

**UCHWAŁA NR LXII/401/22
RADY POWIATU W KOSZALINIE**

z dnia 15 grudnia 2022 r.

**zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Infrastruktury Drogowej
i Mostowej Powiatu Koszalińskiego na lata 2021-2024**

Na podstawie art. 12 pkt 4 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (Dz.U. 2022 r., poz. 1526) uchwała się, co następuje:

§ 1. Strategia Rozwoju Infrastruktury Drogowej i Mostowej Powiatu Koszalińskiego na lata 2021-2024 przyjęta uchwałą nr XXXIX/276/21 z dnia 16 września 2021 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Infrastruktury Drogowej i Mostowej Powiatu Koszalińskiego na lata 2021-2024, otrzymuje brzmienie zgodnie z załącznikiem do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu w Koszalinie.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady

Zbigniew Grabarek

Załącznik do uchwały Nr LXII/401/22
Rady Powiatu w Koszalinie
z dnia 15 grudnia 2022 r.



Strategia Rozwoju Infrastruktury Drogowej i Mostowej Powiatu Koszalińskiego na lata 2021-2024

Projekt Wykonania:

1. Rozalia Kolenda - Powiatowy Zarząd Dróg w Koszalinie
2. Joanna Lipska – Starostwo Powiatowe w Koszalinie

Koszalin , sierpień 2021 r.

2

1 Spis treści

2	Cel i zakres opracowania	5
3	Położenie powiatu koszalińskiego	5
4	Stan infrastruktury drogowej i mostowej Powiatu Koszalińskiego	8
5	Źródła finansowania ze środków bezzwrotnych.....	12
5.1	Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020	12
5.2	Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych	14
5.3	Program Rozwoju Obszarów Wiejskich Perspektywa Finansowa 2021-2027	14
5.4	Środki z budżetu Województwa Zachodniopomorskiego, pochodzące z tytułu wyłączenia gruntów rolnych z produkcji rolniczej.....	15
5.5	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg	15
5.6	Środki z rezerwy subwencji ogólnej.....	16
5.7	Fundusze Europejskie	17
6	Wydatki majątkowe realizowane przez Powiat Koszaliński	18
7	Spójność strategii z dokumentami wyższego rzędu.	18
8	Inwestycje drogowe planowane w latach 2021-2024	24
8.1	Przebudowa drogi powiatowej nr 3529Z Dunowo – Golica	28
8.2	Przebudowa mostu w m. Unieście.....	29
8.3	Przebudowa i remont drogi powiatowej nr 3536Z Kurozwęcz – Dargiń - Dobrociechy	29
8.4	Przebudowa drogi powiatowej nr 3562Z na odcinku Wyszebórz - Policko.....	30
8.5	Przebudowa drogi powiatowej nr 3541Z od DK6 do m. Dąbrowa	31
8.6	Przebudowa drogi powiatowej nr 3526Z w Nosowie, na odcinku od DK6 do przystanku .	32
8.7	Przebudowa drogi powiatowej nr 3527Z Kołowo - Laski Koszalińskie	33
8.8	Przebudowa dróg powiatowych nr 3506Z w m. Sarbinowo, 3504Z Sarbinowo - Gąski oraz 3544Z Kiszkowo – Gąski.....	33
8.9	Przebudowa drogi powiatowej nr 3513Z Koszalin – Skwierzynka – Kędzierzyn.....	34
8.10	Przebudowa drogi powiatowej 3524Z w m. Cieszyn, na odcinku od sklepu do przystanku	35
8.11	Przebudowa ciągu pieszego wzdłuż ulicy Łubuszan w Sianowie w pasie drogi powiatowej 36	
8.12	Przebudowa ciągu pieszego w m. Mielenko w pasie drogi powiatowej	36
8.13	Przebudowa i remont dróg powiatowych w ramach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego - przebudowa ciągu pieszego w pasie drogi powiatowej nr 3531Z w m. Mierzym....	37
8.14	Przebudowa drogi powiatowej nr 3543Z Skibno- Wierciszewo	38
8.15	Przebudowa drogi powiatowej nr 3542Z Karnieszewice.....	38

9	Inwestycje drogowe realizowane na terenie Powiatu Koszalińskiego	39
9.1	Obwodnica Koszalina i Sianowa S6 - sekcja 2	39
9.2	S11 Koszalin – Bobolice- 3 odcinki	40
9.3	S6 Sianów – Słupsk.....	41
10	Wykaz sprzętu, którym dysponuje Powiatowy Zarząd Dróg w Koszalinie w ramach realizacji zadań statutowych.....	43
11	Wykaz sprzętu planowanego do zakupu	43
12	Powierzchniowe utwalenie nawierzchni.....	44
13	Pozyskiwanie środków na remonty i inwestycje drogowe z programów celowych oraz programów ochrony środowiska	45
14	Poszukiwanie i wdrażanie nowych technologii remontów i inwestycji drogowych	46
14.1	Przeciwdziałanie niszczeniu dróg poprzez powierzchniowe utwalenie nawierzchni.....	46
14.2	Rozwój technologii towarzyszących inwestycjom drogowym, chroniących środowisko naturalne.....	47
15	Rozwój zasobów ludzkich Powiatowego Zarządu Dróg	49
16	Członkostwo w stowarzyszeniach działających w obszarze drogownictwa	49
17	Zestawienie priorytetów i działań w ramach strategii.....	50
18	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	51
19	Sposób realizacji strategii	52

2 Cel i zakres opracowania

Dokument został opracowany w celu określenia kierunków działania dla poprawy stanu technicznego dróg powiatowych powiatu koszalińskiego.

Opracowanie zawiera analizę istniejącego stanu dróg powiatowych powiatu koszalińskiego. Zawiera również analizę uwarunkowań technicznych szlaków komunikacyjnych oraz przeprowadzenia niezbędnych inwestycji z uwzględnieniem możliwych źródeł finansowania ich modernizacji.

Dokumentu ma służyć ścisłej współpracy z gminami i innymi zarządcami dróg w celu poprawienia funkcjonalności istniejących i tworzonych sieci drogowych. Główne kierunki działań w perspektywie czasowej, dla której opracowano strategię będą polegały na:

- niwelowaniu wciąż istniejących opóźnień rozwojowych w obszarze infrastruktury drogowej,
- możliwie najwyższej efektywności w wykorzystaniu wszelkich, dostępnych źródeł finansowania bezzwrotnego projektów drogowych,
- wzroście efektywności stosowanych metod remontów i inwestycji oraz usprawnienie organizacyjne Zarządu Dróg,
- odnowie wzmacniającej najbardziej obciążone ruchem odcinki dróg,
- prowadzeniu robót zapewniających odwodnienie jezdni (odtworzenie rowów, ścinka poboczy, udrożnienie przepustów),
- kompleksowej wymianie oznakowania na poszczególnych ciągach drogowych,
- wdrożeniu nowych technologii organizacji remontów i inwestycji,
- wdrożeniu nowych mechanizmów finansowania projektów drogowych, włączając partnerstwa publiczno-społeczne oraz publiczno-prywatne.

