja	Klasa B – stan zadawalający	0,000	0,387	0,387
2356N	ul. Dworcowa Frombork		od ul. Elbląskiej	Klasa B – stan zadawalający	0,000	0,142	0,142
1342N	ul. Dworcowa Pieniężno		Od ul. Sienkiewicza – do ul. 1 Maja	Klasa B – stan zadawalający	19,297	19,558	0,261
2375N	ul. Kolejowa Pieniężno		od ul. Sienkiewicza – do ul. Dworcowej	Klasa B – stan zadawalający	0,000	0,250	0,250
1344N	ul. Kościuszki Pieniężno		od ul. Mickiewicza – do ul. 1 Maja	Klasa B – stan zadawalający	3,788	3,939	0,151
2376N	ul. Królewiecka Pieniężno		od ul. Generalskiej – do ul. 1 Maja	Klasa B – stan zadawalający	0,249	0,000	0,249
2382N	ul. Zawadzkiego Pieniężno		Od ul. Sadowej – do ul. Sienkiewicza	Klasa B – stan zadawalający	0,163	0,273	0,110
1314N	ul. Szkolna Braniewo		DW 507 – przejazd kolejowy	Klasa C - stan niezadawalający	0,000	0,311	0,311
2304N	ul. 700 lecia Braniewo		ul. Sikorskiego – ul. Mielczarskiego	Klasa C - stan niezadawalający	0,000	0,392	0,392
2301N	ul. Bema Braniewo		Ul. Stefczyka – ul. Sucharskiego miasta	Klasa C - stan niezadawalający	0,000	0,147	0,147
2312N	ul. Jagiełły Braniewo		ul. Elbląskiej – ul. Mielczarskiego	Klasa C - stan niezadawalający	0,000	0,346	0,346
1381N	ul. Stefczyka Braniewo		DK 54 – granica administracyjna miasta	Klasa C - stan niezadawalający	0,000	2,050	2,050
1377N	ul. Świętokrzyska		od granic administracyjnych miasta – do ul. Morskiej	Klasa C - stan niezadawalający	5,334	6,278	0,944
1385N	ul. Olsztyńska Braniewo	NBR00.113 – NBR00.114	wjazd do Glob-Terminal – obiekt mostowy	Klasa C - stan niezadowalający	0,480	0,945	0,465
1342N	ul. 1 Maja Pieniężno		od ul. Dworcowej – do obiektu mostowego	Klasa C – stan niezadawalający	19,558	19,681	0,123
1342N	ul. Dworcowa Pieniężno		od ul. Braniewskiej – do ul. Sienkiewicza	Klasa C – stan niezadawalający	19,184	19,297	0,113
2381N	ul. Szkolna Pieniężno		od ul. Wolności – do ul. Orneckiej	Klasa C – stan niezadawalający	0,000	0,392	0,392

2382N	ul. Zawadzkiego Pieniężno		od ul. Ogrodowej – do ul. Sadowej	Klasa C – stan niezadawalający	0,000	0,163	0,163
2332N	Plac Strażacki Braniewo		od ul. Gdańskiej – do ul. Hozjusza	Klasa C – stan niezadawalający	0,000	0,121	0,121
2333N	Plac Wolności Braniewo		od ul. Sądowej – do ul. Portowej	Klasa C – stan niezadawalający	0,000	0,178	0,178
2334N	Portowa Braniewo		od ul. Sądowej – do ul. Wodnej	Klasa C – stan niezadawalający	0,000	0,241	0,241
2314N	ul. Konarskiego Braniewo		od ul. Wąskiej – do ul. Armii Krajowej	Klasa C – stan niezadawalający	0,152	0,238	0,086
2318N	ul. Krasickiego Braniewo		od ul. Elbląskiej – do ul. Mielczarskiego	Klasa C – stan niezadawalający	0,000	0,345	0,345
2320N	ul. Malinowa Braniewo		od ul. Kościuszki – do ul. Rzemieślniczej	Klasa C – stan niezadawalający	0,000	0,095	0,095
2344N	ul. Traugutta Braniewo		od ul. Reja – do ul. Żeromskiego	Klasa C – stan niezadawalający	0,180	0,433	0,253
2347N	ul. Wileńska Braniewo		od ul. Mrongowiusza (od bruku) – do Warmińskiej	Klasa C – stan niezadawalający	0,734	0,950	0,216
2359N	ul. Kościelna Frombork		od ul. Kopernika – do ul. Pocztowej	Klasa C – stan niezadawalający	0,000	0,062	0,062
2365N	ul. Ogrodowa Frombork		od ul. Kopernika – do ul. Mickiewicza	Klasa C – stan niezadawalający	0,000	0,268	0,268
2368N	ul. Portowa Frombork		od ul. Kapelańskiej – do ul. Rybackiej	Klasa C – stan niezadawalający	0,000	0,069	0,069
2370N	ul. Sanatoryjna Frombork		od ul. Krasickiego – do szpitala	Klasa C – stan niezadawalający	0,000	0,224	0,224
2371N	ul. Stara Frombork		od ul. Braniewskiej – do ul. Katedralnej	Klasa C – stan niezadawalający	0,000	0,168	0,168
2372N	ul. Szkolna Frombork		od ul. Kopernika – do ul. Pocztowej	Klasa C – stan niezadawalający	0,000	0,127	0,127
1342N	ul. Lidzbarska Pieniężno		od ul. Wolności – do zakładu energetycznego	Klasa C – stan niezadawalający	19,982	20,281	0,299
1314N	ul. Szkolna Braniewo		Przejazd kolejowy – granica administracyjna miasta	Klasa D - stan zły	0,311	0,550	0,239
2305N	ul. 9 Maja Braniewo		Plac Piłsudskiego – ul. Wiejska – budynek nr 36	Klasa D - stan zły	0,000	0,380	0,380
2306N	ul. Armii Krajowej Braniewo		ul. Żeromskiego – ul. Błotna	Klasa D – stan zły	0,446	0,685	0,239
2307N	ul. Brzozowa Braniewo		od ul. PCK – do ul. Wileńskiej	Klasa D – stan zły	0,000	0,182	0,182
2308N	ul. Dąbrowskiego Braniewo		Od punktu skupu złomu – do ul. Kopernika	Klasa D – stan zły	0,067	0,352	0,285
2309N	ul. Długa Braniewo		tzw. krótki odcinek ul. Długiej (do ul. Wileńskiej)	Klasa D – stan zły	0,472	0,559	0,087
2310N	ul. Drewniana		od Pl. Piłsudskiego – do ul. Wiejskiej	Klasa D – stan zły	0,000	0,158	0,158
2311N	ul. Hozjusza Braniewo		od Pl. Strażackiego – do Kromera i Gdańskiej	Klasa D – stan zły	0,000	0,198	0,198
2314N	ul. Konarskiego Braniewo		od ul. Królewieckiej – do ul. Wąskiej	Klasa D – stan zły	0,000	0,152	0,152
2315N	ul. Kopernika Braniewo		od ul. Dąbrowskiego – do ul. Jagiełły	Klasa D – stan zły	0,000	0,307	0,307
2316N	ul. Kościelna Braniewo		od ul. Kościuszki – do ul. Młynarskiej	Klasa D – stan zły	0,000	0,130	0,130
2319N	ul. Kwiatowa Braniewo		od ul. Wileńskiej – do ul. Sportowej	Klasa D – stan zły	0,000	0,307	0,307

2322N	ul. Mielczarskiego Braniewo		od ul. Elbląskiej – do ul. Sikorskiego	Klasa D – stan zły	0,000	0,464	0,464
2324N	ul. Moniuszki Braniewo		od Rondo Andersa – do wjazd do szpitala	Klasa D – stan zły	0,000	0,750	0,750
2325N	ul. Mrongowiusza		od ul. Wileńskiej – do ul. Kajki	Klasa D – stan zły	0,000	0,230	0,230
2327N	ul. Parkowa Braniewo		od ul. PCK – do browaru	Klasa D – stan zły	0,000	0,123	0,123
2329N	ul. Pienionego Braniewo		od ul. Wileńskiej – do ul. Kajki	Klasa D – stan zły	0,000	0,166	0,166
2336N	ul. Reja Braniewo		od ul. Traugutta – do ul. Staszica	Klasa D – stan zły	0,000	0,102	0,102
2337N	ul. Roweckiego Braniewo		od ul. Stefczyka – do osiedla mieszkaniowego (za ul. Sowińskiego)	Klasa D – stan zły	0,000	0,236	0,236
2338N	ul. Różana Braniewo		od ul. Wileńskiej – do ul. PCK	Klasa D – stan zły	0,000	0,180	0,180
2339N	ul. Rzemieślnicza Braniewo		od ul. Armii Krajowej – do ul. Traugutta	Klasa D – stan zły	0,000	0,167	0,167
2340N	ul. Skośna Braniewo		od ul. Kościuszki/ Traugutta – do ul. Kościuszki	Klasa D – stan zły	0,000	0,299	0,299
2342N	ul. Sportowa Braniewo		naw. z płyt betonowych – ul. Długa	Klasa D – stan zły	0,232	0,538	0,306
2343N	ul. Staszica Braniewo		od ul. Błotnej – do ul. Reja	Klasa D – stan zły	0,000	0,316	0,316
2344N	ul. Traugutta Braniewo		od ul. Kościuszki – do ul. Reja	Klasa D – stan zły	0,000	0,180	0,180
2345N	ul. Warmińska Braniewo		od ul. Elbląskiej – do ul. Wileńskiej	Klasa D – stan zły	0,000	0,383	0,383
2346N	ul. Wiejska Braniewo		od ul. 9 Maja – do granic administracyjnych miasta	Klasa D – stan zły	0,200	1,063	0,863
2347N	ul. Wileńska Braniewo		od ul. Morskiej – do ul. Mrongowiusza (do bruku)	Klasa D – stan zły	0,000	0,734	0,734
2347N	ul. Wileńska Braniewo		od ul. Warmińskiej – do ul. Elbląskiej	Klasa D – stan zły	0,950	1,245	0,295
2348N	ul. Wojska Polskiego Braniewo		od ul. Plac Grunwaldzki – do ul. Warmińskiej	Klasa D – stan zły	0,000	0,538	0,538
2355N	ul. Błotna Frombork		od ul. Zielonej – do ul. Mickiewicza	Klasa D – stan zły	0,000	0,312	0,312
2357N	ul. Kapelańska Frombork		od ul. Portowa – do ul. Mickiewicza	Klasa D – stan zły	0,000	0,189	0,189
2359N	ul. Kościelna Frombork		od ul. Pocztowej – do ul. Mickiewicza	Klasa D – stan zły	0,062	0,173	0,111
2361N	ul. Kwiatowa Frombork		od ul. Leśnej – do ul. Marynarskiej	Klasa D – stan zły	0,000	0,341	0,341
2362N	ul. Leśna Frombork		od ul. kol. Robotniczej – do ul. Kwiatowej	Klasa D – stan zły	0,000	0,275	0,275
2363N	ul. Mickiewicza Frombork		od ul. Kopernika – do ul. Błotnej	Klasa D – stan zły	0,000	0,437	0,437
2370N	ul. Sanatoryjna Frombork		od szpitala – do ul. Jaśminowa	Klasa D – stan zły	0,224	0,497	0,273
2372N	ul. Szkolna Frombork		od ul. Pocztowej – do ul. Mickiewicza	Klasa D – stan zły	0,127	0,206	0,079
2373N	ul. Zielona Frombork		od ul. Braniewskiej – granic administracyjnych miasta	Klasa D – stan zły	0,000	0,716	0,716
1342N	ul. 1 Maja Pieniężno		od obiektu mostowego – do ul. Wolności	Klasa D – stan zły	19,681	19,867	0,186
2374N	ul. Cmentarna Pieniężno		od ul. Kościuszki – do ul. Braniewskiej	Klasa D – stan zły	0,000	0,991	0,991
1344N	ul. Kościuszki Pieniężno		od granic administracyjnych miasta – do ul. Mickiewicza	Klasa D – stan zły	2,704	3,788	1,084

2376N	ul. Królewiecka Pieniężno		od granic administracyjnych miasta – do ul. Generalskiej	Klasa D – stan zły	0,960	0,249	0,711
2377N	ul. Ogrodowa Pieniężno		od ul. Królewieckiej – do ul. Zawadzkiego	Klasa D – stan zły	0,000	0,182	0,182
2378N	ul. Ornecka Pieniężno		od ul. Rynek – do DW 507	Klasa D – stan zły	0,000	1,066	1,066
2379N	ul. Rynek Pieniężno		od ul. Wolności– do ul. Orneckiej	Klasa D – stan zły	0,000	0,529	0,529
2380N	ul. Sadowa Pieniężno		od ul. Generalskiej – do ul. Sienkiewicza	Klasa D – stan zły	0,000	0,538	0,538
1342N	ul. Wolności Pieniężno		od ul. 1 Maja – do ul. Lidzbarskiej	Klasa D – stan zły	19,867	19,982	0,115
DROGI ZAMIEJSKIE							
1149N	Wielkie Wierzno-Młynary	NBR00.001 – NBR00.002	Wielkie Wierzno- granica powiatu	Klasa A - stan dobry	0,000	1,898	1,898
1154N	Robity-Slobity	NBR00.004 – NBR00.005	Słobity PKP – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1171N	Klasa A - stan dobry	1,524	2,319	0,795
1154N	Robity-Slobity	NBR00.005 – NBR00.006	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1171N – wiadukt Słobity	Klasa A - stan dobry	2,319	3,700	1,381
1158N	Młynarska Wola-Burdajny	NBR00.007 – NBR00.013	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1154N m. Słobity – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1338N m. Słobity	Klasa A - stan dobry	0,855	1,344	0,489
1158N	Młynarska Wola-Burdajny	NBR00.013 – NBR00.014	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1338N m. Słobity – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1340N m. Karwiny	Klasa A - stan dobry	1,344	3,929	2,585
1316N	Gronowo Pęciszewo	NBR00.038 – NBR00.039	skrzyżowanie z DP 1391N m. Kalinowiec – obiekt mostowy Wilki	Klasa A - stan dobry	3,177	4,212	1,035
1316N	Gronowo Pęciszewo	NBR00.039 – NBR00.040	odc. 1) obiekt mostowy Wilki – Pęciszewo	Klasa A - stan dobry	4,212	6,277	2,065
1320N	Żel Góra-Kwiatkowo	NBR00.047 – NBR00.048	most m. Krzekoty – Lelkowo (skrzyżowanie z DW 510)	Klasa A - stan dobry	9,757	14,394	4,637
1320N	Żel Góra-Kwiatkowo	NBR00.048 – NBR00.049	Lelkowo (skrzyżowanie z DW 510) – Kwiatkowo (granica powiatu)	Klasa A - stan dobry	14,394	17,558	3,164
1342N	Wilczęta-Pieniężno	NBR00.075 – NBR00.076	Stygajny- skrzyżowanie z drogą gminną m. Łozy	Klasa A - stan dobry	5,825	6,527	0,702
1342N	Wilczęta-Pieniężno	NBR00.079 – NBR00.080	Żugienie - Pieniężno	Klasa A - stan dobry	17,984	18,522	0,538
1346N	Pieniężno-Babiak	NBR00.084 – NBR00.085	Skrzyżowanie z DW 512 w Pieniężnie – skrzyżowanie z drogą gminną nr 113020N w Różańcu	Klasa A - stan dobry	0,000	2,015	2,015
1346N	Pieniężno-Babiak	NBR00.085 – NBR00.086	skrzyżowanie z drogą gminną nr 113020N w Różańcu - skrzyżowanie z drogą gminną nr 113025N w Radziejewie	Klasa A - stan dobry	2,015	5,820	3,805
1346N	Pieniężno-Babiak	NBR00.086 – NBR00.087	skrzyżowanie z drogą gminną nr 113025N w Radziejewie - skrzyżowanie z drogą gminną nr 113039N w Lechowie	Klasa A - stan dobry	5,820	10,104	4,284
1346N	Pieniężno-Babiak	NBR00.087 – NBR00.088	skrzyżowanie z drogą gminną nr 113039N w Lechowie – obiekt mostowy Jesionowo	Klasa A - stan dobry	10,104	12,687	2,583

1346N	Pieniężno-Babiak	NBR00.088 – NBR00.089	obiekt mostowy Jesionowo – granica Powiatu Braniewo	Klasa A - stan dobry	12,687	14,751	2,064
1385N	Braniewo-Pakosze	NBR00.119 – NBR00.120	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1387N m. Płoskinia – skrzyżowanie z drogą gminną m. Płoskinia	Klasa A - stan dobry	14,644	14,956	0,312
1397N	Piele- Mingajny	NBR00.138 – NBR00.046	obiekt mostowy m. Zagaje – Siekiera (skrzyżowanie z DP 1320N)	Klasa A - stan dobry	3,916	8,503	4,587
1397N	Piele- Mingajny	NBR00.066 – NBR00.078	Wysoka Braniewska – Pakosze (skrzyżowanie z DP 1342N)	Klasa A - stan dobry	21,252	24,463	3,211
1397N	Piele- Mingajny	NBR00.078 – NBR00.142	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1342N m. Pakosze - Bornity	Klasa A - stan dobry	24,463	31,209	6,746
1397N	Piele- Mingajny	NBR00.142 – NBR00.144	od końca miejscowości Glebiska - granica powiatu	Klasa A - stan dobry	35,085	35,847	0,762
1154N	Robity-Slobity	NBR00.006 – NBR00.007	wiadukt Słobity – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1158N m. Słobity	Klasa B - stan zadowalający	3,700	4,741	1,041
1342N	Wilczęta-Pieniężno	NBR00.072 – NBR00.073	Wilczęta (skrzyżowanie DW 509) – skrzyżowanie z DP nr 1389N	Klasa B - stan zadowalający	0,000	0,890	0,890
1342N	Wilczęta-Pieniężno	NBR00.073 – NBR00.074	skrzyżowanie z DP nr 1389N – początek m. Bardyny	Klasa B - stan zadowalający	0,890	3,146	2,256
1342N	Wilczęta-Pieniężno	NBR00.076 – NBR00.077	skrzyżowanie z drogą gminną m. Łozy – skrzyżowanie z drogą gminną m. Długobór	Klasa B - stan zadowalający	6,527	8,561	2,034
1342N	Wilczęta-Pieniężno	NBR00.079 – NBR00.080	od skrzyżowania z DP 1399N - Żugienie	Klasa B - stan zadowalający	15,000	17,984	2,984
1344N	Kajnity-Pieniężno	NBR00.081 – NBR00.082	klasztor- Pieniężno odc bitumiczny	Klasa B - stan zadowalający	1,239	2,704	1,465
1377N	Nowa Pasłęka-Braniewo	NBR00.030 – NBR00.103	skrzyżowanie z drogą powiatowa nr 1310N - Braniewo	Klasa B - stan zadowalający	3,246	5,334	2,088
1385N	Braniewo-Pakosze	NBR00.118 – NBR00.062	skrzyżowanie z drogą krajową nr 22 – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1330N m. Czosnowo	Klasa B - stan zadowalający	6,486	11,600	5,114
1387N	Szyleny-Płoskinia	NBR00.063 – NBR00.119	Lubnowo - Płoskinia	Klasa B - stan zadowalający	9,523	12,011	2,488
1393N	Grzechotki-Gronówko	NBR00.133 – NBR00.043	Omaza – do drogi gruntowej do Jarocina	Klasa B - stan zadowalający	1,926	2,594	0,668
1393N	Grzechotki-Gronówko	NBR00.057 – NBR00.134	przez m. Krzewno	Klasa B - stan zadowalający	6,871	7,558	0,687
1397N	Piele- Mingajny	NBR00.046 – NBR00.139	przez miejscowość Wyszkowo	Klasa B - stan zadowalający	10,704	11,944	1,240
1399N	Kajnity-Augustyny	NBR00.142 – NBR00.146	skrzyżowanie z DP 1397N w Bornitach – granica powiatu Augustyny	Klasa B - stan zadowalający	6,529	8,657	2,128
1157N	Kurowo Braniewskie Dębiny	NBR00.010 – NBR00.011	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1389N - Dębiny	Klasa C - stan niezadowalający	7,028	9,422	2,394
1340N	Wilczęta-Karwiny	NBR00.071 – NBR00.014	odcinek przebiegający przez las	Klasa C - stan niezadowalający	3,797	4,062	0,265
1342N	Wilczęta-Pieniężno	NBR00.078 – NBR00.079	od końca m. Pakosze do skrzyżowania z DP 1399N	Klasa C - stan niezadowalający	13,024	15,000	1,976
1375N	Frombork-Krzywiec	NBR00.098 – NBR00.024	Frombork - skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1306N	Klasa C - stan niezadowalający	0,000	5,127	5,127

1385N	Braniewo-Pakosze	NBR00.114 – NBR00.115	obiekt mostowy – skrzyżowanie z drogą powiatowa nr 1387N	Klasa C - stan niezadowalający	0,945	2,335	1,390
1385N	Braniewo-Pakosze	NBR00.115 – NBR00.116	skrzyżowanie z drogą powiatowa nr 1387N – wiadukt nad torami kolejowymi	Klasa C - stan niezadowalający	2,335	3,009	0,674
1385N	Braniewo-Pakosze	NBR00.116 – NBR00.117	wiadukt nad torami kolejowymi – obiekt mostowy m. Bemowizna	Klasa C - stan niezadowalający	3,009	5,421	2,412
1385N	Braniewo-Pakosze	NBR00.117 – NBR00.118	obiekt mostowy m. Bemowizna – skrzyżowanie z drogą krajowa nr 22	Klasa C - stan niezadowalający	5,421	6,486	1,065
1385N	Braniewo-Pakosze	NBR00.062 – NBR00.119	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1330N m. Czosnowo – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1387N m. Płoskinia	Klasa C - stan niezadowalający	11,600	14,644	3,044
1385N	Braniewo-Pakosze	NBR00.120 – NBR00.121	skrzyżowanie z drogą gminną m. Płoskinia – skrzyżowanie z drogą gminną m. Podlechy	Klasa C - stan niezadowalający	14,956	18,017	3,061
1385N	Braniewo-Pakosze	NBR00.121 – NBR00.122	skrzyżowanie z drogą gminną m. Podlechy – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1397N m. Pakosze	Klasa C - stan niezadowalający	18,017	21,735	3,718
1387N	Szyleny-Płoskinia	NBR00.115 – NBR00.123	skrzyżowanie z drogą powiatowa nr 1385N – Szyleny początek bruku	Klasa C - stan niezadowalający	0,000	3,255	3,255
1391N	Kalinowiec-Lipowina	NBR00.038 – NBR00.128	skrzyżowanie z droga powiatową nr 1316N Kalinowiec – Podleśne początek bruku	Klasa C - stan niezadowalający	1,023	1,937	0,914
1391N	Kalinowiec-Lipowina	NBR00.130 – NBR00.131	Gronówko - Lipowina	Klasa C - stan niezadowalający	8,601	10,965	2,364
1397N	Piele- Mingajny	NBR00.046 – NBR00.139	Siekiera (skrzyżowanie z DP 1320N) - początek m. Wyszkowo	Klasa C - stan niezadowalający	8,503	10,704	2,201
1397N	Piele- Mingajny	NBR00.046 – NBR00.139	Wyszkowo- obiekt mostowy m. Piotrowiec	Klasa C - stan niezadowalający	11,944	14,674	2,730
1397N	Piele- Mingajny	NBR00.139 – NBR00.140	obiekt mostowy m. Piotrowiec – skrzyżowanie z DW 507	Klasa C - stan niezadowalający	14,674	15,765	1,091
1399N	Kajnity-Augustyny	NBR00.079 – NBR00.081	Od skrzyżowania z DP 1342N – do skrzyżowania z DP 1344N w Kajnitach	Klasa C - stan niezadowalający	0,000	1,669	1,669
1154N	Robity-Slobity	NBR00.003 – NBR00.004	granica powiatu – Słobity PKP	Klasa D - stan zły	0,000	1,524	1,524
1157N	Kurowo Braniewskie Dębiny	NBR00.008 – NBR00.009	granica powiatu – Stare Siedlisko	Klasa D - stan zły	0,000	2,130	2,130
1157N	Kurowo Braniewskie Dębiny	NBR00.009 – NBR00.010	Stare Siedlisko – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1389N	Klasa D - stan zły	2,130	7,028	4,898
1158N	Młynarska Wola-Burdajny	NBR00.012 – NBR00.007	granica powiatu – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1154N m. Słobity	Klasa D - stan zły	0,000	0,855	0,855
1158N	Młynarska Wola-Burdajny	NBR00.014 – NBR00.015	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1340N m. Karwiny – wiadukt Karwiny	Klasa D - stan zły	3,929	5,503	1,574
1158N	Młynarska Wola-Burdajny	NBR00.015 – NBR00.016	wiadukt Karwiny – granica powiatu	Klasa D - stan zły	5,503	7,018	1,515
1161N	Spędy-Krykajny	NBR00.017 – NBR00.018	Spędy – granica powiatu	Klasa D - stan zły	0,000	1,461	1,461

1165N	Frombork-DK 54	NBR00.019 – NBR00.020	Frombork – most na rzece Bauda m. Bogdany	Klasa D - stan zły	0,000	1,621	1,621
1165N	Frombork-DK 54	NBR00.020 – NBR00.021	most na rzece Bauda m. Bogdany – skrzyżowanie z drogą krajową nr 54	Klasa D - stan zły	1,621	8,872	7,251
1171N	Slobity- DW 513	NBR00.005 – NBR00.022	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1154 – granica powiatu	Klasa D - stan zły	0,000	1,504	1,504
1306N	DW 504-Krzyzewo	NBR00.023 – NBR00.024	skrzyżowanie z DW 504 - skrzyżowanie z DP 1375N	Klasa D - stan zły	0,000	2,652	2,652
1308N	Baranówka-Chruściel	NBR00.025 – NBR00.026	Baranówka – most na rzece Bauda	Klasa D - stan zły	0,000	0,800	0,800
1308N	Baranówka-Chruściel	NBR00.026 – NBR00.001	most na rzece Bauda – Wielkie Wierzno (skrzyżowanie z DP 1149N)	Klasa D - stan zły	0,800	4,888	4,088
1308N	Baranówka-Chruściel	NBR00.001 – NBR00.027	Wielkie Wierzno (skrzyżowanie z DP 1149N) - Chruściel	Klasa D - stan zły	4,888	9,183	4,295
1310N	Różaniec-Ulowo	NBR00.029 – NBR00.030	Różaniec - Ułowo	Klasa D - stan zły	0,000	4,242	4,242
1312N	Rusy-Rodowo	NBR00.031 – NBR00.032	skrzyżowanie z DP 1379N – przejazd kolejowy m. Zgoda	Klasa D - stan zły	0,000	4,585	4,585
1312N	Rusy-Rodowo	NBR00.032 – NBR00.033	przejazd kolejowy m. Zgoda - skrzyżowanie z drogą krajowa nr 54	Klasa D - stan zły	4,585	6,645	2,060
1314N	Braniewo-Świętochowo	NBR00.034 – NBR00.035	Braniewo (skrzyżowanie DW 507– Rogity (skrzyżowanie z drogą gminną)	Klasa D - stan zły	0,550	2,317	1,767
1314N	Braniewo-Świętochowo	NBR00.035 – NBR00.036	Rogity (skrzyżowanie z drogą gminną) – Świętochowo (skrzyżowanie z DW 507)	Klasa D - stan zły	2,317	5,703	3,386
1316N	Gronowo Pęciszewo	NBR00.037 – NBR00.038	Gronowo - skrzyżowanie z DP 1391N m. Kalinowiec	Klasa D - stan zły	0,000	3,177	3,177
1316N	Gronowo Pęciszewo	NBR00.039 – NBR00.040	odc. 2) Pęciszewo – droga krajowa nr 22	Klasa D - stan zły	6,277	9,417	3,140
1318N	Żelazna Góra-Jachowo	NBR00.041 – NBR00.042	Żelazna Góra dd skrzyżow z DP 1393N – Jachowo do skrzyżow z DP 1395N	Klasa D - stan zły	0,000	7,300	7,300
1320N	Żel Góra-Kwiatkowo	NBR00.043 – NBR00.044	Żelazna Góra - Grzędowo	Klasa D - stan zły	0,000	3,137	3,137
1320N	Żel Góra-Kwiatkowo	NBR00.044 – NBR00.045	Grzędowo – Lutkowo (skrzyżowanie z DP 1395N)	Klasa D - stan zły	3,137	5,389	2,252
1320N	Żel Góra-Kwiatkowo	NBR00.045 – NBR00.046	Lutkowo (skrzyżowanie z DP 1395N) – Siekiera (skrzyżowanie z DP 1397N)	Klasa D - stan zły	5,389	8,941	3,552
1320N	Żel Góra-Kwiatkowo	NBR00.046 – NBR00.047	Siekiera (skrzyżowanie z DP 1397N) – most m. Krzekoty	Klasa D - stan zły	8,941	9,757	0,816
1322N	Piele-Głębock	NBR00.050 – NBR00.051	Piele - Grabowiec	Klasa D - stan zły	0,000	2,461	2,461
1322N	Piele-Głębock	NBR00.051 – NBR00.052	Grabowiec - Głębock	Klasa D - stan zły	2,461	7,287	4,826
1324N	Młynowo-Jarzeń	NBR00.053 – NBR00.054	skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 510 – Młynowo - Jarzeń	Klasa D - stan zły	0,000	2,924	2,924
1326N	Sowik- Szarki	NBR00.055 – NBR00.056	skrzyżowanie z DW 510 Sówki - Szarki	Klasa D - stan zły	0,000	1,717	1,717
1328N	Krzewno-Krasnolipie	NBR00.057 – NBR00.058	Krzewno – Krasnolipie	Klasa D - stan zły	0,000	3,300	3,300

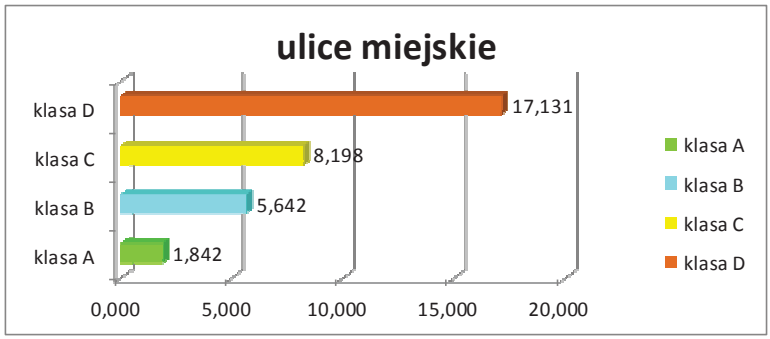
1330N	Chruściel-Czosnowo	NBR00.059 – NBR00.060	Chruściel – droga gminna Pierzchały	Klasa D - stan zły	0,000	2,318	2,318
1330N	Chruściel-Czosnowo	NBR00.060 – NBR00.061	droga gminna Pierzchały – obiekt mostowy na rzece Pasłęce (Jezioro Pierzchalskie)	Klasa D - stan zły	2,318	2,736	0,418
1330N	Chruściel-Czosnowo	NBR00.061 – NBR00.062	obiekt mostowy na rzecze Pasłęce (Jezioro Pierzchalskie) - Czosnowo	Klasa D - stan zły	2,736	5,920	3,184
1332N	Lubnowo-Wys Braniewska	NBR00.063 – NBR00.065	Lubnowo - Tolkowiec	Klasa D - stan zły	0,000	3,573	3,573
1332N	Lubnowo-Wys Braniewska	NBR00.065 – NBR00.066	Tolkowiec – Wysoka Braniewska	Klasa D - stan zły	3,573	7,782	4,209
1334N	Piotrowiec-Wilknity	NBR00.067 – NBR00.068	Od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 507 – do mostu w Wilknitach	Klasa D - stan zły	0,000	6,195	6,195
1334N	Piotrowiec-Wilknity	NBR00.068 – NBR00.069	Od mostu w Wilknitach - do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 510	Klasa D - stan zły	2,335	2,950	0,615
1338N	Księżno-Slobity	NBR00.070 – NBR00.013	Księżno (skrzyżowanie z drogą wojewódzka nr 509) - Słobity	Klasa D - stan zły	0,000	6,228	6,228
1340N	Wilczęta-Karwiny	NBR00.071 – NBR00.014	Wilczęta – do lasu	Klasa D - stan zły	0,000	3,797	3,797
1340N	Wilczęta-Karwiny	NBR00.071 – NBR00.014	od lasu – Karwiny- do skrzyżowania z DP 1158N	Klasa D - stan zły	4,062	5,325	1,263
1342N	Wilczęta-Pieniężno	NBR00.073 – NBR00.074	początek m. Bardyny- obiekt mostowy m. Bardyny	Klasa D - stan zły	3,146	3,703	0,557
1342N	Wilczęta-Pieniężno	NBR00.074 – NBR00.075	obiekt mostowy m. Bardyny – obiekt mostowy rz. Pasłęka	Klasa D - stan zły	3,703	5,352	1,649
1342N	Wilczęta-Pieniężno	NBR00.075 – NBR00.076	od mostu rz Pasłęka-Stygajny	Klasa D - stan zły	5,352	5,825	0,473
1342N	Wilczęta-Pieniężno	NBR00.077 – NBR00.078	skrzyżowanie z drogą gminną m. Długobór – skrzyżowanie z DP 1397N m. Pakosze	Klasa D - stan zły	8,561	12,773	4,212
1342N	Wilczęta-Pieniężno	NBR00.078 – NBR00.079	od skrzyżowania z DP 1397N do końca m. Pakosze	Klasa D - stan zły	12,773	13,024	0,251
1344N	Kajnity-Pieniężno	NBR00.081 – NBR00.082	Kajnity- klasztor odc gruntowy	Klasa D - stan zły	0,000	1,239	1,239
1348N	Gładysze- Osiek	NBR00.090 – NBR00.091	Gładysze – skrzyżowanie z droga gminną (Jankówko)	Klasa D - stan zły	0,000	2,552	2,552
1348N	Gładysze- Osiek	NBR00.091 – NBR00.092	skrzyżowanie z droga gminną (Jankówko) – granica powiatu	Klasa D - stan zły	2,552	5,054	2,502
1352N	Loźnik-Pawły	NBR00.094 – NBR00.095	Łoźnik – skrzyżowanie z drogą gminną m. Głądy	Klasa D - stan zły	0,000	2,835	2,835
1352N	Loźnik-Pawły	NBR00.095 – NBR00.096	skrzyżowanie z drogą gminną m. Głądy – obiekt mostowy m. Wopy	Klasa D - stan zły	2,835	8,264	5,429
1352N	Loźnik-Pawły	NBR00.096 – NBR00.097	obiekt mostowy m. Wopy - Pawły	Klasa D - stan zły	8,264	10,856	2,592
1375N	Frombork-Krzywiec	NBR00.024 – NBR00.099	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1306N – obiekt mostowy m. Krzywiec	Klasa D - stan zły	5,127	7,515	2,388
1375N	Frombork-Krzywiec	NBR00.099 – NBR00.100	obiekt mostowy m. Krzywiec – skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 505	Klasa D - stan zły	7,515	8,327	0,812
1377N	Nowa Pasłęka-Braniewo	NBR00.101 – NBR00.102	Nowa Pasłęka – obiekt mostowy m. Klejnówko	Klasa D - stan zły	0,000	1,402	1,402

1377N	Nowa Pasłęka-Braniewo	NBR00.102 – NBR00.030	obiekt mostowy m. Klejnówko – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1310N	Klasa D - stan zły	1,402	3,246	1,844
1379N	Stara Pasłęka-Braniewo	NBR00.104 – NBR00.105	Stara Pasłęka – obiekt mostowy	Klasa D - stan zły	0,000	3,730	3,730
1379N	Stara Pasłęka-Braniewo	NBR00.105 – NBR00.031	obiekt mostowy – skrzyżowanie z droga powiatową nr 1312N	Klasa D - stan zły	3,730	4,300	0,570
1379N	Stara Pasłęka-Braniewo	NBR00.031 – NBR00.106	skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1312N – Braniewo skrzyżowanie z DK 54	Klasa D - stan zły	4,300	8,167	3,867
1381N	Braniewo-Pierzchały	NBR00.107 – NBR00.108	Braniewo skrzyżowanie z droga krajowa nr 54 – skrzyżowanie z droga gminną Zawierz	Klasa D - stan zły	2,050	3,263	1,213
1381N	Braniewo-Pierzchały	NBR00.108 – NBR00.109	skrzyżowanie z droga gminną Zawierz– wiadukt nad drogą krajową nr 22	Klasa D - stan zły	3,263	7,273	4,010
1381N	Braniewo-Pierzchały	NBR00.109 –	wiadukt nad drogą krajową nr 22 – skrzyżowanie z droga do elektrowni m. Pierzchały	Klasa D - stan zły	7,273	8,931	1,658
1383N	Lipowina-granica gminy	NBR00.110 –	Lipowina skrzyżowanie z drogą wojewódzka nr 507 – granica gminy Jarzębiec	Klasa D - stan zły	0,000	3,757	3,757
1387N	Szyleny-Płoskinia	NBR00.115 – NBR00.123	Szyleny początek bruku – wiadukt S22	Klasa D - stan zły	3,255	3,700	0,445
1387N	Szyleny-Płoskinia	NBR00.123 – NBR00.124	Szyleny – obiekt mostowy m. Marcinkowo	Klasa D - stan zły	3,700	7,815	4,115
1387N	Szyleny-Płoskinia	NBR00.124 – NBR00.063	obiekt mostowy m. Marcinkowo - Lubnowo	Klasa D - stan zły	7,815	9,523	1,708
1389N	Debiny-Wilczęta	NBR00.010 – NBR00.126	Od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1157N Dębiny - Sopoty	Klasa D - stan zły	0,000	4,851	4,851
1389N	Debiny-Wilczęta	NBR00.126 – NBR00.073	Skrzyżow z drogą gminną w Sopotach – skrzyżowanie z droga powiatowa nr 1342N Wilczęta	Klasa D - stan zły	4,851	6,929	2,078
1391N	Kalinowiec-Lipowina	NBR00.127 – NBR00.038	Granica państwa – skrzyżowanie z droga powiatową nr 1316N Kalinowiec	Klasa D - stan zły	0,000	1,023	1,023
1391N	Kalinowiec-Lipowina	NBR00.038 – NBR00.128	Podleśne początek bruku– skrzyżowanie z drogą gminną Wyżyny	Klasa D - stan zły	1,937	5,511	3,574
1391N	Kalinowiec-Lipowina	NBR00.128 – NBR00.130	skrzyżowanie z drogą gminną Wyżyny - Gronówko	Klasa D - stan zły	5,511	8,601	3,090
1393N	Grzechotki-Gronówko	NBR00.132 – NBR00.133	Grzechotki - Omaza	Klasa D - stan zły	0,000	1,926	1,926
1393N	Grzechotki-Gronówko	NBR00.133 – NBR00.043	od drogi gruntowej do Jarocina – Żelazna Góra	Klasa D - stan zły	2,594	4,253	1,659
1393N	Grzechotki-Gronówko	NBR00.043 – NBR00.057	Żelazna Góra - Krzewno	Klasa D - stan zły	4,253	6,871	2,618
1393N	Grzechotki-Gronówko	NBR00.057 – NBR00.134	od Krzewna – most	Klasa D - stan zły	7,558	9,033	1,475
1393N	Grzechotki-Gronówko	NBR00.134 – NBR00.130	obiekt mostowy - Gronówko	Klasa D - stan zły	9,033	10,382	1,349

1395N	Jachowo-Lutkowo	NBR00.135 – NBR00.136	Od granica państwa – do skrzyżowania z drogą gminną nr 114004	Klasa D - stan zły	0,000	4,011	4,011
1395N	Jachowo-Lutkowo	NBR00.136 – NBR00.045	skrzyżowanie z drogą gminną 114004N – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1320N Lutkowo	Klasa D - stan zły	4,011	7,542	3,531
1397N	Piele- Mingajny	NBR00.137 – NBR00.050	granica państwa - Piele	Klasa D - stan zły	0,000	2,812	2,812
1397N	Piele- Mingajny	NBR00.050 – NBR00.138	Piele – obiekt mostowy m. Zagaje	Klasa D - stan zły	2,812	3,916	1,104
1397N	Piele- Mingajny	NBR00.140 – NBR00.066	skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 507 – Wysoka Braniewska	Klasa D - stan zły	15,765	21,252	5,487
1397N	Piele- Mingajny	NBR00.142 – NBR00.144	skrzyżowanie z DP 1399N w Bornitach - koniec miejscowości Glebiska	Klasa D - stan zły	31,209	35,085	3,876
1399N	Kajnity-Augustyny	NBR00.081 – NBR00.145	Od skrzyżowania z DP 1344N w Kajnitach - do mostu Wojnity	Klasa D - stan zły	1,669	4,432	2,763
1399N	Kajnity-Augustyny	NBR00.145 – NBR00.143	Od mostu Wojnity – do skrzyżowania z DP 1397N w Bornitach	Klasa D - stan zły	4,432	6,529	2,097
1962N	DK 54-rampa kolejowa	NBR00.148 – NBR00.149	skrzyżowanie z drogą krajową nr 54 – rampa kolejowa	Klasa D - stan zły	0,000	0,600	0,600
1964N	DW 506-rampa kolejowa	NBR00.152 – NBR00.153	skrzyżowanie z DW 506 Piórkowo – rampa kolejowa	Klasa D - stan zły	0,000	0,420	0,420
1966N	DW 506-rampa kolejowa	NBR00.152 – NBR00.153	skrzyżowanie z DW 506 chruściel – rampa kolejowa	Klasa D - stan zły	0,000	0,479	0,479

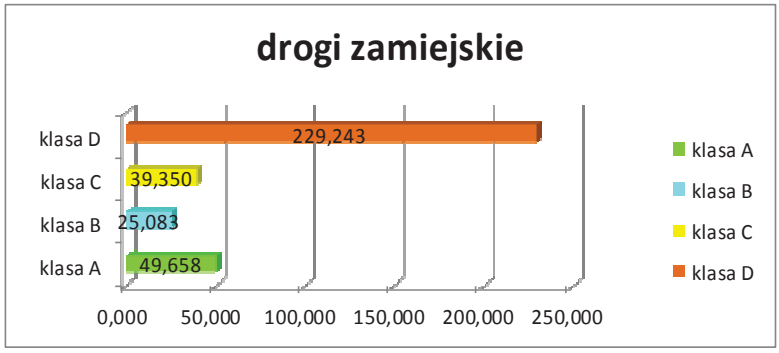
ULICE MIEJSKIE

klasa	długość dróg	udział %
klasa D	17,131	52,21%
klasa C	8,198	24,98%
klasa B	5,642	17,19%
klasa A	1,842	5,61%



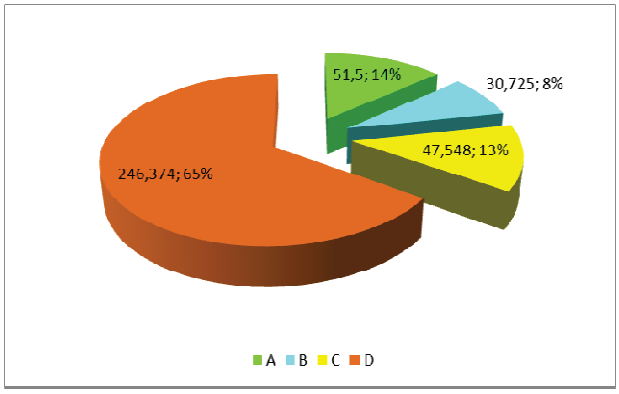
DROGI ZAMIEJSKIE

klasa	długość dróg	udział %
klasa D	229,243	66,77%
klasa C	39,350	11,46%
klasa B	25,083	7,31%
klasa A	49,658	14,46%



DROGI POWIATOWE ŁĄCZNIE

klasa	długość dróg	udział %
klasa D	246,374	65,50%
klasa C	47,548	12,64%
klasa B	30,725	8,17%
klasa A	51,500	13,69%
RAZEM	**376,147**	**100,00%**



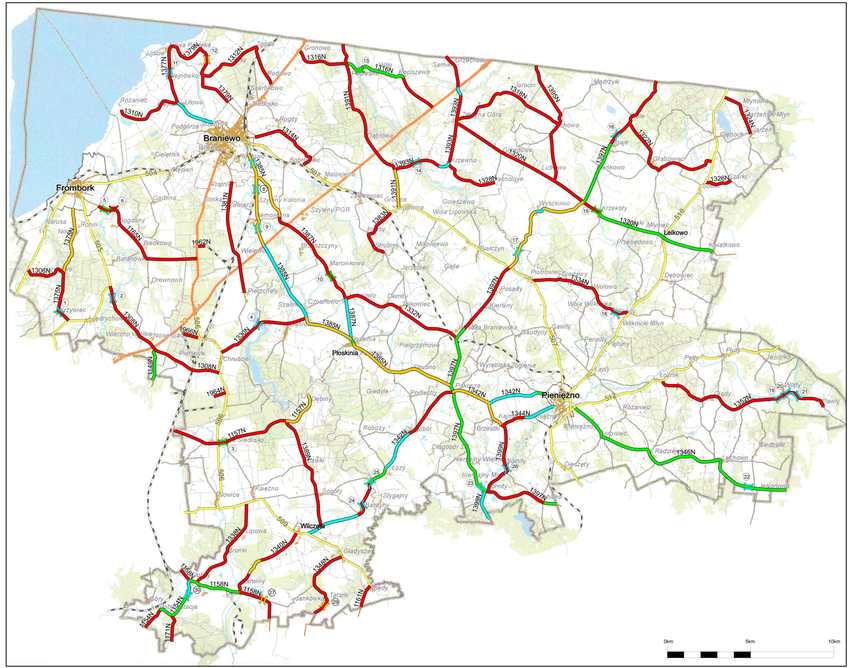
Sieć dróg powiatowych powiatu braniewskiego, na prawie całej długości, nie odpowiada wysokim wymaganiom stawianym obecnie drogom publicznym, określonym w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 1999 r „Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie". 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 78% 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.

