

**Uchwała Nr 2348/18**  
**Zarządu Powiatu Stargardzkiego**  
**z dnia 12 kwietnia 2018 r.**

**w sprawie planu rozwoju sieci dróg powiatowych**

Na podstawie art. 32 ust.1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2017 r. poz.1868 z późn. zm.) oraz art. 20 pkt 2 i art. 35 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222 późn. zm.) uchwała się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się plan rozwoju sieci dróg powiatowych stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

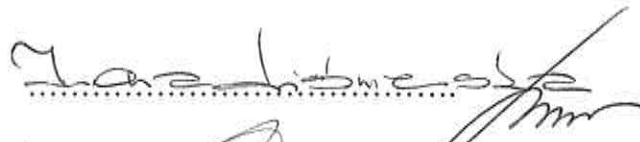
§2. Zobowiązuje się Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Stargardzie do przygotowania i przekazania materiałów organom właściwym w sprawie sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego, planów rozwoju sieci dróg powiatowych.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Dyrektorowi Zarządu Dróg Powiatowych w Stargardzie.

§ 4. Traci moc uchwała Nr 2994/14 Zarządu Powiatu Stargardzkiego z dnia 23 października 2014 r. w sprawie określenia sieci dróg powiatowych oraz planu utrzymania i rozwoju zmieniona uchwałą Nr 638/15 z dnia 10 grudnia 2015 r.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Iwona Wiśniewska - Starosta Stargardzki



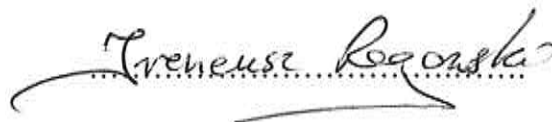
Waldemar Gil - Wicestarosta



Irena Agata Łucka - Członek Zarządu



Ireneusz Rogowski - Członek Zarządu





## UZASADNIENIE

Przedkładany do uchwalenia plan rozwoju sieci dróg powiatowych stanowi zgodnie z art.35 ust 1 ustawy o drogach publicznych kolejną weryfikację wcześniej przyjętego planu oraz zgodnie z art.20 ust.2 cytowanej ustawy, zawiera wieloletnią perspektywę potrzeb inwestycyjnych i remontowych.

Na bazie definicji dróg powiatowych doprecyzowano docelową sieć dróg oraz określono, na okres przejściowy, sieć dróg uzupełniających. Ustalono standardy utrzymania dróg podstawowych i uzupełniających.

Określono kierunki działania i narzędzia, których zastosowanie ma doprowadzić do uzyskania docelowego kształtu sieci dróg powiatowych.

Na podstawie wykonanych analiz ustalono niezbędne nakłady na odbudowę dróg powiatowych oraz limit środków finansowych, które należy zabezpieczyć na utrzymanie i ochronę dróg, celem zapewnienia wymaganych standardów.

Dodatkowo sformułowano kryteria, które należy stosować przy przyjmowaniu dróg układu uzupełniającego do remontu lub przebudowy.

Całość dokumentu, jako wytyczne programowe, ma służyć w prowadzeniu polityki powiatu w zakresie dróg publicznych i być przydatnym w relacjach z jednostkami samorządu terytorialnego i innymi podmiotami w tym obszarze.

  
DYREKTOR  
Zarządu Dróg Powiatowych  
mgr inż. Ryszard Hadryś



## Plan Rozwoju Sieci Dróg Powiatowych

Przez Powiat Stargardzki przebiegają ważne szlaki międzynarodowej i krajowej komunikacji kolejowej i drogowej. W transporcie kolejowym istotną rolę odgrywa trasa E-59 Poznań – Szczecin oraz połączenie Stargard- Gdańsk, w transporcie drogowym droga krajowa nr 10 Szczecin- Płońsk, która częściowo na terenie powiatu, ma status drogi ekspresowej oraz droga krajowa 20 Stargard- Gdynia. Łączna długość dróg krajowych przebiegających przez powiat stargardzki wynosi 99,432 km.

Ponadto, w ościennych powiatach przebiegają znaczące drogi krajowe: położona południkowo, od granicy południowej państwa do Świnoujścia, droga nr 3, w znacznym przebiegu już jako S3 oraz położona równoleżnikowo, od Szczecina do Gdyni, droga nr 6 dostosowywana do parametrów drogi ekspresowej.

Stolica powiatu, miasto Stargard jest bardzo istotnym w układzie transportowym województwa, węzłem komunikacji kolejowej i drogowej. W odległości niespełna 40 km od Stargardu znajduje się lotnisko pasażerskie w Goleniowie z połączeniami międzynarodowymi i krajowymi.

Na terenie powiatu funkcjonuje dobrze rozwinięta sieć dróg wojewódzkich. Ważne znaczenie dla mieszkańców ma w szczególności droga nr 106 relacji Pyrzyce – Stargard-Kamień Pomorski, nr 142 Chociwel – Szczecin, nr 151 Choszczno-Recz-Ińsko – Węgorzyno. Fragmentarycznie w obszarze powiatu położone są jeszcze drogi nr 122, 144 i 160. Łączna długość dróg wojewódzkich przebiegających przez powiat stargardzki wynosi 83,009 km.

Większość połączeń drogowych między miejscowościami gmin powiatu jest obsługiwana przez bardzo rozbudowaną sieć dróg powiatowych.

Uzupełniającą sieć dróg publicznych na terenie powiatu stanowią drogi gminne służące lokalnym, miejscowym potrzebom. Łączna długość dróg gminnych znajdujących się na terenie powiatu wynosi 390,686 km.

Długość dróg gminnych w poszczególnych gminach powiatu przedstawia poniższe zestawienie.

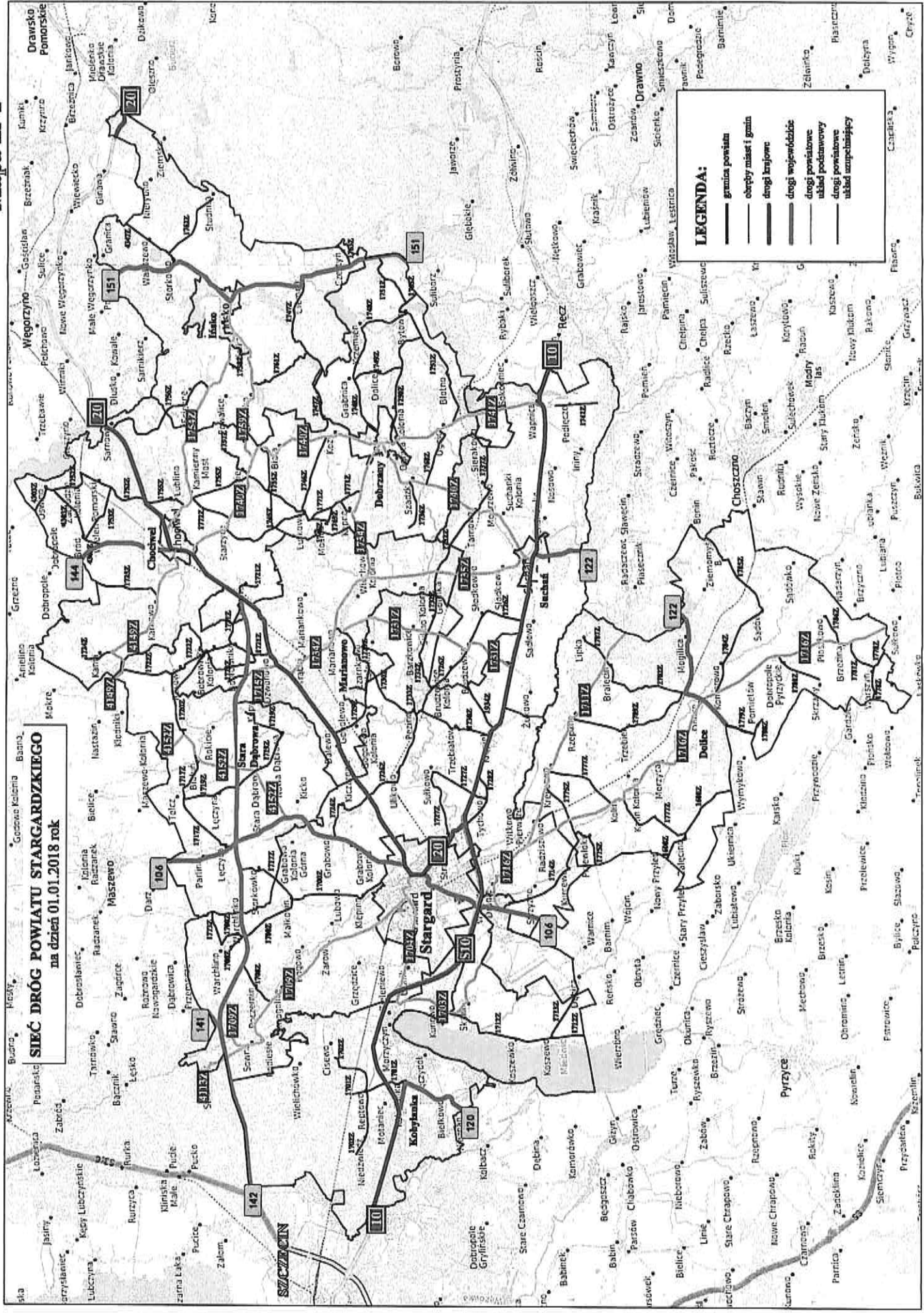
1	Gmina Miasto Stargard	97,569
2	Gmina Stargard	99,890
3	Gmina Kobylanka	33,975
4	Gmina Dolice	10,016
5	Gmina Stara Dąbrowa	11,340
6	Gmina Marianowo	23,300
7	Gmina Chociwel	21,600
8	Gmina Dobrzany	8,200
9	Gmina Ińsko	44,796
10	Gmina Suchań	40,000
Łączna długość ( km)		<b>390,686</b>

#### **I. Drogi powiatowe – stan bieżący**

Na dzień 1 stycznia 2018 roku łączna długość dróg powiatowych wynosi: **582,383 km**. Większość dróg powiatowych nie spełnia wymogów definicji oraz nie posiada parametrów technicznych, które winny cechować drogi tej kategorii. Z tego powodu drogi powiatowe podzielono na drogi układu podstawowego o łącznej długości **201,080 km** i drogi układu uzupełniającego o łącznej długości **381,303 km**. Dotychczasową listę dróg układu podstawowego ustalono w oparciu o ustawową definicję dróg powiatowych oraz znaczenie dróg w układzie komunikacji drogowej powiatu, pozostałe drogi służące miejscowym potrzebom zaliczono do dróg układu uzupełniającego.

Na mapie nr 1 przedstawiono przebieg dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych na terenie powiatu stargardzkiego.

# Mapa nr 1







Podział dróg układu podstawowego i uzupełniającego na terenach poszczególne gminy powiatu przedstawia tabela nr 1.

Tabela nr 1

**ZESTAWIENIE DRÓG UKŁADU PODSTAWOWEGO I  
UZUPEŁNIAJĄCEGO W PODZIALE NA GMINY POWIATU**

Lp.	Gmina	Układ Podstawowy (km)	Układ Uzupełniający (km)	Łączna długość (km)
1	Gmina Kobylanka	3,345	10,24	13,585
2	Gmina Dolice	37,514	62,600	100,114
3	Gmina Stargard	35,885	76,389	112,274
4	Gmina Stara Dąbrowa	11,617	30,060	41,677
5	Gmina Marianowo	19,291	15,030	34,321
6	Gmina Chociwel	24,96	52,946	77,906
7	Gmina Ińsko	14,99	25,800	40,79
8	Gmina Dobrzany	27,884	67,127	95,011
9	Gmina Suchań	16,82	17,500	34,32
10	Gmina Miasto Stargard	8,775	23,610	32,385
<b>Łączna długość</b>		<b>201,081</b>	<b>381,303</b>	<b>582,384</b>

Szczegółowe zestawienie dróg układu podstawowego przedstawia tabela nr 2, a układu uzupełniającego tabele nr 3 i 3a. Standardy utrzymania dróg układu podstawowego przedstawia tabela nr 4 a standardy utrzymania układu uzupełniającego tabela nr 5.