3 Położenie powiatu koszalińskiego

Powiat koszaliński położony jest w północno – wschodniej części województwa zachodniopomorskiego. W centrum powiatu koszalińskiego znajduje się powiat grodzki Koszalin. Powiat koszaliński od zachodu sąsiaduje z powiatem kołobrzeskim, od południowego zachodu z białogardzkim, od południa ze szczecineckim, od wschodu z bytowskim, zaś od północnego wschodu ze sławieńskim. Północną granicę powiatu wyznacza około

trzydziestokilometrowy pas wybrzeża Bałtyku. Pod względem fizyczno-geograficznym, powiat koszaliński położony jest na obszarze należącym do regionu:

1. Prowincji: Niż Środkowoeuropejski.

2. Podprovincji: Pobrzeże Południowobałtyckie, Pojezierze Południowobałtyckie,

3. Makroregionów: Pobrzeże Koszalińskie, Pojezierze Zachodniopomorskie, Pojezierze Południowopomorskie.

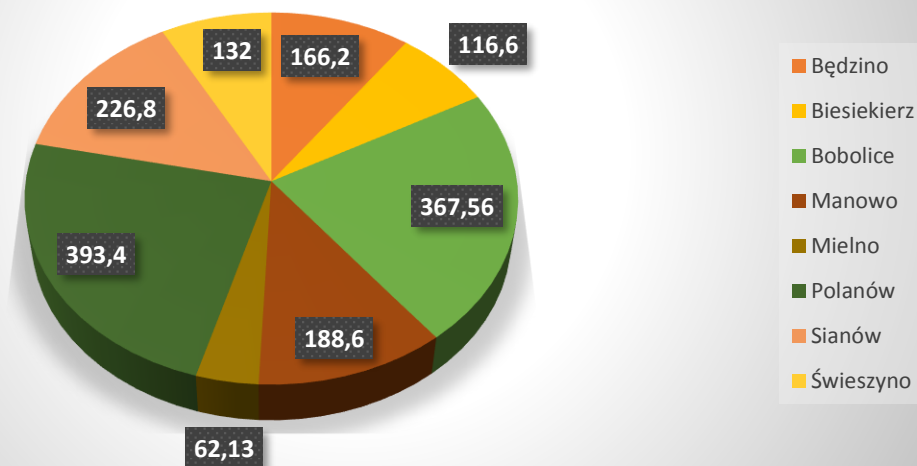
3. Mikroregionów: Równina Słupska, Równina Białogardzka, Wybrzeże Słowińskie, Wysoczyzna Polanowska, Pojezierze Drawskie, Pojezierze Bytowskie, Dolina Gwdy.



Rysunek nr 1 Położenie powiatu koszalińskiego, źródło: raport o Stanie Powiatu Koszalińskiego za rok 2020

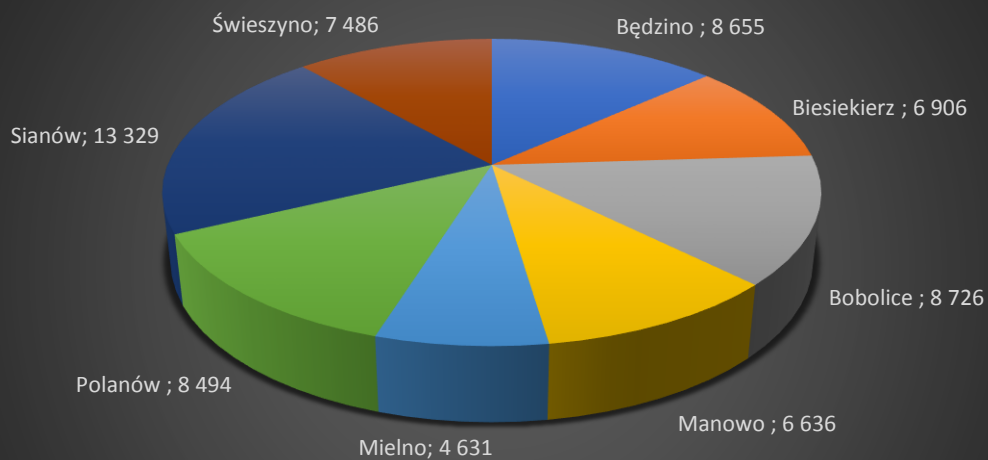
Powiat koszaliński posiada powierzchnię 1 653,89 km² i składa się z ośmiu gmin: Bobolice, Polanów, Mielno i Sianów, które posiadają status miejsko – wiejski oraz gmin: Biesiekierz, Będzino, Manowo, Świeszyno o statusie wiejskim. Powiat zamieszkuje łącznie 64 863 mieszkańców.

Struktura powierzchni powiatu koszalińskiego w gminach (km²)



Wykres nr 1 Struktura powierzchni powiatu koszalińskiego

Liczba mieszkańców



Wykres nr 2 Liczba mieszkańców powiatu koszalińskiego w poszczególnych gminach w roku 2020

4 Stan infrastruktury drogowej i mostowej Powiatu Koszalińskiego

Powiatowy Zarząd Dróg w Koszalinie posiada w trwałym zarządzie ponad 450 km dróg powiatowych, ponad 635 ha gruntów pod drogami oraz utrzymuje 22 obiekty mostowe znajdujące się w ciągu dróg powiatowych.

Poniżej znajduje się wykaz dróg, z zaznaczeniem oceny ich jakości według standardu opartego na Systemie Oceny Stanu Nawierzchni (asfaltowych). Kryteria oceny według SOSN wyznaczają trzy poziomy decyzyjne stanu technicznego nawierzchni, dla którego wyróżnia się cztery klasy: A, B, C, D.

– Poziom pożądaný – znajdują się tu nawierzchnie nowe, odnowione oraz eksploatowane, których stan techniczny nie wymaga planowania w normalnych warunkach przez okres co najmniej 4 kolejnych lat zabiegów remontowych; poziom pożądaný 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.

– Poziom krytyczny – jest to poziom określający stan nawierzchni, w którym wymagane jest natychmiastowe wykonanie szczegółowych badań technicznych w celu wykonania zabiegu; poziom krytyczny obejmuje klasę D, która oznacza nawierzchnie w stanie złym.

Tabela nr 1: Relacje poziomów decyzyjnych i klas stanu technicznego wg SOSN¹

Poziom	Klasa	Opis
Pożądaný	A – stan dobry	Nawierzchnie nowe, odnowione i eksploatowane, dopuszczalne występowanie sporadycznych uszkodzeń, nawierzchnie nie wymagające remontów.
	B – stan zadowalający	

¹ System Oceny Stanu Nawierzchni SOSN Wytyczne Stosowania - aktualizacja związana z wykorzystaniem wyników pomiarów ugięć nawierzchni - załącznik do Zarządzenia Nr 5 z dnia 01.02.2010 roku; GDDKiA; Warszawa styczeń 2010

Ostrzegawczy	C – stan niezadowolający	Nawierzchnie ze znaczącymi uszkodzeniami, wymagane zaplanowanie remontu.
Krytyczny	D – stan zły	Nawierzchnie z licznymi i rozległymi uszkodzeniami, wymagany natychmiastowy remont.