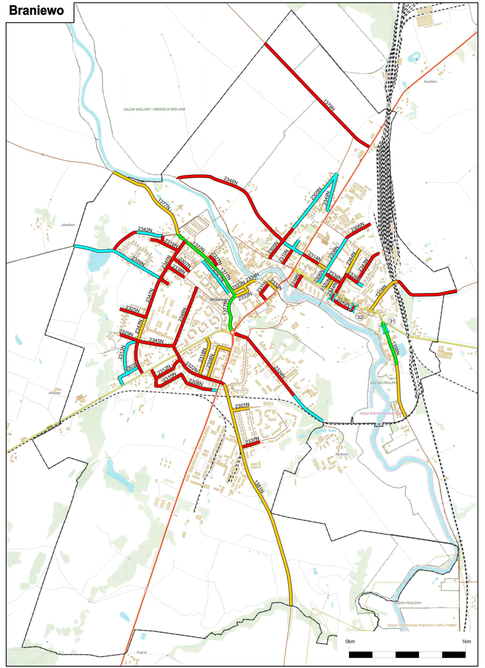
Z analizy stanu technicznego dróg wynikają następujące najpilniejsze potrzeby inwestycyjne:

1) realizacja przebudowy DP 1377N na odcinku Klejnówko - Ułowo, wg opracowanej dokumentacji projektowej Inwestycyjne – ujęte w Planie Inwestycyjnym
2) przeprowadzenie badania ugięć jezdni i konstrukcji drogi, badanie geotechniczne podłoża gruntowego i istniejącej konstrukcji drogi
3) opracowanie projektu stałej organizacji ruchu dla dróg
4) przebudowa skrzyżowania DP 1149N z DP 1308N - w Planie Inwestycyjnym ujęta przebudowa DP 1308N Baranówka-Chruściel.
5) poszerzenie drogi 1154N Robity- Słobity (granica powiatu – skrzyż. z DP nr 1158N m. Słobity)) - ujęte w Planie Inwestycyjnym
6) przebudowa drogi 1157N na odcinku Stare Siedlisko- skrzyżow z DP 1389N, na którym nawierzchnia jest bardzo zniszczona i nie kwalifikuje się do bieżącej naprawy - ujęte w Planie Inwestycyjnym
7) przebudowa drogi 1314N Braniewo- Świętochowo (Rogity (sk. z drogą gm.) – Świętochowo (sk. z DW 507)) -ujęte w Planie Inwestycyjnym
8) 1391N Kalinowiec- Lipowina (Gronówko - Lipowina) - realizacja przebudowy odcinków w m. Podleśne i Gronówko wg opracowanych projektów technicznych –ujęte w Planie Inwestycyjnym
9) kontynuacja poszerzenia DP 1154N na odcinkach zwężonej jezdni - –ujęte w Planie Inwestycyjnym
10) 1158N uzupełnianie niebezpiecznych wyboi w nawierzchni na odc Karwiny- granica powiatu (jezdnia nie nadaje się do prowadzenia remontów cząstkowych), profilowanie - ujęte w Planie Inwestycyjnym
11) Kontynuacja remontów na drogach zamiejskich, wymiana barier, oznakowania, remonty przepustów, profilowania nawierzchni gruntowych – ujęte w planie inwestycyjnym

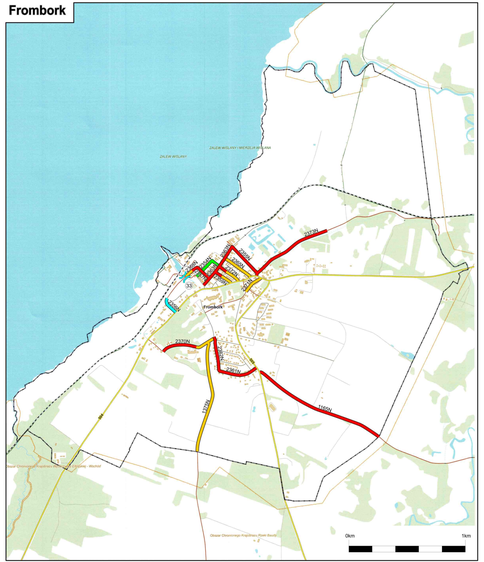
Mapa 5. Stan techniczny sieci dróg powiatowych w powiecie braniewskim



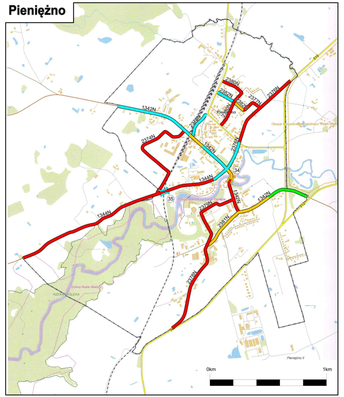
Braniewo



Frombork



Pieniężno



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

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

Rozporządzenie, 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.7611-05/07
Aktualność 2012 r.
Opracowała: inspektor Milena Olszczło

NOW-EKO BIURO PROJEKTÓW Spółka z o.o.
ul.Dąbrowszczaków 39; 10-542 Olsztyn tel./fax: (89) 527-41-11
www.now-eko.com.pl

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO

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

5.4 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)

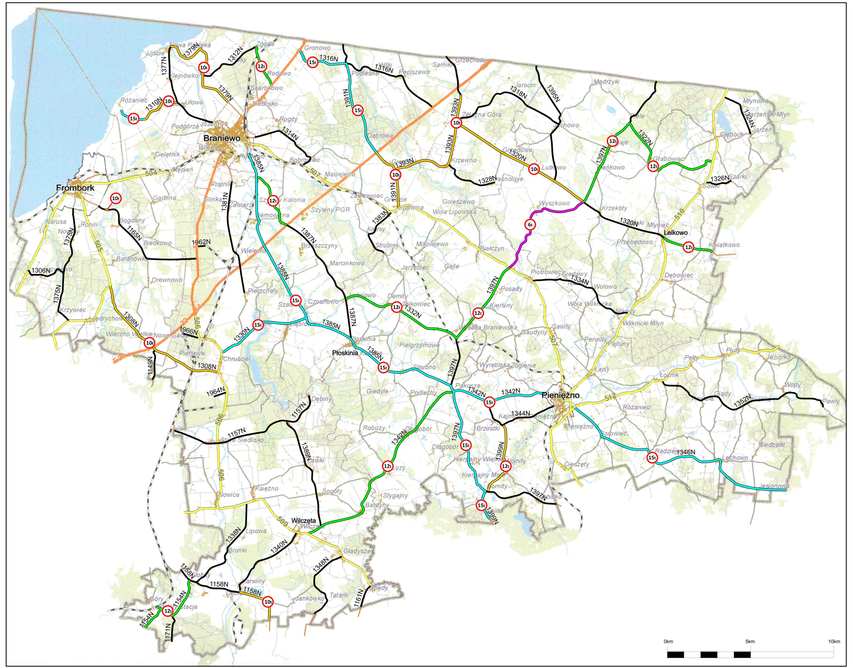
B-5 (Zakaz wjazdu samochodów ciężarowych)

Droga	Nazwa drogi	Kilometraż ustawienia znaku	oznakowanie	Opis - wartość ograniczenia na znaku
1154N	Robity - Słobity	340	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1154N	Robity - Słobity	4716	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1158N	Młynarska Wola-Burdajny	3979	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
1158N	Młynarska Wola-Burdajny	5954	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
1158N	Młynarska Wola-Burdajny	6018	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
1165N	Frombork - Biedkowo	2056	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
1165N	Frombork - Biedkowo	2104	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
1308N	Baranówka-Chruściel	32	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	6
1308N	Baranówka-Chruściel	4534	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	6
1308N	Baranówka-Chruściel	4975	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
1308N	Baranówka-Chruściel	9154	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
1310N	Różaniec-Ułowo	11	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1310N	Różaniec-Ułowo	1264	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1310N	Różaniec-Ułowo	2594	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
1310N	Różaniec-Ułowo	4224	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
1312N	Rusy-Rodowo	4260	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1312N	Rusy-Rodowo	6620	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1316N	Gronowo-Pęciszewo	4	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1316N	Gronowo-Pęciszewo	3158	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	39	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	6802	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	6883	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	8906	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	14430	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	17474	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1322N	Piele-Głębock	7271	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1330N	Chruściel-Czosnowo	26	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1330N	Chruściel-Czosnowo	4659	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1330N	Chruściel-Czosnowo	4700	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1330N	Chruściel-Czosnowo	5870	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1332N	Lubnowo - Wysoka Braniewska	24	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1332N	Lubnowo - Wysoka Braniewska	3604	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1342N	Wilczęta-Pieniężno	35	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12 t
1342N	Wilczęta-Pieniężno	914	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1342N	Wilczęta-Pieniężno	12746	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12

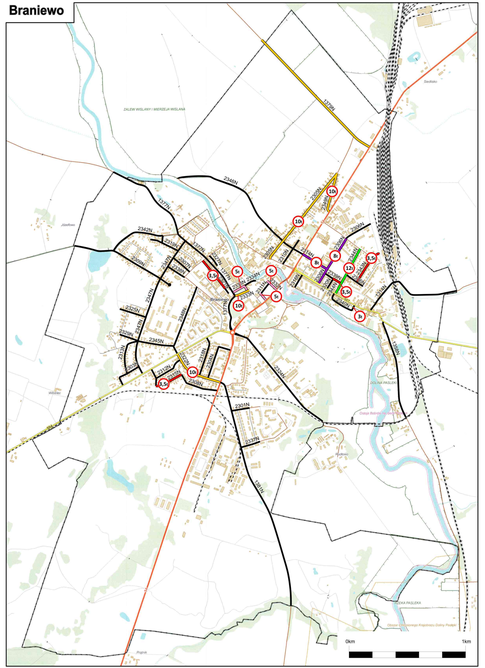
1342N	Wilczęta-Pieniężno	12811	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1342N	Dworcowa (Pieniężno)	19282	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1342N	1-go Maja	19676	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	20
1342N	1-go Maja	19730	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	20
1346N	Pieniężno-Babiak	24	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1346N	Pieniężno-Babiak	5936	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	
1346N	Pieniężno-Babiak	5966	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1346N	Pieniężno-Babiak	10371	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1346N	Pieniężno-Babiak	13330	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1346N	Pieniężno-Babiak	13363	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1352N	Łoźnik-Pawły	10834	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	
1377N	Morska	6293	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	5
1377N	Morska	6343	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	3,5
1385N	Olsztyńska	486	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1385N	Braniewo - Pakosze	4913	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1385N	Braniewo - Pakosze	4957	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1385N	Braniewo - Pakosze	11632	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	18
1385N	Braniewo - Pakosze	14627	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1385N	Braniewo - Pakosze	14683	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1387N	Szyleny - Płoskinia	9	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1387N	Szyleny - Płoskinia	3658	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1391N	Kalinowiec - Lipowina	1075	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1391N	Kalinowiec - Lipowina	6892	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1391N	Kalinowiec - Lipowina	7133	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
1391N	Kalinowiec - Lipowina	10959	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
1393N	Grzechotki - Gronówko	2614	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
1397N	Piele - Mingajny	2847	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12t
1397N	Piele - Mingajny	4863	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1397N	Piele - Mingajny	4899	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1397N	Piele - Mingajny	8471	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1397N	Piele - Mingajny	8540	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	6
1397N	Piele - Mingajny	15731	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	6
1397N	Piele - Mingajny	24408	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
1399N	Kajnity-Nowy Dwór	1710	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1399N	Kajnity-Nowy Dwór	4632	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1399N	Kajnity-Nowy Dwór	4777	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1399N	Kajnity-Nowy Dwór	6507	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1399N	Kajnity-Nowy Dwór	6508	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
1399N	Kajnity-Nowy Dwór	6552	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	15
2305N	9-go Maja	217	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10c
2306N	Armii Krajowej	9	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	8
2306N	Armii Krajowej	427	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	8
2308N	Dąbrowskiego	20	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	3,5
2311N	Hozjusza	13	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	5
2314N	Konarskiego	23	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	8

2314N	Konarskiego	222	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	8
2315N	Kopernika	90	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	3,5
2321N	Marynarska	16	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	3,5
2321N	Marynarska	280	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	3,5
2332N	Pl. Strażacki	15	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	5
2333N	Plac Wolności	32	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	10
2333N	Plac Wolności	145	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	5
2334N	Portowa	17	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	5t
2336N	Reja	185	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	3.5
2339N	Rzemieślnicza	67	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	3,5
2340N	Skośna	273	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	3
2340N	Skośna	280	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	3
2343N	Staszica	15	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	3,5
2343N	Staszica	301	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	3,5
2344N	Traugutta	10	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
2354N	Basztowa	14	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	2,5
2354N	Basztowa	188	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	2,5
2357N	Kapelańska	13	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	2,5
2357N	Kapelańska	177	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	2,5
2363N	Mickiewicza	23	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	2,5
2376N	Królewiecka	259	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	12
2377N	Ogrodowa (Pieniężno)	171	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	3,5
2382N	Zawadzkiego	173	B-18 (Zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ... t)	3,5
2378N	Ornecka	1039	B-5 (Zakaz wjazdu samochodów ciężarowych)	
2381N	Szkolna (Pieniężna)	388	B-5 (Zakaz wjazdu samochodów ciężarowych)	

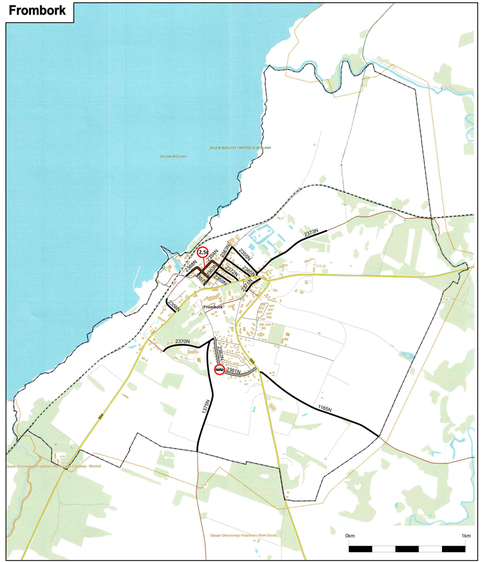
Mapa 6. Lokalizacja ograniczeń w ruchu pojazdów ciężarowych na drogach powiatowych powiatu braniewskiego.



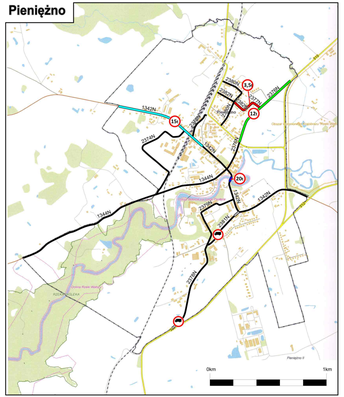
Braniewo



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

- Zakaz wjazdu samochodów ciężarowych
- Zakaz wjazdu autobusów

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

Rozpoznakowania, rozpoznaczenia i rozpoznawczanie 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_IG.7611-05/07 Aktualność 2012 r.
Opracowała: inspektor Milena Olszóło

NOW-EKO BIURO PROJEKTÓW Spółka z o.o.
ul.Dąbrowszczaków 39; 10-542 Olsztyn tel./fax: (89) 527-41-11
www.now-eko.com.pl

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO

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

5.5 KWALIFIKACJA ODCINKÓW DRÓG POWIATOWYCH DO: UTRZYMANIA, REMONTU, WZMOCNIENIA, LUB PRZEBUDOWY.

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: 51,500 km

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: 30,725 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: 47,548 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 C: 246,374 km

5.6 STAN TECHNICZNY OBIEKTÓW MOSTOWYCH.

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

Ocenę przeprowadzono wg poniższej sakli i kryteriów:

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

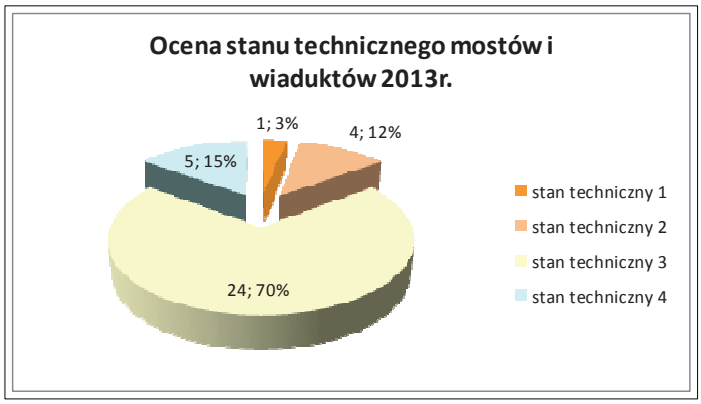
Ocena średnia obiektu – to średnia arytmetyczna ocen wszystkich elementów ocenianych w czasie przeglądu

Tabela 6. Ocena stanu technicznego mostów i wiaduktów na terenie powiatu braniewskiego 2013r.

Numer inwentarzowy obiektu	Numer drogi	Rodzaj obiektu	Ocena stanu technicznego	klasa drogi	Nośność	Nośność MCL (Mg)
1	1375 N Frombork - Krzywiec	**most**	**3**	**L**	brak danych	26,95
2	1308 N Baranówka - Chruściel	**most**	**3**	**L**	brak danych	21,03
3	1157N Kurowo Braniewkie – St. Siedlisko - Dębiny	**most**	**4**	**L**	30 ton	41,57
4	1330N Chruściel - Czosnowo	**most**	**3**	**L**	brak danych	38,42
5	1165N Frombork - Biedkowo	**most**	**4**	**L**	40 ton	42
6	1165N Frombork - Biedkowo	**most**	**1**	**L**	10 ton	19,27
7	1385N Braniewo - Pakosze	**most**	**3**	**G**	brak danych	19,38
8	1385N Braniewo - Pakosze	**wiadukt**	**3**	**G**	brak danych	42
9	1385N Braniewo - Pakosze	**most**	**3**	**G**	brak danych	42
10	1387N Szyleny - Płoskinia	**most**	**4**	**L**	brak danych	20,52
11	1377N Nowa Pasłeka - Braniewo	**most**	**3**	**L**	brak danych	21,82
12	1379N Stara Pasłeka - Braniewo	**most**	**2**	**L**	brak danych	12,56
13	1316 N Gronowo - Pęciszewo	**most**	**4**	**Z**	30 ton	42
14	1393N Grzechotki - Krzewno - Gronówko	**most**	**3**	**Z**	brak danych	42
15	1320N Żelazna Góra - Kwiatkowo	**most**	**4**	**L**	brak danych	28,33
16	1397N Piele - Piotrowiec - Pakosze - Mingajny	**most**	**3**	**Z**	brak danych	13,53
17	1397N Piele - Piotrowiec - Pakosze - Mingajny	**most**	**3**	**L**	brak danych	42
18	1334N Piotrowiec - Wilknity	**most**	**3**	**L**	brak danych	17,7
19	1352N Łoźnik - Pawły	**most**	**3**	**L**	brak danych	38,63
20	1352N Łoźnik - Pawły	**most**	**3**	**L**	brak danych	22,03
21	1352N Łoźnik - Pawły	**most**	**3**	**L**	brak danych	30,8
22	1346N Pieniężno - Jesionowo	**most**	**3**	**L**	brak danych	42
23	1397N Piele - Piotrowiec - Pakosze - Mingajny	**most**	**3**	**Z**	brak danych	23,45
24	1342N Wilczęta - Pakosze - Pieniężno	**most**	**3**	**Z**	brak danych	12,46
25	1342N Wilczęta - Pakosze - Pieniężno	**most**	**3**	**L**	brak danych	30,3
26	1399N Kajnity - Bornity - Augustyny	**most**	**3**	**L**	brak danych	16,35
27	1158N Wola Młynarska - Słobity - Osiek	**wiadukt**	**2**	**L**	brak danych	21,48
29	1348N Gładysze - Tatarki	**wiadukt**	**2**	**L**	brak danych	27,02
30	1154N Łukszty - Słobity	**wiadukt**	**3**	**L**	brak danych	37,03
31	1385N Braniewo – Pakosze (ul. Olsztyńska	**most**	**3**	**G**	brak danych	15,27
32	2340N ul. Skośna	**most**	**3**	**L**	3 tony	11,32
33	2368N ul. Portowa	**most**	**3**	**L**	brak danych	18,28
34	1346N ul. 1-ego Maja	**most**	**2**	**G**	20 ton	41,61
35	1344N ul. Kościuszki	**wiadukt**	**3**	**L**	brak danych	42

Ocena stanu technicznego mostów i wiaduktów

Stan techniczny	Liczba obiektów [szt]
stan techniczny 1	1
stan techniczny 2	4
stan techniczny 3	24
stan techniczny 4	5
RAZEM	**34**



Stan obiektów inżynierskich (mosty i wiadukty) leżących w ciągu dróg powiatowych w 85% wymaga prac remontowych lub pilnej przebudowy. Obiekt nr 6 - most nad rz. Bauda k/m. Bogdany, leżący w ciągu drogi 1165N Frombork-Biedkowo jest w najgorszym stanie technicznym i wymaga przebudowy w pierwszej kolejności (wprowadzono ograniczenie tonażu do 10 ton). Kolejne obiekty w stanie wymagającym pilnej przebudowy to most nr 12 k/m. Stara Pasłęka (w ciągu 1379N Stara Pasłęka – Braniewo) oraz most nr 34 nad rzeką Wałszą w Pieniężnie (w ciągu DP 1346N ul. 1-ego Maja). Wszystkie trzy obiekty ujęto w palnie inwestycyjnym.

Obiekty będące w złym stanie technicznym i wymagające pilnych remontów to wiadukty: nr 27 k/m. Karwiny (w nr ciągu DP 1158N Wola Młynarska - Słobity – Osiek) i nr 29 k/m. Tatarki (w ciągu DP 1348N Gładysze – Tatarki). Niepodjęcie działań na tych obiektach skutkować będzie ograniczeniami w ruchu.

W stanie zadawalającym jest 5 obiektów (12%) są to: nr 3 most przez rzeką Dzikówkę k/m. Stare Siedliska (w ciągu DP 1157N Kurowo Braniewskie - Stare Siedlisko – Dębiny); nr 5 most przez Kanał Kopernika k/Fromborka (w ciągu DP 1165N Frombork - Biedkowo); nr 10 most przez strumień k/Marcinkowa (w ciągu DP 1387N Szyleny - Płoskinia), nr 13 most przez rzekę Baranówkę k/m. Wilki (w ciągu DP 1316 N Gronowo - Pęciszewo), nr 15 most przez strumień k/m. Krzekoty (w ciągu DP 1320N Żelazna Góra - Kwiatkowo).

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 7. 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 5 z nich nie spełnia wymogów.

Należy dokonać oceny nośności obiektów o nr 1-5, 7-12, 14-27, 29-31, 33, 35, w przypadku obiektów o nośności poniżej wymaganej – przebudować w celu dostosowania do obowiązujących wymogów.

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

- Obiekt nr 3 – most w ciągu DP 1157N Kurowo Braniewskie – Stare Siedlisko – Dębiny o nośności 30 ton leży w ciągu drogi kategorii L i minimalna nośność wynosić powinna 40 ton
- Obiekt nr 6 – most w ciągu DP 1165 N Frombork - Biedkowo o nośności 10 ton leży w ciągu drogi kategorii L i minimalna nośność wynosić powinna 30 ton. Zadanie ujęte w palnie inwestycyjnym
- Obiekt nr 13 – most w ciągu DP 1316 N Gronowo - Pęciszewo o nośności 30 ton leży w ciągu drogi kategorii Z i minimalna nośność wynosić powinna 40 ton
- Obiekt nr 32 – most w ciągu DP 2340N ul. Skośna o nośności 3 tony leży w ciągu drogi kategorii L i minimalna nośność wynosić powinna 30 ton
- Obiekt nr 34 – most w ciągu DP 1346N ul. 1-ego Maja o nośności 20 ton leży w ciągu drogi kategorii G i minimalna nośność wynosić powinna 50 ton. Zadanie ujęte w palnie inwestycyjnym

Obiekty wymagające przebudowy z uwagi na bardzo zły stan techniczny:

- Obiekt nr 6 – most w ciągu DP 1165 N Frombork - Biedkowo, nośność: 10 ton, stan techniczny: 1, kategoria drogi: L, warunkowo w eksploatacji: ograniczenie do 10 ton (2013-2014) . Zadanie ujęte w palnie inwestycyjnym
- 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 – wskazany do remontu.
- Obiekt nr 29 – most w ciągu DP 1348N Gładysze – Tatarki, nośność: brak danych, stan techniczny: 2, kategoria drogi: L, w eksploatacji – wskazany do remontu
- Obiekt nr 34 – most w ciągu DP 1346N ul. 1-ego Maja, nośność: 20 ton, stan techniczny: 2, kategoria drogi: G, w eksploatacji. Zadanie ujęte w palnie inwestycyjnym

6 DIAGNOZA WARUNKÓW BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.

6.1 BEZPIECZEŃSTWO RUCHU NA DROGACH POWIATOWYCH.

Z opisu zdarzeń wynika, że najczęstszą przyczyną wypadków i kolizji na drogach powiatowych jest najechanie na drzewo, rów lub zderzenie z innym pojazdem. Większość wypadków wynika z „niedostosowania prędkości do panujących warunków na drodze", Równocześnie bardzo duże znaczenie ma niedostosowanie dróg do wymogów obecnego ruchu, wynikające z: braku bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych, braku widoczności, występowania drzew na poboczach dróg itp.

Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie prowadził dokładną ewidencję liczby zdarzeń drogowych do roku 2009. W następnych latach zliczano tylko wypadki, ofiary śmiertelne i rannych.

6.2 MAPY I WYKAZY WYPADKÓW (PUNKTY NIEBEZPIECZNE NA SIECI)

Tabela 8. Zestawienie liczby wypadków i ofiar na drogach powiatowych powiatu braniewskiego w latach 2007-2012.

Lp	Rok	Liczba wypadków	liczba wypadków z ofiarami śmiertelnymi	Liczba ofiar śmiertelnych	Liczba rannych osób
Poza granicami administracyjnymi miast					
1	2007	3	0	0	3
2	2008	10	1	1	15
3	2009	11	1	1	17
4	2010	14	1	1	16
5	2011	11	2	2	16
6	2012	14	1	1	17
W granicach administracyjnych miast					
1	2007	0	0	0	0
2	2008	1	0	0	1
3	2009	2	1	1	1
4	2010	2	0	0	2
5	2011	4	0	0	4
6	2012	1	0	0	1

Nr drogi	Wypadek	Kolizja	Ofiary śmiertelne	Ofiary ranne
2007				
1342N	**1**	**2**	**0**	**1**
1346N	**0**	**2**	**0**	**0**
1377N	**0**	**1**	**0**	**0**
1385N	**2**	**18**	**0**	**2**
2008				
1165N	1	4	0	1
1320N	1	1	1	1
1342N	**1**	**7**	**0**	**2**
1377N	**2**	**8**	**0**	**2**
1385N	**1**	**11**	**0**	**3**
1397N	**2**	**7**	**0**	**3**
2311N	0	5	0	0

2331N	0	9	0	0
2009				
1342N	**1**	**2**	**2**	**2**
2317N	1	8	0	3
1397N	**2**	**12**	**0**	**2**
2351N	1	4	1	1
1330N	2	1	0	2
1346N	**1**	**2**	**0**	**4**

Drogi i miejsca, gdzie odnotowano największą liczbę zdarzeń drogowych:

- **1342N Wilczęta – Pieniężno**: przed Pieniężnem, m. Pakosze i okolice, Bardyny, Długobór, Wilczęta, ul. Dworcowa Pieniężno.
- **1346N Pieniężno – Babiak**: m. Jesionowo, m. Lechowo, 507/1346 „ STOP", skrzyżowanie z drogą 512, ul. 1 Maja Pieniężno.
- **1377N Nowa Pasłęka – Braniewo**: m. Ułowo, skrzyżowanie z 1310N, ul. Morska Braniewo, ul. Sądowa Braniewo.
- **1385N Braniewo – Pakosze**: Płoskinia, m. Pakosze i okolice, za Bemowizną, za Braniewem, ul. Olsztyńska Braniewo, Czosnowo, Strubno, kol. Szyleny, skrzyżowanie z DP 1330N,
- **1397N Piele – Mingajny**: Bornity, Pakosze

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

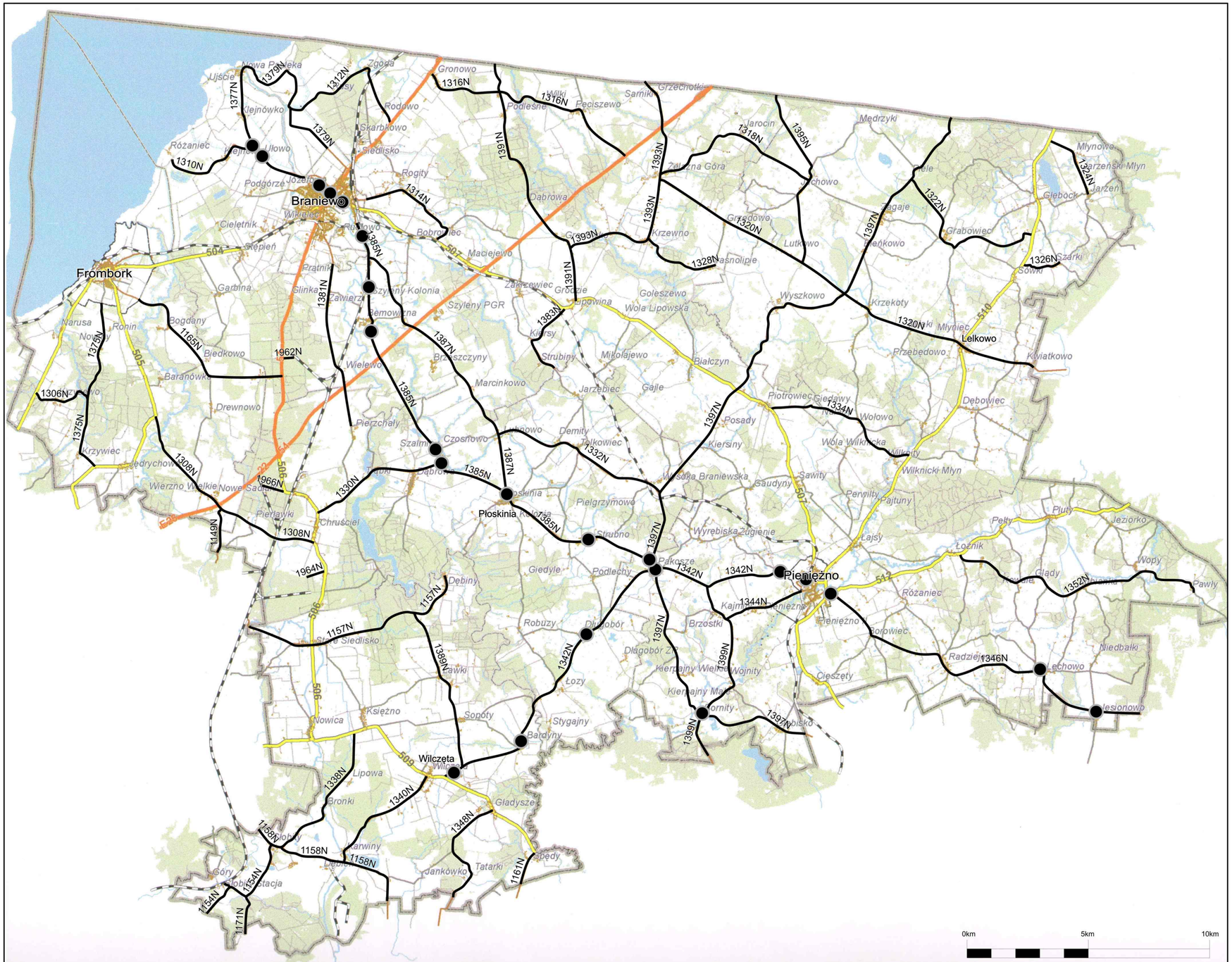
MAPA ODCINKÓW DRÓG I PUNKTÓW NIEBEZPIECZNYCH NA SIECI DRÓG POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO

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

NOW-EKO BIURO PROJEKTÓW Spółka z o.o.
ul.Dąbrowszczakw 39; 10-542 Olsztyn tel./fax: (89) 527-41-11
www.now-eko.com.pl

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO

MAPA 7	MAPA ODCINKÓW DRÓG I PUNKTÓW NIEBEZPIECZNYCH NA SIECI DRÓG POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Piotr Szatkowski

6.3 LOKALIZACJA OGRANICZEŃ DOPUSZCZALNEJ PRĘDKOŚCI PORUSZANIA SIĘ POJAZDÓW PO DROGACH POWIATOWYCH.

Wykaz ograniczeń prędkości, wprowadzonych na drogach powiatowych powiatu braniewskiego.