## UKŁAD PODSTAWOWY DRÓG POWIATOWYCH

lp	nr drogi	przebieg drogi	kilometraż	długość	klasa drogi	szer. jezdni	rodzaj nawierzchni
		opis	kilometraż	km			
1	4113 Z	Od granicy powiatu - Strumiany - Sowno do skrzyżowania z drogą powiatową 1709Z	3+433-4+771	1,338	G	5	masa bitum
			5+183-6+752	1,569			
2	4149 Z	Z kierunku Maszewa od granicy powiatu - Karkowo - Chociwel ul. Zachodnia	12+652-22+422	9,77	G	6	masa bitum
3	4152 Z	Z kierunku Sokolniki - od granicy powiatu - Chlebówko - Białuń - Stara Dąbrowa - skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 106	1+394 - 11+933	10,539	Z	5,5	masa bitum
4	1703 Z	Zieleniewo-Kunowo -Skalin-rondo Golczewo	0+000-7+341	7,341	G	6	masa bitum.
5	1704 Z	skrz. z drogą 1703Z-Lipnik-Stargard / Rondo 15 Południk - ul. Szczecińska - do Placu Zgody - Pierwszej Brygady - M. Konopnickiej - S. Żeromskiego - Brzozowa - Okrzei - J. Kochanowskiego -Nadbrzeżna - Światopełka do skrzyżowania z drogą krajową nr 20/	0+000-7+540	7,54	G	6 ÷ 15	masa bitum.
6	1709 Z	Skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 142 - Sowno - Smogolice - Żarowo - Stargard ul. Podleśna, Piłsudskiego do skrzyżowania z drogą powiatową 1704 Z	0+000 - 16+145	16,145	G	5,5	masa bitum.
7	1711Z	skrzyżowanie z drogą pow.nr 1716Z-Krępczewo-Rzeplino-gr. powiatu (Piasecznik)	0+000-14+646	14,646	G	5,5	masa bitum.

8	1715 Z	Od drogi krajowej Nr 20 w Dzwonowie do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 142	0+000-1+979	1,979	G	5,7	masa bitum.
9	1716 Z	Skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 106- ul. Główna - Witkowo - Kolin-Morzycza - Dolice ul. Wojska Polskiego, ul. Wiejska - Dobropole - Brzezina - granica powiatu	0+000-31+048	31,048	G	5÷7	masa bitum.
10	1731Z	Marianowo- Barzkowice- Brudzewice - skrzyżowanie z drogą nr 10	0+000-11+360	11,360	Z	5,5	masa bitum.
11	1734 Z	Od skrzyżowania z drogą krajową Nr 20- Trąbki - Marianowo ul. Stargardzka - Wiechowo - Dobrzany ul. Stargardzka	0+000 - 16+245	16,245	G	6	masa bitum.
12	1735Z	Wiechowo-Sulino-Słodkowo	0+000-7+915	7,915	G	5,5	masa bitum.
		Słodkowo - Suchań ul. Polna	7+915-9+605	1,69		3,5	
13	1740Z	Od skrzyżowania drogi krajowej Nr 20 Chociwel ul. Studzianki - Starzyce - Długie - Biała - Dobrzany ul. Jana Pawła II, ul. Adama Mickiewicza - Szadzko - Tarnowo - Suchań ul. Młyńska do skrzyżowania z drogą krajową Nr 10	0+000 - 28+635	28,635	G	6	masa bitum.
14	1741Z	Od drogi powiatowej 1740Z - Dobrzany ul. Staszica - Ognica - Wapnica skrzyżowanie z drogą krajową Nr 10	0+000 - 9+845	9,845	Z	5,5	masa bitum.
15	1754 Z	Od skrzyżowania z drogą Nr 20 Chociwel ulica Kołat - Kamienny Most - Ińsko ul. Bohaterów Warszawy do skrzyżowania z drogą wojewódzką Nr 151	0+000 - 14+944	14,944	G	6	masa bitum.
16	1759 Z	Skrzyżowanie z drogą 1740Z - Linówko - skrzyżowanie z drogą 1754Z	0+000 - 8+531	8,531	Z	3,5	masa bitum
<b>RAZEM</b>				<b>201,08</b>			

Tabela nr 3

## UKŁAD UZUPEŁNIAJĄCY DRÓG POWIATOWYCH

lp	nr drogi	przebieg drogi		klasy dróg	długość drogi km	szerokość jezdni m	rodzaj nawierzchni
		opis	kilometraż				
1	4303Z	z kierunku Dobra granica powiatu - Oświno - Bród - do dr. nr 144	20+013-26+730	L	6,717	3,2	masa bitum
2	4347 Z	od granicy pow. - Storkowo- do istniejącego skrzyżowania z dr. woj. nr 151	7+565-10+962	L	3,397	5,5	masa bitum
3	1700 Z	Warchlino - Małkocin od skrzyżowania z drogą nr 1717Z - Kłębino - do granicy miasta Stargard	14+918-26,418	L	11,500	5	masa bitum
4	1701Z	Stacja PKP Reptowo - Kobylanka ulica Chrobrego	0+ 000 - 3+252	Z	3,252	6	masa bitum
5	1702Z	Niedźwiedz - Cisewo /do TPM Cisewo/	0+000 - 7+091	L	7,091	6	masa bitum
6	1708Z	skrzyżowanie z dr. nr 1700Z- Warchlinko	0+000 - 1+100	L	1,100	5	masa bitum
		od drogi woj. 142 - Poczernin - do skrzyżowania z dr. nr 1709Z	2+264 - 5+184		2,920	5	masa bitum
7	1712Z	Kunowo - Koszewo - granica pow.	0+000 - 6+841	Z	8,441	5,7	masa bitum
			6+841- 8+ 441			3	grunt
8	1713Z	Koszewo - granica pow./Dębica /	0+000 - 2+873	L	2,873	3,5	masa bitum
9	1714Z	Stargard od granicy miasta - Kurcewo - Strzebielewo	0+000 - 6+088	L	6,088	5	masa bitum
10	1717Z	Małkocin do drogi 142 - Łęczycza - Białuń	0+000 -3+885	L	11,385	5	masa bitum
			3+385-11+385				
11	1719Z	Tolcz - Łęczyna - Stara Dąbrowa - Nowa Dąbrowa - Krzywica	0+000 - 10+600	L	10,6	5	masa bitum
12	1720Z	Chlebowo - Chlebówko	0+000-4+183	L	4,258	5	masa bitum
			4+183-4+258			3	bruk
13	1721Z	Dzwonowo - Bobrowniki - Lisowo	0+000 -6+914	L	6,914	4,5	masa bitum
14	1722Z	Chlebowo - Bobrowniki	0+000-3+584	L	7,045	4,5	masa bitum
			3+584-3+984			3,5	bruk
			3+984-5+735				grunt
			5+735-7+045			4,5	masa bitum
15	1723Z	skrz. z dr. woj. Nr 142- Krzywiec	0+000 - 1+125	L	1,125	5	masa bitum
16	1724Z	Kania - Mała Kania	0+000 - 3+719	L	3,719	5	masa bitum
17	1725Z	Mokrzyca - Karkowo	0+000 -3+426	L	3,426	5	masa bitum
18	1726Z	od drogi wojewódzkiej nr 106- Grabowo - Kiczarowo - Ulikowo - Pęczino - Brudzewice - Stodkówko - skrzyżowanie z dr. nr 10	0+000 - 20+339	L	20,339	5,5	masa bitum

19	1727Z	Strachocin - Sulkowo - Tychowo	0+000 - 8+084	L	8,084	3,5	
20	1728Z	od węzła Stargard Wschód drogi nr 10 - Tychowo do drogi krajowej nr 10	0+000 - 3+295	L	3,295	5	masa bitum
21	1729Z	od drogi krajowej nr 20 - Dalewo - Czarnkowo- Marianowo ulica Jeziorna i Sydonii	0+000 - 8+527	L	8,527	5,5	masa bitum
22	1730Z	Czarnkowo - Krapiel	0+000 - 8+786	L	8,786	5,5	masa bitum
23	1934Z	od granicy z Gminą Suchań - Krapiel ( skrzyżowanie z dr. nr 10)	0+000-1+420	Z	1,42	3	grunt
			1+420-2+120		0,700	3	bruk
			2+120-2+580		0,460	5,5	masa bitum
24	1732Z	skrzyżowanie z dr.nr 1726 Z - Golina-Tarnowo Pom.- do skrzyżowania z dr. nr 1740Z	0+000 - 11+580	Z	11,58	5,5	masa bitum
25	1733Z	skrzyżowanie z dr. 1730 Z - Pężino	0+000-0+570	L	0,570	5,5	masa bitum
			0+570-0+800		0,230	3,5	bruk
26	1736Z	Odargowo - Szadzko	0+000 - 2+933	L	2,933	5,5	masa bitum
27	1737Z	od skrzyżowania z dr. nr 1740Z - Tarnowo - Modrzewo - Sierakowo - do skrzyżowania z drogą pow. nr 1741Z	0+000 - 7+774	L	7,774	5,5	masa bitum
28	1742Z	od skrzyżowania z drogą polną ( tablica KM Wapnica)- Podłącze do początku lasu	0+000 - 3+251	L	3,251	3	masa bitum
29	1745Z	od drogi 1740Z Starzyce - Lutkowo	0+000 -5+384	L	5,384	3,5	masa bitum
30	1746Z	od drogi nr 1769Z ( Mosina ) do łącznika drogi nr 1745Z ( Lutkowo )	0+000-0+060	L	0,06	3	bruk
			0+060 - 1+340		1,340	3	grunt
			od łącznika z dr nr 1745Z( Lutkowo ) do drogi nr 1740Z ( Kozy )		1+340 6+572	5,172	3,5
31	1747Z	Kozy - Okole - Ciemnik (od drogi 1740 Z- Okole- do drogi 151)	0+000 - 3+150	L	11,42	5,5	masa bitum
			3+150 - 3+703			5,5	beton
			3+703- 6+203			5,5	beton
			6+203 - 6+422			5,5	bruk
			6+422 - 8+693			5,5	beton
			8+693 - 11+420			5,5	masa bitum
32	1748Z	Dobrzany ulica Dworcowa, Polna - Grabnica - Krzemień – Bytowo do drogi nr 1751Z	0+000 - 7+052	L	7,052	3,5	masa bitum
			7+052 - 10+497		3,445	5,5	masa bitum
33	1749Z	Grabnica od drogi nr 1748Z- Dolice do drogi nr 1750Z	0+000 - 1+791	L	3,091	5,5	masa bitum
			1+791 - 3+091			3,5	masa bitum
34	1750Z	Dobrzany ul. Długa - do drogi nr 1751Z ( Bytowo )	0+000 - 8+065	L	8,065	3,5	masa bitum
35	1751Z	od drogi nr 1741Z - Błotno -Bytowo - granica pow.	0+000 - 10+123	L	10,123	5,5	masa bitum
36	1752Z	od drogi nr 4303 Z -Oświno - Wieleń Pomorski- do drogi nr 20	0+000 - 6+763	L	6,763	3,5	masa bitum
37	1753Z	od drogi nr 4303 Z Bród - do drogi nr 1752Z Wieleń Pomorski	0+000 - 3+267	L	3,267	4	masa bitum
38	1755Z	od drogi nr 20 -Lublino	0+000 - 1+271	L	9,683	3	grunt