Tabela nr 2: Wykaz dróg powiatowych Powiatu Koszalińskiego

L.p.	Nazwa drogi - przebieg	Nowy nr drogi	Długość drogi	Klasa SOSN
1	(Rusowo) granica powiatu - Strzepowo - Dobrzyca	3327Z	7,80	A
2	(Ubysławice) granica powiatu - droga powiatowa	3329Z	1,20	C
3	(Białogórzyno) granica powiatu - Bardzino	3500Z	1,83	A
4	(Tyczewo) granica powiatu - Świolino - Dargiń - Grzybница	3501Z	11,30	AC
5	Granica powiatu - Ujazd - Chmielno - granica powiatu	3502Z	6,93	C
6	Łasin - Łopienica - droga nr 11	3503Z	3,80	A
7	Pleśna - Kładno - Śmiechów - Gąski - Pękalin - Mielno (rondo ul. Kościelna)* Mielno (skrzyżowanie ul. Suriana) - Łazy - Sucha Koszalińska - Skibno	3504Z	38,84	ABCD
8	Chłopy - Zagaje - Kazimierz Pom.	3505Z	5,10	AC
9	Sarbinowo - Będzino	3506Z	7,36	A
10	Dobiesławiec - Mścice	3508Z	2,60	A
11	Mielno- Strzeżenice- Mścice	3509Z	4,503	B
12	Osieki - Rzepkowo - droga nr 203	3511Z	3,90	CD
13	Koszalin - Skwierzynka - Kędzierzyn	3513Z	5,10	CD
14	Karnieszewice - Sianów	3510Z	2,594	C
15	Strachomino - granica powiatu (Skoczów)	3341Z	1,67	C
16	Borkowice - Dobrzyca - Popowo	3514Z	13,82	A
17	Dobrzyca - Smolne	3515Z	4,00	C
18	Smolne - Wierzchomino	3516Z	3,55	AD
19	Mączno - Popowo	3518Z	3,64	C

20	DW 112 - Kraśnik - Warnino - skrzyżowanie z DW 112 - granica powiatu koszalińskiego	3519Z	10,89	AC
21	Parnowo - Biesiekierz	3522Z	3,60	AC
22	węzeł drogi S6 Dobrze - Popowo - Parnowo - Laski - Dunowo	3523Z	11,54	A
23	Parnowo - Cieszyn	3524Z	4,20	C
24	Mścice - Dobrze - Stare Bielice	3525Z	9,11	AB
25	Nosowo - Nosówko	3526Z	4,40	C
26	Kotłowo - Laski Koszalińskie	3527Z	2,10	AC
27	Koszalin - Niekłonicze - Dunowo - Bardzino - Niedalino	3529Z	18,25	AC
28	Niekłonicze - Konikowo	3530Z	2,51	A
29	Jarzyce - Świeszyno - Mierzym - Cewlino - droga nr 11	3531Z	11,43	AC
30	Kurozwęcz - Dargiń - Dobrociechy	3536Z	14,53	C
31	droga nr 11- Rosnowo- Kurozwęcz - Zegrze Pomorskie- droga nr 167	3537Z	17,353	A
32	Bielkowo - granica powiatu (Dobiesław)	3538Z	1,20	C
33	Wiekowo - Grabowo - droga nr 6	3539Z	2,00	C
34	Dąbrowa - Grabówko	3540Z	3,67	C
35	Kawno (granica powiatu) - Sieciemin	3541Z	9,47	AC
36	Karnieszewice - skrzyżowanie S6	3542Z	3,79	C
37	Wierciszewo - Skibno - Sianów	3543Z	7,76	AC
38	Gąski - Dworek - droga nr 11	3544Z	3,93	AC
39	droga nr 6 (Sianów) - Węgorzewo - droga nr 206	3545Z	8,32	AB
40	droga nr 6 (Sianów) - ul. Łabuszan - Przytok - Ratajki - Krytno - Nadbór	3546Z	22,92	AB
41	Powidz - Sowinko	3547Z	2,46	C
42	Kościernica - Sowinko - Krytno	3548Z	6,10	C
43	Kusice - Ratajki	3549Z	2,20	D
44	Domachowo - Bukowo - Jacinki	3550Z	7,20	AC
45	Sowno - Sierakowo - granica powiatu	3551Z	5,01	BC
46	droga nr 205 - granica województwa (Dretyń)	3552Z	1,13	C
47	Sowno - granica powiatu (Laski) - Bożenice - Komorowo - granica powiatu (dr nr 205)	3553Z	8,53	C
48	droga wojewódzka nr 206 - Dadzewo	3554Z	1,30	C
49	Bożenice - Bukowo	3556Z	5,86	AD
50	Warblewo	3557Z	0,65	D

51	(Mzdowo) granica województwa - Rochowo - droga nr 206	3558Z	5,00	C
52	Rzeczyca Wielka - granica województwa (Przytocko)	3559Z	3,13	C
53	droga nr 11 - Bonin	3561Z	1,55	C
54	Policko - Manowo	3562Z	7,98	AD
55	Naclaw - Rekowo - droga nr 168	3566Z	6,86	C
56	Karsina - Karsinka	3567Z	3,00	C
57	Karsina - Młyniska	3568Z	1,52	C
58	Cetuń - droga nr 168	3569Z	3,30	C
59	Naclaw - Garbno - Cetuń - Rosocha - Polanów (ul. Zacisze)	3570Z	15,30	A C
60	droga nr 205 - Wietrzno - Chocimono - Bobolice - droga nr 11	3571Z	20,37	C
61	Żydowo - Nowy Żelibórz - granica województwa	3572Z	7,11	C
62	droga nr 205 - Żydowo - granica województwa (Bobęcino)	3573Z	5,66	AC
63	Ubiedrze - Kurowo - Cybulino	3576Z	7,50	C
64	droga nr 11 - Ubiedrze - Gozd	3577Z	4,81	C
65	Drzewiany - granica powiatu (Sępólno Wielkie)	3578Z	5,10	C
66	(Dzięciołowo) granica powiatu - Ujazd - Jatynka - Bobolice	3580Z	12,20	C
67	Porost - granica powiatu (Drzonowo)	3581Z	2,33	C
68	droga nr 11 - Głodowa	3582Z	1,02	C
69	Mickiewicza	3592Z	0,40	A
70	Ogrodowa	3593Z	1,14	AC

Tabela nr 3: Wykaz obiektów mostowych zlokalizowanych w ciągu dróg powiatowych Powiatu Koszalińskiego