Oznakowane:

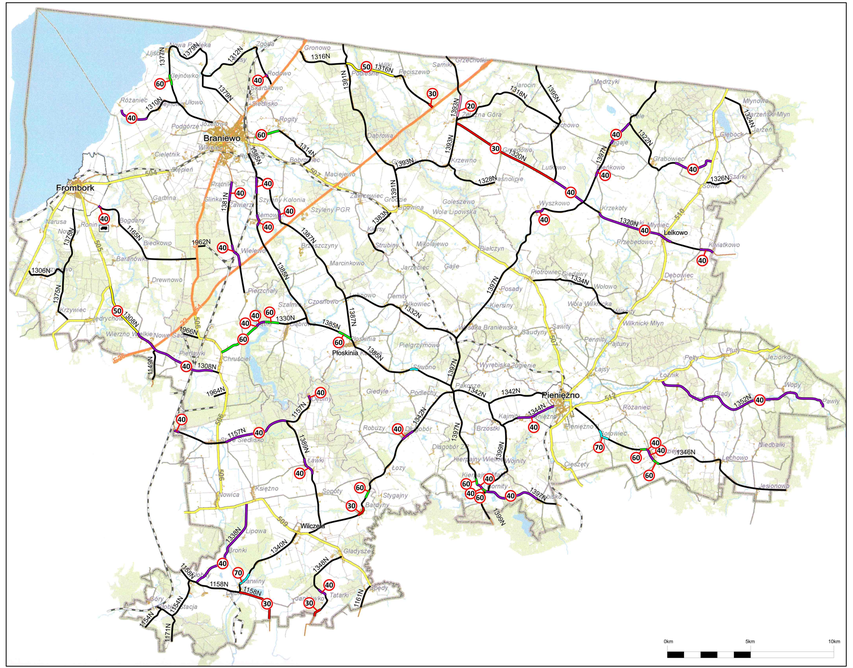
B-33 (Ograniczenie prędkości)

Droga	Nazwa drogi	Kilometraż ustawienia znaku	oznakowanie	Opis - wartość ograniczenia na znaku
1158N	Młynarska Wola-Burdajny	3979	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
1165N	Frombork - Biedkowo	229	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1308N	Baranówka-Chruściel	32	B-33 (Ograniczenie prędkości)	50
1308N	Baranówka-Chruściel	3187	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1308N	Baranówka-Chruściel	4372	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1308N	Baranówka-Chruściel	4975	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1308N	Baranówka-Chruściel	8952	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1310N	Różaniec-Ułowo	1735	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1310N	Różaniec-Ułowo	1785	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1312N	Rusy-Rodowo	5818	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1312N	Rusy-Rodowo	6131	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1314N	Szkolna (Braniewo)	17	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
1314N	Braniewo-Świętochowo	552	B-33 (Ograniczenie prędkości)	60
1314N	Braniewo-Świętochowo	2270	B-33 (Ograniczenie prędkości)	60
1316N	Gronowo-Pęciszewo	3778	B-33 (Ograniczenie prędkości)	50
1316N	Gronowo-Pęciszewo	5471	B-33 (Ograniczenie prędkości)	50
1316N	Gronowo-Pęciszewo	9240	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
1318N	Żelazna Góra-Jachowo	362	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	110	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	6802	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	6883	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	8906	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	9955	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	13911	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	15025	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	16790	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1320N	Żelazna Góra - Górowo Iławeckie	17484	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1322N	Piele-Głębock	4535	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1322N	Piele-Głębock	6203	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1330N	Chruściel-Czosnowo	787	B-33 (Ograniczenie prędkości)	60
1330N	Chruściel-Czosnowo	1217	B-33 (Ograniczenie prędkości)	60
1330N	Chruściel-Czosnowo	1548	B-33 (Ograniczenie prędkości)	60
1330N	Chruściel-Czosnowo	2589	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1330N	Chruściel-Czosnowo	3062	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1330N	Chruściel-Czosnowo	3205	B-33 (Ograniczenie prędkości)	60
1338N	Księżno-Słobity	71	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1338N	Księżno-Słobity	3373	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1338N	Księżno-Słobity	4048	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1338N	Księżno-Słobity	6160	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1340N	Wilczęta-Karwiny	2929	B-33 (Ograniczenie prędkości)	70
1342N	Wilczęta-Pieniężno	3569	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30

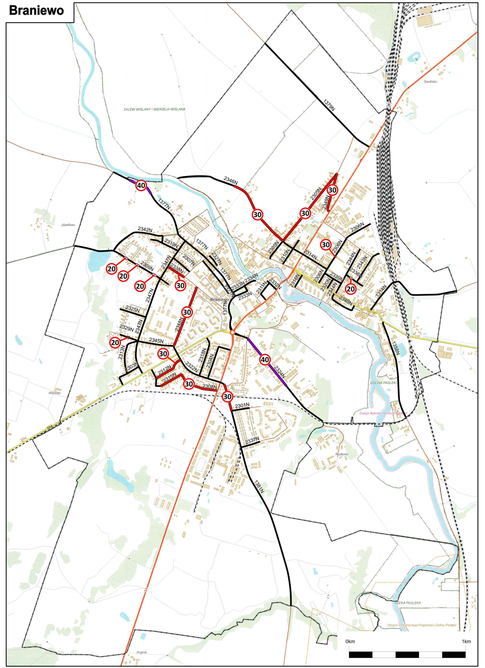
1342N	Wilczęta-Pieniężno	3922	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
1342N	Wilczęta-Pieniężno	4837	B-33 (Ograniczenie prędkości)	60
1342N	Wilczęta-Pieniężno	5613	B-33 (Ograniczenie prędkości)	60
1342N	Wilczęta-Pieniężno	8586	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1342N	Wilczęta-Pieniężno	9685	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1342N	1-go Maja	19611	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1342N	1-go Maja	19811	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1344N	Kajnity-Pieniężno	1656	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1344N	Kościuszki	3075	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1346N	Pieniężno-Babiak	2353	B-33 (Ograniczenie prędkości)	70
1346N	Pieniężno-Babiak	2629	B-33 (Ograniczenie prędkości)	70
1346N	Pieniężno-Babiak	5092	B-33 (Ograniczenie prędkości)	60
1346N	Pieniężno-Babiak	5194	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1346N	Pieniężno-Babiak	5487	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1346N	Pieniężno-Babiak	5643	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1346N	Pieniężno-Babiak	6117	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1348N	Gładysze-Osiek	2643	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1348N	Gładysze-Osiek	3897	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1348N	Gładysze-Osiek	4994	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
1352N	Łoźnik-Pawły	66	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1377N	Nowa Pasłęka-Braniewo	75	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
1377N	Nowa Pasłęka-Braniewo	1041	B-33 (Ograniczenie prędkości)	60
1377N	Nowa Pasłęka-Braniewo	1710	B-33 (Ograniczenie prędkości)	60
1377N	Świętokrzyska	5399	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1377N	Świętokrzyska	5830	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1377N	Świętokrzyska	6157	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1377N	Morska	6305	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1377N	Morska	6499	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1377N	Morska	6524	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1377N	Morska	6852	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1377N	Świętojańska	7153	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1381N	Stefczyka	86	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
1381N	Stefczyka	215	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
1381N	Stefczyka	1135	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1381N	Braniewo - Pierzchały	3205	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1381N	Braniewo - Pierzchały	7140	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1381N	Braniewo - Pierzchały	7396	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1385N	Braniewo - Pakosze	2781	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1385N	Braniewo - Pakosze	3179	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1385N	Braniewo - Pakosze	4812	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1385N	Braniewo - Pakosze	4979	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1385N	Braniewo - Pakosze	5050	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1385N	Braniewo - Pakosze	14136	B-33 (Ograniczenie prędkości)	60
1385N	Braniewo - Pakosze	14382	B-33 (Ograniczenie prędkości)	60
1387N	Szyleny - Płoskinia	3571	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1389N	Dębiny - Wilczęta	3330	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1389N	Dębiny - Wilczęta	3662	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1391N	Kalinowiec - Lipowina	3701	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1391N	Kalinowiec - Lipowina	3954	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1393N	Grzechotki - Gronówko	3983	B-33 (Ograniczenie prędkości)	20
1397N	Piele - Mingajny	3280	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1397N	Piele - Mingajny	3829	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1397N	Piele - Mingajny	5999	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40

1397N	Piele - Mingajny	6654	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1397N	Piele - Mingajny	11119	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1397N	Piele - Mingajny	12011	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1397N	Piele - Mingajny	30285	B-33 (Ograniczenie prędkości)	60
1397N	Piele - Mingajny	30339	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1397N	Piele - Mingajny	30718	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
1397N	Piele - Mingajny	30777	B-33 (Ograniczenie prędkości)	60
1397N	Piele - Mingajny	34371	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
2305N	9-go Maja	217	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2305N	9-go Maja	876	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2306N	Armii Krajowej	174	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2306N	Armii Krajowej	225	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2307N	Brzozowa	11	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2307N	Brzozowa	166	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2309N	Długa	114	B-33 (Ograniczenie prędkości)	20
2309N	Długa	153	B-33 (Ograniczenie prędkości)	20
2309N	Długa	232	B-33 (Ograniczenie prędkości)	20
2309N	Długa	279	B-33 (Ograniczenie prędkości)	20
2312N	Jagiełły	13	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2312N	Jagiełły	248	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2315N	Kopernika	90	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2321N	Marynarska	28	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2321N	Marynarska	333	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2324N	Moniuszki	122	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
2324N	Moniuszki	569	B-33 (Ograniczenie prędkości)	40
2329N	Pieniężnego	73	B-33 (Ograniczenie prędkości)	20
2329N	Pieniężnego	115	B-33 (Ograniczenie prędkości)	20
2336N	Reja	141	B-33 (Ograniczenie prędkości)	20
2336N	Reja	161	B-33 (Ograniczenie prędkości)	20
2346N	Wiejska	301	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2346N	Wiejska	739	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2348N	Aleja Wojska Polskiego	367	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2348N	Aleja Wojska Polskiego	527	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2349N	Wspólna	58	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2378N	Ornecka	301	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30
2378N	Ornecka	1039	B-33 (Ograniczenie prędkości)	30

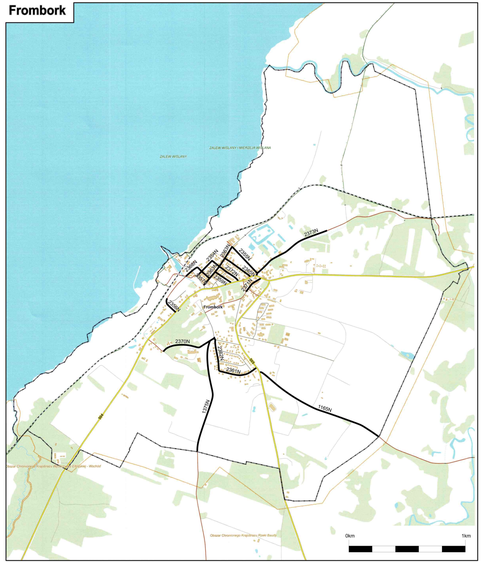
Mapa 8. Lokalizacja ograniczeń dopuszczalnej prędkości poruszania się pojazdów po drogach powiatowych powiatu braniewskiego.



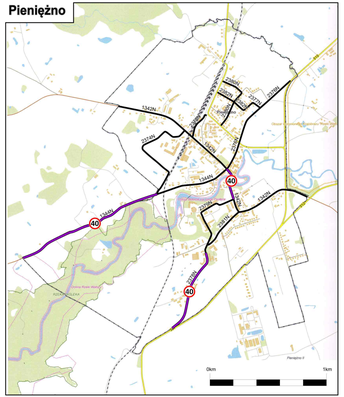
Braniewo



Frombork



Pieniężno



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

LEGENDA

Odcinek drogi powiatowej, na którym 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
- samochody ciężarowe, pojazdy specjalne, pojazdy używane do celów specjalnych, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, oraz ciągniki samochodowe

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

Rozpoduksowania, 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_KG_OC.7611-05/07
Aktualność 2012 r.
Opracowała: inspektor Milena Otuszcło

NOWEKO BIURO PROJEKTÓW Spółka z o.o.
ul.Dąbrowszczaków 39; 10-542 Olsztyn tel./fax: (89) 527-41-11
www.now-eko.com.pl

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ
POWIATU BRANIEWSKIEGO

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

OPRACOWANIE Renata Leszczyńska
Piotr Szatkowski

7 INWESTYCJE I UTRZYMANIE DRÓG POWIATOWYCH.

Tabela 9. Wydatki inwestycyjne i bieżące na utrzymanie dróg powiatowych powiatu braniewskiego w latach 2007 – 2013.

Rok	Wydatki inwestycyjne		Wydatki bieżące (utrzymanie dróg i mostów, wydatki administracyjne)
	zakup sprzętu	roboty drogowe i mostowe	
2007	209 510,62 zł	201 252,95 zł	1 909 291,43 zł
2008	114 167,10 zł	941 678,43 zł	3 116 245,00 zł
2009	309 077,00 zł	3 204 092,71 zł	3 573 443,00 zł
2010	196 809,00 zł	849 021,24 zł	7 310 771,16 zł
2011	356 963,50 zł	13 609 503,68 zł	3 480 822,21 zł
2012	111 371,00 zł	2 270 670,97 zł	3 532 175,47 zł
2013	0,00 zł	3 220 579,00 zł	3 794 339,00 zł

Źródło: ZDP w Braniewie

7.1 WYKAZ WYDATKÓW NA INWESTYCJE W LATACH 2007 – 2013 R.

Tabela 10. Poniesione wydatki inwestycyjne na drogi powiatowe powiatu braniewskiego w latach 2007 – 2012.

Rok	Budżet ZDP ogółem (w mln zł)	Budżet ZDP wydatki inwestycyjne (w zł)
Nazwa zadania	Wartość inwestycji / zakupu inwestycyjnego	Zakres inwestycji
2007	**2,32**	**410.763,57**
§ 605 – dokumentacja projektowa przebudowa dr. pow. 1316N odc. Kalinowo – Pęciszewo	71.980,00	dokumentacja
§ 605 – modernizacja dr. pow. 1320N odc. Żelazna Góra – Siekiera	128.772,95	0,991 km
§ 605 – aktualizacja kosztorysu do dokumentacji projektowej na przebudowę obiektu mostowego na rzece Banówka w m. Wilki 1316N	500,00	dokumentacja
§ 606 – samochód ciężarowy SCANIA 93M	49.999,26	zakup sprzętu
§ 606 – koparko – ładowarka JCB3CX	116.989,36	zakup sprzętu
§ 606 – walec drogowy BOMAG120	18.000,00	zakup sprzętu
§ 606 – pług odśnieżny 02-W32	24.522,00	zakup sprzętu
2008	**4,17**	**1.055.845,53**
§ 605 – przebudowa mostu Stare Siedlisko 1157N	323.356,28	most
§ 605 – przebudowa ul. Kościuszki II Braniewo 2317N	385.743,93	0,250 km
§ 605 – odnowa nawierzchni dr. dojazdowa d/mostu w Starym Siedlisku 1157N	176.032,82	1,580 km
§ 605 – mapa i specjalistyczna dokumentacja techniczna przebudowa dr. pow. Wilczęta – Pieniężno 1342N	2.000,01	dokumentacja
§ 605 – przebudowa ciągu dr. pow. Nowa Pasłęka – Braniewo – Pieniężno – Jesionowo (studium wykonalności i wniosek o dofinansowanie etc.)	52.545,40	dokumentacja
§ 606 – zagęszczarka gruntu ZGS12 z osprzętem	6.500,00	zakup sprzętu
§ 606 – agregat spawalniczy EP200X	8.000,00	zakup sprzętu
§ 606 – samochód ciężarowy Mercedes 2527	100.000,00	zakup sprzętu

2009	**7,09**	**3.513.169,71**
§ 605 – przebudowa obiektu mostowego w ciągu dr. pow. 1385N w Bemowiźnie	448.925,50	most
§ 605 – przebudowa dr. pow. 1342N Wilczęta – Pieniężno (NPPDL 2008-2011)	1.218.978,53	5,440 km
§ 605 – przebudowa dr. pow. 1320N Krzekoty – Kwiatkowo (NPPDL 2008-2011)	956.887,60	6,400 km
605 – budowa drogi powiatowej: ulica Nowopasłęcka i ulica Smutna w Braniewie	507.401,08	0,576 km
§ 605 – poprawa warunków komunikacyjnych i bezpieczeństwa ruchu w ciagu dr. pow. 1397N Piele Mingajny (NPPDL 2008-2011)	4.000,00	dokumentacja
§ 605 – poprawa warunków komunikacyjnych i bezpieczeństwa ruchu w ciągu dr. pow. 1154N Robity – Słobity (NPPDL 2008-2011)	3.000,00	dokumentacja
§ 605 – przebudowa dr. pow. 1158N Słobity – Karwiny (w tym środki unijne – 14518 zł)	32.940,00	dokumentacja
§ 605 – przebudowa ciągu drogowego Nowa Pasłęka – Braniewo – Pieniężno – Jesionowo na odc. dr. pow. 1377N ulice – Morska, Sądowa, Świętojańska w Braniewie (w tym środki unijne – 7686 zł)	10.980,00	dokumentacja
§ 605 – przebudowa drogi powiatowej Pieniężno – Babiak położonej w powiatach Braniewskim i Lidzbarskim (w tym środki unijne – 14686 zł)	20.980,00	dokumentacja
§ 606 – samochód ciężarowy Renault Magnum	35.380,00	zakup sprzętu
§ 606 – pług odśnieżny OZ-W32	25.000,00	zakup sprzętu
§ 606 – ciągnik rolniczy Agrofarm 430DT	169.885,00	zakup sprzętu
§ 606 – zamiatarka hydrauliczna	78.812,00	zakup sprzętu
2010	**8,36**	**898.810,24**
§ 605 – przebudowa dr. pow. 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo z ul. Świętokrzyską	28.304,00	dokumentacja
§ 605 – przebudowa dr. pow. 1158N w m. Słobity	17.080,00	projekt
§ 605 – przebudowa dr. pow. 1391N na odcinku w m. Podleśne oraz od drogi S-22 do Gronówka	35.380,00	dokumentacja
§ 605 – remont dr. pow. 1346N Pienieżno – Babiak etap II	9.000,00	projekt
§ 605 – przebudowa ciągu drogowego Nowa Pasłęka – Braniewo – Pieniężno – Jesionowo na odc. dr. pow. 1377N ulice – Morska, Sądowa, Świętojańska w Braniewie (w tym środki unijne – 105000 zł)	150.000,00	dokumentacja
§ 605 – przebudowa dr. pow. 1158N Młynary – Słobity – Burdajny, poprzez wzmocnienie odcinka Słobity – Karwiny (w tym środki unijne – 403507,47 zł)	609.257,24	2,900 km
§ 606 – samochód ciężarowy FORD TRANSIT	19.838,00	zakup sprzętu
§ 606 – zamiatarka SCHMID	29.951,00	zakup sprzętu
§ 606 – ramię hydrauliczne	80.032,00	zakup sprzętu
§ 606 – głowica do frezowania pni drzew	30.988,00	zakup sprzętu
§ 606 – głowica do cięcia krzaków i gałęzi drzew	36.000,00	zakup sprzętu
2011	**17,45**	**13.966.467,18**
§ 605 – Przebudowa ciągu drogi Nowa Pasłęka – Braniewo – Pieniężno – Jesionowo na odcinku drogi powiatowej 1377N; ulice: Morska, Sądowa, Świętojańska w Braniewie 2009-2011 (w tym środki unijne – 1543022,57 zł)	2.222.318,07	0,990 km
§ 605 – Przebudowa drogi powiatowej 1158N Młynary – Słobity – Burdajny, poprzez wzmocnienie odcinka Słobity – Karwiny 2009-2011 (w tym środki unijne – 267.130,39 zł)	457.920,03	długość odcinka ujęto w roku 2010 tj. 2,900 km
§ 605 – Przebudowa drogi powiatowej 1377N Nowa Pasłęka-Braniewo z ul. Świętokrzyską Etap I 2010-2011	29.151,00	projekt
§ 605 – Przebudowa obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej 1165N Frombork-Biedkowo Kanał Kopernika 2010-2011	1.413.517,00	most
§ 605 – Przebudowa drogi powiatowej 1158N w miejscowości Słobity 2010-2012	67.219,81	projekt + rozpoczęcie robót

§ 605 – Przebudowa drogi powiatowej 1391N na odcinku w miejscowości Podleśne oraz Gronówko 2010-2012	35.670,00	projekt
§ 605 – Remont drogi powiatowej Nr 1346 N Pieniężno – Babiak etap II 2010-2011	8.810.793,77	15,798 km
§ 605 – Modernizacja drogi 1330N na odcinku Pierzchały – Dąbrowa	53.726,40	0,400 km
§ 605 – Modernizacja drogi 1377N na odcinku Ułowo – Braniewo	71.032,50	0,500 km
§ 605 – Modernizacja drogi 2324N na odcinku Braniewo – Rudłowo	29.520,00	0,200 km
§ 605 – Modernizacja drogi 1320N na odcinku Krzekoty – Lelkowo	77.490,00	0,600 km
§ 605 – Modernizacja drogi 1342N na odcinku Bardyny – Łozy	102.090,00	0,415 km
§ 605 – Modernizacja drogi 1385N na odcinku Szalmia – Bemowizna	118.172,25	0,750 km
§ 605 – Modernizacja drogi 1389N na odcinku Dębiny – Ławki	66.770,55	0,470 km
§ 605 – Remont przepustu w ciągu dr. Nr 1348N Gładysze-Osiek w miejscowości Tatarki	54.112,30	przepust
§ 606 – Pług do odśnieżania wirnikowy HYDROG PWF 2500-2	35.700,00	zakup sprzętu
§ 606 – Pług do odśnieżania PRONAR PUV-3300	13.500,00	zakup sprzętu
§ 606 – Ciągnik rolniczy CASE IH Maxxum 115	283.213,50	zakup sprzętu
§ 606 – przedni TUZ+WOM do ciągnika Deutz Fahr Agrofarm 430 DT	24.550,00	zakup sprzętu
2012	**5,96**	**2.419.700,00**
Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulica Świętojańską etap I 2010-2014	0,00	
Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulica Świętojańską etap II	0,00	
Przebudowa drogi powiatowej nr 1158N w miejscowości Słobity 2010-2012	680.017,50	0,471 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1385N Szalmia Bemowizna	138.775,98	0,600 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1387N Marcinkowo – Lubnowo	68.146,92	0,486 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1330N Pierzchały – Dąbrowa	75.718,80	0,535 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1352N Łoźnik – Kowale	75.718,80	0,538 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1322N Grabowiec – Głębock	87.076,62	0,610 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1397N Piotrowiec – Wysoko Braniewska	71.280,96	0,303 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1933N Krzewno – Gronówko	45.431,28	0,340 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1316N Gronowo – Kalinowiec	83.290,68	0,400 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1322N Lubnowo – Wysoko Braniewska	73.957,44	0,610 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1165N Frombork – Biedkowo	52.351,26	0,300 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1308N Baranówka – Wielkie Wierzno	60.575,04	0,420 km

Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1397N Bornity – Glebiska	52.351,26	0,303 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1377N Ułowo – Braniewo	104.244,96	0,506 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1320N Krzekoty – Lelkowo	113.578,20	0,667 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1157N Stare Siedlisko – Dębiny	59.008,02	0,570 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1389N Dębiny – Ławki	124.936,02	0,660 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 2355N Frombork ul. Błotna	22.715,64	0,100 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 2324N Braniewo ul. Moniuszki	100.459,02	0,630 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1387N w miejscowości Szyleny	47.650,20	0,411 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 1399N w miejscowości Kajnity	37.859,40	0,210 km
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej nr 2376N Pieniężno ul. Królewiecka	29.810,53	0,099 km
Modernizacja kotłowni w Zarządzie Dróg Powiatowych w Braniewie lata 2012-2013	0,00	
Poprawa warunków komunikacyjnych na drodze powiatowej Nr 1381N na odcinku Braniewo – Zawierz	0,00	
Przebudowa ciągu drogowego Nowa Pasłęka – Braniewo – Pieniężno – Jesionowo na odcinku drogi powiatowej nr 1377N ulice; Morska, Sądowa, Świętojańska w Braniewie 2009-2011	5.535,00	audyt
Przebudowa drogi powiatowej nr 1391N na odcinku w miejscowości Podleśne oraz Gronówko 2010-2015	10.233,60	dokumentacja
przyczepa samowyładowawcza do ciągnika	0,00	zakup sprzętu
głowica do ramienia hydraulicznego TSE 58	0,00	zakup sprzętu

Źródło: ZDP w Braniewie

Tabela 11. Planowane wydatki inwestycyjne na drogi powiatowe powiatu braniewskiego w roku 2013.

Wydatki inwestycyjne jednostek budżetowych – Poprawa warunków komunikacyjnych na wybranych odcinkach dróg powiatowych poprzez wykonanie naprawy nawierzchni jezdni na drodze:	**1 118 673,82 zł**
Nr 1393N Krzewno – Gronówko	81 426,00 zł
Nr 1157N Stare Siedlisko – Dębiny	78 565,00 zł
Nr 1381N Braniewo – Zawierz	80 591,12 zł
Nr 1393N Omaza – Żelazna Góra	33 442,67 zł
Nr 1314N Świętochowo	48 375,90 zł
Nr 1393N Grzechotki – Omaza	48 753,95 zł
Nr 2363N ul. Mickiewicza we Fromborku	72 586,73 zł
Nr 1387N Szyleny – Brzeszczyny	56 847,84 zł
Nr 1397N Bornity – Glebiska	59 045,19 zł
Nr 1330N Chruściel – Dąbrowa	197 428,00 zł
Nr 1326N Szarki – Sówki	42 883,21 zł

Nr 1320N Lutkowo – Siekiera	15 536,92 zł
Nr 1320N z 1397N Siekiera	21 452,82 zł
Nr 1397N Piele – Zagaje	17 638,20 zł
Nr 1322N Piele – Grabowiec	38 320,65 zł
Nr 1352N w m. Łoźnik	65 419,64 zł
Nr 1324N Młynowo – Jarzeń	32 563,71 zł
Nr 2374N Pieniężno ul. Cmentarna	52 880,41 zł
Nr 2376N Pieniężno ul. Królewiecka	42 493,06 zł
Nr 1314N w m. Rogity	32 422,80 zł
Wydatki inwestycyjne jednostek budżetowych - środki unijne / własne	*1 892 097,00 zł*
Wydatki inwestycyjne jednostek budżetowych - środki unijne	**1 374 366,00 zł**
Przebudowa drogi powiatowej Nr 1391N na odcinkach w miejscowości Podleśne oraz Gronówko 2010-2013	1 374 366,00 zł
Wydatki inwestycyjne jednostek budżetowych- środki własne	**517 731,00 zł**
Przebudowa drogi powiatowej Nr 1391N na odcinkach w miejscowości Podleśne oraz Gronówko 2010-2013	517 731,00 zł

Źródło: ZDP w Braniewie

7.2 WYKAZ WYDATKÓW NA BIEŻĄCE UTRZYMANIE OD 2007 R.

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.:

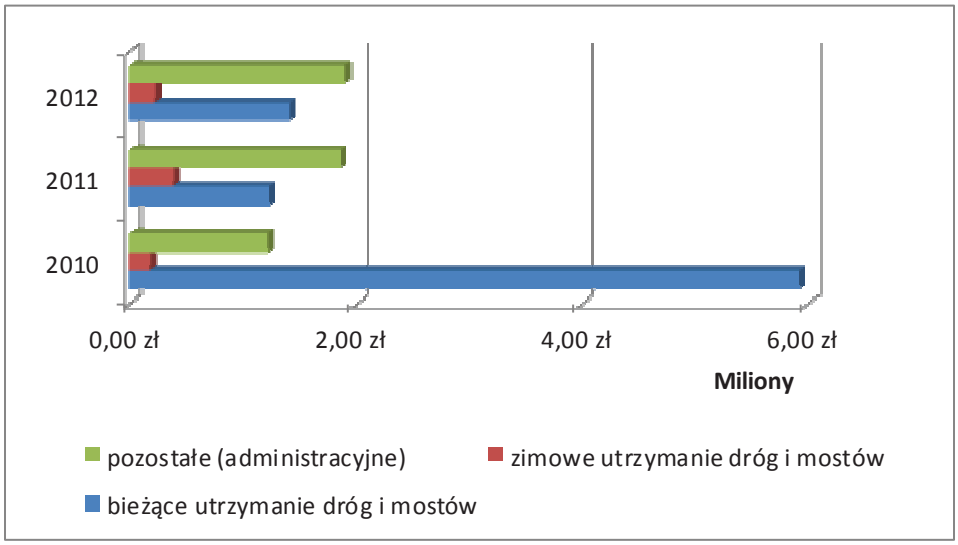
- kontrola stanu technicznego dróg i obiektów mostowych;
- wykonywanie systematycznych objazdów i przeglądów obiektów budowlanych, jakimi są drogi publiczne i mosty, oraz przeglądy oznakowania i organizacji ruchu na tych drogach;
- wydawanie decyzji administracyjnych na zajęcia pasa drogowego, na lokalizację 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 12. Wydatki bieżące na utrzymanie dróg powiatowych powiatu braniewskiego w latach 2007 – 2013.

Rok	Wydatki bieżące (utrzymanie dróg i mostów, wydatki administracyjne)
2007	1 909 291,43 zł
2008	3 116 245,00 zł
2009	3 573 443,00 zł
2010	7 310 771,16 zł
2011	3 480 822,21 zł
2012	3 532 175,47 zł
2013	3 794 339,00 zł

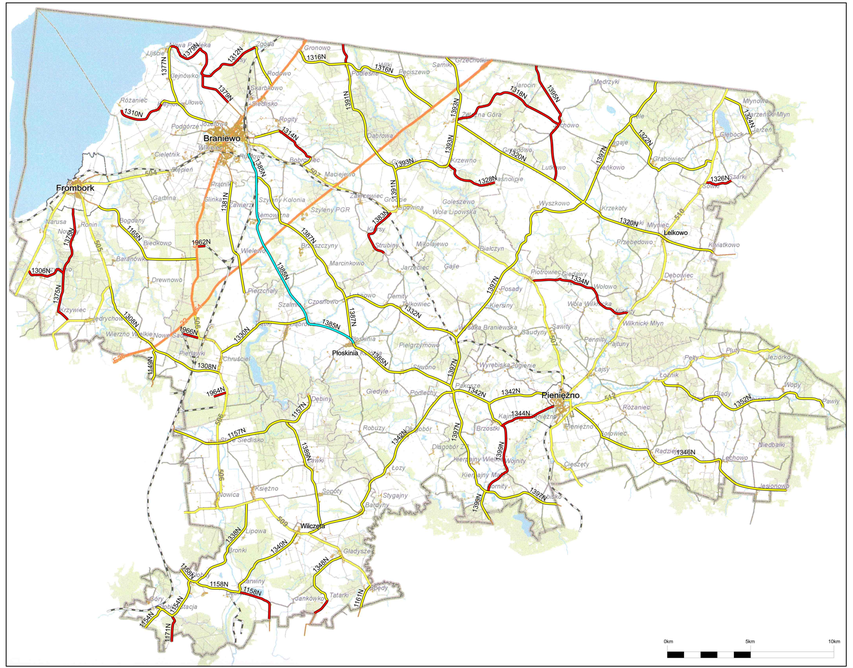
Rok	bieżące utrzymanie dróg i mostów	zimowe utrzymanie dróg i mostów	pozostałe (administracyjne)	RAZEM
2010	5 921 026,41 zł	174 896,90 zł	1 214 847,85 zł	7 310 771,16 zł
2011	1 228 545,66 zł	388 995,50 zł	1 863 281,05 zł	3 480 822,21 zł
2012	1 408 823,04 zł	218 590,22 zł	1 904 762,21 zł	3 532 175,47 zł

Źródło: ZDP w Braniewie

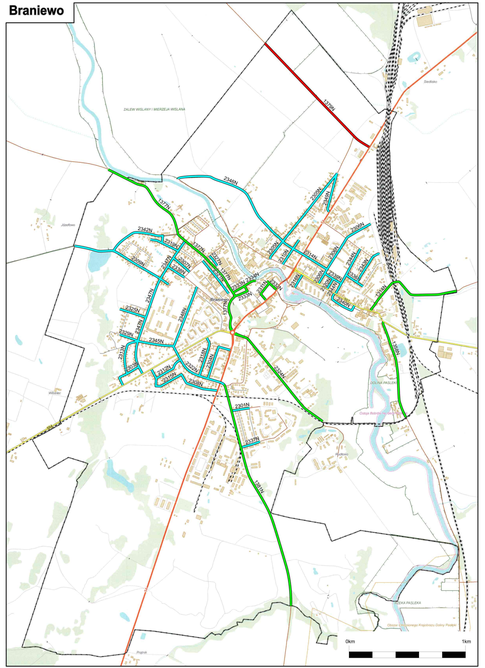


Źródło: Oprac. Własne na podstawie danych ZDP w Braniewie

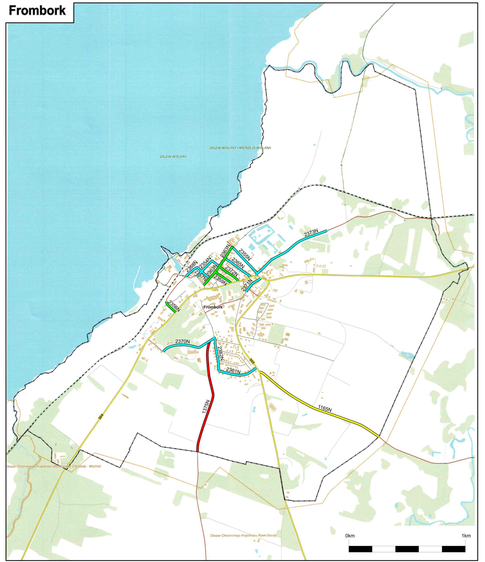
Mapa 9. Standardy zimowego utrzymania dróg i ulic powiatowych powiatu braniewskiego



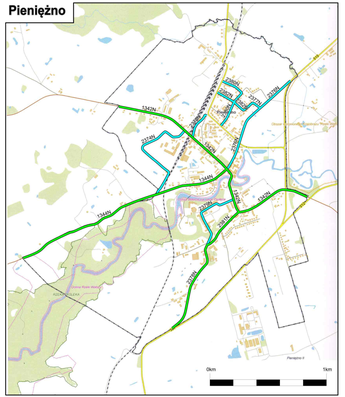
Braniewo



Frombork



Pieniężno



STANDARDY ZIMOWEGO UTRZYMANIA DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO

LEGENDA

Zimowe utrzymanie dróg

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

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

Rozpoduksowania, 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_OL7611-05/07

Aktualność 2012 r.

Opracowała: inspektor Milena Olszóło

NOW-EKO BIURO PROJEKTÓW Spółka z o.o.

ul.Dąbrowszczaków 39; 10-542 Olsztyn tel./fax: (89) 527-41-11

www.now-eko.com.pl

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO

MAPA 9	STANDARDY ZIMOWEGO UTRZYMANIA DRÓG I ULIC POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Piotr Szatkowski

7.3 MAPY Z LOKALIZACJĄ INWESTYCJI OBJĘTYCH DOFINANSOWANIEM W RAMACH PROGRAMÓW OPERACYJNYCH: RPO WIM 2007-2013, IŚ, PROW ORAZ NPPDL I REZERWY SUBWENCJI OGÓLNEJ BUDŻETU PAŃSTWA NA ZADANIA DOTYCZĄCE OBIEKTÓW MOSTOWYCH.

RPO WiM 2007- 2013 (Regionalny Program Operacyjny Warmia i Mazury

1. Przebudowa drogi powiatowej NR 1391N na odcinku w miejscowości Podleśne oraz Gronówko
2. Przebudowa drogi powiatowej Nr 1158N Młynary - Słobity - Burdajny, poprzez wzmocnienie odcinka Słobity – Karwiny
3. Przebudowa ciągu drogowego Nowa Pasłęka – Braniewo – Pieniężno – Jesionowo na odcinku drogi powiatowej nr 1377N ulice: Morska, Sądowa, Świętojańska w Braniewie.

Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych 2008-2011

4. NPPDL 31/10 – Remont drogi powiatowej nr 1346N Pieniężno- Babiak etap. 2 (15,766 km)
5. NPPDL 94/09 – Poprawa warunków komunikacyjnych i bezpieczeństwa ruchu w ciągu drogi powiatowej nr 1154N Robity – Słobity (2,190 km)
6. NPPDL 93/09 – Poprawa warunków komunikacyjnych i bezpieczeństwa ruchu w ciągu drogi powiatowej nr 1397N Piele – Mignajny (12,892 km)
7. NPPDL 47/08 – Przebudowa drogi powiatowej nr 1342N Wilczęta-Pieniężno (8,540 km)
8. NPPDL 48/08 – Przebudowa drogi powiatowej nr 1320N Krzekoty-Kwiatkowo (7,770 km)

W kolejnej edycji programu: NPPDL 2012-2015 Bezpieczeństwo-Dostępność - Rozwój i w 2012 roku zrealizowane zostało zadanie: Przebudowa drogi powiatowej Nr 1158N w miejscowości Słobity (0,417 km)

Zrealizowane inwestycje na obiektach mostowych, dofinansowane z rezerwy subwencji ogólnej budżetu państwa na zadania dotyczące obiektów mostowych.

- 2008 r. – Przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej Nr 1157N Kurowo Braniewskie – Dębiny w miejscowości Stare Siedlisko (JNI 01009828)
- 2009 r. – Przebudowa obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej Nr 1385N w miejscowości Bemowizna (JNI 01006552) – wiadukt na torami
- 2011 r. – Przebudowa obiektu mostowego w ciągu drogi powiatowej Nr 11656N odc. Frombork – Biedkowo obiekt mostowy Kanał Kopernika (JNI 01006549)

Mapa 10. Lokalizacja inwestycji zrealizowanych z udziałem dofinasowania w latach 2007-2013.

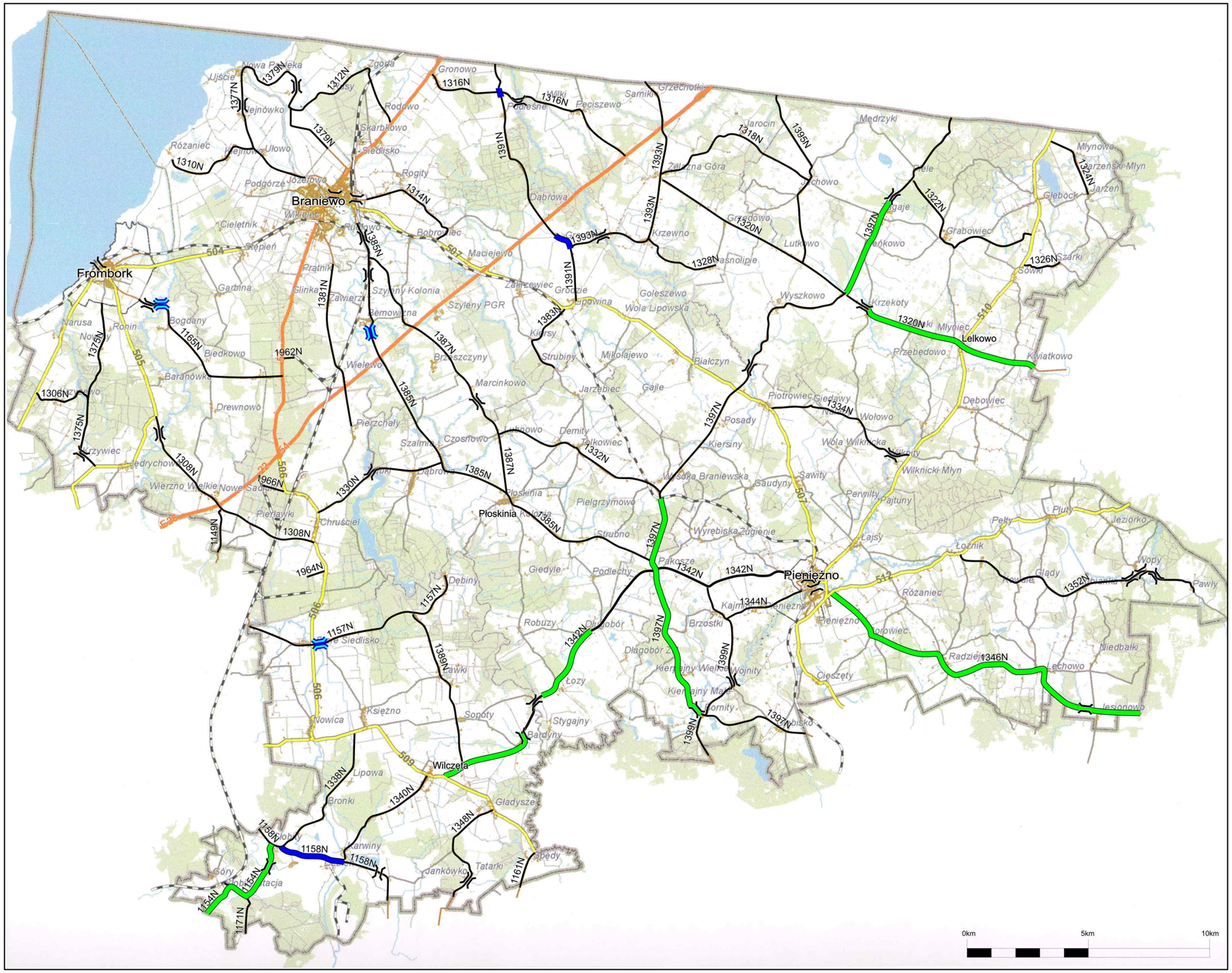
LOKALIZACJA INWESTYCJI ZREALIZOWANYCH Z UDZIAŁEM DOFINANSOWANIA W LATACH 2007-2013

N

Powiat Braniewski

1:140 000

0 2 4 km



LEGENDA

Przebieg drogi powiatowej

Inwestycje zrealizowane z udziałem środków zewnętrznych

RPO WiM 2007-2013

Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych 2008-2011

Inwestycje dotyczące obiektów mostowych

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) WNGIK_OL_IG_IX.7611-05/07

Aktualność 2012 r.