			1+271 - 2+605			3,5	masa bitum
			3+377 - 3+416			3	kruszywo
			3+416 - 5+100			3,5	plyty Jombo
		od Lublino - Kamienny Most - do Długie	5+100-5+760			3	grunt
			5+760-6+178			3	bruk
			6+178-6+490			3	grunt
			6+490-6+640			3	bruk
			6+640-6+915			3,5	masa bitum
		Długie - Lutkowo - do drogi nr 1746Z	6+915 - 10+558			5	masa bitum
39	1756Z	od drogi nr 20 - Sątysz	0+000 - 2+000	L	2,00	3,5	bruk
		Sątysz - do drogi nr 1754Z Ścienne	2+000 - 6+602		4,60	3,5	masa bitum
40	1757Z	Plątkowo- Długie	0+000 - 2+539	L	2,539	4	masa bitum
41	1758Z	Miałka do drogi nr 1754Z	0+000 - 0+587	L	0,587	4	masa bitum
42	1761Z	Linówko- Okuny - do skrz. z dr. nr 1747 Z	0+000 - 4+230	L	4,23	3,5	masa bitum
43	1762Z	Storkowo - Studnica	0+000 - 4+444	L	4,444	5	masa bitum
44	1763Z	od drogi 151 do granicy pow. (Czertyń)	0+000 - 1+391	L	1,391	3,5	masa bitum
45	1765Z	Bytowo – granica pow.	0+000- 0+690	L	0,690	3	masa bitum
46	1768Z	Szadzko - Ognica od drogi nr 1740Z do drogi nr 1741Z	0+000 - 3+600	L	3,600	4	masa bitum
47	1769Z	Stacja Mosina - Kępno ( od drogi nr 1746Z do drogi nr 1734Z )	0+000 - 2+359	L	2,359	3,5	masa bitum
48	1771Z	Lutkowo - od drogi nr 1746Z do drogi nr 1734Z (Dobrzany)	0+000 - 2+755	L	2,755	5,5	masa bitum
49	1772Z	Kamienny Most - Starzyce od drogi nr 1755Z do drogi nr 1740Z	0+000 - 2+531	Z	2,531	5,5	masa bitum
50	1773Z	granica Gminy Stara Dąbrowa - Warchlino	0+000-1+650	L	1,65	3,5	grunt
			1+650 -1+950		0,300	3,5	bruk
51	1775Z	z kierunku Barnim od granicy powiatu - Przewłoki	2+983 - 4+110	L	6,011	5	masa bitum
		Przewłoki	4+110 - 4+961			5	beton
		Przewłoki - Strzebielewo	4+961 - 5+625			4,5	masa bitum
		Strzebielewo - Krępcowo	5+625 - 8+994			5,5	masa bitum
52	1608Z	/Barnim/gr. pow. -Żałęcino - Moskorzyn- skrzyżownie z dr. nr 122	5+333 - 11+351	Z	6,018	5	masa bitum
53	1777Z	Krępcowo - Kolin	0+000 - 4+374	L	9,392	3,5	bruk
		Kolin - Szemielino	4+374- 7+070			5	masa bitum
		Szemielino	7+070-7+525			3,5	tluczeń
		Szemielino - Żałęcino do drogi nr 1608Z	7+525-9+392			3	beton
54	1778Z	gr. powiatu./Przelewice/ - Warszyn - gr. powiatu /Sułkowo/	9+788 - 12+790	Z	3,002	3,5	masa bitum
55	1779Z	od drogi 122 - Pomietów do skrzyżowania z dr. 1788Z	0+000 -2+430	L	2,43	4	masa bitum
56	1780Z	Skrzany - Dobropole - do skrz. z dr.nr 1716 Z	0+000 - 3+029	L	3,029	3,5	masa bitum
57	1781Z	Warszyn - Brzezina	0+000 - 2+235	L	2,235	3,5	masa bitum
58	1782Z	Dolice - Bralecin	0+000 - 6+050	L	6,050	5,5	masa bitum

59	1784Z	Dolice od drogi nr 1716Z - Komorowo	0+000 - 1+950	L	5,986	5	masa bitum
		Komorowo - Sądów	1+950 - 5+986	L		3,5	masa bitum
60	1785Z	Sądów	0+000 - 0+500	L	6,098	6	masa bitum
		Sądów - Ziemomyśl	0+500 - 3+725			3,5	masa bitum
		Ziemomyśl - granica pow.( Bonin)	3+725 - 6+098			3,5	bruk
61	1786Z	od drogi nr 1716Z (Brzezina) - Płoszkowo	0+000 - 1+721	L	1,721	3,5	masa bitum
62	1787 Z	Brańcecin - Lipka	0+000 - 1+691	L	1,691	3,5	masa bitum
63	1788 Z	od skrzyżowania z dr. 1779Z - Pomietów	0+000 - 0+ 476	L	0,476	3,5	masa bitum
64	1789Z	Rzeplino - Trzebień - Stacja PKP Dolice	0+000 - 3+500	L	7,450	3	bruk
			3+500 - 4+720			3	beton
			4+720 - 7+450			3	masa bitum
			<b>Razem</b>		<b>349,932</b>		

Tabela nr 3a

**Układ uzupełniający dróg powiatowych  
w terenach zabudowanych - ulice nie leżące w ciągach dróg**

L.p	Numer drogi	Przebieg drogi	
		Opis	Długość (m)
<b>Miasto Starogród</b>			
1	1829Z	Aleja Dębowa	1035,0
2	1832Z	Gen. Wł. Andersa	1206,0
3	1835Z	Brzozowa od Polnej do skrz. z ul. Żeromskiego	1074,0
4	1841Z	M. Drzymały	633,0
5	1845Z	Grunwaldzka	2100,0
6	1846Z	Jagiellońska	493,0
7	1847Z	Jesionowa	267,0
8	1849Z	J. Kasprowiczka	251,0
9	1851Z	J. Kilińskiego	236,0
10	1852Z	Klonowa	892,0
11	1858Z	W. Kossaka	321,0
12	18 1Z	Z. Krasińskiego	343,0
13	1864Z	Kwiatowa	725,0
14	1871Z	I. Łukasiewicza	146,0
15	1875Z	Młyńska	273,0
16	1877Z	Nadbrzeżna od skrz. ul. Zakole do skrz. z ul. Kochanowskiego	222,0
17	1878Z	Nowowiejska	1270,0
18	1881Z	Ochronna	137,0

19	188 Z	S. Okrzei od skrz. z ul. Kochanowskiego do skrz. ul. Struga	148,0
20	1884Z	E. Orzeszkowej	1315,0
21	1883Z	L. Okulickiego	1128,0
22	1892Z	Podmiejska	1880,0
23	1893Z	Polna	278,0
24	1894Z	Popiela	86,0
25	1896Z	Przybosia	235,0
26	1899Z	W. Reymonta	924,0
27	1900Z	Robotnicza	645,0
28	1902Z	Rzeźnicza	563,0
29	1903Z	Sadowa	1591,0
30	1905Z	Sienkiewicza	318,0
31	1906Z	Wł. Sikorskiego	1192,0
32	1911Z	Sportowa	284,0
33	1918Z	Światopelka od skrz. ul. Drzymały do skrz. z ul. Nadbrzeżną	309,0
34	1922Z	Wiejska	530,0
35	1926Z	Wojska Polskiego	560,0
		Razem	<b>23610,0</b>
<b>Miasto Dobrzany</b>			
1	1808Z	Strażacka	73,0
2	1809Z	Wąska	123,0
3	1810Z	Zacisze	300,0
4	1811Z	Kościuszki	456,0
5	1812Z	Zielona	265,0
6	1812Z	Leśna	1040,0
		Razem	<b>2257,0</b>
<b>Miasto Chociwel</b>			
1	1795Z	XXV Lecia PRL	276,0
2	1796Z	Kardynała Hłonda	208,0
3	1797Z	Rynkowa	295,0
4	1798Z	Słowackiego	287,0
5	1799Z	Zwycięzców	549,0
6	1800Z	Świerczewskiego	534,0
7	1801Z	Warszawska	214,0
8	1802Z	Wojska Polskiego	217,0
9	1803Z	Wolności	667,0
		Razem	<b>3247,0</b>
<b>Miasto Insko</b>			
	1815Z	Młynarska	347,0
2	1816Z	Piękna	256,0
3	1817Z	Poprzeczna	213,0
4	1819Z	Papieża Jana Pawła II	272,0
5	1821Z	Rybacka	252,0
6	1822Z	Stodolna	221,0
7	1824Z	Szewska	174,0
8	1825Z	Staromiejska	155,0
9	1826Z	Zamkowa	367,0
		Razem	<b>2257,0</b>



## Razem długość ulic- 31,371 km

W tabelach nr 4 i 5 podano obowiązujące standardy utrzymania dróg powiatowych układu podstawowego i uzupełniającego.

Tabela nr 4

### Standard utrzymania dróg powiatowych układu podstawowego

1	W przypadku modernizacji lub przebudowy, drogi powiatowe układu podstawowego winny być projektowane w klasie technicznej G lub Z z przejściem kategorii ruchu KR 3, natomiast obiekty mostowe w klasie B.
2	Objazdy kontrolne winne być dokonywane nie rzadziej niż raz na tydzień.
3	Należy dążyć do zachowania cyklu między remontowego związanego z odtworzeniem dróg w okresie nie dłuższym niż 20 lat.
4	Należy dążyć do eliminowania w pasie drogowym urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego. Zezwolenie na umieszczenie urządzeń nie związanych z funkcjonowaniem drogi winny być wydawane tylko w sytuacjach koniecznych przy braku innych alternatywnych możliwości.
5	5. W zakresie wyposażenia dróg: - drogi winne być wyposażone w oznakowanie poziome i słupki hektometrowe, - drogi winny być wyposażone w oznakowanie pionowe z wykorzystaniem folii II generacji, w tym znaki kierunku i miejscowości właściwe dla kategorii drogi, - drogi winny być wyposażone w elementy bezpieczeństwa ruchu- bariery sprężyste energochłonne, przy przejściu przez miejscowości spowalniacze ruchu i azyle pieszych, sygnalizacje świetlne, ciągi piesze, ścieżki rowerowe itp.
6	W zakresie utrzymania letniego dróg:  6.1 Bezwłoczna naprawa uszkodzeń nawierzchni jezdni i chodników w czasie nie dłuższym niż 2 dni od momentu ujawnienia w trakcie objazdu lub pozyskania informacji od osób trzecich.  6.2 Utrzymanie poboczy dróg winno zapewnić zachowanie właściwych warunków eksploatacji korpusu drogowego oraz warunki bezpieczeństwa użytkowników dróg, w szczególności: - pobocza winny być koszone w takim zakresie, aby zapewnić przez cały czas bezpieczeństwo użytkowników dróg, - zieleń ( drzewa, krzewy, trawniki) utrzymane z pełną starannością i dbałością o zachowanie skrajni pionowej i poziomej dróg. Chore jednostki drzew usuwane bezzwłocznie, gałęzie suche, obumarłe wycinane zaraz po dokonaniu oględzin. - zapewnienie właściwej pracy systemu odwodnienia korpusu drogowego przez systematyczne odtwarzanie i czyszczenie rowów przydrożnych, przepustów oraz kanalizacji deszczowej.

	<p>6.3 Bezwłoczna naprawa lub wymiana elementów oznakowania pionowego w czasie nie dłuższym niż 2 dni od ujawnienia uszkodzenia. Uzupelnienie oznakowania poziomego dróg przy sprzyjających warunkach atmosferycznych, w czasie nie dłuższym niż następny dzień po ujawnieniu zniszczenia lub uszkodzenia.</p> <p>6.4 Systematyczne mycie znaków pionowych jak również słupków kilometrażowych.</p>
7	<p>W zakresie utrzymania zimowego dróg.</p> <p>Wszystkie drogi układu podstawowego winny być utrzymane w standardzie 3 tj. usuwanie śliskości w miejscach decydujących o bezpieczeństwie ruchu drogowego (skrzyżowanie z drogami, skrzyżowanie z koleją, odcinkach o pochyleniu &gt;4%, przystankach autobusowych, innych miejscach ustalonych przez zarząd drogi) i odśnieżanie jezdni na całej szerokości i długości oraz w standardzie 5 tj. jezdnie odśnieżana, w miejscach zasp, odśnieżony, co najmniej jeden pas ruchu z wykonaniem mijanek.</p> <p>W układzie podstawowym w standardzie 2 tj. odśnieżanie na całej szerokości i posypywanie na całej długości jezdni wyjątkowo winny być utrzymywane drogi nr 1704Z od skrzyżowania z drogą 1703Z – Lipnik - Stargard (do granic miasta), nr 1709Z oraz drogi nr 1754Z a także ulic w miastach ( posypywanie ciągle, ewentualnie w razie potrzeby wywóz śniegu z ulic).</p>

Tabela nr 5

**Standard utrzymania dróg powiatowych układu uzupełniającego (standard bezpieczeństwa)**

1	Z uwagi na parametry techniczne, przebieg i znaczenie lokalne na terenie gmin, drogi powiatowe układu uzupełniającego posiadają klasę techniczną L i D, obiekty mostowe mają klasę techniczną C z ograniczeniami nośności wynikającymi z okresowych przeglądów obiektów.
2	Objazdy kontrolne dróg klasy L winne być dokonywane nie rzadziej niż raz na 14 dni i nie rzadziej niż raz na miesiąc dróg klasy D.