Lp.	Rodzaj obiektu	Miejscowość	Nr drogi	Kilometr	Przeszkoda
1	Most	Wronie Gniazdo	3500Z	2+319	Rzeka Radew
2	Most	Unieście	3504Z	25+682	Kanał Jamneński
3	Most	Dworek	3544Z	1+961	Rzeka Czerwona
4	Most	Będzinko	3506Z	5+400	Rzeka Strzeżenica

5	Przepust	Kazimierz Pomorski	3505Z	5+242	Rzeka Strzeżenica
6	Most	Dunowo	3523Z	9+634	Rzeka Czarna
7	Most	Nosowo	3526Z	0+451	Rzeka Radew
8	Most	Giezkowo	3529Z	7+664	Rzeka Czarna
9	Wiadukt	Skibno	3543Z	4+292	Linia kolejowa Szczecin- Gdańsk
10	Most	Sianów	3592Z	0+170	Rzeka Polnica
11	Most	Przytok	3546Z	7+603	Rzeka Polnica
12	Most	Sowieński Młyn	3551Z	0+616	Rzeka Bielawa
13	Wiadukt	Rochowo	3558Z	0+809	Torowisko kolejowe
14	Wiadukt	Gilewo	3570Z	13+285	Nieczynne torowisko kolejowe
15	Most	Ubiedrze	3577Z	1+454	Rzeka Chociel
18	Most	Świelino	3501Z	6+697	Rzeka Bielica
19	Most	Strzeżenice	3509Z	2+088	Rzeka Strzeżenica
20	Most	Strzeżenice	3509Z	2+088	Rzeka Strzeżenica
21	Most	Żelimucha	3519Z	10+847	Rzeka Radew
22	Most	Rosnowo	3537Z	5+015	Rzeka Radew
23	Most	Rosnowo	3537Z	5+950	Kanał
24	Kładka	Zegrze Pomorskie	3537Z	14+223	Rów melioracyjny

5 Źródła finansowania ze środków bezzwrotnych

5.1 Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020

Główne obszary wsparcia RPO to gospodarka, infrastruktura i społeczeństwo. Nieodłącznym elementem gospodarki jest infrastruktura. W tej sferze nacisk

zostanie położony na ulepszenie systemu transportowego, w tym połączeń drogowych. W ramach V osi Priorytetowej istnieje możliwość pozyskania środków na inwestycje drogowe, które będą promować zrównoważony transport i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.

Oś priorytetowa nastawiona jest na poprawę wewnętrznej spójności komunikacyjnej województwa. W ramach osi wspierane będą inwestycje w transport drogowy, kolejowy i wodny śródlądowy.

Oś piąta zawiera dwa działania, które są potencjalnym źródłem finansowania projektów drogowych:

- **5.3 Budowa i przebudowa dróg lokalnych (gminnych i powiatowych) w ramach Strategii ZIT dla Koszalińsko – Kołobrzesko - Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego.**

Działanie skupi się na dofinansowaniu zadań drogowych, na drogach gminnych i powiatowych, wskazanych w Strategii ZIT Koszalińsko - Kołobrzesko - Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Działanie służyło będzie realizacji Strategii ZIT, poprzez poprawę połączeń wewnątrz obszaru ZIT KKBOF. Wspierane będą przedsięwzięcia polegające na budowie, przebudowie i rozbudowie układów drogowych i obiektów inżynierskich (wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym służącą obsłudze ruchu pieszego, rowerowego, komunikacji publicznej oraz zmniejszeniu oddziaływania na środowisko, oświetlenie, sieci uzbrojenia itp.), w tym na likwidacji „wąskich gardeł”, wyprowadzeniu ruchu tranzytowego z obszarów centralnych miast i miejscowości. W ramach realizowanych przedsięwzięć przewiduje się także działania dotyczące poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wspierane mogą być również przedsięwzięcia związane z organizacją ruchu, poprawiające przepustowość i sprawność dróg (w tym Inteligentne Systemy Transportowe). Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa inwestycje w drogi gminne i powiatowe ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego są możliwe jedynie wówczas, gdy zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami

logistycznymi. Realizowane projekty nie mogą pogarszać warunków ruchu pojazdów komunikacji publicznej.

- **5.4 Budowa i przebudowa dróg powiatowych.**

Działanie to ma na celu poprawę dostępności ośrodków wzrostu gospodarczego, na obszarach, także poza głównymi centrami rozwoju jakimi są oba wyznaczone w województwie ZIT. Projekty będą realizowane w zgodzie z planem inwestycji transportowych, przygotowanym w oparciu o koncepcję rozwoju dróg powiatowych wypracowaną przez Konwent Starostów Powiatów Województwa Zachodniopomorskiego.

Wspierane będą przedsięwzięcia polegające na budowie, przebudowie i rozbudowie układów drogowych i obiektów inżynierskich (wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym służącą obsłudze ruchu pieszego, rowerowego, komunikacji publicznej oraz zmniejszeniu oddziaływania na środowisko, oświetlenie, sieci, uzbrojenia itp.), w tym na likwidacji „wąskich gardeł”, wyprowadzeniu ruchu tranzytowego z obszarów centralnych miast i miejscowości poprzez budowę obwodnic lub obejść miejscowości. W ramach realizowanych przedsięwzięć przewiduje się także działania dotyczące poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wspierane mogą być również przedsięwzięcia związane z organizacją ruchu, poprawiające przepustowość i sprawność dróg (w tym Inteligentne Systemy Transportowe).

5.2 Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych

Realizacja programu ma na celu zwiększenie skali inwestycji publicznych przez bezzwrotne dofinansowanie inwestycji realizowanych przez JST. Wysokość bezzwrotnego dofinansowania jest zależna od obszaru priorytetowego, w którym mieści się planowana inwestycja. Program realizowany jest poprzez promesy inwestycyjne udzielane przez BGK. W przypadku inwestycji drogowych wsparcie obejmuje do 95% wartości, jedynie 5 % to wkład własny Jednostek Samorządu Terytorialnego.

5.3 Program Rozwoju Obszarów Wiejskich Perspektywa Finansowa 2021-2027

Jedną z operacji realizowanych w ramach PROW jest „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych” w ramach poddziałania „Wsparcie inwestycji związanych z tworzeniem, ulepszaniem lub rozbudową wszystkich rodzajów małej infrastruktury, w tym inwestycji w energię odnawialną i w oszczędzanie energii” współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej z Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW). Wsparcie w ramach tego typu operacji obejmuje budowę lub modernizację dróg lokalnych i związanych z nimi urządzeń.

5.4 Środki z budżetu Województwa Zachodniopomorskiego, pochodzące z tytułu wyłączenia gruntów rolnych z produkcji rolniczej

Zadania wynikające z ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych Województwo Zachodniopomorskie realizuje od 1999 r. Głównym celem dotacji udzielanych przez Urząd Marszałkowski jest poprawa stanu dróg dojazdowych do gruntów rolnych. W ciągu dwudziestu lat Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego przeznaczył na dotacje tego typu inwestycji kwotę ok. 86 mln zł. Środki te pozwoliły na przebudowę blisko 1000 odcinków dróg, o łącznej długości ponad 1350 km.