Opracowała: inspektor Milena Okuszko

NOW-EKO BIURO PROJEKTÓW Spółka z o.o.
ul.Dąbrowszczakw 39; 10-542 Olsztyn tel./fax: (89) 527-41-11
www.now-eko.com.pl

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ POWIATU BRANIEWSKIEGO

MAPA 10	LOKALIZACJA INWESTYCJI ZREALIZOWANYCH Z UDZIAŁEM DOFINANSOWANIA W LATACH 2007-2013
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Piotr Szatkowski

8 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. z 2013 r., poz. 260). Plan Rozwoju Sieci Dróg Powiatowych Powiatu Braniewskiego na lata 2014 – 2020 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.:

- pomiarów natężenia ruchu drogowego wg SDR 2008-2013 r,
- kategorii ruchu (wyliczonych na podstawie SDR)
- funkcji poszczególnych dróg i ich klas technicznych.
- oceny stanu technicznego dróg i obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty),
- bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W dokumencie uwzględniono ponadto 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. 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.

Dokument pomóc ma decydentom w podejmowaniu decyzji.

Podstawowymi kryteriami doboru zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji na lata 2014 – 2020 jest:

1. Ranga drogi w układzie dróg powiatowych z uwzględnieniem warunków wynikających z dokumentów strategicznych i programowych dla rozwoju sieci drogowej.
2. Natężenie ruchu.
3. Stan nawierzchni
4. Warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego (ilość wypadków).

Biorąc pod uwagę w/w kryteria wytypowano następujące ciągi drogowe:

Ranga drogi:

Ruch gospodarczy, tereny inwestycyjne, wzmocnienie połączeń wschodniej granicy UE

Gmina	Nr drogi	Nazwa zadania	Klasa i stan wg oceny nawierzchni	Znaczenie dla gminy
Gm. Braniewo	1381N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1381N na odc. Braniewo – Zawierz	Klasa D – stan zły	—
Gm. Braniewo M. Braniewo	1377N	Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską Etap 1	Klasa D – stan zły	↑
Gm. Braniewo M. Braniewo	1377N	Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską Etap 2	Klasa D – stan zły	↑
Gm. Braniewo	1316N, 1318N, 1320N	Poprawa warunków komunikacyjnych na trasie przygranicznej Gronowo – Górowo Iławeckie Etap 1	Klasa D – stan zły	↑
Gm. Braniewo	1316N	Przebudowa DP 1316N na odc. W m. Gronowo	Klasa D – stan zły	↑

Dojazd do ośrodków powiatowych, subregionalnych (Olsztyn, Elbląg)

Gmina	Nr drogi	Nazwa zadania	Klasa i stan wg oceny nawierzchni	Znaczenie dla gminy
Gm. Braniewo	1381N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1381N na odc. Braniewo – Zawierz	Klasa D – stan zły	—
Gm. Braniewo M. Braniewo	1377N	Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską Etap 1	Klasa D – stan zły	↑
Gm. Braniewo M. Braniewo	1377N	Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską Etap 2	Klasa D – stan zły	↑
MG Pieniężno	2374	Przebudowa DP 2374N ul. Cmentarna w Pieniężnie	Klasa D – stan zły	—
Gm. Braniewo	1379N	Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1379N Stara Pasłęka – Braniewo	Klasa D – stan zły	↑
Gm. Braniewo	1314N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 1314N Braniewo – Rogity – Świętochowo	Klasa D – stan zły	—

Dojazd do miejsc pracy, usług publicznych, integracja przestrzenna obszarów wiejskich

Gmina	Nr drogi	Nazwa zadania	Klasa i stan wg oceny nawierzchni	Znaczenie dla gminy
Gm. Braniewo	1381N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1381N na odc. Braniewo – Zawierz	Klasa D – stan zły	—
Gm. Wilczęta	1157N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1157N na odc. Stare Siedlisko – Dębiny Etap 3	Klasa D – stan zły	—
Gm. Braniewo M. Braniewo	1377N	Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską Etap 1	Klasa D – stan zły	↑
Gm. Braniewo M. Braniewo	1377N	Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską Etap 2	Klasa D – stan zły	↑
Gm. Płoskinia	1342N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1342N na odc. Długobór – Pakosze Etap 2	Klasa D – stan zły	↑
M. Braniewo	2324N	Budowa chodnika w ciągu DP2324N ul.Moniuszki w Braniewie	Klasa D – stan zły	↑
Gm. Lelkowo	1322N	Przebudowa DP 1322N Piele – Grabowiec wraz z dokumentacją	Klasa D – stan zły	—
Gm. Wilczęta	1158N	Opracowanie projektu i przebudowa DP 1158N na odc. Karwiny – Osiek	Klasa D – stan zły	—
MG Pieniężno	1346N	Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1346N ul. 1 Maja Pieniężno, rz. Wałsza	Klasa D/2 – stan zły	↑
MG Pieniężno	1399N	Przebudowa DP nr 1399N na odc. Kajnity – Wojnity	Klasa D – stan zły	—
MG Pieniężno	2374	Przebudowa DP 2374N ul. Cmentarna w Pieniężnie	Klasa D – stan zły	—
M. Braniewo	2325N	Przebudowa DP 2325N ul. Mrongowiusza w Braniewie	Klasa D – stan zły	—
M. Braniewo	2348N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 2348N ul. Wojska Polskiego w Braniewie	Klasa D – stan zły	↑
MG Pieniężno	2376N	Przebudowa DP 2376N ul. Królewiecka w Pieniężnie	Klasa D – stan zły	↑
M. Braniewo	2322N	Przebudowa DP 2322N ul. Mielczarskiego w Braniewie	Klasa D – stan zły	↑
M. Braniewo	2327N	Przebudowa DP 2327N ul. Parkowa w Braniewie	Klasa D – stan zły	—
M. Braniewo	2319N, 2342N	Przebudowa dróg powiatowych nr 2319N ul. Kwiatowa i 2342N ul. Sportowa w Braniewie	Klasa D – stan zły	—
MG Frombork	2361N, 2362N	Przebudowa dróg powiatowych nr 2361N ul. Kwiatowa i 2362N ul. Leśna we Fromborku	Klasa D – stan zły	—

MG Frombork	2370N	Przebudowa DP nr 2370N ul. Sanatoryjna we Fromborku	Klasa D – stan zły	—
MG Frombork	2355N	Przebudowa DP 2355N ul. Błotna we Fromborku	Klasa D – stan zły	↑
MG Pieniężno	2378N, 2379N	Przebudowa dróg powiatowych nr 2378N, ul. Ornecka i 2379N ul. Rynek w Pieniężnie	Klasa D – stan zły	—
MG Frombork	1165N	Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1165N Frombork – Biedkowo, rz. Bauda	Klasa D/1	↑
Gm. Braniewo	1316N	Przebudowa DP 1316N na odc. W m. Gronowo	Klasa D/2	↑
Gm. Braniewo	1379N	Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1379N Stara Pasłęka – Braniewo	Klasa D – stan zły	↑
Gm. Wilczęta	1154N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 1154N odc. Słobity – Łukszty	Klasa D – stan zły	—
Gm. Płoskinia	1308N	Przebudowa drogi nr 1308N Baranówka – Chruściel	Klasa D – stan zły	—
MG Pieniężno	1344N	Przebudowa drogi nr 1344N na odc. Kajnity – Pieniężno	Klasa D – stan zły	—
MG Pieniężno		Przebudowa ulic 1 Maja, Plac Wolności, Szkolna i Lidzbarska w Pieniężnie	Klasa D – stan zły	—
MG Pieniężno	1352N	Przebudowa DP 1352N Łoźnik - Pawły	Klasa D – stan zły	—
Gm. Braniewo	1314N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 1314N Braniewo – Rogity – Świętochowo	Klasa D – stan zły	—
M. Braniewo	2307N	Przebudowa DP 2307N ul. Brzozowej w Braniewie	Klasa D – stan zły	—
M. Braniewo	2344N, 1339N, 2314N	Przebudowa ulic Traugutta (2344N), Rzemieślniczej (1339N) i Konarskiego (2314N) w Braniewie	Klasa D – stan zły	—
M. Braniewo	2324N	Przebudowa DP 2324N ul. Moniuszki w Braniewie	Klasa D – stan zły	↑
M. Braniewo	2316N	Przebudowa DP 2316N ul. Kościelna w Braniewie	Klasa D – stan zły	—
MG Frombork	2365N	Przebudowa DP 2365N ul. Ogrodowa we Fromborku	Klasa D – stan zły	—
MG Pieniężno	1397N	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 1397N, budowa zatok autobusowych w Pakoszach, Kierpajnach i Bornitach	Klasa D – stan zły	↑

Natężenie ruchu

Pod względem natężenia ruchu najbardziej obciążone są następujące drogi powiatowe:

- 1387N Szyleny – Płoskinia – od 1910 P/d do 1423 P/d.
- 1385N Braniewo- Pakosze – od 1793 P/d -1307 P/d. Brak odcinków odpowiadających klasie D
- 1344N Kajnity- Pieniężno – od 1154 P/d – do 96 P/d.
- 1342N Wilczęta - Pieniężno – od 991 P/d – do 260 P/d.
- 1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie – od 869 P/d – do 289 P/d.
- 1377N Nowa Pasłęka- Braniewo – od 778 P/d – 572 P/d
- 1314N Braniewo- Świętochowo (Braniewo ul. Szkolna - Rogity) – od 716 P/d – do 55 P/d. Planowane inwestycje.
- 1397N Piele- Mingajny – od 659 P/d – do 130 P/d.

Natężenie ruchu nie zawsze świadczy o istotności połączenia. Bardzo zły stan nawierzchni powoduje, że ruch komunikacyjny niejednokrotnie przenosi się na inne trasy – na drogi w dobrym stanie technicznym. Są to dłuższe połączenia lecz wybierane z uwagi większą prędkość ruchu i krótszy czas dojazdu w porównaniu z dojazdem za pośrednictwem dróg bardzo zniszczonych. Powyższe uwzględniono w planowaniu inwestycji, uwzględniając także połączenie, które są istotne w sieci drogowej, jednak z uwagi na stan techniczny użytkowane w ograniczonym stopniu.

Ocena wg stanu nawierzchni

Według przyjętej oceny stanu nawierzchni spośród zabiegów koniecznych do wykonania (inwestycyjnych i utrzymaniowych), największy udział mają przebudowy, remonty oraz profilowanie i naprawa nawierzchni gruntowych i brukowych. Prace te powinny być zaplanowane w ciągu najbliższych kilku lat i przeprowadzone na 86% dróg powiatowych.

Oznacza to, że drogi powiatowe wymagają bardzo dużych nakładów finansowych, gdyż są to zabiegi najbardziej kosztowne. W przypadku nie podjęcia działań zmierzających do poprawy stanu nawierzchni jezdni, osiągnięcie długotrwałej i zauważalnej poprawy dostępności komunikacyjnej nie będzie możliwe.

Wykaz dróg wraz z oceną stanu nawierzchni przedstawiono w pkt. 4.3 niemniejszego opracowania. Wszystkie zaplanowane inwestycje obejmują drogi będące w złym stanie technicznym.

Plan Inwestycyjny obejmuje wszystkie odcinki dróg klasy D, oraz częściowo ulice klasy C – pełniące ważną rolę w układzie drogowym powiatu.

Warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego (ilość wypadków).

Drogi i miejsca, gdzie odnotowano największą liczbę zdarzeń drogowych:

- **1342N Wilczęta - Pieniężno**: przed Pieniężnem, m. Pakosze i okolice, Bardyny, Długobór, Wilczęta, ul. Dworcowa Pieniężno.
- **1346N Pieniężno - Babiak**: m. Jesionowo, m. Lechowo, 507/1346 „ STOP", skrzyżowanie z drogą 512, ul. 1 Maja Pieniężno.
- **1377N Nowa Pasłęka – Braniewo**: m. Ułowo, skrzyżowanie z 1310N, ul. Morska Braniewo, ul. Sądowa Braniewo.
- **1385N Braniewo – Pakosze**: Płoskinia, m. Pakosze i okolice, za Bemowizną, za Braniewem, ul. Olsztyńska Braniewo, Czosnowo, Strubno, Zawierz, kol. Szyleny, skrzyżowanie z DP 1330N
- **1397N Piele- Mingajny**: Bornity, Pakosze - Planowane inwestycje: budowa zatok autobusowych z dojściami i przejściami dla pieszych w Pakoszach, Bornitach, Kierpajnach

Konieczność podjęcia działań na rzecz zwiększenia dynamiki rozwoju gospodarczego powiatu braniewskiego i zwiększenia jego spójności terytorialnej z resztą kraju, wymusza w sposób bezpośredni rozwój infrastruktury drogowej. Jej stan jest kluczowym czynnikiem stymulującym wzrost ekonomiczny.

Niezbędne jest zwiększenie dostępności z obszarów wiejskich do ośrodków miejskich powiatu, gdzie zlokalizowana jest większość usług publicznych i miejsc pracy. Wzmocnienie połączeń drogowych obsługującej tereny szczególnie ważne z gospodarczego punktu widzenia (w tym tereny rolnicze) oraz zapewniające dojazd do sąsiednich regionów i dostęp do granicy wschodniej Unii Europejskiej.

Przedstawiony w niniejszym dokumencie stan sieci dróg powiatowych oraz konieczność jej dostosowania do obecnego i przyszłego obciążenie ruchem a także poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego stało się powodem do określenia Planu Inwestycji dla racjonalnego rozwoju sieci drogowej w latach 2012 – 2020.

8.1 ZAŁOŻENIA DO NOWEJ EDYCJI ZADAŃ INWESTYCYJNYCH PLANOWANYCH DO REALIZACJI NA DROGACH POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO NA LATA 2014 – 2020

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 – Dz. U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430 z poźn. zm.)

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

W planie zadań ujęto:

- zadania inwestycyjne realizowane na drogach powiatowych powiatu braniewskiego - w oparciu o przyjętą przez Radę Powiatu *Uchwałę* Nr XXXII/309/13 z dnia 30.09.2013r. w sprawie zmiany Wieloletniej Prognozy Finansowej Powiatu Braniewskiego na lata 2013 - 2021

  Załącznik Nr 2 do ww. Uchwały Rady Powiatu ujęto następujące inwestycje na lata 2014-2021:

  - Projekt przebudowy drogi powiatowej Nr 1377N Nowa Pasłęka-Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską - Rozbudowa i modernizacja na odcinku drogi powiatowej Nr 1377 N lata realizacji 2010-2015
  - Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej Nr 1381 N odcinek Braniewo - Zawierz - poprawa warunków komunikacyjnych na drogach powiatowych lata realizacji 2010-2014
- zadania inwestycyjne planowane do realizacji w oparciu o podjęte starania w celu pozyskania środków zewnętrznych: NPPDL, Urząd Marszałkowski, środki UE w ramach Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego, porozumień z Partnerami 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 2014- 2020 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.

Opracowując niniejszy program założono, że w następnej perspektywie finansowej na lata 2014 – 2020 Polska otrzyma z budżetu Unii Europejskiej co najmniej kwotę 68 mld euro, tj. kwotę, którą otrzymaliśmy do wydatkowania w okresie 2007 – 2013.

Z zapewnień Ministra Rozwoju Regionalnego przekazanego w trakcie konferencji poświęconej przyszłej polityce spójności wynika że *„ więcej pieniędzy z tej puli trafi do regionów".*

Wydatki na planowane zadania inwestycyjne przedstawiono w perspektywie 20014-2016. Przewiduje się, że ich realizacja odbywać się będzie z udziałem dofinansowania zewnętrznego ze środków UE, dotacji i środków z budżetu państwa, środków i dotacji otrzymanych z innych IST oraz innych jednostek zaliczanych do sektora finansów publicznych i innych źródeł.

Zadania inwestycyjne proponowane do realizacji na drogach powiatowych powiatu braniewskiego w latach 2012 – 2016.

Mapa 11. Wykaz planowanych inwestycji na drogach powiatowych powiatu braniewskiego w latach 2014 – 2016.

Lp	Nazwa zadania inwestycyjnego i okres realizacji (w latach)	Klasa techniczna	SDR	KR	SOSN	funkcja połączenia	UZASADNIENIE, opis
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Poprawa warunków komunikacyjnych na wybranych odcinkach sieci dróg powiatowych (2014)						Naprawa nawierz dróg powiat na odc w najgorszym stanie technicznym, technologia naprawy: wyrównanie i ułożenie nowej warstwy ścieralnej lub podwójne powierzchniowe utrwalenie, propozycja fragmentów do remontu zostanie ustalona po przeglądzie dróg po okresie zimowym
2	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1381N na odc. Braniewo- Zawierz (2014)	L	138	KR1	D	⌦ ☼ ○	Zły stan techniczny jezdni brukowej, złożony wniosek o dofinansowanie ze środków NPPDL, zakł dofinans z konkursu w wys 50%, deklaracja partnerska współpr Gm Braniewo w wys 20 tys zł i Miasto Braniewo 5 tys zł
3	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1157N na odc. Stare Siedlisko- Dębiny Etap 3 (2014)	L	71	KR1	D	⌦	Kontynuacja robót rozpoczętych w ciągu drogi w latach poprzednich, do wykonania pozostał remont- ułożenie nowych warstw nawierzchni, zakładana pomoc finansowa Nadleśnictwa Młynary w wys 50 tys zł i Gminy Wilczęta w wys 20 tys zł.
4	Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej (2014-2015)						trasa rower Polska Wschód, na dr powiat ZDP odnowa ok 12 km nawierzchni jezdni, Urząd Marszałkowski zawarł umowę partnerską z Powiatem, przedstawione koszty to udział własny Powiatu - stanowią ok. 30% wartości inwestycji, ze środków UE będzie finansowane ok 70%, obecnie w trakcie opracowania dokumentacja projektowa, całkowita wartość projektu będzie możliwa do oszacowania po opracowaniu dokumentacji projektowej
5	Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską Etap 1 (2014)	L	778	KR1	D	⌦ ☼ ○ ↑	Odc. drogi w bardzo złym stanie techn od Klejnówka do Ułowa, dłg 2,245 km, ZDP posiada opracowaną dok. techniczną na kompleksową przebudowę i pozwolenie na budowę, zakładana realizacja w dwóch etapach, z udziałem Gminy Braniewo. Zadanie ujęte w WPI
6	Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską Etap 2 (2014)	L	778	KR1	D	⌦ ☼ ○ ↑	Odc. drogi w bardzo złym stanie techn od Klejnówka do Ułowa, dłg. 2,245 km, ZDP posiada opracowaną dok. techniczną na kompleksową przebudowę i pozwolenie na budowę, zakładana realizacja w dwóch etapach, z udziałem Gminy Braniewo

7	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1342N na odc. Długobór- Pakosze. Etap 2 (2014)	Z	462	KR1	D	⌦ ↑	Kontynuacja robót rozpoczętych w ciągu drogi w latach poprzednich, remont zawierający m.in. poszerzenie jezdni z 4 do 5 m, ułożenie nowych warstw nawierzchni, zakładana pomoc finansowa Gminy Płoskinia w wys. 50 tys. zł.
8	Poprawa warunków komunikacyjnych na trasie przygranicznej Gronowo- Górowo Iławeckie Etap 1 (2014-2016)	Z, L	131 - 869	KR1 - KR2	D	⌦ O ↑	remont ciągu dróg Gronowo- Pęciszewo- Żelazna Góra- Siekiera, zakł finansowanie przy pomocy środków UE w ramach Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego, termin realizacji i rzeczywiste koszty zależne od programu EOF i ogłoszeń konkursu, obecnie opracowane studium wykonalności i PFU
9	Budowa chodnika w ciągu DP 2324N ulica Moniuszki w Braniewie (2014)	L	b.d.	b.d.	D	⌦	ZDP posiada oprac. dokument techn na chodnik odc Szpital- dojście do Rudłowa, zakładany udział Urzędu Miasta oraz Urzędu Gminy Braniewo, wnioski mieszkańców, ustalenia Zarządu Powiatu o realizacji
10	Przebudowa DP 1322N Piele - Grabowiec, wraz z dokumentacją (2014-2016)	L	75	KR1	D	⌦	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
11	Opracowanie projektu i przebudowa DP 1158N na odcinku Karwiny - Osiek (2014-2016)	L	345	KR1	D	⌦	dł 3,1 km, odc. łączy sąsiedni powiat oraz trzy gminy, b zły stan techn drogi, PILNE, konieczne oprac. projektu technicznego, droga nie kwalifikuje się do rem bież, zakład wspólne z Pow Elbląg złoż wniosku do rezerwy budżetowej 50%
12	Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1346N ul. 1 Maja Pieniężno rz. Wałsza (2014-2016)	L	520	KR1	D/2	⌦ ↑	Dł. mostu 20,6 m, stan techn obiektu wymaga przeprow robót remont, ZDP posiada starą dok. technicz, konieczne oprac. aktualnego projektu, możliwość wystąp o dofinans z rezerwy subw ogólnej budżetu państwa na budowę oraz o pomoc Gminy Pieniężno na dokument
13	Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1165N Frombork - Biedkowo rz. Bauda (2014- 2015)	L	333	KR1	D/1	⌦ ↑	Zaawans zniszczenie stalowej konstrukcji i elementów nośnych, zagroż trwałości, koniecz oprac projektu i przebudowa łącznie z podporami, możliwe wystąp o dofinans z rezerwy subw ogólnej budżetu państwa na budowę oraz o pomoc Gminy Frombork
14	Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1379N Stara Pasłęka - Braniewo (2014-2015)	L	215	KR1	D/2	☼ ↑	Ob most o konstrukcji "półtrwałej"- na bekach stal płyty drog, z drewn balustradami, ogranicz szerokość na obiekcie, ogranicz przejazd dla pojazdów rolniczych, bardzo zły stan techniczny Konieczny projekt, zakładana przebudowa na przepust

15	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1154N odc Słobity- Łukszty (2014)	Z	241	KR1	D	⌦	Naprawa nawierz drogi powiat na odc w b złym stanie techn, zakładana pomoc finans Gminy Wilczęta, odc dł do granicy powiatu, konieczne poszerzenie konstr do 5 m i nowe w-wy nawierzchni odc 1,48 km, kontynuacja robót z lat poprzed
16	Przebudowa DP 1157N Stare Siedlisko- Dębiny (2014- 2016)	L	71	KR1	D	⌦	droga dł 4,7 km, nawierzch w b złym stanie techn, duże i częste problemy z odwodnieniem, zakładana pomoc Gminy Wilczęta, konieczny projekt techniczny na przebudowę.
17	Przebudowa drogi nr 1308N Baranówka- Chruściel (2014- 2016)	L	66	KR1	D	⌦	droga dł 9,2 km, w b złym stanie technicz, nawierzchnia wymaga przebudowy- PILNE na odcinku Pierławki- Chruściel (stan nawierz nie pozwala na remontowanie, koniecz oprac projektu technicznego i następ przebudowa)
18	Przebudowa drogi nr 1344N na odcinku Kajnity- Pieniężno (2014- 2016)	L	96	KR1	D	⌦	odc 1,274 km, nawierzch grunt, b częste problemy z przejezdnością, ZDP posiada starą dokument technicz, konieczny aktualny projekt, zakładana pomoc Gminy Pieniężno
19	Przebudowa ulic 1 Maja, Plac Wolności, Szkolna i Lidzbarska w Pieniężnie (2014- 2016)	G z wył. Szkolnej - L	3265 - 1175	KR2	D, C	☼ ↑	jezdnie ulic w złym st techn, wymag przebud Placu Wolności i ul Szkolnej z infrastrukt oraz skrzyż z ul Ornecką i ul Lidzbarską ogółem 1,354 km, zakładany udział Gminy Pieniężno, konieczna dokumentacja projektowa, w następnej kolejności realizacja przebudowy
20	Przebudowa drogi powiatowej nr 1352N Łoźnik - Pawły (2014- 2016)	L	197	KR1	D	⌦	droga dł 10,95 km, zły stan techn nawierzchni, problemy z odwodnieniem oraz podbudową drogi, konieczne opracowanie dokumentacji projektowej (ok 200 tys zł) rzeczywista wartość robót będzie znana po opracowaniu projektu i kosztorysu
21	Przebudowa drogi powiatowej nr 2312N ul. Jagiełły w Braniewie (2014 - 2016)	L	b.d.	b.d.	C		naw jezdni w złym stanie techn, liczne wnioski mieszkańców, zakładany udział Urzędu Miasta, brak ciągu pieszego, dł. 0,45 km, do opracow projekt techniczny, konieczna przebudowa infrastruktury i odwodnienia
22	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 1314N Braniewo- Rogity- Świętochowo (2014- 2016) odc. Braniewo-Rogity odc. Świętochowo- DW50	L L	716 125	KR2 KR1	D D	⌦ ☼ O ↑	Zły stan techn drogi, brak chodników i odwodnienia, wnioski mieszkańców i użytkowników drogi, dłg 2,7 km, nakładki na odc Braniewo- Rogity i Świętochowo- droga woj. 507 z wykon poboczy dla ruchu pieszych oraz profilów i wzmocnienia drogi gruntowej
23	Przebudowa drogi powiatowej nr 2307N- ulicy Brzozowej w Braniewie (2014- 2016)	L	b.d.	b.d.	D	⌦	ul z płyt beton i bitum, brak ciągu pieszego, zły stan nawierzchni dł łącznie 0,38 km, liczne wnioski mieszkańców, problemy z ruchem pieszych po jezdni, zwłaszcza dzieci do szkoły, zakł udział Urz Miasta, do opracow dokumentacja projektowa

24	Przebudowa DP 2324N ulica Moniuszki w Braniewie (2014-2016)	L	b.d.	b.d.	D	⌦	Naw jezdni w złym stanie, odc. bitumiczny dłg 0,77 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
25	Przebudowa ulic Traugutta (2344N), Rzemieślniczej (1339N) i Konarskiego (2314N) w Braniewie (2014- 2016)	L	721	KR1	Traugutta C, pozostałe D	⌦	Zły stan nawierz jezdni i chodników, konieczna naprawa konstr ulic, konstrukcji przepustu i korekty geometrii odc i skrzyżowań, łącznie odc ok 580 m, zakładany udział Urzędu Miasta, do opracowania dokumentacja techniczna
26	Przebudowa drogi powiatowej nr 1399N na odcinku Kajnity - Wojnity (2014- 2016)	L	42	KR1	D	⌦	droga dł 2,7 km, nawierzch gruntowa, bardzo duże i częste problemy z odwodnieniem, utrzymaniem przejezdności, ZDP posiada starą dokum techn- wymagany aktualny projekt, zakładany udział Gminy Pieniężno
27	Przebudowa DP 2325N ul. Mrongowiusza w Braniewie (2014-2016)	L	b.d.	b.d.	D	⌦	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
28	Przebudowa DP 2374N ul. Cmentarna w Pieniężnie (2014-2016)	L	b.d.	b.d.	D	⌦	jezdnia ulicy w b złym stanie techn, wymagana przebudowa zwłaszcza na odc do cmentarza, wnioski mieszkańców oraz Urz Miasta, zakładany udział Gminy Pieniężno oraz właściciela elewatorów, dla całej dłg ulicy 990 m konieczna dokumentacja
29	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 2348N ul. Wojska Polskiego w Braniewie (2014-2016)	L	b.d.	b.d.	D	⌦ ↑	ciągi piesze w złym stanie technicznym, konieczna naprawa, duży ruch pieszych, odcinek jezdni przed skrzyż z Placem Grunwaldu wymaga wyrównania, konieczna przebudowa infrastruktury i odwodnienia, zakładany udział Urzędu Miasta Braniewo
30	Przebudowa DP 2376N ul. Królewiecka w Pieniężnie (2014-2016)	L	2333	KR2	D	⌦ ↑	Opracow projektu i budowa chodników wraz z przebud 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
31	Przebudowa drogi powiatowej nr 1316N na odc w m. Gronowo (2014-2016)	Z	300	KR1	D	⌦ ☼ ↑	odc drogi dł 0,7 km, nawierzch w złym stanie techn, duże problemy z odwodnieniem, brak chodników, wnioski mieszkańców, zakładana pomoc Gminy Braniewo, konieczny projekt techniczny na przebudowę odcinka
32	Przebudowa drogi powiatowej nr 2327N ul. Parkowa w Braniewie (2014- 2016)	L	b.d.	b.d.	D	⌦	zły stan nawierzchni gruntowej, konieczne wykon nawierzch utwardzonej, odwodnienia, chodników i infrastr, do opracowania dokumentacja techniczna w pierwszej kolejności, dłg ulicy 0,131 km, propoz współpracy Miasta Braniewo

33	Przebudowa drogi powiatowej nr 2322N ul. Mielczarskiego w Braniewie (2014- 2016)	L	986	KR1	D	⌦ ↑	zły stan nawierzchni brukowej, w pierwszej kolejności konieczna przebud kanalizacji, wykonanie odwodnienia, chodników i infrastr, do opracowania dokumentacja techniczna, dłg ulicy 0,444 km, propoz współpracy Miasta Braniewo
34	Przebudowa dróg powiatowych nr 2319N ul. Kwiatowa i 2342N ul. Sportowa w Braniewie (2014- 2016)	L	b.d.	b.d.	D	⌦	zły stan techniczny ulic, liczne skargi mieszkańców, konieczne wykonanie odwodnienia, konstrukcji dróg, chodników i infrastr, do opracowania dokumentacja techniczna, dłg ulic łącznie 0,937 km, propoz współpracy Miasta Braniewo, które opracowało część projektu na ul. Sportową
35	Przebudowa dróg powiatowych nr 2361N ul. Kwiatowa i 2362N ul. Leśna we Fromborku (2014- 2016)	L	234 (ul. Kwiatowa)	KR1	D	⌦	zły stan techniczny ulic, nawierzch płyty beton, konieczne wykon odwodnienia, konstrukcji dróg, chodników i infrastr, do opracowania dokumentacja projektowa, dłg ulic łącznie 0,587 km, propoz współpracy Miasta Frombork
36	Przebudowa drogi powiatowej nr 2370N ul. Sanatoryjna we Fromborku (2014- 2016)	L	450	KR1	D, C	⌦	zły stan technicz, częściowo nawierzch gruntowa, konieczne wykon nawierzch utwardzonej, odwodnienia, chodników i infrastr, do opracowania dokumentacja projektowa, dłg ulicy 0,440 km, propoz współpracy Miasta Frombork
37	Przebudowa drogi powiatowej nr 2355N ul. Błotna we Fromborku (2014- 2016)	L	b.d.	b.d.	D	⌦ ↑	zły stan technicz, nawierzch gruntowa, konieczne wykon nawierzch utwardzonej, odwodnienia, chodników i infrastr, do opracowania dokumentacja techniczna, dłg ulicy 0,302 km, propoz współpracy Miasta Frombork
38	Przebudowa dróg powiatowych nr 2378N ul. Ornecka i 2379N ul. Rynek w Pieniężnie (2014- 2016)	L	b.d.	b.d.	D	⌦	zły stan techniczny ulic, nawierzch częściowo brukowa, konieczne wykon odwodnienia, konstrukcji dróg, chodników i infrastr, do oprac projekt budowlany, dłg ulic łącznie 1,590 km, strefa ochrony konserw zabytków, propoz współpracy Miasta Pieniężno
39	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1397N budowa zatok autobusowych (2014- 2016)	L	659	KR2	A, D	⌦ ↑	budowa zatok autobusowych z dojściami i przejściami dla pieszych w Pakoszach Kierpajnach i Bornitach, wnisoki mieszkańców, zakładana pomoc Gminy Pieniężno, konieczny projekt techniczny
40	Przebudowa drogi powiatowej nr 2365N ul. Ogrodowa we Fromborku (2014- 2016)	L	b.d.	b.d.	C	⌦	odc 0,26 km, propoz współpracy Gminy Frombork, zły stan nawierzchni jezdni i chodników, konieczna naprawa konstrukcji, odwodnienia, chodników i infrastr, do opracowania dokumentacja techniczna
41	Przebudowa drogi powiatowej nr 2308N ul. Dąbrowskiego w Braniewie (2014- 2016)	L	b.d.	b.d.	D	⌦	odc 0,24 km, propoz współpracy z Miastem Braniewo, zły stan nawierzchni jezdni i chodników, konieczna naprawa konstrukcji z wzmocnieniem i odwodnienie, liczne skargi mieszkańców, do opracowania dokumentacja techniczna

42	Przebudowa drogi powiatowej nr 2346N ul. Wiejska w Braniewie (2014- 2016)	L	1 100	KR1	D	⌦	odc 1,06 km, propoz współpracy z Miastem Braniewo, zły stan nawierzchni jezdni i chodników, konieczna naprawa konstrukcji z wzmocnieniem i odwodnienie, wnioski użytkowników drogi, do opracowania dokumentacja techniczna
43	Przebudowa drogi powiatowej nr 2316N ul. Kościelna w Braniewie (2014- 2016)	L	b.d.	b.d.	D	⌦	odc 0,2 km, propoz współpracy z Miastem Braniewo, zły stan nawierzchni jezdni i chodników, konieczna naprawa konstrukcji z wzmocnieniem i odwodnienie, do opracowania dokumentacja techniczna
44	Poprawa warunków komunikacyjnych Zadanie: modernizacja sieci dróg powiatowych- ulice na terenie miast (2014)					⌦ ☼ O ↑	wg załączonego wykazu, wyliczenia i uzasadnienia
45	Poprawa warunków komunikacyjnych Zadanie: modernizacja sieci dróg powiatowych zamiejskich (2014)					⌦ ☼ O ↑	wg załączonego wykazu, wyliczenia i uzasadnienia
46	Zakup środków trwałych (sprzęt do prac drogowych)						wg załączonego wykazu

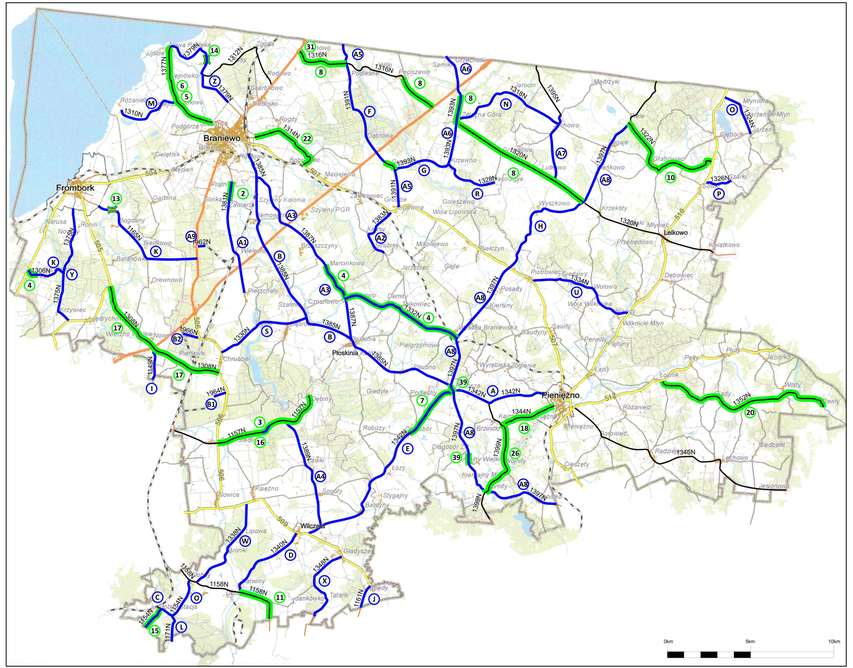
Oznaczenia:

↑ połączenie ważne dla gminy/miasta wg. informacji uzyskanych na etapie konsultacji

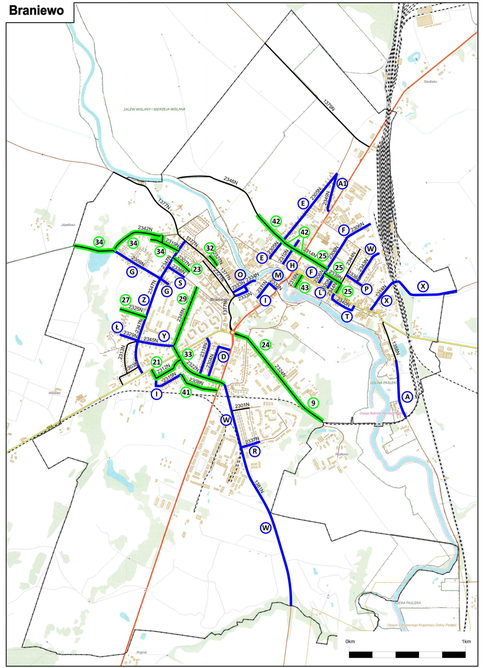
O ruch gospodarczy, tereny inwestycyjne, wzmocnienie połączeń wschodniej granicy UE

☼ dojazd do ośrodków powiatowych, subregionalnych (Olsztyn, Elbląg)

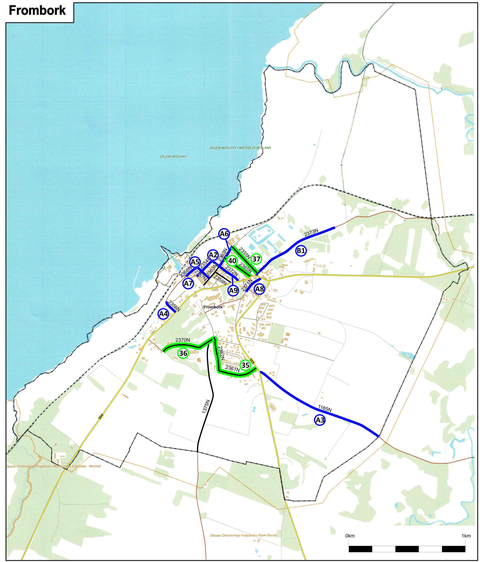
⌦ dojazd do miejsc pracy, usług publicznych, integracja przestrzenna obszarów wiejskich



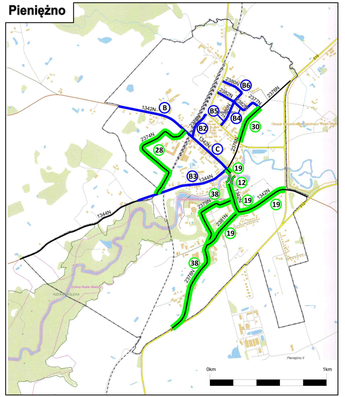
Braniewo



Frombork



Pieniężno



WYKAZ PLANOWANYCH INWESTYCJI NA DROGACH POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO W LATACH 2014-2016

LEGENDA

- Przebieg drogi powiatowej
- Projektowane inwestycje
- Projektowane zadania
- Inwestycja na obiekcie mostowym

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

Rozpoduksowania, 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_OC.7611-05/07
Aktualność 2012 r.
Opracowała: inspektor Milena Otuszcło

NOW-EKO BIURO PROJEKTÓW Spółka z o.o.
ul.Dąbrowszczaków 39; 10-542 Olsztyn tel./fax: (89) 527-41-11
www.now-eko.com.pl

PLAN ROZWOJU SIECI DROGOWEJ
POWIATU BRANIEWSKIEGO

MAPA 11	WYKAZ PLANOWANYCH INWESTYCJI NA DROGACH POWIATOWYCH POWIATU BRANIEWSKIEGO W LATACH 2014–2016
OPRACOWANIE	Renata Leszczyńska
	Piotr Szatkowski

8.2 WSKAZANIE POTENCJALNYCH ŹRÓDEŁ FINANSOWANIA PLANOWANYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ DROGOWYCH.

1. **Narodowy program przebudowy dróg lokalnych – Etap II Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój OKRES REALIZACJI 2012 – 2015.**

Celem głównym (strategicznym) Programu jest podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych, dzięki intensyfikacji rozwoju bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej, poprzez wsparcie działań samorządu gminnego i powiatowego na rzecz modernizacji i budowy dróg lokalnych o kluczowym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju społeczno – gospodarczego wspólnot samorządowych.