3	<p>W zakresie utrzymania letniego dróg:</p> <p>3.1. Naprawa uszkodzeń nawierzchni jezdni i chodników w czasie gwarantującym zachowanie bezpieczeństwa użytkowników dróg.</p> <p>3.2. Utrzymanie poboczy dróg winno zapewniać zachowanie odpowiednich warunków eksploatacji korpusu drogowego oraz warunki bezpieczeństwa użytkowników dróg, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pobocza winny być koszone minimum dwa razy w roku,</li> <li>- zieleń ( drzewa, krzewy, trawniki) utrzymane z starannością i dbałością o zachowanie skrajni pionowej i poziomej dróg.</li> </ul> <p>3.3. Naprawa i wymiana elementów oznakowania pionowego i poziomego dróg w czasie gwarantującym zachowanie bezpieczeństwa użytkowników dróg.</p> <p>3.4. Zabiegi utrzymania winny prowadzić do zachowania w stanie nie pogorszonym urządzeń stanowiących wyposażenie dróg w tym oznakowania pionowego, elementów bezpieczeństwa, przepustów itp.</p>
4	<p>W zakresie utrzymania zimowego.</p> <p>Drogi powiatowe układu uzupełniającego winny być utrzymywane w standardzie 5 tj. jezdnia odśnieżona, w miejscach zasp odśnieżony, co najmniej jeden pas ruchu z wykonaniem mijanek, jezdnia posypana na odcinkach decydujących o możliwości ruchu oraz doraźnie w sytuacji wystąpienia nie pozwalających na korzystanie z drogi.</p>

W tabeli nr 6 przedstawiono strukturę nawierzchni dróg powiatowych według stanu na dzień 1 stycznia 2018 r. w odniesieniu do stanu z roku 2003 jako roku bazowego, w którym z ewidencji wyłączono drogi nowo utworzonego powiatu łobeskiego.

#### **STRUKTURA NAWIERZCHNI DRÓG POWIATOWYCH W POWIECIE STARGARDZKIM (km)**

Nawierzchnia	2003r.	2018r.
Nawierzchnia twarda	526,4	537,5
Nawierzchnia twarda ulepszona (beton, kostka)	33,9	14,7
Nawierzchnia gruntowa (grunt, tłuczeń, bruk)	48,9	30,1
<b>RAZEM</b>	<b>609,2</b>	<b>582,3</b>

W tabeli nr 7 podano ilość obiektów mostowych i przepustów w odniesieniu do roku bazowego.

Tabela nr 7

### ZESTAWIENIE OBIEKTÓW MOSTOWYCH I PRZEPUSTÓW

<b>OBIEKTY BUDOWLANE</b>	<b>ROK 2003</b>	<b>ROK 2018</b>
Mosty	40	32
Przepusty	303	379

Zmniejszenie ilości obiektów mostowych jest wynikiem wykonanych przebudów dróg w ramach, których dokonano przebudowy mostów na przepusty.

W związku z bieżącą inwentaryzacją i aktualizacją ewidencji dróg powiatowych ustalono inną ilość przepustów niż widniała w ewidencji pierwotnej.

## **II. Wydatki na drogi, efekty i struktura sieci drogowej**

Remonty i przebudowy dróg i infrastruktury drogowej w powiecie stargardzkim realizowane są systematycznie. Niestety, w stopniu niezadawalającym. Na standard i warunki poruszania się na drogach mają wpływ zarówno wydatki majątkowe, inwestycyjne pozwalające podnieść parametry techniczne dróg oraz wydatki remontowe pozwalające odtworzyć wymagane parametry drogi jak również wydatki na bieżące utrzymanie i ochronę dróg zapewniające bezpośrednio bezpieczeństwo uczestników ruchu, które niestety nie zastąpią remontów.

W tabeli nr 8 zestawiono wydatki w latach 2002- 2017 ponoszone na drogach powiatowych powiatu stargardzkiego.

Tabela nr 8

**Zestawienie wydatków bieżących, remontowych i inwestycyjnych  
w latach 2002 - 2017**

rok	wydatek w zł			suma w danym roku
	remontowy §4270	bieżący §4300	inwestycyjny §6050	
2002	499 614,48	1 662 686,79		2 162 301,27
2003	11 199,96	1 415 844,63		1 427 044,59
2004	19 800,00	1 608 360,23		1 628 160,23
2005	144 583,00	1 602 153,21		1 746 736,21
2006	700 097,33	1 809 064,03		2 509 161,36
2007	1 146 827,04	1 939 635,63		3 086 462,67
2008	3 618 380,52	2 572 051,87	2 006 248,72	8 196 681,11
2009	5 389 229,95	2 217 313,06	12 548 733,21	20 155 276,22
2010	2 539 483,71	3 217 711,20	13 121 080,52	18 878 275,43
2011	911 159,23	3 502 848,74	7 920 277,47	12 334 285,44
2012	992 760,76	2 934 425,53	2 304 998,27	6 232 184,56
2013	563 485,24	2 573 579,17	4 780 781,87	7 917 846,28
2014	659 535,12	2 517 085,80	4 984 602,72	8 161 223,64
2015	644 984,33	2 416 649,20	4 338 006,38	7 399 639,91
2016	488 584,91	2 444 404,83	2 703 855,43	5 636 845,17
2017	936 341,38	2 172 218,55	8 323 191,74	11 431 751,67
<b>razem:</b>	<b>19 266 066,96</b>	<b>36 606 032,47</b>	<b>63 031 776,33</b>	<b>118 903 875,76</b>

W omawianych latach dokonano wymiany nawierzchni lub przebudowy 46,530 km dróg, w tym na drogach podstawowych 31,646 km i uzupełniających 14,884 km. W okresie 16-tu lat wykonano nową nawierzchnię lub dokonano przebudowy na niespełna 8% całkowitej długości dróg powiatowych, co odpowiada 15,74% dróg podstawowych i 3,9% dróg uzupełniających.

W ramach poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu wykonano łącznie 40,964 km nowych chodników lub wymieniono nawierzchnię w istniejących, z podziałem: 22,385 km w drogach podstawowych i 18,579 km w drogach uzupełniających. Ponadto, zrealizowano 9,034 km dróg dla rowerzystów, w tym 8,324 km w drogach podstawowych i 0,71 km w drogach uzupełniających.

W ramach remontów, przebudów lub budowy obiektów inżynieryjnych związanych z zarządzaniem drogami powiatowymi, wykonano 26 obiektów.

Tabela nr 9, stanowi szczegółowe zestawienie rzeczowe i finansowe realizacji z podziałem na jezdnie, chodniki, drogi rowerowe i objekty w latach 2002-2017.

Tabela nr 9

Zestawienie rzeczowe z podziałem na jezdnie, chodniki, ścieżki rowerowe i objekty w latach 2002 - 2017										
rok	jezdnie w m		chodniki w m		ścieżki rowerowe w m		nakłady w zł		objekty w szt	
	układ podstawowy	układ uzupełniający	układ podstawowy	układ uzupełniający	układ podstawowy	układ uzupełniający	układ podstawowy	układ uzupełniający	mosty	przepusty
2002		866		776				285 400		
2003		100		160				19 696		
2004	100		40	140			25 224	10 700		
2005		200	120	150			19 025	84 224		
2006		968	210	720			76 759	440 978		
2007			2505	880			1 530 154	382 279	3	2
2008	1155	3550	2250		200		2 033 428	1 017 000		1
2009	8080	950	6050	2144	1600		7 019 621	953 368	2	2
2010	8903	2103	3614	2001	4444		9 501 998	2 034 966	1	2
2011	1200	82	1671	817	1740		6 974 476	354 441	2	1
2012	1610	843	544	472			1 792 043	603 116		1
2013	2115	300	1020	1299			3 285 728	599 464		4
2014	962	778	1627	2213			2 500 609	1 422 070	1	3
2015	2454	356	350	2219			3 165 299	1 128 565		1
2016	2000	638	1155	1207	340		1 707 927	513 319		
2017	3067	3150	1229	3381		710	3 706 435	6 217 194		
<b>razem:</b>	<b>31 646</b>	<b>14 884</b>	<b>22 385</b>	<b>18 579</b>	<b>8 324</b>	<b>710</b>	<b>43 338 726</b>	<b>16 066 780</b>	<b>9</b>	<b>17</b>

Analizując dane przedstawione w tabelach nr 8 i 9 należy zauważyć, że w okresie 2002- 2017 poniesiono nakłady na remonty i inwestycje wszystkich dróg powiatowych objętych ewidencją (609 km) w wysokości 82 297 843 zł, co stanowi średnio 5 143 615 zł rocznie, zaś w całym okresie na 1 km w roku kalendarzowym, średnio ponoszono wydatek 8 446 zł w odniesieniu

do całej długości sieci. Biorąc po uwagę tylko remonty, przy poniesionych wydatkach w omawianym okresie 19 266 067 zł, na kilometr w roku kalendarzowym przypadła średnio kwota 1 977 zł, w przypadku samych inwestycji w latach 2008-2017, przy łącznych nakładach 63 031 776 zł, na kilometr w roku średnio wydano 10 350 zł.

Przyjmując z tabel 8 i 9 odtworzenie lub przebudowę jezdni, wykonane w latach 2002-2017 w łącznej ilości 46,530 km otrzymujemy wskaźnik 2,91 km realizacji rocznie. W odniesieniu do dróg, które nie były remontowane lub przebudowane, zachowując dotychczasowe tempo, wszystkie pozostałe zostaną odbudowane po 184 latach!, natomiast wymagane nakłady winny wynosić 724 736 680 zł, zakładając średnią w wysokości 1 354 648 zł na przebudowanie 1 km drogi. Jeżeli założyć najwyższy poziom nakładów jaki ponosił Powiat w latach 2009 i 2010, średnio 16 799 264 zł rocznie, to wtedy czas w ciągu, którego zrealizowane zostałyby wszystkie inwestycje na drogach powiatowych układu podstawowego i uzupełniającego, wyniosłby 43 lata. Łączne wydatki w omawianym okresie, na bieżące utrzymanie dróg wyniosły 36 606 032 zł, co oznacza, że na 1km drogi w roku kalendarzowym przypadało 3 757 zł.

**Z powyższego wynika jednoznaczny wniosek, że taki poziom finansowania prowadzi do dekapitalizacji majątku drogowego i wyklucza możliwość uzyskania wymaganych standardów utrzymania dróg a poziom nakładów na inwestycje i remonty nie pozwala na odtworzenie w racjonalnym 20-to letnim okresie, dróg stanowiących własność powiatu.**

**Powiatu nie stać na utrzymanie i inwestowanie w taką ilość dróg, gdzie przeważającą większość stanowią drogi lokalne, służące miejscowym potrzebom. Można postawić tezę, że w chwili obecnej powiat w zakresie dróg publicznych na terenie gmin wykonuje jej zadania.**

Stąd konieczność podjęcia działań związanych z budową właściwej sieci drogowej.

W procesie zmian kategorii dróg ustanawiano nową kategorię powiatową na drogach gminnych jak również w przeważającej większości, kategorię gminną na drogach powiatowych.