W ramach dotacji na zadanie można uzyskać dofinansowanie w wysokości min. 50% kwalifikowalnych kosztów własnych planowanego zadania inwestycyjnego.

5.5 Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg

Corocznie w wymiarze rzeczowym możliwa jest budowa, przebudowa i remont dróg powiatowych i gminnych oraz zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych, w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych.

Wnioski będą rozpatrywane przez komisje powoływane przez Wojewodów. Na podstawie ostatecznej listy rankingowej zatwierdzonej przez ministra właściwego do spraw transportu, wojewoda zatwierdzi listę wniosków zakwalifikowanych do dofinansowania w ramach dostępnego limitu środków przyznanych na województwo. Kryteria według których oceniane będą wnioski o dofinansowanie w ramach Programu:

- a) znaczenie zadania dla infrastruktury drogowej w sposób gwarantujący podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- b) znaczenie zadania dla rozwoju spójnej sieci dróg publicznych na obszarze województwa;
- c) wpływ zadania na poprawę dostępności komunikacyjnej, w szczególności do instytucji publicznych, instytucji istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa obywateli oraz do lokalnych ośrodków gospodarczych, dostępności komunikacyjnej na obszarach wiejskich oraz poprawę infrastruktury drogowej wykorzystywanej na potrzeby transportu zbiorowego.

5.6 Środki z rezerwy subwencji ogólnej

Rezerwa subwencji ogólnej funkcjonuje od 1999 r. Corocznie środki dzielone są według ustalonych kryteriów uzgodnionych wspólnie przez stronę rządową i samorządową. Rezerwa jest tworzona co roku w budżecie państwa na podstawie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1530, ze zm.). Dysponentem środków jest minister właściwy do spraw finansów publicznych, działający w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii reprezentacji jednostek samorządu terytorialnego.

Środki z rezerwy subwencji ogólnej przeznacza się na dofinansowanie:

- inwestycji na drogach publicznych powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu,
- utrzymania rzecznych przepraw promowych o średnim natężeniu ruchu w skali roku powyżej 2000 pojazdów na dobę, wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu - w kwocie nie mniejszej niż w roku bazowym,
- remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami krajowymi i wojewódzkimi w granicach miast na prawach powiatu.

5.7 Fundusze Europejskie

Polityka spójności na lata 2021-2027 ma obejmować następujące fundusze: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR), Fundusz Spójności (FS), Europejski Fundusz Społeczny+ (EFS+) oraz Fundusz Sprawiedliwej Transformacji (FST). Wspólna polityka rybołówstwa obejmuje Europejski Fundusz Morski i Rybacki (EFMR). Fundusze te wzajemnie się uzupełniają.

Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

Program służy wzmocnieniu spójności gospodarczej i społecznej Unii Europejskiej. Ma on łagodzić dysproporcje w rozwoju europejskich regionów i zmniejszać braki w zakresie rozwoju regionów znajdujących się w najmniej korzystnej sytuacji.

Fundusz Spójności

Służy redukowaniu dysproporcji gospodarczych i społecznych oraz promowaniu zrównoważonego rozwoju. W jego ramach realizowane są strategiczne projekty w obszarach ochrony środowiska i transportu, w tym transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T).

Europejski Fundusz Społeczny+ ma być głównym narzędziem UE służącym zwiększaniu spójności społecznej i gospodarczej, odpowiadaniu na wyzwania rynku pracy i wyzwania społeczne oraz stymulowaniu zrównoważonego rozwoju gospodarczego poprzez inwestowanie w kapitał ludzki. EFS+ będzie obejmować obecnie rozproszone instrumenty: EFS, Inicjatywę na rzecz osób młodych (YEI), Europejski Fundusz Pomocy Najbardziej Potrzebującym (FEAD) oraz Europejski Program na rzecz Zatrudnienia i Innowacji Społecznych (EaSI). Podobnie jak w latach 2014-2020 również w nowej rozpoczynającej się perspektywie około 60% funduszy z polityki spójności trafi do programów realizowanych na poziomie krajowym. Pozostałe 40% otrzymają programy regionalne, zarządzane przez marszałków województw.

Fundusz Europejski na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEniKS) – następca Programu Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ). Program przyczyni się do rozwoju gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska oraz przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu. FEniKS wesprze również inwestycje transportowe oraz dofinansuje ochronę zdrowia i dziedzictwo kulturowe. Planowany budżet to: ponad 25 mld euro.

6 Wydatki majątkowe realizowane przez Powiat Koszaliński

Dane dotyczące wydatków majątkowych w dziale 600 – Transport i łączność poniesionych w latach 2016-2020 i planowanych na rok 2021 (wydatki inwestycyjne, zakupy inwestycyjne, dotacje dla innych jednostek samorządu terytorialnego na inwestycje realizowane w partnerstwie).

Tabela nr 4: Wydatki majątkowe realizowane przez Powiat Koszaliński w latach 2016-2020

Rok	Dział 600 Rozdział 60014- Drogi publiczne powiatowe
2016	8 843 637,07
2017	16 854 297,26
2018	18 993 555,05
2019	22 235 827,51
2020	23 517 567,85
Plan na dzień 30.06.2021 r.	16 563 123,51
Suma w latach 2016-2021	107 008 008,25

7 Spójność strategii z dokumentami wyższego rzędu.

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego dla KKBOF na lata 2021-2030

Na podstawie uchwały nr XXXIV/254/21 Rady Powiatu w Koszalinie, Powiat Koszaliński przystąpił do opracowania Strategii rozwoju ponadlokalnego dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030 i w dniu 17.06.2021 r. zawarł porozumienie dotyczące zasad współpracy i partycypacji w kosztach przy jej opracowaniu i realizacji

z innymi jednostkami samorządu terytorialnego. Znowelizowana ustawa o samorządzie gminnym i ustawa o prowadzeniu polityki rozwoju wprowadziła możliwość wspólnego opracowania strategii rozwoju ponadlokalnego. Ustawa o samorządzie gminnym weszła w życie 13 listopada 2020 i zgodnie z jej zapisami gminy sąsiadujące, powiązane ze sobą funkcjonalnie, mogą opracować strategię rozwoju ponadlokalnego będącą wspólną strategią rozwoju tych gmin w zakresie ich terytorium, a jeżeli w jej opracowywaniu uczestniczą wszystkie gminy z terytorium powiatu to strategia jest opracowywana z udziałem tego powiatu. Natomiast z ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju wynika, że politykę rozwoju prowadzą samorząd powiatowy i gminny oraz ich związki.

Dzięki opracowaniu strategii będzie można wystąpić o fundusze unijne, dostępne zarówno w programach krajowych, jak również w Regionalnym Programie Operacyjnym dla Województwa Zachodniopomorskiego. Efektem będzie poprawa infrastruktury drogowej oraz bezpieczeństwa i poziomu życia mieszkańców obszaru.