2. **Regionalny Program Operacyjny Warmia i Mazury 2014-2020**

Dla RPO WiM 2014- 2020 nie zakończono jeszcze prac nad dokumentami programowymi. W ramach polityki spójności 2014-2020 będą mogły być finansowane drogi lokalne. Oznacza to, że powinna być możliwość pozyskania środków finansowych na drogi powiatowe z Regionalnych Programów Operacyjnych. Stanowisko Ministerstwa Rozwoju Regionalnego przedstawione zostało w piśmie wiceministra rozwoju regionalnego Pawła Orłowskiego z 30 lipca 2023r :

"*Ministerstwo Rozwoju Regionalnego nie wyklucza (…) możliwości finansowania dróg niższego rzędu niż drogi wojewódzkie. Należy jednak pamiętać, ze w opinii Komisji Europejskiej nie są to przedsięwzięcia priorytetowe.* Uzupełnieniem budowy dróg wojewódzkich będą inwestycje realizowane na drogach powiatowych, dołączające do sieci pozostałe obszary nie znajdujące się w obszarze podstawowej sieci transportowej (miasta subregionalne, obszary o najniższej dostępności transportowej, w tym obszary wiejskie). Finansowanie dróg lokalnych będzie możliwe w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych w ograniczonym zakresie, uwarunkowanym ich rolą w układzie transportowym. Rozwój infrastruktury tych dróg będzie finansowany przed wszystkim jako uzupełniające interwencje związane z działaniami rewitalizacyjnymi obszarów miejskich i wiejskich, jako inwestycje usprawniające połączenia między ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym ośrodków aktywności gospodarczej, rozwijających się obszarów inwestycyjnych, centrów logistycznych, lotnisk), jako konieczne połączenie z siecią autostrad i dróg krajowych lub jako uzupełnienie luki w połączeniach transgranicznych.**"**

W związku z tym, że istnieje szansa, że drogi powiatowe mogą być finansowane z funduszy unijnych 2014-2020, należy zgłaszać władzom regionalnym i urzędnikom marszałkowskim odpowiedzialnym za programowanie RPO w województwie warmińsko-mazurskim, odpowiednie projekty drogowe spełniające przedstawione powyżej kryteria, W szczególności projekty sieciowe, realizowane z porozumieniu z innymi samorządami, łączące pojedyncze odcinki w spójne kompleksowe przedsięwzięcia, uzupełniające sieć regionalną i towarzyszące innym przedsięwzięciom w rozwój społeczno-gospodarczy.

3. W chwili obecnej nie przewiduje się możliwości finansowania inwestycji na drogach powiatowych z **Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich (PROW).** W świetle zapisów projektu programu Fundusz Rolny i Rozwoju Obszarów Wiejskich będzie finansował drogi lokalne w małym zakresie i będą to wyłącznie drogi gmin wiejskich. Powiaty nie są ujęte jako potencjalni beneficjenci tych środków finansowych.

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

Dla wymienionych w Planie […] potrzeb inwestycyjnych przedstawiony został projekt finansowania zadań (wg zamieszczonej poniżej tabeli).

Tabela 13. Zestawienie planowanych wydatków na inwestycje i zakupy inwestycyjne w latach 2014 – 2016.

Pieczątka Firmowa Jednostki

WZÓR NR 3

Zestawienie planowanych inwestycji i zakupów inwestycyjnych w latach 2014 - 2016

Lp.	Dział	Rozdz.	§	Nazwa zadania inwestycyjnego i okres realizacji (w latach)	Łączne koszty finansowe	Planowane wydatki							UZASADNIENIE, opis
						rok budżetowy 2014 (8+9+10+11)	w tym źródła finansowania				2015 r.	2016 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	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych na wybranych odcinkach sieci dróg powiatowych (2014)	2 000 000	2 000 000	2 000 000		A. B. C.				Naprawa nawierz dróg powiat na odc w najgorszym stanie technicznym, technologia naprawy: wyrównanie i ułożenie nowej warstwy ścieralnej lub podwójne powierzchniowe utrwalenie, propozycja fragmentów do remontu zostanie ustalona po przeglądzie dróg po okresie zimowym
2	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1381N na odc. Braniewo- Zawierz (2014)	796 000	796 000	373 000		A. 398000 B. 25000 C.				Zły stan techniczny jezdni brukowej, złożony wniosek o dofinansowanie ze środków NPPDL, zakł dofinans z konkursu w wys 50%, deklaracja partnerska współpr Gm Braniewo w wys 20 tys zł i Miasto Braniewo 5 tys zł
3	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1157N na odc. Stare Siedlisko- Dębiny Etap 3 (2014)	150 000	150 000	80 000		A. B. 70000 C.				Kontynuacja robót rozpoczętych w ciągu drogi w latach poprzednich, do wykonania pozostał remont- ułożenie nowych warstw nawierzchni, zakładana pomoc finansowa Nadleśnictwa Młynary w wys 50 tys zł i Gminy Wilczęta w wys 20 tys zł.
4	600	60014	605	Trasy Rowerowe w Polsce Wschodniej (2014-2015)	7 433 668	6 283 668	1 150 000		A. B. C.	5 133 668	1 150 000		trasa rower Polska Wschod, na dr powiat ZDP odnowa ok 12 km nawierzchni jezdni, Urząd Marszałkowski zawarł umowę partnerską z Powiatem, przedstawione koszty to udział własny Powiatu - stanowią ok. 30% wartości inwestycji, ze środków UE będzie finansowane ok 70%, obecnie w trakcie opracowania dokumentacja projektowa, całkowita wartość projektu będzie możliwa do oszacowania po opracowaniu dokumentacji projektowej
5	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską Etap 1 (2014)	2 525 000	2 525 000	2 525 000		A. B. 100000 C.				Odc drogi w bardzo złym stanie techn od Klejnówka do Ułowa, dłg 2,245 km, ZDP posiada opracowaną dokum techniczną na kompleksową przebudowę i pozwolenie na budowę, zakładana realizacja w dwóch etapach, z udziałem Gminy Braniewo
6	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską Etap 2 (2014)	2 525 000	25 000	25 000		A. B. C.		2 500 000		Odc drogi w bardzo złym stanie techn od Klejnówka do Ułowa, dłg 2,245 km, ZDP posiada opracowaną dokum techniczną na kompleksową przebudowę i pozwolenie na budowę, zakładana realizacja w dwóch etapach, z udziałem Gminy Braniewo
7	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1342N na odc. Długobór- Pakosze. Etap 2 (2014)	1 630 000	1 630 000	1 580 000		A. B. 50000 C.				Kontynuacja robót rozpoczętych w ciągu drogi w latach poprzednich, remont zawierający m.in. poszerzenie jezdni z 4 do 5 m, ułożenie nowych warstw nawierzchni, zakładana pomoc finansowa Gminy Płoskinia w wys 50 tys zł.
8	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych na trasie przygranicznej Gronowo- Górowo Iławeckie Etap 1 (2014-2016)	17 991 900	100 000	30 000		A. B. C	70 000	500 000	17 391 900	remont ciągu dróg Gronowo- Pęciszewo- Żelazna Góra- Siekiera, zakł finansowanie przy pomocy środków UE w ramach Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego, termin realizacji i rzeczywiste koszty zależne od programu EOF i ogłoszeń konkursu, obecnie opracowane studium wykonalności i PFU
9	600	60014	605	Budowa chodnika w ciągu DP 2324N ulica Moniuszki w Braniewie (2014)	175 000	175 000	85 000		A. B. 90000 C.				ZDP posiada oprac dokument techn na chodnik odc Szpital- dojście do Rudłowa, zakładany udział Urzędu Miasta oraz Urzędu Gminy Braniewo, wnioski mieszkańców, ustalenia Zarządu Powiatu o realizacji
10	600	60014	605	Przebudowa DP 1322N Piele - Grabowiec, wraz z dokumentacją (2014-2016)	6 980 000	180 000	180 000		A. B. C.		3 400 000	3 400 000	droga dł 7,3 km w bardzo złym stanie techn, nawierzch wymaga przebudowy z konstrukcją, w pierwszej kolejności należy opracować dokumentację, wniosek z Komisji Transportu do Zarządu Powiatu

Braniewo, dnia 15-10-2013 r.
miejscowość, data

pieczatka i podpis Głównego Księgowego

pieczątka i podpis Dyrektora/Kierownika jednostki

11	600	60014	605	Opracowanie projektu i przebudowa DP 1158N na odcinku Karwiny - Osiek (2014-2016)	3 290 000	90 000	90 000		A. B. C.		1 600 000	1 600 000	dł 3,1 km, odc łaczy sąsiedni powiat oraz trzy gminy, b zły stan techn drogi, PILNE, koniecz oprac projektu technicznego, droga nie kwalifikuje się do rem bież, zakład wspólne z Pow Elbląg złoż wniosku do rezerwy budżetowej 50%
12	600	60014	605	Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1346N ul. 1 Maja Pieniężno rz. Wałsza (2014-2016)	2 850 000	100 000	50 000		A. B. 50000 C		50 000	2 700 000	Dł. mostu 20,6 m, stan techn obiektu wymaga przeprow robót remont, ZDP posiada starą dokum technicz, konieczne oprac aktualn projektu, możliwość wystąp o dofinans z rezerwy subw ogólnej budżetu państwa na budowę oraz o pomoc Gminy Pieniężno na dokument
13	600	60014	605	Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1165N Frombork - Biedkowo rz. Bauda (2014- 2015)	2 270 000	70 000	50 000		A. B. 20000 C.		2 200 000		Zaawans zniszczenie stalowej konstrukcji i elementów nośnych, zagroż trwałości, koniecz oprac projektu i przebudowa łącznie z podporami, możliwe wystąp o dofinans z rezerwy subw ogólnej budżetu państwa na budowę oraz o pomoc Gminy Frombork
14	600	60014	605	Przebudowa obiektu mostowego w ciągu DP 1379N Stara Pasłęka - Braniewo (2014-2015)	570 000	70 000	70 000		A. B. C.		500 000		Ob most o konstrukcji "półtrwałej"- na bekach stal płyty drog, z drewn balustradami, ogranicz szerokość na obiekcie, ogranicz przejazd dla pojazdów rolniczych, bardzo zły stan techniczny Konieczny projekt, zakładana przebudowa na przepust
15	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1154N odc Słobity- Łukszty (2014)	520 000	520 000	450 000		A. B. 70000 C				Naprawa nawierz drogi powiat na odc w b złym stanie techn, zakładana pomoc finans Gminy Wilczęta, odc dł do granicy powiatu, konieczne poszerzenie konstr do 5 m i nowe w-wy nawierzchni odc 1,48 km, kontynuacja robót z lat poprzed
16	600	60014	605	Przebudowa DP 1157N Stare Siedlisko-Dębiny (2014- 2016)	4 590 000	90 000	50 000		A. B. 40000 C		1 500 000	3 000 000	droga dł 4,7 km, nawierzch w b złym stanie techn, duże i częste problemy z odwodnieniem, zakładana pomoc Gminy Wilczęta, konieczny projekt techniczny na przebudowę
17	600	60014	605	Przebudowa drogi nr 1308N Baranówka-Chruściel (2014- 2016)	8 530 000	130 000	130 000		A. B. C.		2 400 000	6 000 000	droga dł 9,2 km, w b złym stanie technicz, nawierzchnia wymaga przebudowy- PILNE na odcinku Pierławki- Chruściel (stan nawierz nie pozwala na remontowanie, koniecz oprac projektu technicznego i następ przebudowa)
18	600	60014	605	Przebudowa drogi nr 1344N na odcinku Kajnity- Pieniężno (2014-2016)	1 600 000	40 000	20 000		A. B. 20000 C		600 000	960 000	odc 1,274 km, nawierzch grunt, b częste problemy z przejezdnością, ZDP posiada starą dokument technicz, konieczny aktualny projekt, zakładana pomoc Gminy Pieniężno
19	600	60014	605	Przebudowa ulic 1 Maja, Plac Wolności, Szkolna i Lidzbarska w Pieniężnie (2014- 2016)	3 290 000	190 000	50 000		A. B. 140000 C.		1 000 000	2 100 000	jezdnie ulic w złym st techn, wymag przebud Placu Wolności i ul Szkolnej z infrastrukt oraz skrzyż z ul Ornecką i ul Lidzbarską ogółem 1,354 km, zakładany udział Gminy Pieniężno, konieczna dokumentacja projektowa, w następnej kolejności realizacja przebudowy
20	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 1352N Łoźnik - Pawły (2014- 2016)	9 600 000	200 000	100 000		A. B. 100000 C.		2 000 000	7 400 000	droga dł 10,95 km, zły stan techn nawierzchni, problemy z odwodnieniem oraz podbudową drogi, konieczne opracowanie dokumentacji projektowej (ok 200 tys zł) rzeczywista wartość robót będzie znana po opracowaniu projektu i kosztorysu
21	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2312N ul. Jagiełły w Braniewie (2014 - 2016)	1 200 000	60 000	30 000		A. B. 30000 C.			1 140 000	naw jezdni w złym stanie techn, liczne wnioski mieszkańców, zakładany udział Urzędu Miasta, brak ciągu pieszego, dł. 0,45 km, do opracow projekt techniczny, konieczna przebudowa infrastruktury i odwodnienia
22	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 1314N Braniewo- Rogity-Świętochowo (2014- 2016)	2 450 000	80 000	40 000		A. B. 40000 C		1 000 000	1 370 000	Zły stan techn drogi, brak chodników i odwodnienia, wnioski mieszkanców i użytkowników drogi, dłg 2,7 km, nakładki na odc Braniewo- Rogity i Świętochowo- droga woj. 507 z wykon poboczy dla ruchu pieszych oraz profilow i wzmocn drogi gruntowej
23	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2307N-ulicy Brzozowej w Braniewie (2014-2016)	680 000	40 000	20 000		A. B. 20000 C.		640 000		ul z płyt beton i bitum, brak ciągu pieszego, zły stan nawierzchni dł łącznie 0,38 km, liczne wnioski mieszkańców, problemy z ruchem pieszych po jezdni, zwłaszcza dzieci do szkoły, zakł udział Urz Miasta, do opracow dokumentacja projektowa

Braniewo, dnia 15-10-2013 r.
miejscowość, data

pieczatka i podpis Głównego Księgowego

pieczątka i podpis Dyrektora/Kierownika jednostki

24	600	60014	605	Przebudowa DP 2324N ulica Moniuszki w Braniewie (2014- 2016)	1 600 000	100 000	50 000		A. B. 50000 C.		750 000	750 000	Naw jezdni w złym stanie, odc. bitumiczny dłg 0,77 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
25	600	60014	605	Przebudowa ulic Traugutta, Rzemieślniczej i Konarskiego w Braniewie (2014- 2016)	1 500 000	100 000	50 000		A. B. 50000 C		700 000	700 000	Zły stan nawierz jezdni i chodników, konieczna naprawa konstr ulic, konstrukcji przepustu i korekty geometrii odc i skrzyżowań, łącznie odc ok 580 m, zakładany udział Urzędu Miasta, do opracowania dokumentacja techniczna
26	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 1399N na odcinku Kajnity - Wojnity (2014- 2016)	3 580 000	80 000	40 000		A. B. 40000 C.		1 000 000	2 500 000	droga dł 2,7 km, nawierzch gruntowa, bardzo duże i częste problemy z odwodnieniem, utrzymaniem przejezdności, ZDP posiada starą dokum techn- wymagany aktualny projekt, zakładany udział Gminy Pieniężno
27	600	60014	605	Przebudowa DP 2325N ul. Mrongowiusza w Braniewie (2014- 2016)	540 000	40 000	20 000		A. B. 20000 C			500 000	Nawierzch 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
28	600	60014	605	Przebudowa DP 2374N ul. Cmentarna w Pieniężnie (2014- 2016)	1 060 000	60 000	20 000		A. B. 20000 C. 20000			1 000 000	jezdnia ulicy w b złym stanie techn, wymagana przebudowa zwłaszcza na odc do cemntarza, wnisoki mieszkańców oraz Urz Miasta, zakładany udział Gminy Pieniężno oraz właściciela elewatorów, dla całej dłg ulicy 990 m konieczna dokumentacja
29	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu DP 2348N ul. Wojska Polskiego w Braniewie (2014-2016)	1 090 000	90 000	45 000		A. B. 45000 C.		500 000	500 000	ciągi piesze w złym stanie technicznym, konieczna naprawa, duży ruch pieszych, odcinek jezdni przed skrzyż z Placem Grunwaldu wymaga wyrównania, konieczna przebudowa infrastruktury i odwodnienia, zakładany udział Urzędu Miasta Braniewo
30	600	60014	605	Przebudowa DP 2376N ul. Królewiecka w Pieniężnie (2014- 2016)	560 000	60 000	30 000		A. B. 30000 C		250 000	250 000	Opracow projektu i budowa chodników wraz z przebud jezdni, ciąg pieszy oraz naw ulicy w złym stanie techn, konieczna naprawa odwodnienia, liczne wnisoki mieszkańców, zakładany udział UM Pieniężno, do pierwszego etapu wybrano odc dłg 350 m
31	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 1316N na odc w m. Gronowo (2014- 2016)	1 150 000	50 000	25 000		A. B. 25000 C			1 100 000	odc drogi dł 0,7 km, nawierzch w złym stanie techn, duże problemy z odwodnieniem, brak chodników, wnioski mieszkańców, zakładana pomoc Gminy Braniewo, konieczny projekt techniczny na przebudowę odcinka
32	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2327N ul. Parkowa w Braniewie (2014- 2016)	430 000	30 000	10 000		A. B. 20000 C.			400 000	zły stan nawierzchni gruntowej, konieczne wykon nawierzch utwardzonej, odwodnienia, chodników i infrastr, do opracowania dokumentacja techniczna w pierwszej kolejności, dłg ulicy 0,131 km, propoz współpracy Miasta Braniewo
33	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2322N ul. Mielczarskiego w Braniewie (2014- 2016)	990 000	60 000	20 000		A. B. 40000 C.			930 000	zły stan nawierzchni brukowej, w pierwszej kolejności konieczna przebud kanalizacji, wykonanie odwodnienia, chodników i infrastr, do opracowania dokumentacja techniczna, dłg ulicy 0,444 km, propoz współpracy Miasta Braniewo
34	600	60014	605	Przebudowa dróg powiatowych nr 2319N ul. Kwiatowa i 2342N ul. Sportowa w Braniewie (2014- 2016)	1 940 000	40 000	10 000		A. B. 30000 C.			1 900 000	zły stan techniczny ulic, liczne skargi mieszkańców, konieczne wykonanie odwodnienia, konstrukcji dróg, chodników i infrastr, do opracowania dokumentacja techniczna, dłg ulic łącznie 0,937 km, propoz współpracy Miasta Braniewo, które opracowało część projektu na ul. Sportową
35	600	60014	605	Przebudowa dróg powiatowych nr 2361N ul. Kwiatowa i 2362N ul. Leśna we Fromborku (2014- 2016)	1 360 000	60 000	20 000		A. B. 40000 C.			1 300 000	zły stan techniczny ulic, nawierzch płyty beton, konieczne wykon odwodnienia, konstrukcji dróg, chodników i infrastr, do opracowania dokumentacja projektowa, dłg ulic łącznie 0,587 km, propoz współpracy Miasta Frombork
36	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2370N ul. Sanatoryjna we Fromborku (2014- 2016)	950 000	50 000	20 000		A. B. 30000 C.			900 000	zły stan technicz, częściowo nawierzch gruntowa, konieczne wykon nawierzch utwardzonej, odwodnienia, chodników i infrastr, do opracowania dokumentacja projektowa, dłg ulicy 0,440 km, propoz współpracy Miasta Frombork

Braniewo, dnia 15-10-2013 r.
miejscowość, data

pieczatka i podpis Głównego Księgowego

pieczątka i podpis Dyrektora/Kierownika jednostki

37	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2355N ul. Błotna we Fromborku (2014- 2016)	750 000	50 000	20 000		A. B. 30000 C.			700 000	zły stan technicz, nawierzch gruntowa, konieczne wykon nawierzch utwardzonej, odwodnienia, chodników i infrastr, do opracowania dokumentacja techniczna, dłg ulicy 0,302 km, propoz współpracy Miasta Frombork
38	600	60014	605	Przebudowa dróg powiatowych nr 2378N ul. Ornecka i 2379N ul. Rynek w Pieniężnie (2014- 2016)	3 650 000	150 000	50 000		A. B. 100000 C.			3 500 000	zły stan techniczny ulic, nawierzch częściowo brukowa, konieczne wykon odwodnienia, konstrukcji dróg, chodników i infrastr, do oprac projekt budowlany, dłg ulic łącznie 1,590 km, strefa ochrony konserw zabytków, propoz współpracy Miasta Pieniężno
39	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych w ciągu drogi powiatowej nr 1397N budowa zatok autobusowych (2014- 2016)	430 000	30 000	15 000		A. B. 15000 C		400 000		budowa zatok autobusowych z dojściami i przejściami dla pieszych w Pakoszach Kierpajnach i Bornitach, wnisoki mieszkańców, zakładana pomoc Gminy Pieniężno, konieczny projekt techniczny
40	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2365N ul. Ogrodowa we Fromborku (2014- 2016)	760 000	60 000	30 000		A. B. 30000 C.			700 000	odc 0,26 km, propoz współpracy Gminy Frombork, zły stan nawierzchni jezdni i chodników, konieczna naprawa konstrukcji, odwodnienia, chodników i infrastr, do opracowania dokumentacja techniczna
41	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2308N ul. Dąbrowskiego w Braniewie (2014- 2016)	550 000	50 000	25 000		A. B. 25000 C			500 000	odc 0,24 km, propoz współpracy z Miastem Braniewo, zły stan nawierzchni jezdni i chodników, konieczna naprawa konstrukcji z wzmocnieniem i odwodnienie, liczne skargi mieszkańców, do opracowania dokumentacja techniczna
42	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2346N ul. Wiejska w Braniewie (2014- 2016)	1 800 000	100 000	50 000		A. B. 50000 C		700 000	1 000 000	odc 1,06 km, propoz współpracy z Miastem Braniewo, zły stan nawierzchni jezdni i chodników, konieczna naprawa konstrukcji z wzmocnieniem i odwodnienie, wnioski użytkowników drogi, do opracowania dokumentacja techniczna
43	600	60014	605	Przebudowa drogi powiatowej nr 2359N ul. Kościelna w Braniewie (2014- 2016)	550 000	50 000	25 000		A. B. 25000 C			500 000	odc 0,2 km, propoz współpracy z Miastem Braniewo, zły stan nawierzchni jezdni i chodników, konieczna naprawa konstrukcji z wzmocnieniem i odwodnienie, do opracowania dokumentacja techniczna
44	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych Zadanie: modernizacja sieci dróg powiatowych- ulice na terenie miast (2014)	18 796 530	1 000 000	1 000 000		A. B. C.		8 796 530	9 000 000	wg załączonego wykazu, wyliczenia i uzasadnienia
45	600	60014	605	Poprawa warunków komunikacyjnych Zadanie: modernizacja sieci dróg powiatowych zamiejskich (2014)	207 908 340	5 000 000	5 000 000		A. B. C.		20 000 000	182 908 340	wg załączonego wykazu, wyliczenia i uzasadnienia
46	600	60014	606	Zakup środków trwałych (sprzęt do prac drogowych)	930 000	930 000	930 000		A. B. C.		0	0	Piaskarka szt. 2 (2 x 90000,00 zł) - 180 000,00 zł; Samochód dostawczy do 3,5 tony, do przewozu osób i materiałów - 50 000,00 zł; Samochód osobowy - 45 000,00zł; Samochód ciężarowy - 220 000,00zł; Koparko – ładowarka - 330 000,00 zł; Ciągnik rolniczy - 105 000,00 zł
Ogółem					336 521 438	23 784 668	16 683 000	0	A. 398000 B. 1580000 C. 20000	5 203 668	54 136 530	258 600 240	

* Wybrać odpowiednie oznaczenie źródła finansowania:

A. Dotacje i środki z budżetu państwa (np. od wojewody, MEN, UKFiS, …)

B. Środki i dotacje otrzymane od innych jst oraz innych jednostek zaliczanych do sektora finansów publicznych

C. Inne źródła

Braniewo, dnia 15-10-2013 r.

miejscowość, data

pieczatka i podpis Głównego Księgowego

pieczątka i podpis Dyrektora/Kierownika jednostki

ZADANIE: REMONT SIECI DRÓG POWIATOWYCH - ULICE NA TERENIE MIAST

	Nr ewid. odc. drogi	długość ogółem [km]	powierzchnia ogółem [tys. m2]	kl odc. drogi	szacunk wart remontu ulicy ogółem
A	1385N Braniewo- Olsztyńska	0,913	4,570	G	776 900
B	1342N Pieniężno- Braniewska	0,646	3,876	G	658 920
C	1342N Pieniężno- Dworcowa	0,503	4,024	G	684 080
D	2304N Braniewo- 700 lecia	0,378	2,270	L	385 900
E	2305N Braniewo- 9 Maja	0,897	4,490	L	763 300
F	2306N Braniewo- Armii Krajowej	0,668	4,240	L	720 800
G	2309N Braniewo- Długa	0,565	2,650	L	473 120
H	2310N Braniewo- Drewniana	0,304	1,550	L	263 500
I	2311N Braniewo- Hozjusza	0,204	1,414	L	240 380
J	2315N Braniewo- Kopernika	0,353	1,770	L	300 900
K	2318N Braniewo- Krasickiego	0,331	1,660	L	282 200
L	2320N Braniewo- Malinowa	0,088	0,260	L	44 200
Ł	2329N Braniewo- Pieniężnego	0,164	0,660	L	112 200
M	2332N Braniewo- Pl. Strażacki	0,107	0,540	L	91 800
N	2333N Braniewo- Plac Wolności	0,165	0,908	L	154 360
O	2334N Braniewo- Portowa	0,238	1,190	L	202 300
P	2336N Braniewo- Reja	0,196	1,100	L	213 600
R	2337N Braniewo- Roweckiego	0,217	1,090	L	185 300
S	2338N Braniewo- Różana	0,162	0,490	L	83 300
T	2340N Braniewo- Skośna	0,282	0,896	L	312 400
U	2343N Braniewo- Staszica	0,306	1,620	L	275 400
W	1381N Braniewo- Stefczyka	1,992	11,950	L	2 390 400
X	1314N Braniewo- Szkolna	0,863	4,944	L	840 480
Y	2345N Braniewo- Warmińska	0,297	2,070	L	356 400
Z	2347N Braniewo- Wileńska	1,228	7,368	L	1 302 600
A1	2349N Braniewo- Wspólna	0,325	1,630	L	277 100
A2	2354N Frombork- Basztowa	0,255	1,269	L	215 730
A3	1165N Frombork- Biedkowo	1,200	4,200	L	714 000
A4	2356N Frombork- Dworcowa	0,130	0,780	L	132 600
A5	2357N Frombork- Kapelańska	0,187	1,075	L	182 750
A6	2363N Frombork- Mickiewicza	0,500	2,500	L	441 000
A7	2368N Frombork- Portowa	0,056	0,308	L	52 360
A8	2371N Frombork- Stara	0,162	0,936	L	159 120
A9	2372N Frombork- Szkolna	0,205	1,271	L	216 070
B1	2373N Frombork- Zielona	0,695	4,312	L	822 460

ZADANIE: REMONT SIECI DRÓG POWIATOWYCH - ULICE NA TERENIE MIAST

B2	2375N Pieniężno- Kolejowa	0,243	2,686	L	456 620
B3	1344N Pieniężno- Kościuszki	0,550	3,917	L	665 890
B4	2377N Pieniężno- Ogrodowa	0,150	0,825	L	180 000
B5	2380N Pieniężno- Sadowa	0,340	2,040	L	346 800
B6	2382N Pieniężno- Zawadzkiego	0,466	2,916	L	495 720
		18,910	**105,938**		**18 796 530**

Uzadanienie:
W/w odcinki ulic są stanie technicznym wskazującym na konieczność zaplanowania naprawy nawierzchni jezdni, ciągów pieszych. Zadanie do ujęcia w wieloletnim planie finansowym. Zadanie obejmuje remont nawierzchni na odcinkach ulic w miastach, polegający m.in. na wyrównaniu i wzmocnieniu w/w jezdni.

ZADANIE: REMONT SIECI DRÓG POWIATOWYCH ZAMIEJSKICH

	Nr drogi	odcinek	długość ogółem [km]	klasa technicz odc drogi	szacunk wart remontu drogi ogółem
A	1342N	Pakosze- Pieniężno	6,000	G	4 080 000
B	1385N	Braniewo- Pakosze	21,205	G	21 629 100
C	1154N	Robity- Słobity	5,003	Z	2 551 530
D	1340N	Wilczęta- Karwiny	5,410	Z	5 003 950
E	1342N	Wilczęta- Pakosze	13,326	Z	10 955 190
F	1391N	Podleśne- Gronówko	7,676	Z	5 646 080
G	1393N	Żelazna Góra- Gronówko	6,111	Z	4 155 480
H	1397N	Krzekoty- Piotrowiec	7,077	Z	6 015 450
I	1149N	Wielkie Wierzno- Młynary	2,000	L	1 700 000
J	1161N	Spędy- Krykajny	1,900	L	1 292 000
K	1165N	Frombork- Biedkowo	8,041	L	4 784 480
L	1171N	Słobity- Karwity	1,080	L	1 296 000
Ł	1306N	DW 504 - Krzyżewo	4,250	L	4 861 500
M	1310N	Różaniec- Ułowo	4,296	L	4 560 200
N	1318N	Żelazna Góra- Jachowo	7,300	L	8 760 000
O	1324N	Młynowo- Jarzeń	2,924	L	1 988 320
P	1326N	Sówki- Szarki	1,964	L	2 356 800
R	1328N	Krzewno- Krasnolipie	2,700	L	3 240 000
S	1330N	Chruściel- Czosnowo	5,930	L	5 058 350
T	1332N	Lubnowo- Wysoka Braniewska	7,794	L	6 624 900
U	1334N	Piotrowiec- Wilknity	5,614	L	6 736 800
W	1338N	Księżno- Słobity	6,470	L	6 001 850
X	1348N	Gładysze- Osiek	6,810	L	6 344 000
Y	1375N	Frombork- Krzywiec	7,190	L	7 678 800
Z	1379N	Stara Pasłęka- Braniewo	7,426	L	8 351 630
A1	1381N	Braniewo- Pierzchały	6,067	L	7 280 400
A2	1383N	Lipowina- Strubiny	3,754	L	4 220 880

ZADANIE: REMONT SIECI DRÓG POWIATOWYCH ZAMIEJSKICH

A3	1387N	Szyleny- Płoskinia	11,865	L	8 656 060
A4	1389N	Dębiny- Wilczęta	6,936	L	5 895 600
A5	1391N	Granica- Kalinowiec; Gronówko-Lipowina	3,294	L	2 804 120
A6	1393N	Grzechotki- Żelazna Góra	4,286	L	3 178 120
A7	1395N	Jachowo- Lutkowo	7,419	L	8 902 800
A8	1397N	Piele- Krzekoty; Piotrowiec- Glebiska	28,100	L	23 173 950
A9	1962N	DK 54- rampa	0,600	L	720 000
B1	1964N	DW 506- rampa	0,420	L	504 000
B2	1966N	DW 506- rampa	0,750	L	900 000
			228,988		**207 908 340**

Uzadanienie:
Na podstawie prowadzonych przeglądów obiektów budowlanych- dróg publicznych na w/w odcinkach dróg stwierdzono liczne uszkodzenia oraz niespełnianie wielu parametrów, jakim powinny odpowiadać drogi powiatowe, m.in.: niedostateczną nośność nawierzchni jezdni, nienormatywną szerokość pasów ruchu i in.
W/w odcinki są stanie technicznym wskazującym na konieczność zaplanowania naprawy w dłuższej perpektywie czasowej - zadanie do ujęcia w wieloletnim planie finansowym.

W zakresie utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich na drogach powiatowych powiatu braniewskiego wysokość niezbędnych nakładów skalkulowano na podstawie metodologii przyjętej w Instrukcji oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych dla dróg powiatowych, opracowanej przez INSTYTUT BADAWCZY DRÓG i MOSTÓW w Warszawie.

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.

Jednostkowe koszty ww. robót w poszczególnych latach, w zależności od stanu technicznego nawierzchni (rodzaju materiału w przypadku obiektów mostowych) oraz charakteru drogi kształtują się następująco:

Jednostkowe koszty remontów i utrzymania nawierzchni na drogach zamiejskich w PLN/m2 nawierzchni

Rok	Jednostkowe koszty remontów i utrzymania w PLN/m2 nawierzchni **DROGI ZAMIEJSKIE**											
	klasa techniczna		**D**	**klasa techniczna**		**C**	**klasa techniczna**		**B**	**klasa techniczna**		**A**
	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące
K. JEDNOST.	***54,9***	***42,2***	***4,83***	***54,9***	***42,2***	***4,83***	***54,9***	***42,2***	***4,83***	***54,9***	***42,2***	***4,83***
t+1	54,90					4,83			4,83			4,83
t+2			4,83	54,90					4,83			4,83
t+3			4,83			4,83			4,83			4,83
t+4			4,83			4,83			4,83			4,83
t+5		42,20				4,83		42,20				4,83
t+6			4,83		42,20				4,83		42,20	
t+7			4,83			4,83			4,83			4,83
t+8	54,90					4,83			4,83			4,83
t+9			4,83	54,90			54,90					4,83
t+10			4,83			4,83			4,83	54,90		
t+11			4,83			4,83			4,83			4,83
t+12		42,20				4,83			4,83			4,83
t+13			4,83		42,20				4,83			4,83
t+14			4,83			4,83			4,83			4,83
t+15	54,90					4,83		42,20				4,83
t+16			4,83	54,90					4,83		42,20	
t+17			4,83			4,83			4,83			4,83
t+18			4,83			4,83			4,83			4,83
t+19		42,20				4,83	54,90					4,83
t+20			4,83		42,20				4,83	54,90		
t+21			4,83			4,83			4,83			4,83
t+22	54,90					4,83			4,83			4,83
t+23			4,83	54,90					4,83			4,83
t+24			4,83			4,83			4,83			4,83
t+25			4,83			4,83		42,20				4,83

Powierzchnia dróg zamiejskich:

klasa A	248290
klasa B	125415
klasa C	196750
klasa D	1146215
RAZEM	**1716670**

Jednostkowe koszty remontów i utrzymania obiektów mostowych na drogach zamiejskich.

Mosty żelbetowe.

Rok	Jednostkowe koszty remontów i utrzymania obiektów mostowych w PLN/m2 **DROGI ZAMIEJSKIE**								
	rodzaj mostu:		**żelbet**	rodzaj mostu:		**żelbet**	rodzaj mostu:		**żelbet**
	stan techniczny		**≥4,0**	**stan techniczny**		**3,00-3,99**	**stan techniczny**		**≤2,99**
	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące
K. JEDNOST.	***426***	***213***	***21***	***426***	***213***	***21***	***426***	***213***	***21***
t+1			21,00			21,00	426,00		
t+2			21,00	426,00					21,00
t+3			21,00			21,00			21,00

t+4			21,00			21,00			21,00
t+5			21,00			21,00		213,00	
t+6		213,00			213,00				21,00
t+7			21,00			21,00			21,00
t+8			21,00			21,00	426,00		
t+9			21,00	426,00					21,00
t+10	426,00					21,00			21,00
t+11			21,00			21,00			21,00
t+12			21,00			21,00		213,00	
t+13			21,00		213,00				21,00
t+14			21,00			21,00			21,00
t+15			21,00			21,00	426,00		
t+16		213,00		426,00					21,00
t+17			21,00			21,00			21,00
t+18			21,00			21,00			21,00
t+19			21,00			21,00		213,00	
t+20	426,00				213,00				21,00
t+21			21,00			21,00	426,00		
t+22			21,00			21,00			21,00
t+23			21,00	426,00					21,00
t+24			21,00			21,00			21,00
t+25			21,00			21,00			21,00

Jednostkowe koszty remontów i utrzymania obiektów mostowych na drogach zamiejskich.

Mosty stalowe.

Rok	Jednostkowe koszty remontów i utrzymania obiektów mostowych w PLN/m2 **DROGI ZAMIEJSKIE**								
	rodzaj mostu:		**stal**	rodzaj mostu:		**stal**	rodzaj mostu:		**stal**
	stan techniczny		**≥4,0**	**stan techniczny**		**3,00-3,99**	**stan techniczny**		**≤2,99**
	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące
K. JEDNOST.	***544***	***272***	***27***	***544***	***272***	***27***	***544***	***272***	***27***
t+1			27,00			27,00	544,00		
t+2			27,00	544,00					27,00
t+3			27,00			27,00			27,00
t+4			27,00			27,00			27,00
t+5			27,00			27,00		272,00	
t+6		272,00			272,00				27,00
t+7			27,00			27,00			27,00
t+8			27,00			27,00	544,00		
t+9			27,00	544,00					27,00
t+10	544,00					27,00			27,00
t+11			27,00			27,00			27,00
t+12			27,00			27,00		272,00	
t+13			27,00		272,00				27,00
t+14			27,00			27,00			27,00
t+15			27,00			27,00	544,00		
t+16		272,00		544,00					27,00
t+17			27,00			27,00			27,00
t+18			27,00			27,00			27,00
t+19			27,00			27,00		272,00	
t+20	544,00				272,00				27,00
t+21			27,00			27,00	544,00		
t+22			27,00			27,00			27,00

t+23			27,00	544,00					27,00
t+24			27,00			27,00			27,00
t+25			27,00			27,00			27,00

Jednostkowe koszty remontów i utrzymania obiektów mostowych na drogach zamiejskich.

Mosty ceglane.

Rok	Jednostkowe koszty remontów i utrzymania obiektów mostowych w PLN/m2 **DROGI ZAMIEJSKIE**								
	rodzaj mostu:		**ceglany**	rodzaj mostu:		**ceglany**	rodzaj mostu:		**ceglany**
	stan techniczny		**≥4,0**	**stan techniczny**		**3,00-3,99**	**stan techniczny**		**≤2,99**
	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące
K. JEDNOST.	***415***	***208***	***21***	***415***	***208***	***21***	***415***	***208***	***21***
t+1			21,00			21,00	415,00		
t+2			21,00	415,00					21,00
t+3			21,00			21,00			21,00
t+4			21,00			21,00			21,00
t+5			21,00			21,00		208,00	
t+6		208,00			208,00				21,00
t+7			21,00			21,00			21,00
t+8			21,00			21,00	415,00		
t+9			21,00	415,00					21,00
t+10	415,00					21,00			21,00
t+11			21,00			21,00			21,00
t+12			21,00			21,00		208,00	
t+13			21,00		208,00				21,00
t+14			21,00			21,00			21,00
t+15			21,00			21,00	415,00		
t+16		208,00		415,00					21,00
t+17			21,00			21,00			21,00
t+18			21,00			21,00			21,00
t+19			21,00			21,00		208,00	
t+20	415,00				208,00				21,00
t+21			21,00			21,00	415,00		
t+22			21,00			21,00			21,00
t+23			21,00	415,00					21,00
t+24			21,00			21,00			21,00

MOSTY NA DROGACH ZAMIEJSKICH [m2]			
Wyszczególnienie	ŻELBET	STAL	CEGŁA
≥4,0	245,69	186,21	0
3,00-3,99	1815,84	698,31	33,88
≤2,99	361,39	138,64	0

Jednostkowe koszty remontów i utrzymania nawierzchni na ulicach miejskich w PLN/m2 nawierzchni

Rok	Jednostkowe koszty remontów i utrzymania w PLN/m2 nawierzchni ULICE MIEJSKIE											
	klasa techniczna		D	klasa techniczna		C	klasa techniczna		B	klasa techniczna		A
	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące
K. JEDNOST.	***58,18***	***45,58***	***5,36***	***58,18***	***45,58***	***5,36***	***58,18***	***45,58***	***5,36***	***58,18***	***45,58***	***5,36***
t+1	58,18					5,36			5,36			5,36
t+2			4,83	58,18		5,36			5,36			5,36
t+3			4,83			5,36			5,36			5,36
t+4			4,83			5,36			5,36			5,36
t+5		45,58				5,36		45,58				5,36
t+6			5,36		45,58				5,36		45,58	
t+7			5,36			5,36			5,36			5,36
t+8	58,18					5,36			5,36			5,36
t+9			5,36	58,18			58,18					5,36
t+10			5,36			5,36			5,36	58,18		
t+11			5,36			5,36			5,36			5,36
t+12		45,58				5,36			5,36			5,36
t+13			5,36		45,58				5,36			5,36
t+14			5,36			5,36			5,36			5,36
t+15	58,18					5,36		45,58				5,36
t+16			5,36	58,18		5,36			5,36		45,58	
t+17			5,36			5,36			5,36			5,36
t+18			5,36			5,36			5,36			5,36
t+19		45,58				5,36	58,18					5,36
t+20			5,36		45,58				5,36	58,18		5,36
t+21			5,36			5,36			5,36			5,36
t+22	58,18					5,36			5,36			5,36
t+23			5,36	58,18		5,36			5,36			5,36
t+24			5,36			5,36			5,36			5,36

Powierzchnia ulic miejskich:

klasa A	9210
klasa B	28210
klasa C	40990
klasa D	85655
RAZEM	**164065**

Jednostkowe koszty remontów i utrzymania obiektów mostowych na ulicach miejskich. Mosty żelbetowe.