Tabela nr 10 przedstawia zbiorcze zestawienie w latach 2003 - 2017 zmian kategorii dróg z powiatowej na gminną w poszczególnych gminach powiatu.

**ZMIANA KATEGORII DRÓG POWIATOWYCH NA GMINNE W  
LATACH 2003 -2017**

Lp.	Gmina	Długość drogi (km)
1	Gmina Kobylanka	13,118
2	Gmina Dolice	1,510
3	Gmina Stargard	6,945
4	Gmina Stara Dąbrowa	2,530
5	Gmina Marianowo	0,200
6	Gmina Chociwel	1,677
7	Gmina Ińsko	5,612
8	Gmina Dobrzany	0,936
9	Gmina Suchań	11,762
10	Gmina Miasto Stargard	30,578
<b>Łączna długość</b>		<b>74,868</b>

Tabela nr 11 przedstawia zbiorcze zestawienie w latach 2003 - 2017 zmian kategorii dróg gminnych na powiatowe w poszczególnych gminach.

Tabela nr 11

**ZMIANA KATEGORII DRÓG GMINNYCH NA POWIATOWE W  
LATACH 2003 -2017**

Lp.	Gmina	Długość drogi (km)
1	Gmina Miasto Stargard	2,508
2	Gmina Stargard	2,200
3	Gmina Suchań	4,810
<b>Łączna długość</b>		<b>9,518</b>



Dla zobrazowania znaczenia dróg powiatowych, mocnych i słabych stron a także zagrożeń i szans rozwoju, poniżej przedstawiono analizę SWOT dotyczącą układu komunikacyjnego powiatu stargardzkiego ze szczególnym uwzględnieniem dróg powiatowych.

### **Mocne strony**

1. Przez Powiat Stargardzki przebiegają ważne dla komunikacji i transportu szlaki kolejowe i drogowe:
  - linia kolejowa Szczecin – Poznań – E-59
  - linia kolejowa Stargard- Gdańsk
  - droga krajowa nr 10 ( w części przebiegu droga ekspresowa S 10)
  - droga krajowa nr 20
  - droga wojewódzka 106
  - droga wojewódzka 142
  - droga wojewódzka 151
  - droga wojewódzka 160
  - droga wojewódzka 122
  - droga wojewódzka 144
2. Powiat Stargardzki posiada bardzo dobre połączenia kolejowe i drogowe z ościennymi powiatami, stolicą województwa – Szczecinem i i innymi większymi miastami oraz ościennymi województwami.
3. Dobre połączenie kolejowe i drogowe z lotniskiem pasażerskim w Goleniowie.
4. Stolica Powiatu- Stargard jest ważnym węzłem komunikacji kolejowej i drogowej.
5. Dobry stan i funkcjonalność infrastruktury dróg krajowych i wojewódzkich na terenie powiatu( węzły drogowe, obwodnice miejscowości, drogi szybkiego ruchu)
6. Rozwinięta sieć dróg powiatowych i gminnych.
7. Bardzo dobre połączenia komunikacyjne ( kolejowe i drogowe) podstawą do rozwoju gospodarczego powiatu, pozyskiwania inwestorów, rozwoju różnych obszarów aktywności gospodarczej i społecznej.
8. W miarę rozwinięta sieć transportu zbiorowego.

### **Słabe strony**

1. Sieć dróg powiatowych i gminnych niewłaściwie skonfigurowana w odniesieniu do znaczenia w układzie komunikacyjnym powiatu i parametrów technicznych. Konieczność dokonania dostosowania kategorii dróg do ich znaczenia i wymaganych parametrów.

2. Niewystarczające nakłady finansowe na odtworzenie i rozwój dróg powiatowych i gminnych.
3. Niewystarczające nakłady finansowe na utrzymanie i ochronę dróg powiatowych i gminnych.
4. Wysokie wskaźniki wypadkowości na drogach. Niezadawalający stan bezpieczeństwa na drogach.
5. Drogi powiatowe i gminne nie odpowiadają parametrom technicznym wynikającym z obowiązującego prawa.
6. Zły stan techniczny dróg powiatowych i gminnych.
7. Niezadawalający stan infrastruktury kolejowej na terenie powiatu.
8. Brak dróg rowerowych o zakresie obejmującym i łączącym, co najmniej, gminy powiatu.

### **Szanse**

1. Podjęcie przez PKP inwestycji w zakresie modernizacji szlaków kolejowych na terenie powiatu, w tym przebudowy wiaduktów.
2. W wyniku rozwoju gospodarczego, zwiększenie budżetu powiatu i gmin oraz nakładów finansowych na odtworzenie, utrzymanie i ochronę dróg powiatowych i gminnych.
3. Wykorzystanie zewnętrznych źródeł finansowania (środki unijne, krajowe programy wsparcia) do podjęcia kluczowych inwestycji dla rozwoju infrastruktury dróg powiatowych i gminnych.
4. Podjęcie działań zmierzających do sukcesywnych zmian kategorii w strukturze dróg na terenie powiatu a szczególnie dróg powiatowych i gminnych.
5. Podjęcie inwestycji rozwijających sieć dróg rowerowych również przy wykorzystaniu szlaku kolei wąskotorowej.
6. W ramach przebudowy i budowy dróg powiatowych i gminnych wprowadzanie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo wszystkich a w szczególności niechronionych, uczestników ruchu.

### **Zagrożenia**

1. Brak możliwości zwiększenia nakładów finansowych na odtworzenie, utrzymanie i ochronę dróg powiatowych i gminnych spowoduje postępującą dalszą ich degradację skutkującą koniecznością wyłączenia odcinków a w niektórych przypadkach całych dróg, z użytkowania.
2. Brak wystarczających nakładów inwestycyjnych na przebudowę i budowę dróg powiatowych spowoduje pogorszenie, jakości połączeń komunikacyjnych i transportowych, co w konsekwencji znacznie obniży atrakcyjność gospodarczą i turystyczną powiatu.
3. Brak odpowiednich środków na utrzymanie bieżące i wydatki majątkowe na drogach może spowodować wzrost zagrożeń i w efekcie ilość wypadków.

4. Brak woli współpracy ze strony gmin powiatu w zakresie porządkowania kategoryzacji dróg powiatowych i gminnych spowoduje niemożliwość zbudowania właściwego ( docelowego) układu komunikacyjnego w powiecie. Ponadto, wpłynie to na brak postępu w poziomie utrzymania dróg o lokalnym znaczeniu, co szczególnie odczuwalne będzie przez mieszkańców małych, oddalonych od głównych dróg, miejscowości.

5. Zmniejszenie atrakcyjności turystycznej powiatu z uwagi na brak dostatecznej ilości szlaków i dróg rowerowych, utrzymywanie się zagrożeń w ruchu drogowym związanym z poruszaniem się rowerzystów jezdnią wspólną z pojazdami samochodowymi

6. Spadek atrakcyjności gospodarczej i turystycznej powiatu z uwagi na zły stan infrastruktury dróg powiatowych i gminnych.

7. Pogorszenie warunków życia mieszkańców powiatu z powodu pogłębiającej się dekapitalizacji infrastruktury dróg powiatowych i gminnych.

### **III Cele operacyjne**

Na bazie przedstawionych informacji i analiz oraz wykonanej analizy SWOT rysują się dwa podstawowe cele operacyjne stanowiące fundament planu rozwoju sieci dróg powiatowych.

1. Budowa docelowej sieci dróg powiatowych,

2. Remonty, budowa i przebudowa dróg powiatowych w określonej perspektywie czasowej.

Cele te wymagają oszacowania możliwości powiatu i powinności wobec ustawowego obowiązku wykonania obligatoryjnych zadań.

#### **III.1 Docelowa sieć dróg powiatowych**

Docelowa sieć dróg powiatowych została przedstawiona na załączniku mapowym nr 2.

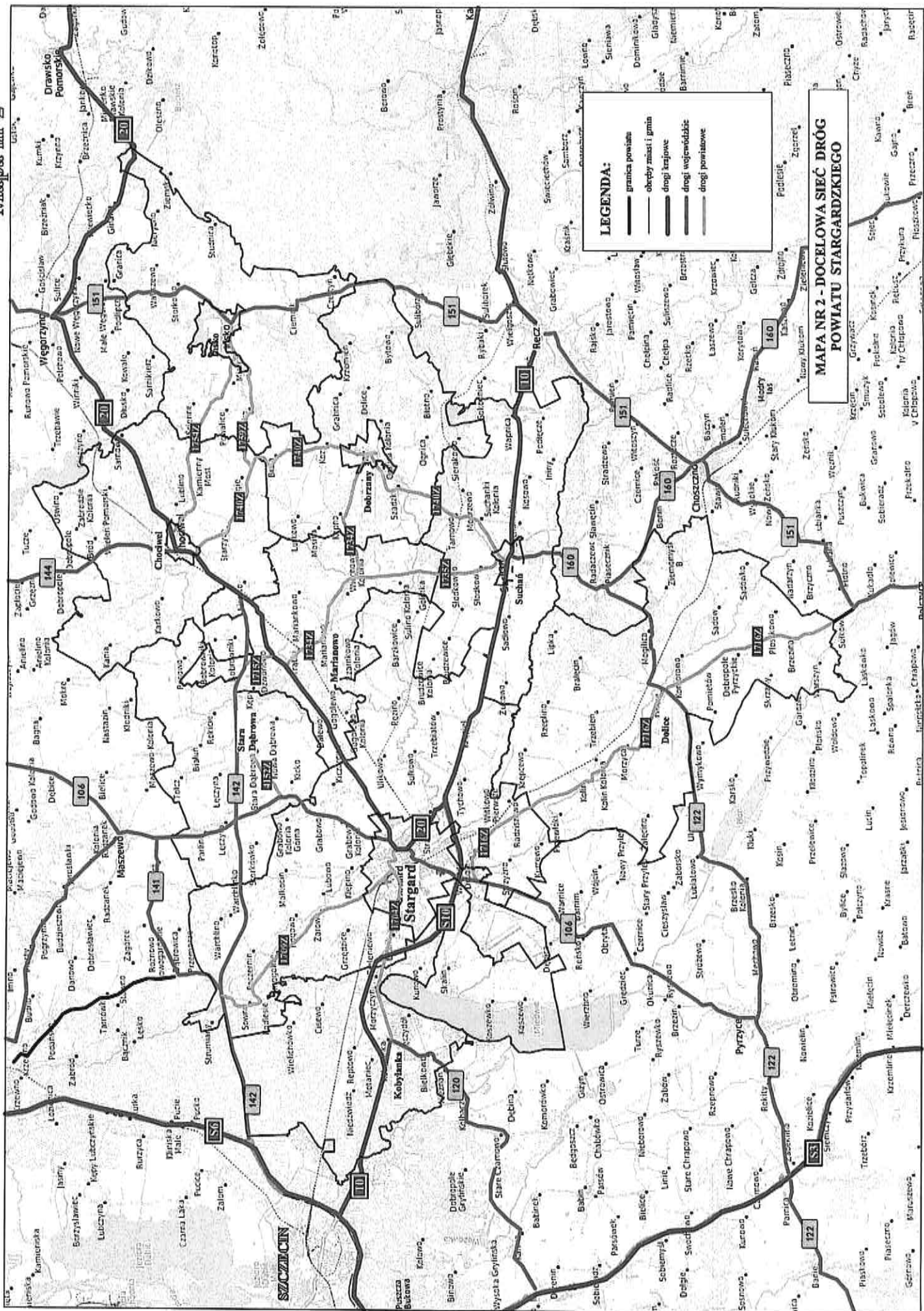
Docelowa sieć została zbudowana w oparciu o definicję dróg powiatowych określoną w art. 6a ust.1 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych.

Cyt., „ Do dróg powiatowych zalicza się drogi inne niż określone w art.5 ust.1 i art.6 ust.1, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą.”