Znowelizowana ustawa o samorządzie gminnym i ustawa o prowadzeniu polityki rozwoju umożliwi gminom i powiatom Partnerstwa ZIT KKBOF opracowanie strategii rozwoju ponadlokalnego, która będzie nowym instrumentem polityki regionalnej. Strategia będzie opracowywana w modelu partycypacyjnym oraz będzie podlegać konsultacjom w szczególności z: sąsiednimi gminami i ich związkami, lokalnymi partnerami społecznymi i gospodarczymi, mieszkańcami gmin oraz z właściwym dyrektorem regionalnego zarządu gospodarki wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Gotowa strategia rozwoju ponadlokalnego dla KKBOF zostanie przedłożona do przyjęcia przez rady gmin i powiatów.

Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024

Jest to pierwszy samodzielny wieloletni program z obszaru infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego na tak dużą skalę. Jego celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Planowane działania mają zadanie zwiększyć ochronę uczestników ruchu drogowego

oraz stworzyć bezpieczną dla nich infrastrukturą co skutkować będzie zmniejszaniem liczby wypadków oraz ofiar.

Na ten cel z Krajowego Funduszu Drogowego przeznaczone zostanie 2,5 mld zł. Program jest dokumentem określającym cele i priorytety inwestycyjne takie jak:

- budowa chodników, ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych,
- budowa zatok autobusowych,
- przebudowa skrzyżowań,
- budowa lewoskrętów,
- budowa kładek dla pieszych,
- montaż znaków drogowych i sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych,
- poprawa warunków widoczności na skrzyżowaniach i wjazdach na jezdnie dróg, w tym na pasach włączeń i wyłączeń,
- likwidacja punktów kolizyjnych na jezdniach, a w szczególności ograniczanie liczby zjazdów z jezdni głównych w wyniku wykonywania dodatkowych jezdni, obsługujących tereny przyległe do pasów drogowych,
- poprawa geometrii skrzyżowań dróg i korekta łuków poziomych jezdni,
- dostosowanie przekrojów drogowych do potrzeb wynikających ze struktury ilościowej, rodzajowej i kierunkowej ruchu,
- wprowadzanie stref bezpieczeństwa w otoczeniu jezdni ze szczególnym uwzględnieniem „stref wybaczących” błędy kierowców,
- zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu,
- montaż efektywnego oświetlenia lub doświetlenie szczególnie niebezpiecznych miejsc,
- poprawa parametrów użytkowych jezdni,
- poprawa przepustowości dróg, a w szczególności węzłów i skrzyżowań drogowych,
- poprawa bezpieczeństwa na dojazdach do przejazdów drogowych, w szczególności w zakresie fizycznego wymuszania redukcji prędkości oraz poprawy warunków widoczności,
- uporządkowanie warunków parkowania pojazdów wzdłuż dróg krajowych.

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)

Program ten został zatwierdzony 8 września 2015 r. uchwałą Rady Ministrów. Określa on kierunki działań oraz priorytety inwestycyjne w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych w Polsce. Program dokonuje diagnozy stanu obecnego sektora drogowego, definiuje zarówno cele planowane do osiągnięcia, jak i kluczowe w transporcie osobowym i towarowym oraz odnosi się do zobowiązań i wyzwań, jakie stoją przed Polską w najbliższym czasie.

Dokument ten zakłada dokończenie budowy ciągów dróg ekspresowych i autostrad oraz budowę obwodnic w ciągach dróg krajowych, w tym przypadku chodzi o drogę ekspresową S11.

Do głównych założeń programu należy:

- zwiększenie spójności sieci dróg krajowych (kontynuacja istniejących odcinków, budowa węzłów)
- wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdów),
- wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar),
- poprawa dostępu do rynków i usług (połączenie miast wojewódzkich z Warszawą).

Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030

Podczas III sesji Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego VI kadencji, radni przyjęli Strategię Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego z perspektywą do 2030 roku. Zakres tematyczny diagnozy obejmuje syntetyczną analizę najważniejszych uwarunkowań gospodarczych, przestrzennych, środowiskowych i społecznych charakteryzujących województwo zachodniopomorskie, opracowaną w oparciu o dostępne dane statystyczne oraz szereg dokumentów analitycznych na poziomie województwa.

Przez województwo przebiegają międzynarodowe i krajowe szlaki transportowe w układzie północ-południe i wschód-zachód. Węzłem, w którym

większość z nich ma ze sobą łączność, jest miasto Szczecin. Parametry dróg ekspresowych zyskują na coraz dłuższych odcinkach 4 z 13 dróg krajowych przebiegających przez region i zaliczonych do sieci TEN-T5, co w przypadku drogi S6 zapewni powiązanie Szczecina i Koszalina oraz ośrodków o znaczeniu ponadregionalnym, ich skomunikowanie z regionem, a także stworzenie dogodnego układu dróg wzdłuż wybrzeża Bałtyku (gminy nadmorskie i uzdrowiska staną się bardziej dostępne dla turystów). Ruch na drogach województwa jest niewiele niższy od średniej krajowej, jednak charakteryzuje się bardzo dużą zmiennością i dynamiką w ciągu roku. Dotyczy to dróg wszystkich kategorii, szczególnie w pasie nadmorskim, obciążonym sezonowym i weekendowym ruchem tranzytowym i turystycznym. Środkową i wschodnią część regionu cechuje ograniczona dostępność transportowa zarówno do stolicy województwa, jak i innych ważniejszych ośrodków miejskich. Kluczowe dla regionu, oprócz inwestycji związanych z wymienioną wcześniej drogą S6, są także inwestycje dotyczące drogi S3 (na północy doprowadzenie do terminala). Wzrost realizowany jest w oparciu o niebieską i zieloną gospodarkę. Zielona gospodarka - gospodarka realizująca cele zrównoważonego rozwoju i związana z takimi obszarami jak: rozwój czystych technologii, odnawialne źródła energii, poprawa efektywności energetycznej i materiałowej, zrównoważony transport, gospodarka odpadami i recykling, zrównoważone wykorzystanie gruntów, wody, lasów, łowisk morskich oraz ekoturystyka, ale także zmiana modelu konsumpcji i produkcji na bardziej zrównoważony i tworzenie zielonych miejsc pracy. Niebieska gospodarka – gospodarka wykorzystująca potencjał mórz i oceanów w zakresie wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy, obejmująca wszystkie sektorowe i międzysektorowe działania gospodarcze związane z oceanami, morzami i wybrzeżami, ale też pośrednie działania pomocnicze niezbędne do funkcjonowania sektorów gospodarki morskiej. Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) (Dz. U. L 348 z 20.12.2013, s. 1-128), na system powiązań transportowych województwa tworzących sieć TEN-T składają się: drogi: S3 i A6 (sieć bazowa) oraz S6, S10 i S11 (sieć

kompleksowa), linie kolejowe: E59 (towarowa sieć bazowa na odcinku od Świnoujścia, pasażerska – na odcinku od Szczecina) i C-E-59 (sieć kompleksowa) oraz linia nr 202 (sieć kompleksowa), a także Odrzańska Droga Wodna (sieć bazowa na odcinku od wejścia do kanału Odra-Hawela do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi). Elementami sieci bazowej śródlądowej i morskiej są porty w Szczecinie i w Świnoujściu, natomiast port w Policach jest elementem sieci kompleksowej. Lotnisko w Szczecinie-Goleniowie należy do bazowej sieci lotniczej. Ponadto Szczecin wskazano jako „węzeł miejski sieci bazowej”. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 - projekt - 14 promowego w Świnoujściu i na południu połączenie z czeską siecią autostrad), drogi S11 (zapewnienie dostępności komunikacyjnej wschodniej części województwa), a także zachodniego obejścia Szczecina komunikującego zachodnie i północne dzielnice Szczecina i Polic przez tunel Police – Święta z Portem Lotniczym Szczecin-Goleniów.²