Rok	Jednostkowe koszty remontów i utrzymania obiektów mostowych w PLN/m2 **ULICE MIEJSKIE**								
	rodzaj mostu:		**żelbet**	rodzaj mostu:		**żelbet**	rodzaj mostu:		**żelbet**
	stan techniczny		**≥4,0**	**stan techniczny**		**3,00-3,99**	**stan techniczny**		**≤2,99**
	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące
K. JEDNOST.	***515***	***257***	***26***	***515***	***257***	***26***	***515***	***257***	***26***
t+1			26,00			26,00	515,00		
t+2			26,00	515,00					26,00
t+3			26,00			26,00			26,00
t+4			26,00			26,00			26,00
t+5			26,00			26,00		257,00	
t+6		257,00			257,00				26,00
t+7			26,00			26,00			26,00
t+8			26,00			26,00	515,00		
t+9			26,00	515,00					26,00
t+10	515,00					26,00			26,00
t+11			26,00			26,00			26,00
t+12			26,00			26,00		257,00	
t+13			26,00		257,00				26,00
t+14			26,00			26,00			26,00
t+15			26,00			26,00	515,00		
t+16		257,00		515,00					26,00
t+17			26,00			26,00			26,00
t+18			26,00			26,00			26,00
t+19			26,00			26,00		257,00	
t+20	515,00				257,00				26,00
t+21			26,00			26,00	515,00		
t+22			26,00			26,00			26,00
t+23			26,00	515,00					26,00
t+24			26,00			26,00			26,00
t+25			26,00			26,00			26,00

MOSTY NA ULICACH MIEJSKICH [m2]	
Wyszczególnienie	ŻELBET
≥4,0	0
3,00-3,99	424,16
≤2,99	195,7

Roczne koszty remontów i utrzymania dróg i obiektów mostowych na drogach miejskich i zamiejskich powiatu braniewskiego w 25 letnim okresie eksploatacji.

Rok	remont okresowy	remont cząstkowy	utrzymanie bieżące
t+1	68 240 769	0	3 254 489
t+2	14 572 304	0	8 201 813
t+3	0	0	9 220 842
t+4	0	0	9 220 842
t+5	0	59 017 734	2 497 529
t+6	0	21 864 555	6 768 710
t+7	0	0	9 266 239
t+8	68 240 769	0	3 254 489
t+9	23 098 846	0	7 270 543
t+10	14 372 921	0	8 007 446
t+11	0	0	9 266 239
t+12	0	52 439 409	3 254 489
t+13	0	10 863 945	8 027 503
t+14	0	0	9 266 239
t+15	68 240 769	6 578 325	2 497 529
t+16	14 572 304	11 000 611	6 988 416
t+17	0	0	9 266 239
t+18	0	0	9 266 239
t+19	8 526 541	52 439 409	2 497 529
t+20	14 372 921	10 863 945	6 818 076
t+21	330 158	0	9 249 818
t+22	67 910 611	0	3 270 910
t+23	14 572 304	0	8 247 210
t+24	0	0	9 266 239
t+25	0	6 578 325	8 509 279
Średniorocznie	15 082 049	9 265 850	6 906 196
RAZEM	31 254 095		

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 IBDiM to średniorocznie 31 254 095 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 2007 - 2013 wyniosły średnio 3 816 727 zł.

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.

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

10.1 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 infrastruktury drogowej oraz ograniczenia w ich pozyskiwaniu.
- brak współpracy międzyregionalnej oraz międzyinstytucjonalnej na odpowiednim poziomie oraz wynikająca stąd konkurencyjność w pozyskiwaniu środków strukturalnych,
- 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. Obecna polityka państwa nie wskazuje aby ten stan miał się radykalnie zmienić. Priorytetem są inwestycje na drogach wyższego rzędu oraz kolej i lotniska.
- kolizja z obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz.U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 z późn. zm.), 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.
- niszczenie dróg lokalnych, powiatowych w trakcie realizacji przyszłych dużych inwestycji na drogach głównych-krajowych i wojewódzkich, przez ciężki transport materiałów do budowy oraz prowadzenie objazdów.

10.2 WEWNĘTRZNE

- brak odpowiedniej ilości środków finansowych w budżecie powiatu na realizację zadań inwestycyjnych niezbędnych dla prawidłowego działanie sieci dróg powiatowych
- nieefektywne wykorzystywanie dostępnych środków strukturalnych polegające na realizacji inwestycji w sposób rozproszony, konieczność wyboru inwestycji pod kątem możliwości uzyskania dofinansowania, stąd realizowane są w pierwszej kolejności nie inwestycje szczególnie potrzebne tylko te na które można uzyskać dofinansowanie.
- utrzymująca się w dalszym ciągu niska atrakcyjność inwestycyjna powiatu braniewskiego oraz wynikający stąd niski napływ kapitału zarówno krajowego jak i zagranicznego,
- 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.
- coraz bardziej wydłużający się czas, niezbędny na spełnienie wymogów formalno-prawnych przy opracowaniach projektowych oraz związanych z pozyskiwaniem decyzji i pozwoleń.
- zwiększająca się ilość obszarów chronionych na terenie województwa co w dalszej kolejności prowadzi do określonych trudności związanych z uzyskaniem pozwolenia na budowę'
- 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.

11 KALKULACJA EFEKTYWNOŚCI EKONOMICZNEJ ROZWOJU, PRZEKSZTAŁCEŃ I PRZEBUDOWY UKŁADU DROGOWEGO POWIATU DLA WYBRANYCH ZADAŃ.

Obliczenia zewnętrznych korzyści ekonomicznych przeprowadzono zgodnie z „Instrukcją oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych dla dróg wojewódzkich, opracowaną przez IBDiM.

1) Podstawą oceny warunków jazdy jest prognoza ruchu oraz przepustowość drogi,
2) Podstawowym kryterium ustalania jednostkowych kosztów ruchu jest średnia prędkość podróży (Vp) zależna od przepustowości, parametrów i charakteru drogi.
3) Jako główną cechę stanu nawierzchni, wpływającą na koszty eksploatacji pojazdów samochodowych, oraz prędkości ruchu, przyjęto klasyfikację równości nawierzchni według SOSN (System Oceny Stanu Nawierzchni).

Do oceny porównawczej wielu postulowanych przedsięwzięć niezbędne jest zachowanie pełnej porównywalności między nimi. W tym celu określono dane zmienne inwestycji oraz dane stałe, stosowane w każdej indywidualnej ocenie przez wszystkich inwestorów i zarządy drogowe.

I. Dane zmienne:
- koszty drogowe, w tym: koszty przebudowy, remontów okresowych, remontów cząstkowych, utrzymania bieżącego,
- prognozy ruchu: ruch istniejący, tempo wzrostu ruchu, prognoza (według składu ruchu obejmującego samochody osobowe, samochody dostawcze, samochody ciężarowe bez przyczep, samochody ciężarowe z przyczepami i autobusy),
- wskaźniki ryzyka wypadków występujących na odcinku drogi lub skrzyżowaniu proponowanym do przebudowy,
- lata realizacji inwestycji.

II Dane stałe:
- okres analizy
- jednostkowe koszty eksploatacji: samochodów osobowych, samochodów dostawczych, samochodów ciężarowych bez przyczep, samochodów ciężarowych z przyczepami i autobusów, w PLN/poj.km, zależnie od prędkości podróży,
- jednostkowe koszty czasu w przewozach pasażerskich,
- jednostkowe koszty czasu w przewozach towarowych,
- jednostkowe koszty wypadków,
- wskaźniki wypadkowości na drogach o różnych cechach,
- jednostkowe koszty emisji toksycznych składników spalin,
- ceny oszacowane jako średnie roku, przyjęte do obliczeń kosztów użytkowników i środowiska oraz ten sam poziom cen przyjmowany do obliczeń kosztów drogowych i mostowych.

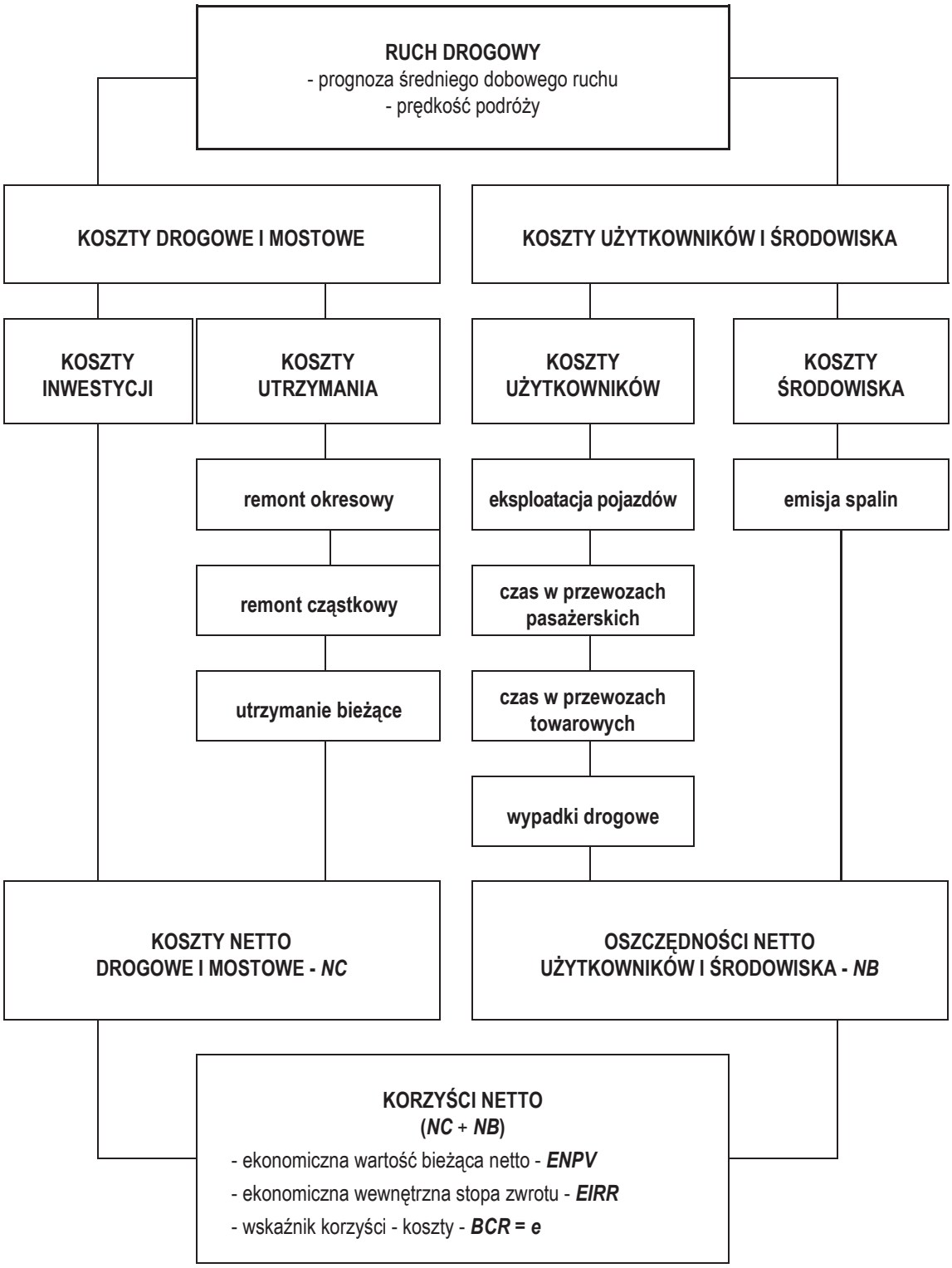
Podstawę analizy ekonomicznej stanowi identyfikacja dwóch wariantów robót drogowych i mostowych: **W0** i **WI**:

- Wariant W0, tj. wariant bez robót inwestycyjnych, w których przewidziane zostały koszty remontów okresowych, remontów cząstkowych i utrzymania bieżącego przy wzrastającym obciążeniu ruchem.
- Wariant WI, tzn. inwestycyjny, w którym określono nakłady inwestycyjne do poniesienia oraz koszty utrzymania odcinka rozbudowanego.

Podstawę kalkulacji efektywności ekonomicznej stanowiły odrębnie przygotowane dane wejściowe i parametry elementów wchodzących do rachunku ekonomicznego. Są one kolejno przedstawione dla poszczególnych odcinków dróg w następującym układzie:

- koszty inwestycyjne i lata realizacji
- ruch (SDR) i prognoza w latach analizy.

Rysunek 28. Schemat obliczeń efektywności ekonomicznej.



Kalkulacja korzyści ekonomicznych

- **Koszty eksploatacji pojazdów**

Koszty eksploatacji pojazdów dla obu wariantów (W0 i W1) to łączne koszty eksploatacyjne wszystkich użytkowników pojazdów poruszających się po drodze.

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 zarówno koszty stałe jak i zmienne. Koszty stałe odnoszące się do przebiegu pojazdów samochodowych w okresie eksploatacji (amortyzacja, naprawy pojazdów), oraz do przebiegu pojazdów w okresie roku (ubezpieczenia komunikacyjne, koszty osobowe obsługi pojazdu, koszty ogólne zakładowe, podatki, ogumienie, oleje, smary).

Koszty zmienne obejmują koszty zużycia paliwa, w zależności od warunków ruchu.

Koszty te wzrosnąć mogą nawet o kilkadziesiąt % w przypadku jazdy po silnie zniszczonej nawierzchni. Zgodnie z danymi literaturowymi zużycie paliwa w takich warunkach wzrosnąć może ponad 30%. Podobnie wzrastają koszty związane z remontem pojazdów z przyczyn ich częstych uszkodzeń i szybszego zużywania się części.

Podstawą obliczania kosztów eksploatacji pojazdów są:

- przebiegi pojazdów według pięciu kategorii pojazdów:
  - samochody osobowe [SO],
  - samochody dostawcze [SD],
  - samochody ciężarowe bez przyczep [SCb],
  - samochody ciężarowe z przyczepami [SCp],
  - autobusy [A],
- prędkości podróży pojazdów samochodowych V_{pdr} zależne od ukształtowania terenu, cech dróg i natężenia ruchu, wyrażone w km/godz,
- wskaźniki jednostkowych kosztów eksploatacji każdej kategorii pojazdów, przypisane odpowiednim prędkościom podróży V_{pdr} zależne od ukształtowania terenu, wyrażone w zł/poj.xkm.

Strumienie kosztów eksploatacji w okresie analizy dla każdej kategorii pojazdów otrzymano mnożąc zgodnie z poniższym wzorem roczne przebiegi pojazdów każdej kategorii dla każdego kolejnego roku eksploatacji drogi przez jednostkowe koszty eksploatacji.

$$K_e = L \times \sum_{j=1}^{5} k_{ej}\left(V_{podr}, T, S\right) \times 365 dni \times SDR_j$$

gdzie:

K_e	*roczne koszty eksploatacji pojazdów samochodowych w [zł]*
L	*długość odcinka drogi w [km]*
k_{ej}	*jednostkowe koszty eksploatacji grupy pojazdów samochodowych j jako funkcja prędkości podróży V_{podr}, ukształtowania terenu T i stanu technicznego nawierzchni S zgodnego z 'Systemem Oceny Stanu Nawierzchni', w [zł/km]*
SDR_j	*średnioroczne dobowe natężenie ruchu grupy pojazdów j w [poj./dobę].*

Jednostkowe koszty eksploatacji pojazdów samochodowych wyznacza się z tabel odpowiedniej *'Instrukcji…'* na podstawie danych techniczno-ruchowych odcinka drogi:

- rodzaj pojazdu: [SO], [SD], [SCb], [SCp], [A],
- ukształtowanie terenu (płaski, falisty, górski),
- stan techniczny nawierzchni według SOSN (A, B, C, D),
- prędkość podróży pojazdu samochodowego.

- **Koszty czasu w przewozach pasażerskich**

Sumaryczne koszty czasu w wariantach obliczono mnożąc w każdym kolejnym roku analizy roczne przebiegi samochodów osobowych i autobusów na analizowanych odcinkach drogi przez jednostkowe koszty czasu przypadające na dany rodzaj pojazdu. Koszty czasu w przewozach pasażerskich obliczono według wzoru:

$$K_C = L \times \sum_{j=1}^{2} \left(\frac{k_C \times w_{zj}}{V_{podrj}} \right) \times 365 dni \times SDR_j$$

gdzie:

K_C	*roczne koszty czasu w przewozach pasażerskich w [zł]*
L	*długość odcinka drogi w [km]*
k_C	*jednostkowy koszt czasu pasażerów samochodu osobowego i autobusu w [zł/h]*
w_{zj}	*wskaźnik zapełnienia pojazdu j (samochód osobowy = 1,5 [os./poj.], autobus = 12 [os./poj.])*
V_{podrj}	*prędkość podróży pojazdu j w [km/h]*
SDR_j	*średnioroczne dobowe natężenie ruchu grupy pojazdów j w [poj./dobę].*

- **Koszty czasu w przewozach towarowych**

Sumaryczne koszty czasu w wariantach obliczono mnożąc w każdym kolejnym roku analizy roczne przebiegi samochodów dostawczych, samochodów ciężarowych bez przyczep i samochodów ciężarowych z przyczepami na analizowanym odcinku drogi przez jednostkowe koszty czasu przypadające na dany rodzaj pojazdu.

Koszty czasu w przewozach towarowych obliczono według wzoru:

$$K_{ck} = L \times \sum_{j=1}^{3} \left(\frac{k_{ck}}{V_{podrj}} \right) \times 365 dni \times SDR_j$$

gdzie:

K_{ck}	*roczne koszty czasu w przewozach towarowych w [zł]*
L	*długość odcinka drogi w [km]*
k_C	*jednostkowy koszt czasu w transporcie towarowym pojazdów ciężarowych w [zł/h]*
V_{podrj}	*prędkość podróży pojazdu j w [km/h]*
SDR_j	*średnioroczne dobowe natężenie ruchu grupy pojazdów j w [poj./dobę].*

- **Koszty wypadków drogowych**

Koszty zdarzeń drogowych i ofiar dla obu wariantów to łączne koszty wypadków wszystkich użytkowników pojazdów poruszających się po drodze będącej przedmiotem analizy. Na koszty zdarzeń drogowych składają się:

-koszty ofiar śmiertelnych,
-koszty rannych w wypadkach drogowych,
-koszty wypadków i kolizji (w rozumieniu strat materialnych).

Koszty wypadków drogowych obliczono na podstawie teoretycznej liczby wypadków na analizowanych odcinkach drogi obliczonych za pomocą odpowiednich wskaźników przeliczeniowych, uwzględniających różne warunki drogowo-ruchowe za pomocą wzoru:

$$K_w = L \times w_{wa} \times k_w \times 365 dni \times \sum_{j=1}^{5} \left(\frac{SDR_j}{1.000.000} \right)$$

gdzie:

K_w	*roczne koszty wypadków w [zł]*
L	*długość odcinka drogi w [km]*
k_w	*jednostkowy koszt wypadku w [zł/wypadek]*
w_{wa}	*wskaźnik ryzyka wypadków zależnie od warunków drogowo-ruchowych a w [liczba wypadków/1 000 000 poj. x km]*
SDR_j	*średnioroczne dobowe natężenie ruchu grupy pojazdów j w [poj./dobę].*

Wypadki prognozowano zależnie od natężenia ruchu (w pojazdach rzeczywistych) i rodzaju drogi w każdym roku analizowanego okresu z wykorzystaniem współczynników ryzyka wypadków.

- **Koszty emisji toksycznych składników spalin**

Na koszty zanieczyszczenia środowiska składają się koszty związane z oddziaływaniem transportu na środowisko naturalne obejmujące:

- ujemny wpływ na zdrowie ludzkie;
- straty w dobrach materialnych i środowisku naturalnym.

Jednostkowe koszty emisji toksycznych składników spalin obliczono w zależności od rodzaju silnika napędzającego pojazd, w funkcji prędkości oraz z uwzględnieniem zużycia paliwa przez poszczególne kategorie pojazdów – zgodnie z Instrukcją efektywności ekonomicznej […].

Sumaryczne koszty emisji toksycznych składników spalin obliczono mnożąc przebiegi pojazdów, przyjęte w prognozowaniu ruchu, i przebiegi pojazdów w każdym roku badanego okresu analizy według kategorii pojazdów przez odpowiedni koszt jednostkowy. Otrzymano w ten sposób strumienie kosztów uciążliwości toksycznych spalin dla otoczenia drogi.

Koszty emisji toksycznych składników spalin obliczono za pomocą wzoru:

$$K_S = L \times \sum_{j=1}^{5} k_{Sj}\left(V_{podrj}, T, S\right) \times 365 dni \times SDR_j$$

gdzie:

K_S *roczne koszty emisji toksycznych składników spalin w [zł]*

L *długość odcinka drogi w [km]*

k_{Sj} *jednostkowe koszty emisji toksycznych składników spalin przez pojazd samochodowy j w funkcji prędkości podróży V_{pdrj}, ukształtowania terenu T i stanu technicznego nawierzchni S w [zł/km]*

SDR_j *średnioroczne dobowe natężenie ruchu pojazdów samochodowych j w [poj./dobę].*

Wielkości k_{Sj} należy zaczerpnięto z odpowiedniej 'Instrukcji oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych…'.

Koszty użytkowników i środowiska

Roczne koszty użytkowników i środowiska obliczono jako sumę poszczególnych rocznych kosztów:

- eksploatacji pojazdów samochodowych;
- czasu pasażerów i czasu pracy kierowców;
- wypadków drogowych;
- emisji toksycznych składników spalin.

dla każdego wariantu osobno: bezinwestycyjnego i inwestycyjnego (wariant wybrany do realizacji, tj. wykonanie inwestycji zgodnie z opracowanym projektem, przedstawionym w niniejszym studium.)

$$B_u = b_e + b_c + b_z + b_w + b_s$$

gdzie:

B_u *roczne koszty użytkowników i środowiska w [zł/rok],*

b_e *roczne koszty eksploatacji pojazdów samochodowych w [zł/rok],*

b_c *roczne koszty czasu pasażerów w [zł/rok],*

b_z *roczne koszty czasu pracy kierowców w [zł/rok],*

b_w *roczne koszty wypadków drogowych w [zł/rok],*

b_s *roczne koszty emisji toksycznych składników spalin w [zł/rok].*

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).

<u>Wskaźnik B/C</u>

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 (poz. 3 w tabeli)*
KDn_t	*koszty drogowe netto(poz. 6 w tabeli),*

pozostałe oznaczenia jw.

Obliczenie przeprowadzono dla inwestycji:

Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską Etap 1 i Etap 2 (2014) i 1316 w m. Gronowo

Wyniki obliczeń w załączeniu.

12 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.

Artykuł 68 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. zgodność działalności z przepisami prawa oraz procedurami wewnętrznymi,
2. skuteczność i efektywność działania,
3. wiarygodność 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 20/2007
Zarządu Powiatu Braniewskiego
z dnia 16.03.2007 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 pod nazwą Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie.

§ 3

ZDP jest jednostka budżetową powiatu z siedzibą w Braniewie przy ul. Królewieckiej 55, wykonującą na terenie powiatu braniewskiego zadania określone w:
- ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086),
- ustawie z dnia 29.08.1997 r. o finansowaniu dróg publicznych (Dz. U. Nr 123, poz. 780 z późn. zm.),
- ustawie z dnia 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz.789 z późn. zm.),
- ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz.1112 z późn. zm.),
- ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088 z późn. zm.),
- ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515 z późn. zm.),
- ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późn. zm.).

§ 4

1. ZDP zarządza siecią dróg powiatowych określonych w art. 103 ust. 3 ustawy z dnia 13 października 1998 roku - przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną (Dz. U. Nr 133, poz. 872).

2. Zarząd Dróg Powiatowych wykonuje swoje obowiązki z upoważnienia i w imieniu Zarządcy dróg powiatowych.

3. Do zakresu działania ZDP 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 inżynieryjnych,
   3) pełnienie funkcji inwestora,
   4) utrzymywanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą,
   5) realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu
      - uczestnictwo w posiedzeniach Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (BRD),
      - opiniowanie projektów organizacji ruchu i udział w pracach komisji:
        › Komisji Porządku Publicznego, Spraw Obywatelskich i Komunikacji – Rada Powiatu,
        › Komisji do współdziałania w opiniowaniu projektów organizacji ruchu - Starosta

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, tuneli i przepustów oraz udostępnienie ich na żądanie uprawnionym organom,
10) sporządzanie informacji o drogach publicznych i przekazywanie ich do Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych i Autostrad,
11) przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego,
12) wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających,
13) przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników,
14) przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska, mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg,
15) wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia,
16) dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego,
17) utrzymywanie zieleni przydrożnej, w tym:
- sadzenie i usuwanie drzew i krzewów,
- usuwanie drzew lub krzewów z terenu nieruchomości (pasa drogowego), zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.), 18) nabywanie nieruchomości pod pasy drogowe dróg powiatowych i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawa do tych nieruchomości, 19) nabywanie nieruchomości innych niż wymienione w pkt 18 na potrzeby zarządzania drogami i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego do nich prawa,
20) ustalanie zasad korzystania z przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach powiatowych,
21) aktualizowanie rozkładów jazdy w transporcie drogowym i kolejowym.

§ 5

Zgodnie z odrębnymi przepisami Zarząd Dróg Powiatowych używa pieczęci prostokątnej z napisem „Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie".

§ 6

1. Zarządem Dróg Powiatowych kieruje Dyrektor przy pomocy kierownika sekcji utrzymania dróg i mostów, kierownika robót oraz głównego księgowego.

2. Dyrektor ZDP podpisuje decyzje administracyjne w sprawach wynikających z pełnionej funkcji, w zakresie przekazanym przez Starostę Braniewskiego.

3. W niektórych sprawach dotyczących organizacji wewnętrznej, powoływania zespołów kolegialnych do załatwiania spraw - w tym przetargów z udziałem członka Zarządu Powiatu, kontroli, porządku, dyscypliny i zabezpieczenia mienia dyrektor wydaje zarządzenia i instrukcje oraz ustala regulaminy.

§ 7

1. Dyrektora w razie jego nieobecności zastępuje kierownik sekcji utrzymania dróg i mostów, który podejmuje decyzje z upoważnieniem dyrektora.

§ 8

1. Do składania w imieniu ZDP oświadczeń w zakresie jego praw i obowiązków majątkowych wymagane jest współdziałanie dwóch upoważnionych osób.

2. Osobami upoważnionymi, o których mowa w ust. 1 są: dyrektor oraz pełnomocnicy, którzy działają w granicach ich umocowania.

3. Pełnomocników ustanawia i odwołuje dyrektor. Udzielenie pełnomocnictwa wymaga formy pisemnej.

§ 9

Do stosunku pracy pracowników ZDP mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 22 marca 1990 roku o pracownikach samorządowych (tekst jednolity: Dz. U. Nr 142, poz. 1593 z 2001 r. z późn. zm.).

Rozdział II

Struktura organizacyjna ZDP

§ 10

1. W skład Zarządu Dróg Powiatowych w Braniewie wchodzą:

   - Sekcja Utrzymania Dróg i Mostów,
   - Sekcja Finansowo – Administracyjna,
   - Sekcja Techniczna,
   - Służba Drogowa.

2. Struktura organizacyjna ZDP w formie schematu graficznego stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

§ 11

Zakresy działania sekcji ZDP:

1. Do zadań Sekcji Utrzymania i Nadzoru Dróg i Mostów należy:

a) Kontrola stanu dróg i obiektów mostowych:
- przeprowadzanie okresowych kontroli dróg i obiektów mostowych (w sezonie wiosennym i jesiennym),
- sporządzanie z przeglądów protokołów z zakresem robót,
- przeprowadzanie przeglądów podstawowych i rozszerzonych przeglądów obiektów mostowych, sporządzanie protokołów wraz z zakresem robót remontowych,

b) Ewidencja dróg i obiektów mostowych:
- uaktualnianie danych, wykonywanie pomiarów,
- prowadzenie książki drogi i obiektów mostowych,

c) Gospodarka gruntami,

d) Uzgadnianie granic działek pasa drogowego,

e) Planowanie i koordynacja prac w zakresie utrzymania dróg i obiektów mostowych,

f) Sporządzanie planów z bieżącego utrzymania dróg i mostów,

g) Sporządzanie planów inwestycyjnych na lata następne,

h) Koordynacja prac prowadzonych przez służby drogowe,

i) Realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu:
- uczestnictwo w posiedzeniach Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- opiniowanie projektów organizacji ruchu,
- udział w pracach Komisji do współdziałania w opiniowaniu projektów organizacji ruchu,

j) Wydawanie decyzji związanych z utrzymaniem i ochroną pasa drogowego:

- decyzje na zajęcie pasa drogowego na czas prowadzenia robót w pasie drogowym,
- zezwolenia na lokalizację urządzeń obcych w pasie drogowym,
- decyzje na awaryjne zajęcia pasa drogowego na czas usunięcia powstałej awarii,

k) Prowadzenie spraw związanych z przejazdami pojazdów nienormatywnych,

l) Przygotowaniu informacji o stanie dróg i obiektów mostowych,

ł) Organizacja zimowego utrzymania dróg:
- przygotowanie planu zimowego utrzymania,
- udział w akcji zimowego utrzymania,

m)Prowadzenie zamówień publicznych:
- przygotowanie specyfikacji technicznych, prowadzenie dokumentacji przetargowej,
- sporządzanie umów

n) Ustalenie zasad korzystania z przystanków autobusowych zlokalizowanych przy drogach powiatowych,

o) Aktualizowanie rozkładów jazdy w transporcie drogowym i kolejowym,

p) Przygotowanie projektów planu rozwoju sieci drogowej,

r) Przygotowanie projektów planów finansowych budowy, utrzymania i ochrony dróg i obiektów mostowych,

q) Uzgadnianie planów zagospodarowania przestrzennego,

s) Przygotowanie studiów i koncepcji rozwoju sieci drogowej,

t) Nabywanie gruntów pod budowę,

u) Uzyskanie zezwoleń na budowę,

w) Pełnienie funkcji inwestorskich,

x) Zawieranie umów w zakresie robót na drogach i obiektach mostowych wykonywanych w ramach robót zleconych,

y) Przeprowadzanie odbioru robót,

z) Wykonywanie pomiaru ruchu.

2. Do zadań Sekcji Finansowo- Administracyjnej należy:

a) sporządzanie projektów planów finansowych jednostki,

b) sporządzanie planów finansowych jednostki,

c) sporządzanie wniosków o dokonanie zmian w planach finansowych jednostki,

d) prowadzenie ewidencji finansowej i sporządzanie sprawozdań budżetowych,

e) prowadzenie kasy oraz rozliczeń bankowych,

f) prowadzenie ewidencji środków trwałych i wyposażenia,

g) prowadzenie ewidencji materiałowej,

h) rozliczanie inwentaryzacji,

i) prowadzenie akt osobowych pracowników,

j) rozliczanie czasu pracy pracowników,

k) sporządzanie list płac i dokonywanie rozliczeń z tytułu ubezpieczeń społecznych pracowników i podatku dochodowego od osób fizycznych,

l) obsługa programu „PŁATNIK”,

ł) prowadzenie rozliczeń z tytułu obowiązkowych wpłat na Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych,

m) prowadzenie spraw związanych z gospodarowaniem środkami zakładowego funduszu świadczeń socjalnych,

n) rejestracja i sprawdzanie faktur pod względem formalnym i rachunkowym,

o) sporządzanie sprawozdań statystycznych z działalności Zarządu Dróg Powiatowych,

p) opracowywanie projektów instrukcji , regulaminów i zarządzeń wewnętrznych,

r) prowadzenie archiwum zakładowego z zasobami państwowymi,

s) wystawianie świadectw pracy i innych zaświadczeń na podstawie dokumentacji archiwalnej,

t) prowadzenie sekretariatu,

u) zakupy artykułów biurowych i środków czystości.

Pracą Sekcji Finansowo- Administracyjnej kieruje Główny Księgowy.

3. Do zadań Sekcji Technicznej należy:

a) obsługa i utrzymanie sprzętu technicznego i środków technicznych,

b) utrzymanie zaplecza,

c) prowadzenie spraw bhp i ppoż.

4. Do zadań Służby Drogowej należy:

a) objazd dróg i kontrola stanu dróg i obiektów mostowych,

b) wykonywanie działań interwencyjnych na drogach i obiektach mostowych,

c) określanie potrzeb utrzymaniowych,

d) nadzór nad robotami utrzymaniowymi,

e) działanie na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego,

f) czuwanie nad przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach przez osoby zajmujące pas drogowy,

g) ochrona dróg,

h) koordynacja zimowego utrzymania,

i) oznakowanie i doraźne uzupełnianie ubytków w nawierzchniach dróg lub ich naprawa, gdy stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego,

j) wykonanie doraźnych lub trwałych napraw miejscowych uszkodzeń poboczy i skarp oraz nasypów i wykopów,

k) oznakowanie odcinków dróg zagrożonych przełomami i koniecznych objazdów oraz oznakowanie miejsc robót interwencyjnych wymagających zmian w organizacji ruchu drogowego,

l) usuwanie skutków przełomów w zakresach określonych przez zarząd,

ł) usuwanie z korony drogi przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego i wszelkich zanieczyszczeń,

m) wykonywanie przecinek w poboczach, likwidujących zastoiska wodne na nawierzchni dróg,

n) 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,

o) utrzymanie w czystości i czytelności znaków pionowych, wymiana uszkodzonych znaków i uzupełnianie brakujących,

p) zabezpieczenie uszkodzonych elementów urządzeń drogowych (poręczy mostowych, barier ochronnych) i wykonywanie drobnych napraw tych urządzeń,

r) pielęgnowanie istniejącego zadrzewienia,

s) uzupełnianie brakujących drzew i krzewów,

t) wycinanie pojedynczych drzew przydrożnych, usuwanie i przycinanie gałęzi ograniczających skrajnie drogi lub stwarzających inne zagrożenia,

u) koszenie trawy, niszczenie chwastów, samosiewów i krzaków na poboczach, skarpach, w rowach i miejscach ograniczających widoczność

w) wykonywanie prac interwencyjnych związanych z bezpieczeństwem ruchu na i pod obiektami mostowymi,

y) zabezpieczenie miejsc awarii obiektów mostowych przez odpowiednie ich oznakowanie, wykonanie robót zabezpieczających,

z) uczestniczenie w ochronie obiektów mostowych w czasie spływu lodów i wysokich wód, interwencyjne czyszczenie przepustów nad drogami i zjazdami,

ź) wykonywanie drobnych robót utrzymaniowych i konserwacyjnych, zapewniających bezpieczeństwo ruchu, trwałość i estetykę obiektów.

§ 12

Regulamin obowiązuje od dnia uchwalenia przez Zarząd Powiatu Braniewskiego

13 WNIOSKI.

1) Powiat braniewski znajduje się poza zasięgiem głównych ośrodków gospodarczych. Leży natomiast w obszarze ośrodków o mniejszej skali oddziaływania (Olsztyn, Elbląg). Konieczne jest wzmocnienie powiązań obszaru powiatu z głównymi ośrodkami miejskimi.
2) Obszar Polski Wschodniej, gdzie leży powiat braniewski, zaliczony został do obszarów o niskim potencjale rozwojowym oraz o wysokim stopniu peryferyjności zarówno w skali kraju jak i Europy. Obszar ten ze względu na brak odpowiedniej ilości i jakości powiązań transportowych jest w niewielkim stopniu zintegrowany z Polską Centralną i pozostałymi krajami Europy Zachodniej. Potencjalnie duże znaczenie rozwojowe dla powiatu braniewskiego może mieć sąsiedztwo z Rosją. Obecnie potencjał ten nie jest wykorzystywany gospodarczo z powodów politycznych i różnic w funkcjonowaniu systemów prawno-administracyjnych. Rozwój współpracy gospodarczej będzie uzależniony w dużej mierze od polityki zagranicznej UE wobec Rosji. Konieczne jest jednak zapewnienie spójności wewnętrznej kraju, w tym poprzez wzmocnienie powiązań transportowych Polski Wschodniej, Pomorza Środkowego i Polski Zachodniej z Polską Centralną i siecią głównych miast w kraju. Zgodnie z KPZK 2030 obszary te powinny zostać do roku 2020 dowiązane do głównych krajowych ośrodków wzrostu, w tym dzięki rozbudowie i modernizacji odpowiedniej jakości infrastruktury drogowej. W zależności od rozwoju sytuacji politycznej możliwa jest dalsza rozbudowa rozbudowa połączeń i integracja z Obwodem Kaliningradzkim.
3) W odniesieniu obszarów wymagających wsparcia procesów rozwojowych kluczową rolę odgrywać będzie m.in. usuwanie barier komunikacyjnych.
4) Poprawa spójności wewnętrznej kraju następować będzie także poprzez wspomaganie procesów koncentracji urbanizacji w miastach średnich i wybranych miastach małych oraz rozwój obszarów wiejskich. Jednak pierwszeństwo powinny mieć inwestycje drogowe i kolejowe łączące największe miasta z ośrodkami subregionalnymi i najważniejszymi centrami powiatowymi.
5) Zwiększenie dostępności z obszarów wiejskich do miast powiatowych, subregionalnych i regionalnych ma zapewnić lepszy dostęp do rynku pracy oraz do zlokalizowanych w nich usług publicznych średniego i wyższego rzędu. Działania w tym zakresie obejmą modernizację i uzupełnienie sieci dróg na obszarach wiejskich oraz rozwój zintegrowanego transportu publicznego w relacji miasto – wieś.
6) Proponowany w KPZP 2030 zakres inwestycji w infrastrukturę komunikacyjną zakłada realizację obecnych planów rządowych, określonych w aktach prawnych oraz dokumentach strategicznych i operacyjnych regulujących założenia inwestycji infrastrukturalnych w sektorze transportu. Zgodnie z tymi dokumentami w obszarze powiatu braniewskiego nie przewiduje się realizacji żadnej inwestycji w zakresie budowy dróg krajowych. W roku 2008 zakończono przebudowę drogi ekspresowej S22 – na odcinku Elbląg – Grzechotki.
7) Dla powiatu braniewskiego KPZP 2030 w ramach połączeń „brakujących" wskazuje jedynie inwestycje w zakresie połączeń kolejowych (koleje konwencjonalne do prędkości 120-200 km/h) – połączenie Elbląga z Obwodem Kaliningradzkim.
8) W dokumentach strategicznych wskazano na potrzebę wprowadzania rozwiązań mających chronić cenne przyrodniczo obszary mokradłowe, zadrzewienia śródpolne i przydrożne, tereny zieleni oraz wpływać na zachowanie i rozwój krajobrazów kulturowych. Na terenie powiatu braniewskiego obszary konfliktowe to tereny objęte ochroną w ramach Natura 2000 oraz wyznaczone korytarze ekologiczne – sieć łącząca obszary Natura 2000 oraz transgraniczne obszary chronione.
9) Inwestycje w infrastrukturę drogową powinny wynikać z racjonalnego gospodarowania przestrzenią. Należy wdrożyć mechanizmy ekonomicznej oceny efektywności takich przedsięwzięć.
10) Z zapisów SRK 2020 wynika, że „Polska infrastruktura transportowa stanowi jeden z najsłabszych elementów polskiej gospodarki. Jest ona niedostosowana do przedsiębiorczości Polaków, intensywności produkcji i wymiany oraz mobilności ludności." Dlatego też jako najważniejszy cel Polski do roku 2020 w zakresie zwiększenia efektywności transportu „Zwiększenie zewnętrznej i wewnętrznej (międzyregionalnej i lokalnej) dostępności terytorialnej. Działania powinny zatem być ukierunkowane na likwidację peryferyjności, zarówno całego kraju, jak i jego poszczególnych regionów.
11) Przyszła polityka spójności (2014-2020) w odniesieniu do infrastruktury transportowej zakłada w szczególności poprawę i rozwój najważniejszych infrastruktur sieciowych.
12) Zgodnie z zapisami KSRR 2020 „Dla obszarów o ekstremalnie niskiej dostępności transportowej, najbardziej oddalonych od ośrodków regionalnych, polityka regionalna zmierzać będzie z jednej strony do wspomagania rozwoju ośrodków subregionalnych, a z drugiej do zwiększania dostępności do regionalnych centrów rozwoju, a tym samym do zwiększenia stopnia spójności terytorialnej kraju. Obszar powiatu braniewskiego nie został zaliczony do obszarów strategicznej interwencji polityki regionalnej na rzecz zwiększenia dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich.