Do zaprezentowanego w załączniku mapowym nr 2 układu docelowej sieci dróg powiatowych należy wnieść poniższe uwagi:



# Mapa nr 2





1. W docelowej sieci dróg powiatowych uwzględniono zmianę kategorii drogi na odcinku Zieleniewo – Kobylanka z gminnej na powiatową.
2. W dalszej perspektywie czasowej rozważenia wymaga sytuacja bezpośrednio niezależna od powiatu wynikająca:
  - a) ze zmiany przebiegu drogi 1704Z i drogi 1709Z z uwzględnieniem tzw. obwodnicy północnej Stargardu,
  - b) z konsekwencji dla sieci dróg powiatowych związanych z budową drogi ekspresowej S10 na odcinku Stargard-Suchań- Recz.
3. W definicji dróg wojewódzkich zawartej w ustawie o drogach publicznych, w części zmienionej na początku 2018 roku, określono przesłanki zaliczenia dróg do tej kategorii. Utrzymano, zmieniając redakcję, że są to drogi stanowiące połączenia między miastami lub mające znaczenie dla województwa.

W tym stanie rzeczy, do dróg wojewódzkich na terenie Powiatu Stargardzkiego należałoby zaliczyć np. drogę 1740Z łączącą miasta Suchań – Dobrzany-Chociwel, drogę 1754Z łączącą Chociwel z Ińskiem, drogę 1709Z łączącą Stargard z Goleniowem a nawet 1716Z łączącą Stargard z Pełczycami i drogę 1711Z łączącą Stargard z Choszczem.

### **III.2 Szczegółowy przebieg dróg układu docelowego i układu uzupełniającego**

Docelowy układ sieci dróg powiatowych określono z punktu widzenia połączenia drogowego siedzib gmin z siedzibą powiatu jak również siedzib gmin między sobą. Łączna docelowa długość dróg powiatowych wynosi **142,859 km**.

Pozostałe drogi o znaczeniu lokalnym, służące miejscowym potrzebom określono jako *układ uzupełniający* o łącznej długości **444,164 km**.

Przedmiotowe zestawienie dróg układu docelowego przedstawia tabela nr 12 a układu uzupełniającego tabele nr 13 i 13a.





## DOCELOWY UKŁAD DRÓG POWIATOWYCH

lp	nr drogi	przebieg drogi	kilometraż	długość	klasa drogi	szer. jezdni	rodzaj nawierzchni	uwagi
		opis	kilometraż	km				
1	4152 Z	Z kierunku Sokolniki – od gr. pow.- Chlebówko- Białuń- <b>Stara Dąbrowa- skrzyżowanie z drogą woj. nr 106</b>	8+386-11+933	3,547	Z	5,5	masa bitum.	Początek dr. 4152Z – od km 1+394-8+386 w układzie uzupełniającym
2	1704 Z	Od skrz. z dr. woj. nr 120 – Kobylanka-Morzyczyn-Zieleniewo – Lipnik- -Stargard / Rondo 15 Południk - ul. Szczecińska – do Placu Zgody - Pierwszej Brygady - M. Konopnickiej – S. Żeromskiego - Brzozowa - Okrzei – J. Kochanowskiego – Światopelka/ do skrzyżowania z drogą krajową nr 20	0+000-12+430	12,430	G	6 ÷ 15	masa bitum.	
3	1709 Z	Skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 142 - Sowno - Smogolice - Żarowo - Stargard ul. Podleśna, Piłsudskiego do skrzyżowania z drogą powiatową 1704 Z	0+000 – 15+895	15,895	G	5,5	masa bitum.	
4	1715 Z	Od drogi krajowej Nr 20 w Dzwonowie do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 142	0+000-1+979	1,979	Z	5,7	masa bitum.	
5	1716 Z	Skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 106- ul. Główna - Witkowo - Kolin-Morzycza - Dolice ul. Wojska Polskiego, ul. Wiejska - Dobropole - Brzezina - granica powiatu	0+000-31+048	31,048	Z	5÷7	masa bitum.	
6	1734 Z	Od skrzyżowania z drogą krajową Nr 20- Trąbki - Marianowo ul. Stargardzka - Wiechowo - Dobrzany ul. Stargardzka	0+000 - 16+245	16,245	Z	6	masa bitum.	
7	1735Z	Wiechowo-Sulino-Słodkowo	0+000-7+915	7,915	Z	5,5	masa bitum.	

		Słodkowo - Suchań ul. Polna	7+915-9+605	1,69		3,5	
8	1740Z	Od skrzyżowania drogi krajowej Nr 20 Chociwel ul. Studzianki - Starzyce - Długie - Biała - Dobrzany ul. Jana Pawła II, ul. Adama Mickiewicza - Szadzko -Tarnowo - Suchań ul. Młyńska do skrzyżowania z drogą krajową Nr 10	0+000 - 28+635	28,635	Z	6	masa bitum.
9	1754 Z	Od skrzyżowania z drogą Nr 20 Chociwel ulica Kołat - Kamienny Most - Ińsko ul. Bohaterów Warszawy do skrzyżowania z drogą wojewódzką Nr 151	0+000 - 14+944	14,944	G	6	masa bitum.
10	1759 Z	Skrzyżowanie z drogą 1740Z - Linówko - skrzyżowanie z drogą 1754Z	0+000 - 8+531	8,531	Z	3,5	masa bitum
<b>RAZEM</b>				<b>= 142,859 km</b>			

Tabela nr 13

### UKŁAD UZUPEŁNIAJĄCY DRÓG POWIATOWYCH

lp	nr drogi	przebieg drogi		klasy dróg	długość drogi km	szerokość jezdni m	rodzaj nawierzchni
		opis	kilometraż				
1	4113Z	Od granicy powiatu-Strumiany-Sowno do skrzyżowania z drogą powiatową 1709Z	3+433-4+771	L	1,338	5	masa bitum
			5+183-6+752	L	1,569	5	masa bitum
2	4149Z	Z kierunku Maszewa od gr. pow. - Karkowo - Chociwel ul. Zachodnia	12+652-22+422	Z	9,77	6	masa bitum
3	4152Z	Z kierunku Sokolniki – od gr. pow.- Chlebówko- Białuń-Stara Dąbrowa- skrzyżowanie z drogą woj. nr 106	1+394-8+386	Z	6,992	5,5	masa bitum
4	4303Z	z kierunku Dobra granica powiatu - Oświno - Bród - do dr. nr 144	20+013-26+730	L	6,717	3,2	masa bitum
5	4347 Z	od granicy pow. - Storkowo- do skrzyżowania z dr.woj. nr 151	7+565-10+962	L	3,397	5,5	masa bitum

6	1700Z	Warchlino - Małkocin od skrzyżowania z drogą nr 1717Z - Kłębino - do granicy miasta Stargard	14+918-26,418	L	11,500	5	masa bitum
7	1701Z	Stacja PKP Reptowo - Kobylanka ulica Chrobrego	0+ 000 - 3+252	Z	3,252	6	masa bitum
8	1702Z	Niedźwiedź - Cisewo /do TPM Cisewo/	0+000 - 7+091	L	7,091	6	masa bitum
9	1703Z	Zieleniewo -Kunowo- Skalin-rondo Golczewo	0+000-7+341	L	7,341	6	masa bitum
10	1708Z	skrzyżowanie z dr. nr 1700Z- Warchlinko	0+000 - 1+100	L	1,100	5	masa bitum
		od drogi woj. 142 - Poczernin - do skrzyżowania z dr. nr 1709Z	2+264 - 5+184		2,920	5	masa bitum
11	1711Z	skrzyżowanie z dr. pow. nr 1716Z- Krępczewo-Rzeplino-gr.powiatu/Piasecznik/	0+000-14+646	L	14,646	5,5	masa bitum
12	1712Z	Kunowo - Koszewo - granica pow.	0+000 - 6+841	Z	8,441	5,7	masa bitum
			6+841- 8+ 441			3	grunt
13	1713Z	Koszewo - granica pow./Dębica /	0+000 - 2+873	L	2,873	3,5	masa bitum
14	1714Z	Stargard od granicy miasta - Kurcewo - Strzebielewo	0+000 - 6+088	L	6,088	5	masa bitum
15	1717Z	Małkocin do drogi 142 - Łęczycza - Białuń	0+000 -3+885	L	11,385	5	masa bitum
			3+385-11+385				
16	1719Z	Tolcz - Łęczyna - Stara Dąbrowa - Nowa Dąbrowa - Krzywica	0+000 - 10+600	L	10,6	5	masa bitum
17	1720Z	Chlebowo - Chlebówko	0+000-4+183	L	4,258	5	masa bitum
			4+183-4+258			3	bruk
18	1721Z	Dzwonowo - Bobrowniki - Lisowo	0+000 -6+914	L	6,914	4,5	masa bitum
19	1722Z	Chlebowo - Bobrowniki	0+000-3+584	L	7,045	4,5	masa bitum
			3+584-3+984			3,5	bruk
			3+984-5+735				grunt
			5+735-7+045			4,5	masa bitum
20	1723Z	skrz. z dr. woj. Nr 142- Krzywicz	0+000 - 1+125	L	1,125	5	masa bitum
21	1724Z	Kania - Mała Kania	0+000 - 3+719	L	3,719	5	masa bitum
22	1725Z	Mokrzyca - Karkowo	0+000 -3+426	L	3,426	5	masa bitum
23	1726Z	od drogi wojewódzkiej nr 106- Grabowo - Kiczarowo - Ulikowo - Pęczino - Brudzewice - Słodkówko - skrzyżowanie z dr. nr 10	0+000 - 20+339	L	20,339	5,5	masa bitum
24	1727Z	Strachocin - Sułkowo - Tychowo	0+000 - 8+084	L	8,084	3,5	
25	1728Z	od węzła Staragrd Wschód drogi nr 10 - Tychowo do drogi krajowej nr 10	0+000 - 3+295	L	3,295	5	masa bitum
26	1729Z	od drogi krajowej nr 20 - Dalewo - Czarnkowo- Marianowo ulica Jeziorna i Sydonii	0+000 - 8+527	L	8,527	5,5	masa bitum
27	1730Z	Czarnkowo - Krapiel	0+000 - 8+786	L	8,786	5,5	masa bitum

28	1934Z	od granicy z Gminą Suchań - Krapiel ( skrzyżowanie z dr. nr 10)	0+000-1+420	Z	1,42	3	grunt
			1+420-2+120		0,700	3	bruk
			2+120-2+580		0,460	5,5	masa bitum
29	1731Z	Marianowo -Barzkowice-Brudzewice-skrz. z dr. nr 10	0+000-11+360	Z	11,360	5,5	masa bitum
30	1732Z	skrzyżowanie z dr.nr 1726 Z - Golina-Tarnowo Pom.- do skrzyżowania z dr. nr 1740Z	0+000 - 11+580	Z	11,58	5,5	masa bitum
31	1733Z	skrzyżowanie z dr. 1730 Z - Pęczino	0+000-0+570	L	0,570	5,5	masa bitum
			0+570-0+800		0,230	3,5	bruk
32	1736Z	Odargowo - Szadzko	0+000 - 2+933	L	2,933	5,5	masa bitum
33	1737Z	od skrzyżowania z dr. nr 1740Z - Tarnowo - Modrzewo - Sierakowo - do skrzyżowania z drogą pow. nr 1741Z	0+000 - 7+774	L	7,774	5,5	masa bitum
34	1741Z	Od dr. pow. 1740Z-Dobrzany ul. Staszica - Ognica-Wapnica-skrzyżowanie z dr. kr. nr 10	0+000-9+845	Z	9,845	5,5	masa bitum
35	1742Z	od skrzyżowania z drogą polną ( tablica KM Wapnica) - Podłęczce do początku lasu	0+000 - 3+251	L	3,251	3	masa bitum
36	1745Z	od drogi 1740Z Starzyce - Lutkowo	0+000 -5+384	L	5,384	3,5	masa bitum
37	1746Z	od drogi nr 1769Z ( Mosina ) do łącznika drogi nr 1745Z ( Lutkowo)	0+000-0+060	L	0,06	3	bruk
			0+060 - 1+340		1,340	3	grunt
			1+340 6+572		5,172	3,5	masa bitum
38	1747Z	Kozy - Okole - Ciemnik (od drogi 1740 Z- Okole- do drogi 151)	0+000 - 3+150	L	11,42	5,5	masa bitu
			3+150 - 3+703			5,5	beton
			3+703- 6+203			5,5	beton
			6+203 - 6+422			5,5	bruk
			6+422 - 8+693			5,5	beton
			8+693 - 11+420			5,5	masa bitum
39	1748Z	Dobrzany ulica Dworcowa, Polna - Grabnica - Krzemień – Bytowo do drogi nr 1751Z	0+000 - 7+052	L	7,052	3,5	masa bitum
			7+052 - 10+497		3,445	5,5	masa bitum
40	1749Z	Grabnica od drogi nr 1748Z- Dolice do drogi nr 1750Z	0+000 - 1+791	L	3,091	5,5	masa bitum
			1+791 - 3+091			3,5	masa bitum
41	1750Z	Dobrzany ul. Długa - do drogi nr 1751Z ( Bytowo )	0+000 - 8+065	L	8,065	3,5	masa bitum
42	1751Z	od drogi nr 1741Z - Błotno - Bytowo - granica pow.	0+000 - 10+123	L	10,123	5,5	masa bitum
43	1752Z	od drogi nr 4303 Z -Oświno - Wieleń Pomorski- do drogi nr 20	0+000 - 6+763	L	6,763	3,5	masa bitum
44	1753Z	od drogi nr 4303 Z Bród - do drogi nr 1752Z Wieleń Pomorski	0+000 - 3+267	L	3,267	4	masa bitum