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030” (KSRR 2030)

KSRR to podstawowy dokument strategiczny polityki regionalnej państwa. Dokument przedstawia cele polityki regionalnej oraz działania i zadania, jakie do ich osiągnięcia powinien podjąć rząd, samorządy: wojewódzkie, powiatowe i gminne oraz pozostałe podmioty uczestniczące w realizacji tej polityki w perspektywie roku 2030. Strategia ta jest zbiorem wspólnych wartości, zasad współpracy rządu i samorządów oraz partnerów społeczno-gospodarczych na rzecz rozwoju kraju i województw. Dokument określa systemowe ramy prowadzenia polityki regionalnej zarówno przez rząd wobec regionów, jak i wewnątrzregionalne. Odegra on w nadchodzących latach ważną rolę w procesie programowania środków publicznych, w tym funduszy.³ W ramach KSRT2030 realizowane będą m.in. inwestycje w niskoemisyjne/zeroemisyjne środki transportu, inwestycje drogowe i kolejowe, śródlądowe drogi wodne i porty morskie, infrastruktura na potrzeby

² Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030

³ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego - Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej - Portal Gov.pl (www.gov.pl)

czystego transportu miejskiego, inteligentne systemy transportowe, a także promocja transportu rowerowego i pieszego. Zgodnie z punktem 1.5.1 strategii dot. infrastruktury transportowej głównym podjętym działaniem w tym obszarze będzie poprawa dostępności polskiej przestrzeni we wszystkich wymiarach: w skali międzynarodowej (sieć TEN-T), połączenia transportowe w kierunku granic kraju, krajowej (łączenie ośrodków wojewódzkich), regionalnej (połączenie największych miast z ich zapleczem i mniejszymi ośrodkami) oraz lokalnej (w szczególności na obszarach wiejskich). Ważnym elementem dokumentu jest zwrócenie uwagi na lepsze skomunikowanie głównie obszarów miejsko-wiejskich i wiejskich z miastami, jak również inwestycje zwiększające dostępność do usług publicznych wewnątrz jednostek administracyjnych.

Na obszarach wiejskich realizowane będą działania w zakresie budowy i modernizacji podstawowej infrastruktury transportowej (drogi lokalne, infrastruktura towarzysząca, ścieżki rowerowe) oraz rozwoju usług i środków transportu zbiorowego. Podejmowane będą działania skutkujące poprawą dostępności na obszarach zmarginalizowanych, zapewniające lepsze powiązanie między obszarami wiejskimi, a ośrodkami dostarczającymi podstawowe usługi publiczne oraz ułatwiające dostęp do kluczowych dla regionu ośrodków miejskich.⁴

8 Inwestycje drogowe planowane w latach 2021-2024

Na podstawie ustawy o finansach publicznych i na podstawie Uchwały nr XXIX/209/20 Rady Powiatu w Koszalinie z dnia 17 grudnia 2020 r. uchwalona została Wieloletnia Prognoza Finansowa Powiatu Koszalińskiego na lata 2021-2030. W ramach przyjętej prognozy zaplanowano realizację zadań, które przedstawia poniższa tabela.

⁴ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego - Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej - Portal Gov.pl (www.gov.pl)

Tabela nr 5 Inwestycje drogowe planowane w latach 2021-2024

	Nazwa zadania	Priorytet	Cel	Działanie	Wartość zadania	Termin realizacji zadania
1.	Przebudowa drogi powiatowej nr 3529Z Dunowo - Golica	Budowa, przebudowa i remont dróg, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Poprawa stanu jakości dróg powiatowych.	Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,5m i długości ok. 5,139km; przebudowa chodników w miejscowościach	1 370 000,00	2022-2024
2.	Przebudowa mostu w m. Unieście	Budowa, przebudowa i remont dróg.	Poprawa stanu jakości dróg powiatowych.	Dostosowanie mostu do klasy I wg PN-EN 1991-2 nośności; szerokość jezdni na moście 6m+ opaski 2x0,5m; skrajnia żeglowna dla drogi wodnej wysokość 3,50 m	1 293 807,00	2021-2022
3.	Przebudowa i remont drogi powiatowej nr 3536Z Kurozwęcz-Dargiń-Dobrociechy	Budowa, przebudowa i remont dróg.	Poprawa stanu jakości dróg powiatowych.	Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,5m i długości ok. 4,4km	1 100 000,00	2023-2024
4.	Przebudowa drogi powiatowej nr 3562Z na odcinku Wyszebórz-Policko	Budowa, przebudowa i remont dróg.	Poprawa stanu jakości dróg powiatowych.	Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej o szerokości od 4,5m do 6m i długości 2,36km	4 069 501,15	2021-2022
5.	Przebudowa drogi powiatowej nr 3541Z od DK6 do m. Dąbrowa	Budowa, przebudowa i remont dróg.	Poprawa stanu jakości dróg powiatowych.	Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,5m i długości ok. 1km	1 004 020,48	2021-2024
6.	Przebudowa drogi powiatowej nr 3526Z w Nosowie, na odcinku od DW112 do m. Nosowo	Budowa, przebudowa i remont dróg.	Poprawa stanu jakości dróg powiatowych.	Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,5m i długości 0,6km	1 500 000,00	2023-2024
7.	Przebudowa drogi powiatowej nr 3527Z Kotłowo-Laski Koszalińskie	Budowa, przebudowa i remont dróg, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Poprawa stanu jakości dróg powiatowych, przebudowa, modernizacja, remont przejść dla	Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej na szerokości od 5,5 do 6m i długości 1,87km, wykonanie ścieżki rowerowej	350 000,00	2021-2022