13) Polityka Transportowa Państwa wskazuje na potrzebę rozwoju nadrzędnej sieci drogowej i doskonalenie tego systemu. Drogi niższych kategorii (w tym powiatowe) służyć mają tworzeniu i zachowaniu jego spójności. Rozwojowi transportu towarzyszyć powinno doskonalenie sieci drogowej zarządzanej przez jednostki samorządu terytorialnego. Jednym z pilnych zadań jest udoskonalenie koordynacji zarzadzania drogami i ruchem w sieciach złożonych z dróg różnej kategorii.
14) Zgodnie ze Strategią Rozwoju transportu do 2010 r. poprawa dostępności terytorialnej w Polsce wymaga integracji głównych gałęzi transportu (kolejowego, drogowego, morskiego, lotniczego i wodnego-śródlądowego), rozumianych jako zintegrowany system transportowy. W trakcie procesu rewizji wytycznych UE dla Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) (2009-2012) Komisja Europejska w porozumieniu z poszczególnymi państwami członkowskimi podjęła decyzję o ujęciu w strukturze tej sieci również tzw. platform multimodalnych. Miasto Braniewo zaproponowane zostało do włączenia do platform multimodalnych sieci kompleksowej.
15) Zgodnie ze Strategią rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025" rozwój sieci drogowej konieczny jest dla zapewnienia spójności przestrzennej Warmii i Mazur z otoczeniem oraz spójności wewnętrznej. Wobec szybkiego rozwoju infrastruktury drogowej i lotniczej w innych regionach Polski, bez poprawy dostępności komunikacyjnej nastąpi dalsza peryferyzacja województwa". Uznano, że ważnym czynnikiem zwiększającym dostępność komunikacyjną Warmii i Mazur jest infrastruktura związana z przejściami granicznymi, której jakoś wpływa na współpracę międzynarodową i aktywizację obszarów nadgranicznych – do których zalicza się .in. powiat braniewski.
16) „Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego powiatu braniewskiego" wymienia w priorytecie: INFRASTRUKTURA poprawę stanu dróg na terenie powiatu, rozwój i modernizacja sieci wodociągowej i kanalizacyjnej oraz przygotowanie terenów pod inwestycje. Strategia wymaga aktualizacji.
17) Powiat braniewski to obszar typowo rolniczy, nisko uprzemysłowiony, z wysoką stopą bezrobocia 30,9%.
18) Podstawowe ośrodki rozwoju to miasta Braniewo, Pieniężno i Frombork. Tu skoncentrowane są główne tereny inwestycyjne.
19) 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.
20) 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.
21) 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.
22) Łączna długość dróg na terenie powiatu wynosi 376,147 km w tym drogi zamiejskie: 343,334 km, natomiast ulice miejskie to: 32,813 km. W 72,5% są to drogi klasy L na terenach zamiejskich. Wszystkie drogi lokalne i zbiorcze (dł. 346,721 km), stanowią ponad 92% łącznej długości dróg powiatowych. Drogi wyższych kategorii mają niewielki udział
23) Zarząd Dróg Powiatowych od 2008 roku prowadzi pomiary natężenia ruchu na wybranych odcinkach dróg powiatowych. Pomiary te prowadzone były w różnych punktach pomiarowych i służą ogólnemu rozpoznaniu natężenia ruchu oraz struktury rodzajowej potoku pojazdów. Najbardziej obciążone ruchem ulice miejskie to:
    - 377N Braniewo- Morska
    - 1381N Braniewo- Stefczyka
    - 1342N Pieniężno- Dworcowa
    - 1342N Pieniężno- 1 Maja
    - 1377N Braniewo- Sądowa

    Najbardziej obciążone ruchem drogi zamiejskie to:
    - 1314N Braniewo- Świętochowo (Braniewo ul. Szkolna-Rogity)
    - 1320N Żelazna Góra- Górowo Iławeckie
    - 1342N Wilczęta- Pieniężno
    - 1344N Kajnity- Pieniężno
    - 1346N Pieniężno- Babiak (wg pomiaru z 2008r.)
    - 1377N Nowa Pasłęka- Braniewo (Ułowo-Braniewo)
    - 1385N Braniewo- Pakosze
    - 1387N Szyleny-Płoskinia (Braniewo-Szyleny)
    - 1397N Piele- Mingajny
24) 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 poszczególnych kategorii pojazdów kształtował się następująco:

Drogi zamiejskie: samochody osobowe od 70,96% do 81,70%, dostawcze od 7,26% do 12,87%, ciężarowe bez przyczep od 1,69% do 4,96%, ciężarowe z przyczepą od 1,89% do 4,62%, autobusy od 1,39% - 4,33%

Ulice miejskie: samochody osobowe od 79,22% do 88,78%, dostawcze od 7,91% do 12,83%, ciężarowe bez przyczep od 0,55% do 3,39%, ciężarowe z przyczepą od 0,12% do 1,86%, autobusy od 0,66% - 1,21%

25) 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.

26) 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,
- 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.

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

27) Sieć dróg powiatowych powiatu braniewskiego, na prawie całej 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. W 65,5% są to drogi, których stan techniczny odpowiada klasie D, klasie C odpowiada 12,64% dróg, klasie B- 8,17 % i klasie A-13,69%.

Aby sprostać wymogom prawnym, drogi powiatowe w ponad 78% powinny zostać zatem 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.

28) W ciągu dróg powiatowych zlokalizowane są 34 obiekty mostowe o łącznej długości 528,1 mb, w tym na drogach zamiejskich 29 szt. o długości 456,5 m, natomiast w miastach 5 szt. o długości 71,6 m.

Najdłuższe obiekty mostowe na terenie powiatu braniewskiego:

1. Most przez rzekę Pasłęka w m. Bardyny – 58,52 m (obiekt nr 25)
2. Most przez rzekę Pasłęka i J. Pierzchalskie w m. Pierzchały – 41,95 m (obiekt nr 4)
3. Wiadukt nad koleją w m. Pieniężno – 31,7 m (obiekt nr 35)

29) Stan obiektów inżynierskich (mosty i wiadukty) leżących w ciągu dróg powiatowych w 85% wymaga prac remontowych lub pilnej przebudowy. Obiekt nr 6 - most nad rz. Bauda k/m. Bogdany, leżący w ciągu drogi 1365N Frombork-Biedkowo jest w najgorszym stanie technicznym i wymaga przebudowy w pierwszej kolejności (wprowadzono ograniczenie tonażu do 10 ton). Kolejne obiekty w stanie wymagającym pilnej przebudowy to most nr 12 k/m. Stara Pasłęka (w ciągu 1379N Stara Pasłeka – Braniewo) oraz most nr 34 nad rzeką Wałsza w Pieniężnie (w ciągu DP 1346N ul. 1-ego Maja). Wszystkie trzy obiekty ujęto w palnie inwestycyjnym.

30) Na sieci dróg powiatowych wprowadzono bardzo liczne ograniczenie tonażu i prędkości ruchu – wynika to ze złego stanu technicznego dróg i obiektów mostowych.

31) Drogi i miejsca, gdzie odnotowano największą liczbę zdarzeń drogowych to

- **1342N Wilczęta - Pieniężno**: przed Pieniężnem, m. Pakosze i okolice, Bardyny, Długobór, Wilczęta, ul. Dworcowa Pieniężno.
- **1346N Pieniężno - Babiak**: m. Jesionowo, m. Lechowo, 507/1346 „ STOP", skrzyżowanie z drogą 512, ul. 1 Maja Pieniężno.
- **1377N Nowa Pasłęka – Braniewo**: m. Ułowo, skrzyżowanie z 1310N, ul. Morska Braniewo, ul. Sądowa Braniewo.

- **1385N Braniewo – Pakosze**: Płoskinia, m. Pakosze i okolice, za Bemowizną, za Braniewem, ul. Olsztyńska Braniewo, Czosnowo, Strubno, Zawierz, kol. Szyleny, skrzyżowanie z DP 1330N,
- **1397N Piele- Mingajny**: Bornity, Pakosze

Z opisu zdarzeń wynika, że najczęstszą przyczyną wypadków i kolizji na drogach powiatowych jest najechanie na drzewo, rów lub zderzenie z innym pojazdem. Większość wypadków wynika z „niedostosowania prędkości do panujących warunków na drodze", Równocześnie bardzo duże znaczenie ma niedostosowanie dróg do wymogów obecnego ruchu, wynikające z: braku bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych, braku widoczności, występowania drzew na poboczach dróg itp.

32) Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie zrealizował w ostatnich latach 8 inwestycji z udziałem środków unijnych (RPO i NPPDL) oraz szereg inwestycji ze środków krajowych, przebudowano kilkadziesiąt km dróg oraz 3 obiekty mostowe.

33) 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 IBDiM to średniorocznie 31 254 095 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 2007 - 2013 wyniosły średnio 3 816 727 zł. 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.

34) Podstawowymi kryteriami doboru zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji na lata 2014 – 2020 było:
    - Ranga drogi w układzie dróg powiatowych z uwzględnieniem warunków wynikających z dokumentów strategicznych i programowych dla rozwoju sieci drogowej.
    - Natężenie ruchu.
    - Ocena SOSN
    - Warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego (ilość wypadków).

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, jaki 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.

14 ZAŁĄCZNIKI.

1. **Przebudowa drogi powiatowej nr 1316 w m. Gronowo.**
2. **Przebudowa drogi powiatowej nr 1377N Nowa Pasłęka – Braniewo wraz z ulicą Świętokrzyską Etap 1 i Etap 2 (2014).**

WYNIKI OBLICZEŃ
ANALIZA EKONOMICZNA

PARAMETRY TECHNICZNE

DP 1316N Gronowo

L.p.	Wyszczególnienie	Jedn.	Odcinek istniejący	
			DP 1316N Gronowo	
			[W0]	[WI]
1.	Długość odcinka	km	**0,7**	**0,7**
1a.	Powierzchnia drogi	m2	**3 395**	**4 200**
2.	Rodzaj terenu: **P**-płaski, **F**-falisty, **G**-górski		P	P
3.	Rodzaj obszaru: **M**-miejski, **Z**-zamiejski		Z	Z
4.	Charakter ruchu: **G**-gospodarczy, **T**-turystyczny, **R**-rekreacyjny		G	G
4a.	Współczynnik k zależny od charakteru ruchu		0,095	0,095
5.	Klasa drogi **(Z, L, G, D)**		Z	Z
6.	Ilość i szerokość jezdni	m	**4,2 -5,5**	**6,0**
7.	Skrzyżowania: **1P**-jednopoziomowe zwykłe, **1S**-jednopoziomowe skanalizowane, **1R**-jednopoziomowe typu rondo, **2P**-wielopoziomowe		**1P**	**1P**
8.	Skrzyżowania jednopoziomowe z linią kolejową - **SLK, -**		**-**	**-**
9.	Prędkość dopuszczalna	km/h	**50,0**	**50,0**
10.	Odcinki z widocznością na wyprzedzanie ≥450m	%	**0**	**0**
11.	Stan techniczny nawierzchni wg SOSN: **A,B,C,D**		**D**	**A**
12.	Odległość przeszkód od krawędzi jezdni: **S**- >1m; **R**-<1m		**R**	**S**
13.	Wyszczerbienie krawędzi jezdni - **W, -**		**W**	**-**
14.	Zatoki autobusowe: **Z**, -		**-**	**-**
15.	Śliskość nawierzchni - **SL** (śliska s<0,25), **SZ** (szorstka s>0,25)		**SZ**	**SZ**
16.	Głębokie koleiny - **K**		**K**	**-**

Wyniki analizy

Wyniki obliczeń załączono w arkuszu kalkulacyjnym oraz zestawiono w formularzach w układzie:

Formularz 1 Prognoza ruchu [SDR] i prędkości podróży [V_{pdr}]
Formularz 2 Nakłady drogowo-mostowe
Formularz 3 Koszty eksploatacji pojazdów samochodowych
Formularz 4A Koszty czasu w transporcie pasażerskim
Formularz 4B Koszty czasu w transporcie towarowym
Formularz 5 Koszty wypadków drogowych
Formularz 6 Koszty środowiska – emisji toksycznych składników spalin
Formularz 7 Koszty użytkowników i środowiska
Formularz 8 Analiza ekonomiczna nakładów i korzyści
Formularz 9 Wartości i wskaźniki ekonomiczne.

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 1**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1316N Gronowo

PROGNOZA RUCHU [*SDR*] i PRĘDKOŚĆ PODRÓŻY [V_{pdr}]

Rok	Prognoza ruchu, średnioroczny dobowy ruch [***SDR***]w poj./dobę												Prędkość podróży [V_{pdr}] w km/godz			
	samochody osobowe		samochody dostawcze		samochody ciężarowe				autobusy		Razem		osobowe dostawcze		ciężarowe autobusy	
					bez przyczep		z przyczepami									
	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	WO	WI	WO	WI
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
2012	229	229	16	16	46	46	0	0	11	11	302	302	39,0	61,5	32,0	42,9
2013	242	242	18	18	47	47	0	0	11	11	318	318	39,0	61,5	32,0	42,9
2014	255	255	20	20	48	48	0	0	11	11	334	334	39,0	61,5	32,0	42,9
2015	268	268	22	22	49	49	0	0	11	11	350	350	39,0	61,5	32,0	42,9
2016	281	281	24	24	50	50	0	0	11	11	366	366	39,0	61,5	32,0	42,9
2017	294	294	26	26	51	51	0	0	11	11	382	382	39,0	61,5	32,0	42,9
2018	307	307	28	28	52	52	0	0	11	11	398	398	39,0	61,5	32,0	42,9
2019	320	320	30	30	53	53	0	0	11	11	414	414	39,0	61,5	32,0	42,9
2020	333	333	32	32	54	54	0	0	11	11	430	430	39,0	61,5	32,0	42,9
2021	346	346	34	34	55	55	0	0	11	11	446	446	39,0	61,5	32,0	42,9
2022	359	359	36	36	56	56	0	0	11	11	462	462	39,0	61,5	32,0	42,9
2023	384	384	39	39	57	57	0	0	11	11	491	491	39,0	61,5	32,0	42,9
2024	409	409	42	42	58	58	0	0	11	11	520	520	39,0	61,5	32,0	42,9
2025	434	434	45	45	60	60	0	0	11	11	550	550	39,0	61,5	32,0	42,9
2026	459	459	48	48	61	61	0	0	11	11	579	579	39,0	61,5	32,0	42,9
2027	484	484	51	51	62	62	0	0	11	11	608	608	39,0	61,5	32,0	42,9
2028	509	509	54	54	63	63	0	0	11	11	637	637	39,0	61,5	32,0	42,9
2029	534	534	57	57	64	64	0	0	11	11	666	666	39,0	61,5	32,0	42,9
2030	559	559	60	60	66	66	0	0	11	11	696	696	39,0	61,5	32,0	42,9
2031	584	584	63	63	67	67	0	0	11	11	725	725	39,0	61,5	32,0	42,9
2032	609	609	66	66	68	68	0	0	11	11	754	754	39,0	61,5	32,0	42,9
2033	634	634	69	69	70	70	0	0	11	11	784	784	39,0	61,5	32,0	42,9
2034	659	659	72	72	71	71	0	0	11	11	813	813	39,0	61,5	32,0	42,9
2035	684	684	75	75	73	73	0	0	11	11	843	843	39,0	61,5	32,0	42,9
2036	709	709	78	78	74	74	0	0	11	11	872	872	39,0	61,5	32,0	42,9
2037	734	734	81	81	75	75	0	0	11	11	901	901	39,0	61,5	32,0	42,9
2038	759	759	84	84	77	77	0	0	11	11	931	931	39,0	61,5	32,0	42,9
2039	784	784	87	87	79	79	0	0	11	11	961	961	39,0	61,5	32,0	42,9
2040	809	809	90	90	80	80	0	0	11	11	990	990	39,0	61,5	32,0	42,9
2041	834	834	93	93	82	82	0	0	11	11	1 020	1 020	39,0	61,5	32,0	42,9

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 2**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1316N Gronowo

NAKŁADY DROGOWO – MOSTOWE tys. PLN

Rok	budowa lub rozbudowa		inne koszty		remont okresowy		remont cząstkowy		utrzymanie bieżące	
	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2012										
2013										
2014										
2015										
2016		**1 100**								
2017					186,39	0,00	0,00	0,00	0,00	20,29
2018					0,00	0,00	0,00	0,00	16,40	20,29
2019					0,00	0,00	0,00	0,00	16,40	20,29
2020					0,00	0,00	0,00	0,00	16,40	20,29
2021					0,00	0,00	143,27	0,00	0,00	20,29
2022					0,00	0,00	0,00	177,24	16,40	0,00
2023					0,00	0,00	0,00	0,00	16,40	20,29
2024					186,39	0,00	0,00	0,00	0,00	20,29
2025					0,00	0,00	0,00	0,00	16,40	20,29
2026					0,00	230,58	0,00	0,00	16,40	0,00
2027					0,00	0,00	0,00	0,00	16,40	20,29
2028					0,00	0,00	143,27	0,00	0,00	20,29
2029					0,00	0,00	0,00	0,00	16,40	20,29
2030					0,00	0,00	0,00	0,00	16,40	20,29
2031					186,39	0,00	0,00	0,00	0,00	20,29
2032					0,00	0,00	0,00	177,24	16,40	0,00
2033					0,00	0,00	0,00	0,00	16,40	20,29
2034					0,00	0,00	0,00	0,00	16,40	20,29
2035					0,00	0,00	143,27	0,00	0,00	20,29
2036					0,00	230,58	0,00	0,00	16,40	0,00
2037					0,00	0,00	0,00	0,00	16,40	20,29
2038					186,39	0,00	0,00	0,00	0,00	20,29
2039					0,00	0,00	0,00	0,00	16,40	20,29
2040					0,00	0,00	0,00	0,00	16,40	20,29
2041					0,00	0,00	0,00	0,00	16,40	20,29

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 3**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1316N Gronowo

KOSZTY EKSPLOATACJI POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

tys. PLN

Rok	samochody osobowe		samochody dostawcze		samochody ciężarowe				autobusy		Razem	
					bez przyczep		z przyczepami					
	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**
2012	73,99813	73,99813	10,97432	10,97432	45,02480	45,02480	0,00000	0,00000	12,11629	12,11629	**142,11355**	**142,11355**
2013	78,19890	78,19890	12,34611	12,34611	45,92530	45,92530	0,00000	0,00000	12,11629	12,11629	**148,58660**	**148,58660**
2014	82,39967	82,39967	13,71790	13,71790	46,84380	46,84380	0,00000	0,00000	12,11629	12,11629	**155,07766**	**155,07766**
2015	86,60044	86,60044	15,08969	15,08969	47,78068	47,78068	0,00000	0,00000	12,11629	12,11629	**161,58710**	**161,58710**
2016	90,80120	90,80120	16,46148	16,46148	48,73629	48,73629	0,00000	0,00000	12,11629	12,11629	**168,11527**	**168,11527**
2017	95,00197	89,26078	17,83327	17,14831	49,71102	46,47225	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**174,66255**	**164,26516**
2018	99,20274	93,20769	19,20506	18,46741	50,70524	47,40169	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**181,22933**	**170,46062**
2019	103,40351	97,15459	20,57685	19,78651	51,71935	48,34973	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**187,81599**	**176,67466**
2020	107,60427	101,10150	21,94864	21,10561	52,75373	49,31672	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**194,42293**	**182,90766**
2021	111,80504	105,04840	23,32043	22,42471	53,80881	50,30306	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**201,05056**	**189,16000**
2022	116,00581	108,99531	24,69221	23,74381	54,88498	51,30912	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**207,69930**	**195,43206**
2023	124,08421	116,58551	26,74990	25,72246	55,98268	52,33530	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**218,93308**	**206,02710**
2024	132,16261	124,17571	28,80758	27,70111	57,10234	53,38201	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**230,18882**	**216,64266**
2025	140,24101	131,76591	30,86527	29,67976	58,24438	54,44965	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**241,46695**	**227,27915**
2026	148,31941	139,35612	32,92295	31,65841	59,40927	55,53864	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**252,76792**	**237,93700**
2027	156,39780	146,94632	34,98064	33,63706	60,59746	56,64941	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**264,09219**	**248,61662**
2028	164,47620	154,53652	37,03832	35,61571	61,80941	57,78240	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**275,44022**	**259,31846**
2029	172,55460	162,12672	39,09601	37,59436	63,04559	58,93805	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**286,81249**	**270,04297**
2030	180,63300	169,71693	41,15369	39,57302	64,30651	60,11681	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**298,20949**	**280,79058**
2031	188,71140	177,30713	43,21138	41,55167	65,59264	61,31915	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**309,63170**	**291,56177**
2032	196,78980	184,89733	45,26906	43,53032	66,90449	62,54553	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**321,07964**	**302,35700**
2033	204,86820	192,48753	47,32675	45,50897	68,24258	63,79644	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**332,55381**	**313,17677**
2034	212,94660	200,07773	49,38443	47,48762	69,60743	65,07237	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**344,05475**	**324,02155**
2035	221,02500	207,66794	51,44211	49,46627	70,99958	66,37382	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**355,58298**	**334,89185**
2036	229,10340	215,25814	53,49980	51,44492	72,41957	67,70129	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**367,13905**	**345,78818**
2037	237,18179	222,84834	55,55748	53,42357	73,86796	69,05532	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**378,72353**	**356,71106**
2038	245,26019	230,43854	57,61517	55,40222	75,34532	70,43642	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**390,33697**	**367,66102**
2039	253,33859	238,02875	59,67285	57,38087	76,85223	71,84515	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**401,97996**	**378,63860**
2040	261,42274	245,61978	61,73157	59,35961	78,38927	73,28206	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**413,65987**	**389,64527**
2041	269,50780	253,21094	63,79046	61,33835	79,95706	74,74770	0,00000	0,00000	12,11629	11,38383	**425,37160**	**400,68082**

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 4A**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1316N Gronowo

KOSZTY CZASU W TRANSPORCIE PASAŻERSKIM

tys. PLN

Rok	samochody osobowe		autobusy		Razem	
	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
2012	44,40721	44,40721	20,79419	20,79419	**65,20140**	**65,20140**
2013	48,25989	48,25989	21,38439	21,38439	**69,64428**	**69,64428**
2014	52,32247	52,32247	22,00622	22,00622	**74,32868**	**74,32868**
2015	56,60517	56,60517	22,64912	22,64912	**79,25429**	**79,25429**
2016	61,06299	61,06299	23,30256	23,30256	**84,36555**	**84,36555**
2017	65,73701	41,68688	23,97708	17,88500	**89,71408**	**59,57188**
2018	70,63487	44,79285	24,67268	18,40386	**95,30755**	**63,19671**
2019	75,76427	48,04563	25,38935	18,93845	**101,15362**	**66,98408**
2020	81,13285	51,45010	26,12711	19,48875	**107,25996**	**70,93885**
2021	86,74828	55,01110	26,88595	20,05478	**113,63422**	**75,06589**
2022	92,61823	58,73351	27,66586	20,63654	**120,28409**	**79,37005**
2023	101,93585	64,64225	28,46685	21,23402	**130,40270**	**85,87626**
2024	111,70729	70,83877	29,28892	21,84722	**140,99621**	**92,68598**
2025	121,97570	77,35044	30,14261	22,48400	**152,11831**	**99,83444**
2026	132,76075	84,18974	31,01738	23,13651	**163,77813**	**107,32625**
2027	144,01867	91,32891	31,91323	23,80474	**175,93190**	**115,13365**
2028	155,72594	98,75303	32,80907	24,47297	**188,53501**	**123,22600**
2029	167,81751	106,42086	33,70492	25,14120	**201,52243**	**131,56206**
2030	180,36171	114,37572	34,60077	25,80943	**214,96248**	**140,18515**
2031	193,28693	122,57220	35,49662	26,47766	**228,78354**	**149,04986**
2032	206,66805	131,05779	36,39246	27,14589	**243,06052**	**158,20368**
2033	220,42693	139,78293	37,28831	27,81412	**257,71523**	**167,59705**
2034	234,64498	148,79925	38,18767	28,48497	**272,83265**	**177,28423**
2035	249,23750	158,05305	39,08000	29,15058	**288,31750**	**187,20363**
2036	264,24603	167,57065	39,97234	29,81619	**304,21836**	**197,38685**
2037	279,67056	177,35206	40,86467	30,48181	**320,53523**	**207,83387**
2038	295,51110	187,39729	41,75700	31,14742	**337,26811**	**218,54470**
2039	311,76765	197,70632	42,64934	31,81303	**354,41699**	**229,51934**
2040	328,50873	208,29752	43,54167	32,47864	**372,05040**	**240,77616**
2041	345,67969	219,15626	44,43401	33,14425	**390,11370**	**252,30050**

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 4B**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1316N Gronowo

KOSZTY CZASU W TRANSPORCIE TOWAROWYM

tys. PLN

Rok	samochody dostawcze		samochody ciężarowe				Razem	
			bez przyczep		z przyczepami			
	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**
2012	4,13622	4,13622	14,49292	14,49292	0,00000	0,00000	**18,62914**	**18,62914**
2013	4,78532	4,78532	15,20236	15,20236	0,00000	0,00000	**19,98768**	**19,98768**
2014	5,47163	5,47163	15,95731	15,95731	0,00000	0,00000	**21,42894**	**21,42894**
2015	6,19319	6,19319	16,74806	16,74806	0,00000	0,00000	**22,94125**	**22,94125**
2016	6,95274	6,95274	17,57997	17,57997	0,00000	0,00000	**24,53272**	**24,53272**
2017	7,75017	4,91474	18,45062	13,76270	0,00000	0,00000	**26,20079**	**18,67744**
2018	8,58847	5,44635	19,36561	14,44521	0,00000	0,00000	**27,95408**	**19,89156**
2019	9,46922	6,00487	20,32669	15,16210	0,00000	0,00000	**29,79592**	**21,16698**
2020	10,39400	6,59132	21,33569	15,91473	0,00000	0,00000	**31,72969**	**22,50605**
2021	11,36215	7,20527	22,39008	16,70122	0,00000	0,00000	**33,75223**	**23,90649**
2022	12,37956	7,85046	23,50050	17,52951	0,00000	0,00000	**35,88006**	**25,37996**
2023	13,80211	8,75256	24,66921	18,40127	0,00000	0,00000	**38,47132**	**27,15383**
2024	15,29305	9,69803	25,88924	19,31132	0,00000	0,00000	**41,18229**	**29,00936**
2025	16,86005	10,69174	27,17197	20,26813	0,00000	0,00000	**44,03202**	**30,95987**
2026	18,50606	11,73555	28,51988	21,27357	0,00000	0,00000	**47,02594**	**33,00912**
2027	20,23403	12,83133	29,93555	22,32955	0,00000	0,00000	**50,16957**	**35,16088**
2028	22,02921	13,96974	31,39644	23,41925	0,00000	0,00000	**53,42565**	**37,38900**
2029	23,88787	15,14841	32,89865	24,53978	0,00000	0,00000	**56,78652**	**39,68819**
2030	25,81729	16,37194	34,45363	25,69968	0,00000	0,00000	**60,27092**	**42,07162**
2031	27,81393	17,63810	36,05765	26,89615	0,00000	0,00000	**63,87158**	**44,53425**
2032	29,87345	18,94414	37,70660	28,12614	0,00000	0,00000	**67,58005**	**47,07028**
2033	32,00432	20,29542	39,41265	29,39871	0,00000	0,00000	**71,41697**	**49,69414**
2034	34,19769	21,68634	41,16618	30,70671	0,00000	0,00000	**75,36387**	**52,39305**
2035	36,46280	23,12275	42,97987	32,05958	0,00000	0,00000	**79,44267**	**55,18233**
2036	38,79512	24,60178	44,84965	33,45429	0,00000	0,00000	**83,64477**	**58,05607**
2037	41,19466	26,12344	46,77703	34,89196	0,00000	0,00000	**87,97169**	**61,01540**
2038	43,66141	27,68772	48,76356	36,37375	0,00000	0,00000	**92,42497**	**64,06148**
2039	46,19538	29,29463	50,81084	37,90086	0,00000	0,00000	**97,00623**	**67,19550**
2040	48,80675	30,94689	52,92051	39,47451	0,00000	0,00000	**101,72726**	**70,42140**
2041	51,48745	32,64235	55,09424	41,09594	0,00000	0,00000	**106,58170**	**73,73829**

Lokalizacja odcinka:

FORMULARZ 5

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1316N Gronowo

KOSZTY WYPADKÓW DROGOWYCH

Rok	średni wskaźnik ryzyka wypadków		liczba wypadków		koszty wypadków w tys. PLN	
	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
2012	1,338	1,338	0,10	0,10	34,95057	34,95057
2013	1,338	1,338	0,11	0,11	37,44598	37,44598
2014	1,338	1,338	0,11	0,11	40,02875	40,02875
2015	1,338	1,338	0,12	0,12	42,71539	42,71539
2016	1,338	1,338	0,13	0,13	45,49848	45,49848
2017	1,338	0,498	0,13	0,05	48,38194	18,00117
2018	1,338	0,498	0,14	0,05	51,36994	19,11290
2019	1,338	0,498	0,14	0,05	54,46638	20,26497
2020	1,338	0,498	0,15	0,05	57,67625	21,45925
2021	1,338	0,498	0,15	0,06	61,00387	22,69733
2022	1,338	0,498	0,16	0,06	64,45413	23,98105
2023	1,338	0,498	0,17	0,06	69,88142	26,00035
2024	1,330	0,495	0,18	0,07	75,03586	27,91426
2025	1,318	0,490	0,19	0,07	80,10722	29,79484
2026	1,306	0,485	0,19	0,07	85,29027	31,71607
2027	1,293	0,481	0,20	0,07	90,58760	33,67886
2028	1,281	0,476	0,21	0,08	95,94688	35,66370
2029	1,269	0,472	0,22	0,08	101,36316	37,66870
2030	1,257	0,467	0,22	0,08	106,83145	39,69197
2031	1,244	0,462	0,23	0,09	112,34673	41,73159
2032	1,232	0,458	0,24	0,09	117,90399	43,78566
2033	1,220	0,453	0,24	0,09	123,49819	45,85226
2034	1,208	0,448	0,25	0,09	129,12427	47,92947
2035	1,195	0,444	0,26	0,10	134,77714	50,01533
2036	1,183	0,439	0,26	0,10	140,45170	52,10793
2037	1,171	0,434	0,27	0,10	146,14283	54,20530
2038	1,158	0,429	0,28	0,10	151,84539	56,30548
2039	1,146	0,425	0,28	0,10	157,55420	58,40651
2040	1,133	0,420	0,29	0,11	163,26407	60,50641
2041	1,125	0,417	0,29	0,11	169,58084	62,84356

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 6**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1316N Gronowo

KOSZTY ŚRODOWISKA - EMISJI TOKSYCZNYCH SKŁADNIKÓW SPALIN

tys. PLN

Rok	samochody osobowe		samochody dostawcze		samochody ciężarowe				autobusy		Razem	
					bez przyczep		z przyczepami					
	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**
2012	0,657485	0,657485	0,045938	0,045938	0,587193	0,587193	0,000000	0,000000	0,147168	0,147168	**1,437784**	**1,437784**
2013	0,694810	0,694810	0,051680	0,051680	0,598936	0,598936	0,000000	0,000000	0,147168	0,147168	**1,492595**	**1,492595**
2014	0,732134	0,732134	0,057422	0,057422	0,610915	0,610915	0,000000	0,000000	0,147168	0,147168	**1,547640**	**1,547640**
2015	0,769459	0,769459	0,063165	0,063165	0,623133	0,623133	0,000000	0,000000	0,147168	0,147168	**1,602925**	**1,602925**
2016	0,806783	0,806783	0,068907	0,068907	0,635596	0,635596	0,000000	0,000000	0,147168	0,147168	**1,658454**	**1,658454**
2017	0,844108	0,416244	0,074649	0,048990	0,648308	0,529143	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**1,714233**	**1,114023**
2018	0,881432	0,434650	0,080391	0,052759	0,661274	0,539726	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**1,770266**	**1,146780**
2019	0,918757	0,453055	0,086133	0,056527	0,674500	0,550520	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**1,826558**	**1,179748**
2020	0,956081	0,471460	0,091876	0,060295	0,687990	0,561531	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**1,883115**	**1,212932**
2021	0,993406	0,489866	0,097618	0,064064	0,701749	0,572761	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**1,939941**	**1,246337**
2022	1,030730	0,508271	0,103360	0,067832	0,715784	0,584217	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**1,997043**	**1,279966**
2023	1,102508	0,543666	0,111973	0,073485	0,730100	0,595901	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**2,091750**	**1,332698**
2024	1,174286	0,579061	0,120587	0,079138	0,744702	0,607819	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**2,186743**	**1,385664**
2025	1,246064	0,614456	0,129200	0,084790	0,759596	0,619975	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**2,282028**	**1,438868**
2026	1,317842	0,649851	0,137814	0,090443	0,774788	0,632375	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**2,377612**	**1,492315**
2027	1,389620	0,685246	0,146427	0,096096	0,790284	0,645022	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**2,473499**	**1,546010**
2028	1,461397	0,720641	0,155040	0,101749	0,806090	0,657923	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**2,569696**	**1,599958**
2029	1,533175	0,756036	0,163654	0,107401	0,822211	0,671081	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**2,666209**	**1,654164**
2030	1,604953	0,791431	0,172267	0,113054	0,838656	0,684503	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**2,763044**	**1,708633**
2031	1,676731	0,826825	0,180880	0,118707	0,855429	0,698193	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**2,860208**	**1,763371**
2032	1,748509	0,862220	0,189494	0,124359	0,872537	0,712157	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**2,957708**	**1,818382**
2033	1,820287	0,897615	0,198107	0,130012	0,889988	0,726400	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**3,055550**	**1,873673**
2034	1,892065	0,933010	0,206720	0,135665	0,907788	0,740928	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**3,153741**	**1,929249**
2035	1,963843	0,968405	0,215334	0,141317	0,925944	0,755747	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**3,252288**	**1,985115**
2036	2,035620	1,003800	0,223947	0,146970	0,944462	0,770861	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**3,351198**	**2,041278**
2037	2,107398	1,039195	0,232560	0,152623	0,963352	0,786279	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**3,450479**	**2,097742**
2038	2,179176	1,074590	0,241174	0,158276	0,982619	0,802004	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**3,550137**	**2,154516**
2039	2,250954	1,109985	0,249787	0,163928	1,002271	0,818044	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**3,650180**	**2,211603**
2040	2,323144	1,145446	0,258446	0,169590	1,022316	0,834405	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**3,751075**	**2,269087**
2041	2,395400	1,180918	0,267113	0,175253	1,042763	0,851093	0,000000	0,000000	0,147168	0,119646	**3,852444**	**2,326910**

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 7**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1316N Gronowo

KOSZTY UŻYTKOWNIKÓW I ŚRODOWISKA

tys. PLN

Rok	koszty eksploatacji		koszty czasu w przewozach pasażerskich		koszty czasu w przewozach towarowych		koszty wypadków drogowych		koszty emisji toksycznych składników spalin		Razem	
	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**
2012	142,11355	142,11355	65,20140	65,20140	18,62914	18,62914	34,95057	34,95057	1,43778	1,43778	**262,33243**	**262,33243**
2013	148,58660	148,58660	69,64428	69,64428	19,98768	19,98768	37,44598	37,44598	1,49259	1,49259	**277,15713**	**277,15713**
2014	155,07766	155,07766	74,32868	74,32868	21,42894	21,42894	40,02875	40,02875	1,54764	1,54764	**292,41168**	**292,41168**
2015	161,58710	161,58710	79,25429	79,25429	22,94125	22,94125	42,71539	42,71539	1,60293	1,60293	**308,10095**	**308,10095**
2016	168,11527	168,11527	84,36555	84,36555	24,53272	24,53272	45,49848	45,49848	1,65845	1,65845	**324,17047**	**324,17047**
2017	174,66255	164,26516	89,71408	59,57188	26,20079	18,67744	48,38194	18,00117	1,71423	1,11402	**340,67359**	**261,62968**
2018	181,22933	170,46062	95,30755	63,19671	27,95408	19,89156	51,36994	19,11290	1,77027	1,14678	**357,63117**	**273,80856**
2019	187,81599	176,67466	101,15362	66,98408	29,79592	21,16698	54,46638	20,26497	1,82656	1,17975	**375,05847**	**286,27043**
2020	194,42293	182,90766	107,25996	70,93885	31,72969	22,50605	57,67625	21,45925	1,88311	1,21293	**392,97194**	**299,02474**
2021	201,05056	189,16000	113,63422	75,06589	33,75223	23,90649	61,00387	22,69733	1,93994	1,24634	**411,38083**	**312,07604**
2022	207,69930	195,43206	120,28409	79,37005	35,88006	25,37996	64,45413	23,98105	1,99704	1,27997	**430,31462**	**325,44309**
2023	218,93308	206,02710	130,40270	85,87626	38,47132	27,15383	69,88142	26,00035	2,09175	1,33270	**459,78028**	**346,39024**
2024	230,18882	216,64266	140,99621	92,68598	41,18229	29,00936	75,03586	27,91426	2,18674	1,38566	**489,58993**	**367,63792**
2025	241,46695	227,27915	152,11831	99,83444	44,03202	30,95987	80,10722	29,79484	2,28203	1,43887	**520,00653**	**389,30718**
2026	252,76792	237,93700	163,77813	107,32625	47,02594	33,00912	85,29027	31,71607	2,37761	1,49231	**551,23987**	**411,48075**
2027	264,09219	248,61662	175,93190	115,13365	50,16957	35,16088	90,58760	33,67886	2,47350	1,54601	**583,25475**	**434,13602**
2028	275,44022	259,31846	188,53501	123,22600	53,42565	37,38900	95,94688	35,66370	2,56970	1,59996	**615,91746**	**457,19712**
2029	286,81249	270,04297	201,52243	131,56206	56,78652	39,68819	101,36316	37,66870	2,66621	1,65416	**649,15082**	**480,61608**
2030	298,20949	280,79058	214,96248	140,18515	60,27092	42,07162	106,83145	39,69197	2,76304	1,70863	**683,03738**	**504,44795**
2031	309,63170	291,56177	228,78354	149,04986	63,87158	44,53425	112,34673	41,73159	2,86021	1,76337	**717,49377**	**528,64084**
2032	321,07964	302,35700	243,06052	158,20368	67,58005	47,07028	117,90399	43,78566	2,95771	1,81838	**752,58191**	**553,23501**
2033	332,55381	313,17677	257,71523	167,59705	71,41697	49,69414	123,49819	45,85226	3,05555	1,87367	**788,23976**	**578,19389**
2034	344,05475	324,02155	272,83265	177,28423	75,36387	52,39305	129,12427	47,92947	3,15374	1,92925	**824,52927**	**603,55754**
2035	355,58298	334,89185	288,31750	187,20363	79,44267	55,18233	134,77714	50,01533	3,25229	1,98511	**861,37258**	**629,27826**
2036	367,13905	345,78818	304,21836	197,38685	83,64477	58,05607	140,45170	52,10793	3,35120	2,04128	**898,80509**	**655,38030**
2037	378,72353	356,71106	320,53523	207,83387	87,97169	61,01540	146,14283	54,20530	3,45048	2,09774	**936,82376**	**681,86337**
2038	390,33697	367,66102	337,26811	218,54470	92,42497	64,06148	151,84539	56,30548	3,55014	2,15452	**975,42558**	**708,72719**
2039	401,97996	378,63860	354,41699	229,51934	97,00623	67,19550	157,55420	58,40651	3,65018	2,21160	**1 014,60756**	**735,97155**
2040	413,65987	389,64527	372,05040	240,77616	101,72726	70,42140	163,26407	60,50641	3,75108	2,26909	**1 054,45268**	**763,61833**
2041	425,37160	400,68082	390,11370	252,30050	106,58170	73,73829	169,58084	62,84356	3,85244	2,32691	**1 095,50028**	**791,89008**