45	1755Z	od drogi nr 20 -Lublino	0+000 - 1+271	L	9,683	3	grunt	
		od Lublino - Kamienny Most - do Długie	1+271 - 2+605				3,5	masa bitum
			3+377 - 3+416				3	kruszywo
			3+416 - 5+100				3,5	plyty Jombo
			5+100-5+760				3	grunt
			5+760-6+178				3	bruk
			6+178-6+490				3	grunt
			6+490-6+640				3	bruk
			6+640-6+915				3,5	masa bitum
		Długie - Lutkowo - do drogi nr 1746Z	6+915 - 10+558				5	masa bitum
46	1756Z	od drogi nr 20 - Sątysz	0+000 - 2+000	L	2,00	3,5	bruk	
		Sątysz - do drogi nr 1754Z Ścienne	2+000 - 6+602					4,60
47	1757Z	Plątkowo- Długie	0+000 - 2+539	L	2,539	4	masa bitum	
48	1758Z	Miałka do drogi nr 1754Z	0+000 - 0+587	L	0,587	4	masa bitum	
49	1761Z	Linówko- Okuny - do skrzy. z dr. nr 1747 Z	0+000 - 4+230	L	4,23	3,5	masa bitum	
50	1762Z	Storkowo - Studnica	0+000 - 4+444	L	4,444	5	masa bitum	
51	1763Z	od drogi 151 do granicy pow. (Czertyń)	0+000 - 1+391	L	1,391	3,5	masa bitum	
52	1765Z	Bytowo – granica pow.	0+000- 0+690	L	0,690	3	masa bitum	
53	1768Z	Szadzko - Ognica od drogi nr 1740Z do drogi nr 1741Z	0+000 - 3+600	L	3,600	4	masa bitum	
54	1769Z	Stacja Mosina - Kępno ( od drogi nr 1746Z do drogi nr 1734Z )	0+000 - 2+359	L	2,359	3,5	masa bitum	
55	1771Z	Lutkowo - od drogi nr 1746Z do drogi nr 1734Z (Dobrzany)	0+000 - 2+755	L	2,755	5,5	masa bitum	
56	1772Z	Kamienny Most - Starzyce od drogi nr 1755Z do drogi nr 1740Z	0+000 - 2+531	Z	2,531	5,5	masa bitum	
57	1773Z	granica Gminy Stara Dąbrowa - Warchlino	0+000-1+650	L	1,65	3,5	grunt	
			1+650 -1+950				0,300	3,5
58	1775Z	z kierunku Barnim od granicy powiatu - Przewłoki	2+983 - 4+110	L	6,011	5	masa bitum	
		Przewłoki	4+110 - 4+961				5	beton
		Przewłoki - Strzebielewo	4+961 - 5+625				4,5	masa bitum
		Strzebielewo - Krępczewo	5+625 - 8+994				5,5	masa bitum
59	1608Z	/Barnim/gr. pow. -Żalęcino - Moskorzyn- skrzyżowanie z dr. nr 122	5+333 - 11+351	Z	6,018	5	masa bitum	
60	1777Z	Krępczewo - Kolin	0+000 - 4+374	L	9,392	3,5	bruk	
		Kolin - Szemielino	4+374- 7+070				5	masa bitum
		Szemielino	7+070-7+525				3,5	tluczeń
		Szemielino - Żalęcino do drogi nr 1608Z	7+525-9+392				3	beton
61	1778Z	gr. powiatu./Przelewice/ - Warszyn - gr. powiatu /Sułkowo/	9+788 - 12+790	Z	3,002	3,5	masa bitum	
62	1779Z	od drogi 122 - Pomietów do skrzyżowania z dr. 1788Z	0+000 -2+430	L	2,43	4	masa bitum	
63	1780Z	Skrzany - Dobropole - do skrz. z dr.nr 1716 Z	0+000 - 3+029	L	3,029	3,5	masa bitum	

64	1781Z	Warszyn - Brzezina	0+000 - 2+235	L	2,235	3,5	masa bitum
65	1782Z	Dolice - Bralęcín	0+000 - 6+050	L	6,050	5,5	masa bitum
66	1784Z	Dolice od drogi nr 1716Z - Komorowo	0+000 - 1+950	L	5,986	5	masa bitum
		Komorowo - Sądów	1+950 - 5+986	L		3,5	masa bitum
67	1785Z	Sądów	0+000 - 0+500	L	6,098	6	masa bitum
		Sądów - Ziemomyśl	0+500 - 3+725			3,5	masa bitum
		Ziemomyśl - granica pow.( Bonin)	3+725 - 6+098			3,5	bruk
68	1786Z	od drogi nr 1716Z (Brzezina) - Płoszkowo	0+000 - 1+721	L	1,721	3,5	masa bitum
69	1787 Z	Bralęcín - Lipka	0+000 - 1+691	L	1,691	3,5	masa bitum
70	1788 Z	od skrzyżowania z dr. 1779Z - Pomietów	0+000 - 0+ 476	L	0,476	3,5	masa bitum
71	1789Z	Rzeplino - Trzebień - Stacja PKP Dolice	0+000 - 3+500	L	7,450	3	bruk
			3+500 - 4+720			3	beton
			4+720 - 7+450			3	masa bitum
			<b>Razem</b>		<b>412,793</b>		

Tabela nr 13 a

**Układ uzupełniający dróg powiatowych  
w terenach zabudowanych - ulice nie leżące w ciągach dróg**

L.p	Numer drogi	Przebieg drogi		Uwagi
		Opis	Długość (m)	
<b>Miasto Staragrd</b>				
1	1829Z	Aleja Dębowa	1035,0	
2	1832Z	Gen. Wł. Andersa	1206,0	
3	1835Z	Brzozowa od Polnej do skrz. z ul. Żeromskiego	1074,0	
4	1841Z	M. Drzymały	633,0	
5	1845Z	Grunwaldzka	2100,0	
6	1846Z	Jagiellońska	493,0	
7	1847Z	Jesionowa	267,0	
8	1849Z	J. Kasprowicza	251,0	
9	1851Z	J. Kilińskiego	236,0	
10	1852Z	Klonowa	892,0	
11	1858Z	W. Kossaka	321,0	
12	1861Z	Z. Krasieńskiego	343,0	
13	1864Z	Kwiatowa	725,0	
14	1871Z	I. Łukasiewicza	146,0	
15	1875Z	Młyńska	273,0	
16	1877Z	Nadbrzeżna od skrz. ul. Zakole do skrz. z ul. Kochanowskiego	222,0	

17	1878Z	Nowowiejska	1270,0	
18	1881Z	Ochronna	137,0	
19	1882Z	S. Okrzei od skrz. z ul. Kochanowskiego do skrz. ul. Struga	148,0	
20	1884Z	E. Orzeszkowej	1315,0	
21	1883Z	L. Okulickiego	1128,0	
22	1892Z	Podmiejska	1880,0	
23	1893Z	Polna	278,0	
24	1894Z	Popiela	86,0	
25	1896Z	Przybosia	235,0	
26	1899Z	W. Reymonta	924,0	
27	1900Z	Robotnicza	645,0	
28	1902Z	Rzeźnicza	563,0	
29	1903Z	Sadowa	1591,0	
30	1905Z	Sienkiewicza	318,0	
31	1906Z	Wł. Sikorskiego	1192,0	
32	1911Z	Sportowa	284,0	
33	1918Z	Światopelka od skrz. ul. Drzymały do skrz. z ul. Nadbrzeżną	309,0	
34	1922Z	Wiejska	530,0	
35	1926Z	Wojska Polskiego	560,0	
		<b>Razem</b>	<b>23610,0</b>	
<b>Miasto Dobrzany</b>				
1	1808Z	Strażacka	73,0	
2	1809Z	Wąska	123,0	
3	1810Z	Zacisze	300,0	
4	1811Z	Kościuszki	456,0	
5	1812Z	Zielona	265,0	
6	1812Z	Leśna	1040,0	
		<b>Razem</b>	<b>2257,0</b>	
<b>Miasto Chociwel</b>				
1	1795Z	XXV Lecia PRL	276,0	
2	1796Z	Kardynała Hłonda	208,0	
3	1797Z	Rynkowa	295,0	
4	1798Z	Słowackiego	287,0	
5	1799Z	Zwycięzców	549,0	
6	1800Z	Świerczewskiego	534,0	
7	1801Z	Warszawska	214,0	
8	1802Z	Wojska Polskiego	217,0	
9	1803Z	Wolności	667,0	
		<b>Razem</b>	<b>3247,0</b>	
<b>Miasto Ińsko</b>				
1	1815Z	Młynarska	347,0	
2	1816Z	Piękna	256,0	
3	1817Z	Poprzeczna	213,0	
4	1819Z	Papieża Jana Pawła II	272,0	
5	1821Z	Rybacka	252,0	
6	1822Z	Stodolna	221,0	
7	1824Z	Szewska	174,0	
8	1825Z	Staromiejska	155,0	
9	1826Z	Zamkowa	367,0	
		<b>Razem</b>	<b>2257,0</b>	

### **III.3 Instrumenty i narzędzia, które mogą być wykorzystywane dla osiągnięcia celu związanego z zmianą kategorii dróg z powiatowej na gminną lub pozbawienia ich kategorii**

- a) porozumienia z jednostkami samorządu terytorialnego, w szczególności z gminami o wspólnej realizacji remontu lub przebudowy drogi i w konsekwencji zmianie kategorii z powiatowej na gminną.
- b) zmiana kategorii z powiatowej na gminną i znaczący współdział powiatu w finansowaniu wkładu własnego gminy w projektach dofinansowanych z zewnętrznych programów pomocowych.
- c) porozumienie z gminami zainteresowanymi zarządzaniem na swoim obszarze określonymi drogami powiatowymi,
- d) zastosowanie art.10 ust.5c ustawy o drogach publicznych o tzw .kaskadowej zmianie kategorii dróg w przypadku zmiany ich przebiegu np. konsekwencje zmiany przebiegu drogi krajowej nr 10.
- e) zmiana przebiegu dróg powiatowych i gminnych a w konsekwencji zmiana kategorii z gminnych na powiatowe i odwrotnie.
- f) zastosowanie art.10 ust.3 ustawy o drogach publicznych przez wyłączenie drogi z użytkowania i pozbawienie kategorii.

*„... wyłączenie z użytkowania oznacza znaczące ograniczenie jej dla ruchu drogowego i dostępności dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Oznacza to zatem, że droga publiczna po wyłączeniu z użytkowania może stać się drogą wewnętrzną z ograniczeniem ruchu drogowego...” cyt. z odpowiedzi sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na interpelację nr 11907 posła RP. z 2012 roku.*

W tabeli nr 14 określono drogi, które z uwagi na parametry techniczne i znaczenie można wyłączyć z użytkowania, pozbawić kategorii powiatowej i tym samym ustanowić je jako drogi wewnętrzne.