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 8**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1316N Gronowo

ANALIZA EKONOMICZNA NAKŁADÓW I KORZYŚCI ***EIRR*$_{(2041)}$ = 12,70%**

Rok	Koszty netto [***NC***]	Oszczędności użytkowników netto [***NB***]	Wartości netto [***NV***]	Roczne zdyskontowane korzyści netto przy współczynnikach stopy dyskontowej *r*:				
				1,00%	**3,00%**	**5,00%**	**7,00%**	**12,70%**
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2012	0	0	0	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0	0	0	0
2014	0	0	0	0	0	0	0	0
2015	0	0	0	0	0	0	0	0
2016	-1 100	0	-1 100	-1 068	-1 007	-950	-898	-769
2017	166	79	245	236	218	202	187	152
2018	-4	84	80	76	69	63	57	44
2019	-4	89	85	80	71	63	57	41
2020	-4	94	90	84	73	64	56	39
2021	123	99	222	205	175	150	129	85
2022	-161	105	-56	-51	-43	-36	-30	-19
2023	-4	113	110	99	81	67	56	33
2024	166	122	288	258	208	168	137	77
2025	-4	131	127	113	89	71	56	30
2026	-214	140	-74	-65	-51	-39	-31	-16
2027	-4	149	145	126	96	73	56	27
2028	123	159	282	243	181	136	102	47
2029	-4	169	165	140	103	75	56	24
2030	-4	179	175	148	106	76	55	23
2031	166	189	355	297	208	147	105	41
2032	-161	199	39	32	22	15	11	4
2033	-4	210	206	169	114	78	53	19
2034	-4	221	217	176	117	78	52	18
2035	123	232	355	285	185	121	80	26
2036	-214	243	29	23	15	10	6	2
2037	-4	255	251	198	124	78	49	14
2038	166	267	433	337	207	128	80	22
2039	-4	279	275	212	127	77	47	12
2040	-4	291	287	219	129	77	46	11
2041	-4	304	300	227	131	76	45	11
			***NPV*$_{(2041)}$**	**2 799**	**1 749**	**1 069**	**621**	**0**
			***B/C*$_{(2041)}$**	***4,264***	***3,119***	***2,352***	***1,822***	***1,000***

FORMULARZ 9

Lokalizacja odcinka:

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1316N Gronowo

WARTOŚCI I WSKAŹNIKI EKONOMICZNE W 2041 ROKU

Opis	Jedn.	Wartość lub wskaźnik przy stopie dyskontowej *r*			
		3,00%	**5,00%**	**7,00%**	**12,70%**
1	2	3	4	5	6
Zdyskontowane koszty inwestycji netto ***NPC***	TYS.PLN	-825	-790	-755	-658
Zdyskontowane oszczędności kosztów eksploatacji pojazdów netto ***NPO***	TYS.PLN	256	188	142	71
Zdyskontowane oszczędności kosztów czasu w transporcie pasażerskim netto ***NPP***	TYS.PLN	1 081	775	569	267
Zdyskontowane oszczędności kosztów czasu w transporcie towarowym netto ***NPT***	TYS.PLN	264	190	140	66
Zdyskontowane oszczędności kosztów wypadków netto ***NPA***	TYS.PLN	958	695	516	249
Zdyskontowane oszczędności kosztów środowiska netto ***NPE***	TYS.PLN	15	11	8	4
Zdyskontowane oszczędności kosztów użytkowników i środowiska netto ***NPB***	TYS.PLN	2 575	1 859	1 375	658
Ekonomiczna wartość bieżąca netto ***ENPV***	TYS.PLN	1 749	1 069	621	0
Wskaźnik korzyści – koszty ***BCR***		3,119	2,352	1,822	1,000
Ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu ***EIRR***	%	12,70%			

WYNIKI OBLICZEŃ
ANALIZA EKONOMICZNA

PARAMETRY TECHNICZNE

DP 1377N Klejnówko-Ułowo

L.p.	Wyszczególnienie	Jedn.	Odcinek istniejący	
			DP 1377N Klejnówko-Ułowo	
			[W0]	[WI]
1.	Długość odcinka	km	**2,245**	**2,245**
1a.	Powierzchnia drogi	m2	**10 888**	**12 348**
2.	Rodzaj terenu: **P**-płaski, **F**-falisty, **G**-górski		P	P
3.	Rodzaj obszaru: **M**-miejski, **Z**-zamiejski		Z	Z
4.	Charakter ruchu: **G**-gospodarczy, **T**-turystyczny, **R**-rekreacyjny		G	G
4a.	Współczynnik k zależny od charakteru ruchu		0,095	0,095
5.	Klasa drogi **(Z, L, G, D)**		L	L
6.	Ilość i szerokość jezdni	m	**4,2 -5,5**	**5,5**
7.	Skrzyżowania: **1P**-jednopoziomowe zwykłe, **1S**-jednopoziomowe skanalizowane, **1R**-jednopoziomowe typu rondo, **2P**-wielopoziomowe		**1P**	**1P**
8.	Skrzyżowania jednopoziomowe z linią kolejową - **SLK, -**		**-**	**-**
9.	Prędkość dopuszczalna	km/h	**90,0**	**90,0**
10.	Odcinki z widocznością na wyprzedzanie ≥450m	%	**40**	**40**
11.	Stan techniczny nawierzchni wg SOSN: **A,B,C,D**		**D**	**A**
12.	Odległość przeszkód od krawędzi jezdni: **S**- >1m; **R**-<1m		**R**	**S**
13.	Wyszczerbienie krawędzi jezdni - **W, -**		**W**	**-**
14.	Zatoki autobusowe: **Z**, -		**-**	**-**
15.	Śliskość nawierzchni - **SL** (śliska s<0,25), **SZ** (szorstka s>0,25)		**SZ**	**SZ**
16.	Głębokie koleiny - **K**		**K**	**-**

Wyniki analizy

Wyniki obliczeń załączono w arkuszu kalkulacyjnym oraz zestawiono w formularzach w układzie:

Formularz 1 Prognoza ruchu [SDR] i prędkości podróży [V_{pdr}]
Formularz 2 Nakłady drogowo-mostowe
Formularz 3 Koszty eksploatacji pojazdów samochodowych
Formularz 4A Koszty czasu w transporcie pasażerskim
Formularz 4B Koszty czasu w transporcie towarowym
Formularz 5 Koszty wypadków drogowych
Formularz 6 Koszty środowiska – emisji toksycznych składników spalin
Formularz 7 Koszty użytkowników i środowiska
Formularz 8 Analiza ekonomiczna nakładów i korzyści
Formularz 9 Wartości i wskaźniki ekonomiczne.

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 1**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1377N

PROGNOZA RUCHU [*SDR*] i PRĘDKOŚĆ PODRÓŻY [V_{pdr}]

Rok	Prognoza ruchu, średnioroczny dobowy ruch [***SDR***]w poj./dobę												Prędkość podróży [V_{pdr}] w km/godz			
	samochody osobowe		samochody dostawcze		samochody ciężarowe				autobusy		Razem		osobowe dostawcze		ciężarowe autobusy	
					bez przyczep		z przyczepami									
	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	WO	WI	WO	WI
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
2012	**494**	**494**	**58**	**58**	**11**	**11**	**0**	**0**	**7**	**7**	**570**	**570**	39,0	59,9	32,0	43,1
2013	507	507	60	60	11	11	0	0	7	7	**585**	**585**	39,0	59,9	32,0	43,1
2014	520	520	62	62	11	11	0	0	7	7	**600**	**600**	39,0	59,9	32,0	43,1
2015	533	533	64	64	12	12	0	0	7	7	**616**	**616**	39,0	59,9	32,0	43,1
2016	546	546	66	66	12	12	0	0	7	7	**631**	**631**	39,0	59,9	32,0	43,1
2017	559	559	68	68	12	12	0	0	7	7	**646**	**646**	39,0	59,9	32,0	43,1
2018	572	572	70	70	12	12	0	0	7	7	**661**	**661**	39,0	59,9	32,0	43,1
2019	585	585	72	72	13	13	0	0	7	7	**677**	**677**	39,0	59,9	32,0	43,1
2020	598	598	74	74	13	13	0	0	7	7	**692**	**692**	39,0	59,9	32,0	43,1
2021	611	611	76	76	13	13	0	0	7	7	**707**	**707**	39,0	59,9	32,0	43,1
2022	624	624	78	78	13	13	0	0	7	7	**722**	**722**	39,0	59,9	32,0	43,1
2023	649	649	81	81	14	14	0	0	7	7	**751**	**751**	39,0	59,9	32,0	43,1
2024	674	674	84	84	14	14	0	0	7	7	**779**	**779**	39,0	59,9	32,0	43,1
2025	699	699	87	87	14	14	0	0	7	7	**807**	**807**	39,0	59,9	32,0	43,1
2026	724	724	90	90	15	15	0	0	7	7	**836**	**836**	39,0	59,9	32,0	43,1
2027	749	749	93	93	15	15	0	0	7	7	**864**	**864**	39,0	59,9	32,0	43,1
2028	774	774	96	96	15	15	0	0	7	7	**892**	**892**	39,0	59,9	32,0	43,1
2029	799	799	99	99	15	15	0	0	7	7	**920**	**920**	39,0	59,9	32,0	43,1
2030	824	824	102	102	16	16	0	0	7	7	**949**	**949**	39,0	59,9	32,0	43,1
2031	849	849	105	105	16	16	0	0	7	7	**977**	**977**	39,0	59,9	32,0	43,1
2032	874	874	108	108	16	16	0	0	7	7	**1 005**	**1 005**	39,0	59,9	32,0	43,1
2033	899	899	111	111	17	17	0	0	7	7	**1 034**	**1 034**	39,0	59,9	32,0	43,1
2034	924	924	114	114	17	17	0	0	7	7	**1 062**	**1 062**	39,0	59,9	32,0	43,1
2035	949	949	117	117	17	17	0	0	7	7	**1 090**	**1 090**	39,0	59,9	32,0	43,1
2036	974	974	120	120	18	18	0	0	7	7	**1 119**	**1 119**	39,0	59,9	32,0	43,1
2037	999	999	123	123	18	18	0	0	7	7	**1 147**	**1 147**	39,0	59,9	32,0	43,1
2038	1 024	1 024	126	126	18	18	0	0	7	7	**1 175**	**1 175**	39,0	59,9	32,0	43,1
2039	1 049	1 049	129	129	19	19	0	0	7	7	**1 204**	**1 204**	38,9	59,8	32,0	43,1
2040	1 074	1 074	132	132	19	19	0	0	7	7	**1 232**	**1 232**	38,9	59,8	32,0	43,1
2041	1 099	1 099	135	135	20	20	0	0	7	7	**1 261**	**1 261**	38,9	59,8	32,0	43,1

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 2**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1377N

NAKŁADY DROGOWO – MOSTOWE tys. PLN

Rok	budowa lub rozbudowa		inne koszty		remont okresowy		remont cząstkowy		utrzymanie bieżące	
	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2012										
2013										
2014		**25**								
2015		**2 500**								
2016		**0**								
2017					597,76	0,00	0,00	0,00	0,00	59,64
2018					0,00	0,00	0,00	0,00	52,59	59,64
2019					0,00	0,00	0,00	0,00	52,59	59,64
2020					0,00	0,00	0,00	0,00	52,59	59,64
2021					0,00	0,00	459,48	0,00	0,00	59,64
2022					0,00	0,00	0,00	521,06	52,59	0,00
2023					0,00	0,00	0,00	0,00	52,59	59,64
2024					597,76	0,00	0,00	0,00	0,00	59,64
2025					0,00	0,00	0,00	0,00	52,59	59,64
2026					0,00	677,88	0,00	0,00	52,59	0,00
2027					0,00	0,00	0,00	0,00	52,59	59,64
2028					0,00	0,00	459,48	0,00	0,00	59,64
2029					0,00	0,00	0,00	0,00	52,59	59,64
2030					0,00	0,00	0,00	0,00	52,59	59,64
2031					597,76	0,00	0,00	0,00	0,00	59,64
2032					0,00	0,00	0,00	521,06	52,59	0,00
2033					0,00	0,00	0,00	0,00	52,59	59,64
2034					0,00	0,00	0,00	0,00	52,59	59,64
2035					0,00	0,00	459,48	0,00	0,00	59,64
2036					0,00	677,88	0,00	0,00	52,59	0,00
2037					0,00	0,00	0,00	0,00	52,59	59,64
2038					597,76	0,00	0,00	0,00	0,00	59,64
2039					0,00	0,00	0,00	0,00	52,59	59,64
2040					0,00	0,00	0,00	0,00	52,59	59,64
2041					0,00	0,00	0,00	0,00	52,59	59,64

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 3**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1377N

KOSZTY EKSPLOATACJI POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

tys. PLN

Rok	samochody osobowe		samochody dostawcze		samochody ciężarowe				autobusy		Razem	
					bez przyczep		z przyczepami					
	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**
2012	511,95353	511,95353	127,58624	127,58624	34,53067	34,53067	0,00000	0,00000	24,72825	24,72825	**698,79869**	**698,79869**
2013	525,42600	525,42600	131,98577	131,98577	35,22128	35,22128	0,00000	0,00000	24,72825	24,72825	**717,36129**	**717,36129**
2014	538,89846	538,89846	136,38529	136,38529	35,92571	35,92571	0,00000	0,00000	24,72825	24,72825	**735,93770**	**735,93770**
2015	552,37092	552,37092	140,78482	140,78482	36,64422	36,64422	0,00000	0,00000	24,72825	24,72825	**754,52821**	**754,52821**
2016	565,84338	565,84338	145,18434	145,18434	37,37711	37,37711	0,00000	0,00000	24,72825	24,72825	**773,13308**	**773,13308**
2017	579,31584	544,86067	149,58387	143,90145	38,12465	35,63343	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**791,75261**	**747,62451**
2018	592,78830	557,53185	153,98340	148,13385	38,88714	36,34610	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**810,38709**	**765,24075**
2019	606,26076	570,20303	158,38292	152,36624	39,66488	37,07302	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**829,03682**	**782,87125**
2020	619,73323	582,87421	162,78245	156,59864	40,45818	37,81448	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**847,70210**	**800,51628**
2021	633,20569	595,54539	167,18197	160,83104	41,26734	38,57077	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**866,38325**	**818,17615**
2022	646,67815	608,21657	171,58150	165,06343	42,09269	39,34218	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**885,08059**	**835,85114**
2023	672,58673	632,58422	178,18079	171,41202	42,93455	40,12903	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**918,43031**	**867,35422**
2024	698,49531	656,95187	184,78008	177,76062	43,79324	40,93161	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**951,79687**	**898,87305**
2025	724,40389	681,31952	191,37936	184,10921	44,66910	41,75024	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**985,18060**	**930,40793**
2026	750,31247	705,68717	197,97865	190,45781	45,56248	42,58524	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**1 018,58185**	**961,95918**
2027	776,22105	730,05482	204,57794	196,80640	46,47373	43,43695	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**1 052,00097**	**993,52712**
2028	802,12963	754,42247	211,17723	203,15499	47,40321	44,30569	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**1 085,43831**	**1 025,11211**
2029	828,03821	778,79012	217,77652	209,50359	48,35127	45,19180	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**1 118,89424**	**1 056,71447**
2030	853,94679	803,15777	224,37581	215,85218	49,31830	46,09564	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**1 152,36913**	**1 088,33455**
2031	879,85536	827,52543	230,97509	222,20077	50,30466	47,01755	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**1 185,86337**	**1 119,97270**
2032	905,76394	851,89308	237,57438	228,54937	51,31076	47,95790	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**1 219,37733**	**1 151,62930**
2033	931,67591	876,26172	244,17435	234,89813	52,33697	48,91706	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**1 252,91547**	**1 183,30586**
2034	957,60574	900,63558	250,77786	241,24780	53,38371	49,89540	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**1 286,49556**	**1 215,00773**
2035	983,53672	925,00978	257,38161	247,59752	54,45138	50,89331	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**1 320,09796**	**1 246,72957**
2036	1 009,46886	949,38432	263,98558	253,94730	55,54041	51,91117	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**1 353,72310**	**1 278,47175**
2037	1 035,40216	973,75920	270,58977	260,29714	56,65122	52,94940	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**1 387,37140**	**1 310,23469**
2038	1 061,33662	998,13442	277,19418	266,64703	57,78425	54,00839	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**1 421,04329**	**1 342,01879**
2039	1 087,27223	1 022,50998	283,79882	272,99698	58,93993	55,08855	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**1 454,73923**	**1 373,82447**
2040	1 113,20901	1 046,88587	290,40369	279,34699	60,11873	56,19032	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**1 488,45967**	**1 405,65214**
2041	1 139,14694	1 071,26210	297,00878	285,69706	61,32110	57,31413	0,00000	0,00000	24,72825	23,22896	**1 522,20507**	**1 437,50225**

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 4A**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1377N

KOSZTY CZASU W TRANSPORCIE PASAŻERSKIM

tys. PLN

Rok	samochody osobowe		autobusy		Razem	
	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
2012	307,22975	307,22975	42,43905	42,43905	**349,66879**	**349,66879**
2013	324,26286	324,26286	43,64360	43,64360	**367,90646**	**367,90646**
2014	342,19188	342,19188	44,91268	44,91268	**387,10456**	**387,10456**
2015	361,04958	361,04958	46,22479	46,22479	**407,27437**	**407,27437**
2016	380,52458	380,52458	47,55840	47,55840	**428,08298**	**428,08298**
2017	400,85998	260,99398	48,93504	36,33228	**449,79502**	**297,32625**
2018	422,08035	274,81025	50,35469	37,38631	**472,43505**	**312,19656**
2019	444,21029	289,21872	51,81736	38,47229	**496,02766**	**327,69101**
2020	467,27437	304,23540	53,32306	39,59021	**520,59743**	**343,82561**
2021	491,29718	319,87630	54,87177	40,74006	**546,16896**	**360,61636**
2022	516,30330	336,15741	56,46350	41,92186	**572,76681**	**378,07927**
2023	552,53366	359,74645	58,09826	43,13560	**610,63191**	**402,88205**
2024	590,38647	384,39186	59,77603	44,38127	**650,16250**	**428,77313**
2025	630,05588	410,22002	61,51833	45,67486	**691,57421**	**455,89489**
2026	671,60493	437,27199	63,30365	47,00039	**734,90859**	**484,27239**
2027	714,78191	465,38388	65,13200	48,35786	**779,91390**	**513,74174**
2028	759,45570	494,47032	66,96034	49,71533	**826,41603**	**544,18565**
2029	805,30631	524,32297	68,78868	51,07280	**874,09499**	**575,39577**
2030	852,66424	555,15702	70,61702	52,43027	**923,28126**	**607,58729**
2031	901,18849	586,75043	72,44536	53,78774	**973,63385**	**640,53818**
2032	951,23056	619,33209	74,27371	55,14521	**1 025,50427**	**674,47730**
2033	1 002,46297	652,68090	76,10205	56,50268	**1 078,56502**	**709,18358**
2034	1 055,41211	687,10465	77,93756	57,86547	**1 133,34967**	**744,97012**
2035	1 109,52937	722,28374	79,75873	59,21762	**1 189,28811**	**781,50136**
2036	1 165,00453	758,34154	81,57990	60,56977	**1 246,58443**	**818,91131**
2037	1 221,83845	795,27841	83,40108	61,92191	**1 305,23953**	**857,20032**
2038	1 280,03202	833,09472	85,22225	63,27406	**1 365,25427**	**896,36878**
2039	1 339,58611	871,79083	87,04342	64,62621	**1 426,62953**	**936,41704**
2040	1 400,50159	911,36713	88,86459	65,97835	**1 489,36619**	**977,34548**
2041	1 462,77936	951,82397	90,68576	67,33050	**1 553,46513**	**1 019,15447**

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 4B**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1377N

KOSZTY CZASU W TRANSPORCIE TOWAROWYM

tys. PLN

Rok	samochody dostawcze		samochody ciężarowe				Razem	
			bez przyczep		z przyczepami			
	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**
2012	48,08722	48,08722	11,11499	11,11499	0,00000	0,00000	**59,20221**	**59,20221**
2013	51,15733	51,15733	11,65908	11,65908	0,00000	0,00000	**62,81641**	**62,81641**
2014	54,39973	54,39973	12,23806	12,23806	0,00000	0,00000	**66,63780**	**66,63780**
2015	57,78165	57,78165	12,84452	12,84452	0,00000	0,00000	**70,62617**	**70,62617**
2016	61,32072	61,32072	13,48253	13,48253	0,00000	0,00000	**74,80325**	**74,80325**
2017	65,00772	42,32556	14,15025	10,50599	0,00000	0,00000	**79,15797**	**52,83155**
2018	68,86112	44,83445	14,85198	11,02699	0,00000	0,00000	**83,71310**	**55,86144**
2019	72,88596	47,45497	15,58906	11,57424	0,00000	0,00000	**88,47502**	**59,02921**
2020	77,08730	50,19040	16,36288	12,14878	0,00000	0,00000	**93,45018**	**62,33917**
2021	81,45421	53,03362	17,17152	12,74916	0,00000	0,00000	**98,62573**	**65,78278**
2022	86,02324	56,00845	18,02313	13,38144	0,00000	0,00000	**104,04637**	**69,38989**
2023	91,93570	59,85797	18,91944	14,04692	0,00000	0,00000	**110,85515**	**73,90489**
2024	98,09400	63,86754	19,85512	14,74162	0,00000	0,00000	**117,94912**	**78,60916**
2025	104,54035	68,06467	20,83887	15,47202	0,00000	0,00000	**125,37922**	**83,53669**
2026	111,28422	72,45550	21,87262	16,23953	0,00000	0,00000	**133,15684**	**88,69503**
2027	118,33506	77,04620	22,95833	17,04563	0,00000	0,00000	**141,29339**	**94,09183**
2028	125,60146	81,77725	24,07873	17,87748	0,00000	0,00000	**149,68019**	**99,65472**
2029	133,06264	86,63511	25,23081	18,73285	0,00000	0,00000	**158,29345**	**105,36796**
2030	140,75957	91,64646	26,42337	19,61828	0,00000	0,00000	**167,18293**	**111,26474**
2031	148,67206	96,79817	27,65353	20,53163	0,00000	0,00000	**176,32559**	**117,32980**
2032	156,77743	102,07546	28,91815	21,47055	0,00000	0,00000	**185,69559**	**123,54601**
2033	165,12613	107,50988	30,22656	22,44200	0,00000	0,00000	**195,35269**	**129,95187**
2034	173,69744	113,08219	31,57139	23,44048	0,00000	0,00000	**205,26883**	**136,52267**
2035	182,51136	118,81163	32,96236	24,47321	0,00000	0,00000	**215,47372**	**143,28484**
2036	191,54471	124,68305	34,39634	25,53789	0,00000	0,00000	**225,94105**	**150,22093**
2037	200,79764	130,69651	35,87450	26,63536	0,00000	0,00000	**236,67213**	**157,33187**
2038	210,27028	136,85209	37,39802	27,76651	0,00000	0,00000	**247,66829**	**164,61860**
2039	219,96277	143,14983	38,96813	28,93225	0,00000	0,00000	**258,93090**	**172,08209**
2040	229,87527	149,58980	40,58609	30,13352	0,00000	0,00000	**270,46135**	**179,72333**
2041	240,00790	156,17206	42,25318	31,37127	0,00000	0,00000	**282,26108**	**187,54333**

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 5**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1377N

KOSZTY WYPADKÓW DROGOWYCH

Rok	średni wskaźnik ryzyka wypadków		liczba wypadków		koszty wypadków w tys. PLN	
	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
2012	1,309	1,309	0,61	0,61	206,93540	206,93540
2013	1,303	1,303	0,62	0,62	215,18016	215,18016
2014	1,296	1,296	0,64	0,64	223,64042	223,64042
2015	1,290	1,290	0,65	0,65	232,39363	232,39363
2016	1,284	1,284	0,66	0,66	241,38284	241,38284
2017	1,277	0,509	0,68	0,27	250,61554	99,86730
2018	1,271	0,506	0,69	0,27	260,09997	103,63325
2019	1,265	0,504	0,70	0,28	269,84239	107,50085
2020	1,258	0,501	0,71	0,28	279,85400	111,47450
2021	1,252	0,499	0,73	0,29	290,14196	115,55699
2022	1,245	0,496	0,74	0,29	300,71559	119,75198
2023	1,234	0,491	0,76	0,30	315,68317	125,68035
2024	1,222	0,486	0,78	0,31	330,95483	131,72606
2025	1,210	0,481	0,80	0,32	346,53733	137,89158
2026	1,198	0,477	0,82	0,33	362,43637	144,17896
2027	1,186	0,472	0,84	0,33	378,65814	150,59045
2028	1,174	0,467	0,86	0,34	394,98277	157,03838
2029	1,163	0,462	0,88	0,35	411,39523	163,51662
2030	1,151	0,457	0,89	0,36	427,88050	170,01901
2031	1,139	0,452	0,91	0,36	444,42353	176,53940
2032	1,128	0,448	0,93	0,37	461,45948	183,25530
2033	1,122	0,446	0,95	0,38	480,59212	190,82089
2034	1,116	0,443	0,97	0,39	499,96783	198,48002
2035	1,110	0,441	0,99	0,39	519,57904	206,22961
2036	1,104	0,438	1,01	0,40	539,41821	214,06654
2037	1,098	0,436	1,03	0,41	559,47777	221,98771
2038	1,092	0,433	1,05	0,42	579,75014	229,99002
2039	1,086	0,431	1,07	0,42	600,22775	238,07037
2040	1,080	0,428	1,09	0,43	620,90301	246,22563
2041	1,074	0,426	1,11	0,44	641,76834	254,45271

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 6**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1377N

KOSZTY ŚRODOWISKA - EMISJI TOKSYCZNYCH SKŁADNIKÓW SPALIN

tys. PLN

Rok	samochody osobowe		samochody dostawcze		samochody ciężarowe				autobusy		Razem	
					bez przyczep		z przyczepami					
	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**
2012	4,548789	4,548789	0,534068	0,534068	0,450333	0,450333	0,000000	0,000000	0,300357	0,300357	**5,833548**	**5,833548**
2013	4,668494	4,668494	0,552485	0,552485	0,459340	0,459340	0,000000	0,000000	0,300357	0,300357	**5,980675**	**5,980675**
2014	4,788199	4,788199	0,570901	0,570901	0,468526	0,468526	0,000000	0,000000	0,300357	0,300357	**6,127983**	**6,127983**
2015	4,907904	4,907904	0,589317	0,589317	0,477897	0,477897	0,000000	0,000000	0,300357	0,300357	**6,275475**	**6,275475**
2016	5,027609	5,027609	0,607733	0,607733	0,487455	0,487455	0,000000	0,000000	0,300357	0,300357	**6,423154**	**6,423154**
2017	5,147314	2,582037	0,626149	0,417406	0,497204	0,404920	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**6,571024**	**3,648012**
2018	5,267019	2,642084	0,644565	0,429683	0,507148	0,413019	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**6,719090**	**3,728434**
2019	5,386724	2,702132	0,662981	0,441959	0,517291	0,421279	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**6,867354**	**3,809019**
2020	5,506429	2,762179	0,681398	0,454236	0,527637	0,429705	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**7,015821**	**3,889768**
2021	5,626134	2,822226	0,699814	0,466513	0,538190	0,438299	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**7,164494**	**3,970686**
2022	5,745839	2,882274	0,718230	0,478789	0,548953	0,447065	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**7,313379**	**4,051776**
2023	5,976041	2,997749	0,745854	0,497204	0,559932	0,456006	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**7,582185**	**4,194608**
2024	6,206243	3,113225	0,773478	0,515619	0,571131	0,465126	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**7,851209**	**4,337619**
2025	6,436445	3,228701	0,801103	0,534034	0,582554	0,474429	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**8,120458**	**4,480812**
2026	6,666647	3,344176	0,828727	0,552449	0,594205	0,483917	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**8,389935**	**4,624191**
2027	6,896848	3,459652	0,856351	0,570864	0,606089	0,493595	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**8,659645**	**4,767760**
2028	7,127050	3,575128	0,883975	0,589279	0,618211	0,503467	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**8,929593**	**4,911523**
2029	7,357252	3,690604	0,911599	0,607694	0,630575	0,513537	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**9,199784**	**5,055483**
2030	7,587454	3,806079	0,939224	0,626109	0,643186	0,523807	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**9,470221**	**5,199644**
2031	7,817656	3,921555	0,966848	0,644524	0,656050	0,534284	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**9,740911**	**5,344011**
2032	8,047858	4,037031	0,994472	0,662939	0,669171	0,544969	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**10,011858**	**5,488588**
2033	8,278303	4,152573	1,022126	0,681364	0,682554	0,555869	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**10,283340**	**5,633455**
2034	8,510029	4,268466	1,049939	0,699846	0,696206	0,566986	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**10,556530**	**5,778947**
2035	8,741838	4,384381	1,077761	0,718331	0,710130	0,578326	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**10,830086**	**5,924687**
2036	8,973730	4,500320	1,105593	0,736820	0,724332	0,589892	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**11,104012**	**6,070681**
2037	9,205705	4,616280	1,133435	0,755313	0,738819	0,601690	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**11,378316**	**6,216932**
2038	9,437763	4,732264	1,161287	0,773809	0,753595	0,613724	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**11,653003**	**6,363445**
2039	9,669905	4,848271	1,189149	0,792308	0,768667	0,625998	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**11,928078**	**6,510226**
2040	9,902129	4,964300	1,217021	0,810811	0,784041	0,638518	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**12,203548**	**6,657278**
2041	10,134437	5,080352	1,244904	0,829317	0,799721	0,651289	0,000000	0,000000	0,300357	0,243649	**12,479419**	**6,804607**

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 7**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1377N

KOSZTY UŻYTKOWNIKÓW I ŚRODOWISKA

tys. PLN

Rok	koszty eksploatacji		koszty czasu w przewozach pasażerskich		koszty czasu w przewozach towarowych		koszty wypadków drogowych		koszty emisji toksycznych składników spalin		Razem	
	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.	Wariant bezinwest.	Wariant inwest.
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**
2012	698,79869	698,79869	349,66879	349,66879	59,20221	59,20221	206,93540	206,93540	5,83355	5,83355	**1 320,43864**	**1 320,43864**
2013	717,36129	717,36129	367,90646	367,90646	62,81641	62,81641	215,18016	215,18016	5,98068	5,98068	**1 369,24500**	**1 369,24500**
2014	735,93770	735,93770	387,10456	387,10456	66,63780	66,63780	223,64042	223,64042	6,12798	6,12798	**1 419,44847**	**1 419,44847**
2015	754,52821	754,52821	407,27437	407,27437	70,62617	70,62617	232,39363	232,39363	6,27548	6,27548	**1 471,09785**	**1 471,09785**
2016	773,13308	773,13308	428,08298	428,08298	74,80325	74,80325	241,38284	241,38284	6,42315	6,42315	**1 523,82531**	**1 523,82531**
2017	791,75261	747,62451	449,79502	297,32625	79,15797	52,83155	250,61554	99,86730	6,57102	3,64801	**1 577,89215**	**1 201,29762**
2018	810,38709	765,24075	472,43505	312,19656	83,71310	55,86144	260,09997	103,63325	6,71909	3,72843	**1 633,35429**	**1 240,66044**
2019	829,03682	782,87125	496,02766	327,69101	88,47502	59,02921	269,84239	107,50085	6,86735	3,80902	**1 690,24924**	**1 280,90134**
2020	847,70210	800,51628	520,59743	343,82561	93,45018	62,33917	279,85400	111,47450	7,01582	3,88977	**1 748,61954**	**1 322,04533**
2021	866,38325	818,17615	546,16896	360,61636	98,62573	65,78278	290,14196	115,55699	7,16449	3,97069	**1 808,48439**	**1 364,10297**
2022	885,08059	835,85114	572,76681	378,07927	104,04637	69,38989	300,71559	119,75198	7,31338	4,05178	**1 869,92273**	**1 407,12406**
2023	918,43031	867,35422	610,63191	402,88205	110,85515	73,90489	315,68317	125,68035	7,58218	4,19461	**1 963,18272**	**1 474,01613**
2024	951,79687	898,87305	650,16250	428,77313	117,94912	78,60916	330,95483	131,72606	7,85121	4,33762	**2 058,71452**	**1 542,31902**
2025	985,18060	930,40793	691,57421	455,89489	125,37922	83,53669	346,53733	137,89158	8,12046	4,48081	**2 156,79183**	**1 612,21189**
2026	1 018,58185	961,95918	734,90859	484,27239	133,15684	88,69503	362,43637	144,17896	8,38994	4,62419	**2 257,47357**	**1 683,72975**
2027	1 052,00097	993,52712	779,91390	513,74174	141,29339	94,09183	378,65814	150,59045	8,65965	4,76776	**2 360,52605**	**1 756,71890**
2028	1 085,43831	1 025,11211	826,41603	544,18565	149,68019	99,65472	394,98277	157,03838	8,92959	4,91152	**2 465,44690**	**1 830,90239**
2029	1 118,89424	1 056,71447	874,09499	575,39577	158,29345	105,36796	411,39523	163,51662	9,19978	5,05548	**2 571,87770**	**1 906,05030**
2030	1 152,36913	1 088,33455	923,28126	607,58729	167,18293	111,26474	427,88050	170,01901	9,47022	5,19964	**2 680,18405**	**1 982,40523**
2031	1 185,86337	1 119,97270	973,63385	640,53818	176,32559	117,32980	444,42353	176,53940	9,74091	5,34401	**2 789,98725**	**2 059,72409**
2032	1 219,37733	1 151,62930	1 025,50427	674,47730	185,69559	123,54601	461,45948	183,25530	10,01186	5,48859	**2 902,04853**	**2 138,39649**
2033	1 252,91547	1 183,30586	1 078,56502	709,18358	195,35269	129,95187	480,59212	190,82089	10,28334	5,63345	**3 017,70865**	**2 218,89566**
2034	1 286,49556	1 215,00773	1 133,34967	744,97012	205,26883	136,52267	499,96783	198,48002	10,55653	5,77895	**3 135,63841**	**2 300,75950**
2035	1 320,09796	1 246,72957	1 189,28811	781,50136	215,47372	143,28484	519,57904	206,22961	10,83009	5,92469	**3 255,26892**	**2 383,67007**
2036	1 353,72310	1 278,47175	1 246,58443	818,91131	225,94105	150,22093	539,41821	214,06654	11,10401	6,07068	**3 376,77081**	**2 467,74121**
2037	1 387,37140	1 310,23469	1 305,23953	857,20032	236,67213	157,33187	559,47777	221,98771	11,37832	6,21693	**3 500,13914**	**2 552,97153**
2038	1 421,04329	1 342,01879	1 365,25427	896,36878	247,66829	164,61860	579,75014	229,99002	11,65300	6,36345	**3 625,36899**	**2 639,35964**
2039	1 454,73923	1 373,82447	1 426,62953	936,41704	258,93090	172,08209	600,22775	238,07037	11,92808	6,51023	**3 752,45549**	**2 726,90419**
2040	1 488,45967	1 405,65214	1 489,36619	977,34548	270,46135	179,72333	620,90301	246,22563	12,20355	6,65728	**3 881,39377**	**2 815,60386**
2041	1 522,20507	1 437,50225	1 553,46513	1 019,15447	282,26108	187,54333	641,76834	254,45271	12,47942	6,80461	**4 012,17903**	**2 905,45737**

Lokalizacja odcinka: **FORMULARZ 8**

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1377N

ANALIZA EKONOMICZNA NAKŁADÓW I KORZYŚCI ***EIRR*$_{(2041)}$ = 19,19%**

Rok	Koszty netto [***NC***]	Oszczędności użytkowników netto [***NB***]	Wartości netto [***NV***]	Roczne zdyskontowane korzyści netto przy współczynnikach stopy dyskontowej *r*:				
				1,00%	**3,00%**	**5,00%**	**7,00%**	**19,19%**
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2012	0	0	0	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0	0	0	0
2014	-25	0	-25	-25	-24	-24	-23	-21
2015	-2 500	0	-2 500	-2 451	-2 356	-2 268	-2 184	-1 760
2016	0	0	0	0	0	0	0	0
2017	538	377	915	879	813	753	698	453
2018	-7	393	386	367	333	302	275	160
2019	-7	409	402	379	337	300	268	140
2020	-7	427	420	391	341	298	261	123
2021	400	444	844	780	666	571	491	207
2022	-468	463	-6	-5	-4	-4	-3	-1
2023	-7	489	482	436	359	296	245	83
2024	538	516	1 055	945	762	617	501	153
2025	-7	545	538	477	377	299	239	65
2026	-625	574	-52	-45	-35	-27	-21	-5
2027	-7	604	597	519	395	301	231	51
2028	400	635	1 034	891	664	498	375	74
2029	-7	666	659	562	411	302	223	40
2030	-7	698	691	583	418	301	219	35
2031	538	730	1 268	1 060	745	527	375	54
2032	-468	764	295	244	168	117	82	11
2033	-7	799	792	649	438	298	205	24
2034	-7	835	828	672	445	297	200	21
2035	400	872	1 271	1 021	664	435	287	27
2036	-625	909	284	226	144	92	60	5
2037	-7	947	940	740	462	292	185	14
2038	538	986	1 524	1 188	728	450	281	19
2039	-7	1 026	1 019	786	472	286	175	11
2040	-7	1 066	1 059	809	477	284	170	9
2041	-7	1 107	1 100	832	481	281	165	8
			***NPV*$_{(2041)}$**	**12 913**	**8 678**	**5 875**	**3 981**	**0**
			***B/C*$_{(2041)}$**	***9,504***	***6,456***	***4,623***	***3,447***	***1,000***

FORMULARZ 9

Lokalizacja odcinka:

Województwo: warmińsko – mazurskie; powiat braniewski

Kategoria drogi: powiatowa

Nazwa odcinka: DP 1377N

WARTOŚCI I WSKAŹNIKI EKONOMICZNE W 2041 ROKU

Opis	Jedn.	Wartość lub wskaźnik przy stopie dyskontowej *r*			
		3,00%	**5,00%**	**7,00%**	**19,19%**
1	2	3	4	5	6
Zdyskontowane koszty inwestycji netto ***NPC***	TYS.PLN	-1 591	-1 621	-1 627	-1 471
Zdyskontowane oszczędności kosztów eksploatacji pojazdów netto ***NPO***	TYS.PLN	957	711	541	154
Zdyskontowane oszczędności kosztów czasu w transporcie pasażerskim netto ***NPP***	TYS.PLN	4 613	3 342	2 482	627
Zdyskontowane oszczędności kosztów czasu w transporcie towarowym netto ***NPT***	TYS.PLN	816	591	439	110
Zdyskontowane oszczędności kosztów wypadków netto ***NPA***	TYS.PLN	3 818	2 804	2 110	569
Zdyskontowane oszczędności kosztów środowiska netto ***NPE***	TYS.PLN	64	47	36	10
Zdyskontowane oszczędności kosztów użytkowników i środowiska netto ***NPB***	TYS.PLN	10 269	7 496	5 607	1 471
Ekonomiczna wartość bieżąca netto ***ENPV***	TYS.PLN	8 678	5 875	3 981	0
Wskaźnik korzyści – koszty ***BCR***		6,456	4,623	3,447	1,000
Ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu ***EIRR***	%	19,19%			