**WYKAZ DRÓG POWIATOWYCH PROPONOWANYCH DO WYŁĄCZENIA Z  
UŻYTKOWANIA.**

Lp.	Nazwa drogi - przebieg	Numer drogi	Długość drogi ( km)	Klasa techniczna drogi	Średnia szer. jezdni	Rodzaj nawierzchni
1	z kierunku (Dobra) gr. pow. - Oświno - Bród - skrz. z dr. woj. nr 144	<b>4303Z</b>	6,717	L	3,2	masa bitum.
2	skrzyżowanie z dr. 1700Z- Warchlinko od dr. woj. 142 -Poczernin do skrz. z dr. nr 1709Z	<b>1708Z</b>	4,02	L	5	masa bitum.
3	Koszewo - granica pow./Dębica/	<b>1713Z</b>	2,873	L	3,5	masa bitum.
4	Małkocin do drogi 142- Łęczycza - Białuń	<b>1717Z</b>	11,385	L	5	masa bitum.
5	Dzwonowo - Bobrowniki-Lisowo	<b>1721Z</b>	6,914	L	4,5	masa bitum.
6	Chlebowo - Bobrowniki	<b>1722Z</b>	7,045	L	4,5	masa bitum., bruk, grunt, masa bitum.
7	skrz. z dr. woj. nr 142 - Krzywiec	<b>1723Z</b>	1,125	L	3,5	masa bitum.
8	Kania - Kania Mała	<b>1724Z</b>	3,719	L	5	masa bitum.
9	Mokrzyca - Karkowo	<b>1725Z</b>	3,426	L	5	masa bitum.
10	od węzła Stargard Wschód drogi nr 10 Tychowo do dr. krajowej nr 10	<b>1728Z</b>	3,295	L	5-3,5	masa bitum.
11	od granicy z Gminą Suchań-Krapiel(skrzyż. z dr. nr 10)	<b>1934Z</b>	2,57	L	3-5,5	grunt, bruk, masa bitum.
12	skrz. z dr. nr 1730Z - Pęczino	<b>1733Z</b>	0,8	L	5,5-3,5	masa bitum. bruk
13	Odargowo - Szadzko	<b>1736Z</b>	2,933	L	5,5	masa bitum.
14	od skrzyż. z dr. nr	<b>1737Z</b>	7,774	L	3,5-5,5	masa bitum.

	1740Z-Tarnowo - Modrzewo-Sierakowo- do skrzyż. zdrogą pow.nr 1741Z					
15	Od skrzyżowania z drogą polną (tablica KM Wapnica) - Podłącze do początku lasu	<b>1742Z</b>	3,251	L	3	masa bitum.
16	od dr. nr 1740Z Starzyce- Lutkowo	<b>1745Z</b>	5,384	L	3,5	masa bitum.
17	od dr. nr 1769Z (Mosina) do łącznika z dr. 1745Z (Lutkowo) do dr. nr 1740Z (Kozy)	<b>1746Z</b>	6,572	L	3	bruk, grunt
18	Kozy - Okole - Ciemnik	<b>1747Z</b>	11,42	L	5,5	masa bitum., beton,bruk,beto n,masa bitum
19	Dobrzany ul. Dworcowa, ul. Polna Grabnica- Krzemień - Bytowo	<b>1748Z</b>	10,497	L	3,5-5,5	masa bitum.
20	Grabnica od dr. nr 1748Z - Dolice - do drogi 1750Z	<b>1749Z</b>	3,091	L	3,5-5,6	masa bitum.
21	od drogi 4303Z - Oświno - Wieleń - do drogi nr 20	<b>1752Z</b>	6,763	L	3,5	masa bitum.
22	od drogi nr 4303Z Bród - do drogi 1752Z Wieleń Pom.	<b>1753Z</b>	3,267	L	4	masa bitum.
23	od Lublino-Pieczonka - Długie - Lutkowo	<b>1755Z</b>	9,683	L	3,0-5,5	grunt,masa bitm. kruszywa, płyty, bruk
24	od drogi nr 20-Sątyrz - do drogi nr 1754Z - Ścienne	<b>1756Z</b>	6,6	L	3,5	masa bitum.
25	Plątkowo - Długie	<b>1757Z</b>	2,539	L	4	masa bitum.
26	Miałka -do drogi1754Z	<b>1758Z</b>	0,587	L	4	masa bitum.
27	Linówko - Okuny - do skrz. z dr. 1747 Z	<b>1761Z</b>	4,23	L	3,5	masa bitum.
28	Storkowo - Studnica	<b>1762Z</b>	4,444	L	5	masa bitum.
29	od drogi 151 do granicy pow. (Czerłyń)	<b>1763Z</b>	1,391	L	3,5	masa bitum.

30	od gr. pow.- Storkowo - do skrz. z dr. woj. nr 151	<b>4347Z</b>	3,397	L	5,5	masa bitum.
31	Bytowo - granica pow.	<b>1765Z</b>	0,69	L	3	masa bitum.
32	od drogi nr 1740Z Szadzko - do drogi nr 1741Z Ognica	<b>1768Z</b>	3,6	L	3,5-4,6	masa bitum.
33	Stacja Mosina - Kępno (od drogi nr 1746Z do drogi nr 1734Z)	<b>1769Z</b>	2,359	L	3,5	masa bitum.
34	Lutkowo - od drogi 1746Z do drogi nr 1734Z (Dobrzany)	<b>1771Z</b>	2,755	L	5,5	masa bitum.
35	granica gminy Stara Dąbrowa - Warchlino	<b>1773Z</b>	1,95	L	3,5	masa bitum.
36	/z kierunku Barnim/-gr. pow. Przewłoki- Strzebielewo- Krępczewo	<b>1775Z</b>	6,011	L	4,5-5,5	masa bitum., beton
37	Krępczewo - Kolin - Szemielino- Żalęcino	<b>1777Z</b>	9,392	L		bruk, masa bitum. tłuczeń, beton
38	skrz. z dr. woj. nr 122 - Pomietów do skrzyżowania z dr. 1788Z	<b>1779Z</b>	3,002	L	4	masa bitum.
39	Skrzany -Dobropole- skrz. z dr. nr 1716Z	<b>1780Z</b>	3,029	L	3,5	masa bitum.
40	Warszyn - Brzezina	<b>1781Z</b>	2,235	L	3,5	masa bitum.
41	Dolice - Sądów	<b>1784Z</b>	5,986	L	3,5-5	masa bitum.
42	Sądów - Żemomyśl- granica powiatu (Bonin)	<b>1785Z</b>	6,098	L	6-3,5	masa bitum.,bruk
43	od drogi 1716Z (Brzezina) - Płoszkowo	<b>1786Z</b>	1,721	L	3,5	masa bitum.
44	Bralecín - Lipka	<b>1787Z</b>	1,691	L	3,5	masa bitum.
45	od skrzyżowania z dr. 1779Z - Pomietów	<b>1788Z</b>	0,476	L	3,5	masa bitum.
46	Rzeplino-Trzebień - PKP Dolice	<b>1789Z</b>	7,45	L	3	bruk, beton, masa bitum.
<b>Łączna długość</b>		<b>206,157 km</b>				

#### **IV.1. Wieloletnia perspektywa potrzeb inwestycyjnych i remontowych dróg powiatowych na lata 2018-2028**

Remont, budowa i przebudowa dróg powiatowych jest najważniejszym celem działania zmierzającym do poprawy jakości dróg i urządzeń infrastruktury drogowej, podniesienia parametrów technicznych, zwiększenia przepustowości i tym samym poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu na drogach. Wskazane do przebudowy odcinki dróg powiatowych, ze względu na swoją lokalizację stanowią istotne punkty układu komunikacyjnego powiatu.

Obecnie, nie spełniają one obowiązujących parametrów technicznych a ich nawierzchnie wymagają wymiany na nową. Priorytetem jest przebudowa lub odbudowa odcinków dróg o najgorszym stanie technicznym przy uwzględnieniu ich znaczenia i standardu, obciążenia ruchem pojazdów i przenoszenia ruchu tranzytowego.

Ustalenie kolejności przebudów dróg układu docelowego zostało dokonane w oparciu o poniższe kryteria:

- a) Stan techniczny drogi i ujawnione elementy infrastruktury zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego,
- b) Znaczenie drogi w sieci drogowej powiatu i województwa. Ilość i struktura uczestników ruchu drogowego.
- c) Możliwość pozyskania zewnętrznych źródeł dofinansowania.

W tabeli nr 15 podano wieloletnie potrzeby inwestycyjne na lata 2018 – 2028 przy uwzględnieniu wyżej przytoczonych priorytetów.





Źródła finansowania:

1. Środki własne powiatu, w tym uzyskane z kredytów, obligacji itp.
2. Środki zewnętrzne, w tym z programów pomocowych unii europejskiej, krajowych,
3. Środki pozyskane od partnerów, w tym od jednostek samorządu terytorialnego, w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego itp.

#### **IV.2 Układ uzupełniający**

Mając na uwadze konieczność w okresie dochodzenia do docelowego układu dróg powiatowych, wykonywania remontów i inwestycji dróg układu uzupełniającego ustala się następujące kryteria określające przyjęcie przedsięwzięcia do realizacji:

- a) stan techniczny drogi i ujawnione elementy infrastruktury zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego,
- b) znaczenie drogi w sieci drogowej powiatu. Ilość i struktura uczestników ruchu drogowego,
- c) pozyskanie środków zewnętrznych dofinansowania, w tym gmin zainteresowanych wykonaniem remontu lub przebudowy drogi,
- d) deklaracja gminy, poparta stosowną uchwałą, o zmianie kategorii drogi z powiatowej na gminną.

Warunkiem podjęcia remontu lub przebudowy drogi układu uzupełniającego jest zmiana kategorii drogi z powiatowej na gminną lub inną wynikającą z określonych warunków.

#### **V. Utrzymanie i ochrona dróg**

Dokonano szczegółowego wyliczenia niezbędnych kosztów rocznego utrzymania 1 kilometra dróg układu docelowego pozwalających utrzymać założone standardy określone w tabeli nr 4. Z przeprowadzonej analizy wynika, że należy zabezpieczyć środki w wysokości ok. 28 tys./ km. Stanowi to w odniesieniu do całkowitej długości dróg układu docelowego nakład w wysokości - ok. 4 mln zł/rok.

Natomiast w okresie przejściowym koszt roczny utrzymania 1 kilometra dróg układu uzupełniającego zapewniający zachowanie standardów określonych w tabeli nr 5 dla tych dróg, winien wynosić 17 tys. zł/km. Stanowi to w odniesieniu do całkowitej ich długości wartość – ok. 7,55 mln zł/ rok.

## VI. Podsumowanie

Celem realizacji Planu należy:

1. Zintensyfikować działania zmierzające do stworzenia docelowej sieci dróg powiatowych. Z przeprowadzonej analizy wynika, że winno być docelowo ok. 142,859 km dróg powiatowych.
2. Z przytoczonych danych wynika, że sieć dróg powiatowych układu uzupełniającego zastępuje drogi gminne. Dotyczy to większości gmin powiatu i dowodzi słuszności tezy o konieczności zmiany kategorii lub wyłączenia z użytkowania dróg powiatowych o znaczeniu lokalnym.
3. Z przytoczonych danych i analiz wynika potrzeba zapewnienia poziomu wydatków remontowych w wysokości ok. 4- 5 mln zł rocznie.
4. Z dokonanych wyliczeń wynika potrzeba zabezpieczenia środków finansowych na projekty związane z przebudową i budową dróg na poziomie nie mniejszym jak 20 - 40 mln zł rocznie.
5. Z przeprowadzonych analiz wynika potrzeba zabezpieczenia środków finansowych na utrzymanie i ochronę dróg w wysokości ok. 11 mln zł rocznie.