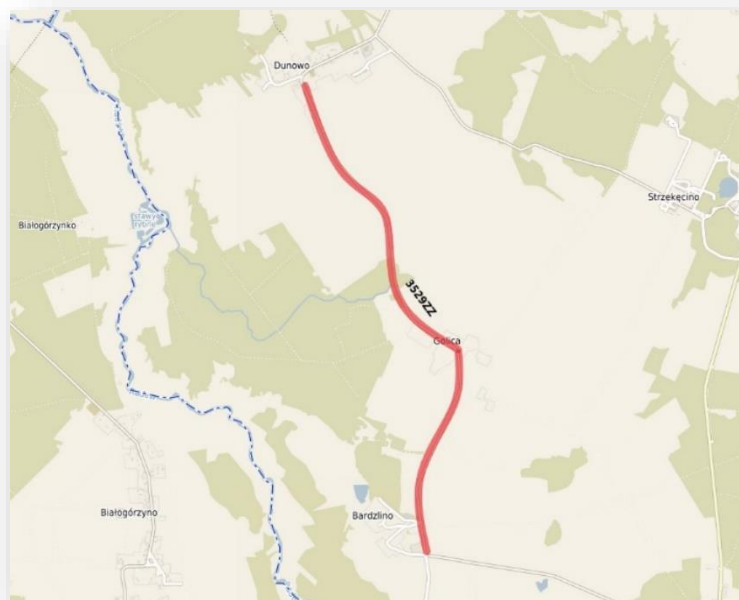
			pieszych, chodników i oświetlenia.	o powierzchni 1117m ²		
8.	Przebudowa dróg powiatowych nr 3506Z w m. Sarbinowo, 3504Z Sarbinowo-Gąski oraz 3544Z Kiszkowo-Gąski	Budowa, przebudowa i remont dróg, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Poprawa stanu jakości dróg powiatowych, przebudowa, modernizacja, remont przejść dla pieszych, chodników i oświetlenia.	Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej na szerokości 5,5-6m, na łącznej długości ok. 6,5km; w ciągu dróg zaprojektowano ciągi piesze i pieszo-rowerowe.	3 255 000,00	2022-2024
9.	Przebudowa drogi powiatowej nr 3513Z Koszalin - Skwierzynka - Kędzierzyn	Budowa, przebudowa i remont dróg, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Poprawa stanu jakości dróg powiatowych, przebudowa, modernizacja, remont przejść dla pieszych, chodników i oświetlenia, pozyskiwanie środków zewnętrznych na remonty i inwestycje drogowe z programów celowych, programów ochrony środowiska oraz funduszy europejskich.	Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej o szerokości od 3,5 do 6m na 4 odcinkach drogi o łącznej długości ok. 4km; W ciągu drogi przebudowywane są ciągi piesze oraz ciągi pieszo-rowerowe	5 176 882,87	2021-2022
10.	Przebudowa drogi powiatowej 3524Z na odcinku od m. Cieszyn do skrzyżowania z drogą powiatową nr 3523Z	Budowa, przebudowa i remont dróg, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Poprawa stanu jakości dróg powiatowych, przebudowa, modernizacja, remont przejść dla pieszych, chodników i oświetlenia.	Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,5m i długości ok. 2,1km, wraz z przebudową chodnika w m. Cieszyn	1 530 000,00	2023-2024
11.	Przebudowa ciągu pieszego w ciągu drogi powiatowej nr 3546Z w m. Sianów (ul. Łubuszan)	Budowa, przebudowa i remont dróg, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Poprawa stanu jakości dróg powiatowych, przebudowa, modernizacja, remont przejść dla pieszych, chodników i oświetlenia.	Budowa ciągu pieszego o szerokości do 2m na długości łącznej ok 1km	450 000,00	2021-2022

12.	Przebudowa ciągu pieszego w pasie drogi powiatowej nr 3504Z w m. Mielenka	Budowa, przebudowa i remont dróg, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Poprawa stanu jakości dróg powiatowych, przebudowa, modernizacja, remont przejść dla pieszych, chodników i oświetlenia, pozyskiwanie środków zewnętrznych na remonty i inwestycje drogowe z programów celowych, programów ochrony środowiska oraz funduszy europejskich.	Przebudowa ciągu pieszego na łącznej długości ok. 0,5km	450 000,00	2021-2022
13.	Przebudowa i remont dróg powiatowych w ramach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego – przebudowa ciągu pieszego w pasie drogi powiatowej nr 3531Z w m. Mierzym	Budowa, przebudowa i remont dróg, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, współpraca na rzecz rozwoju infrastruktury drogowej i mostowej.	Poprawa stanu jakości dróg powiatowych, przebudowa, modernizacja, remont przejść dla pieszych, chodników i oświetlenia, współpraca z jednostkami samorządowymi z zakresu poprawy i rozwoju dróg publicznych.	Przebudowa chodnika w m. Mierzym o szerokości od 1,5 do 2m i łącznej długości 345m.	100 000,00	2021-2022

14.	Przebudowa drogi powiatowej nr 3543Z Skibno-Wierciszewo	Budowa, przebudowa drogi, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Poprawa stanu jakości dróg powiatowych. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej na odcinku o długości 6,25km wraz z utwardzonymi pobocznymi na odcinku szlakowym	14 500 000,00	2022-2023
15.	Przebudowa drogi powiatowej nr 3542Z Karnieszewice	Budowa, drogi, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Poprawa stanu jakości dróg powiatowych. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej na odcinku ok. 0,6km wraz z dodatkową infrastrukturą drogową	4 000 000,00	2022-2023

8.1 Przebudowa drogi powiatowej nr 3529Z Dunowo – Golica

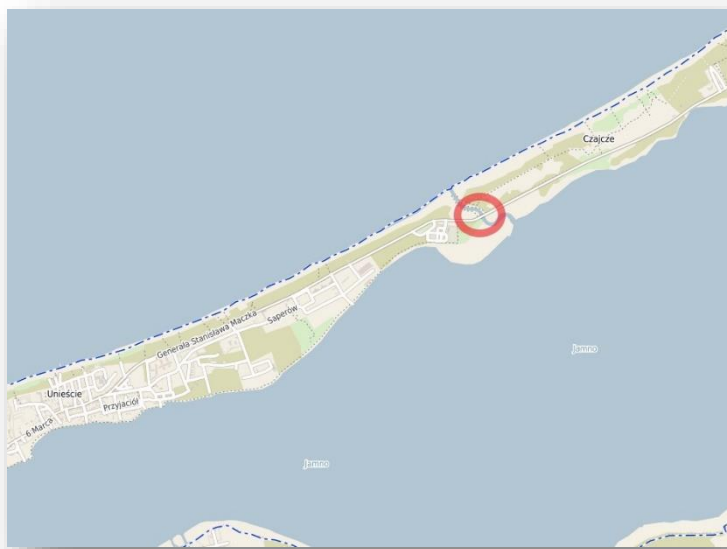
Zadanie inwestycyjne polegające na przebudowie drogi powiatowej nr 3529Z na odcinku Dunowo- Golica- Bardzolino, o długości ok. 4,4 km, polegać będzie na przebudowie i wzmocnieniu istniejącej nawierzchni jezdni wraz z towarzyszącą infrastrukturą drogową. Zadanie będzie realizowane do 2024 roku.



Rysek nr 2 Odcinek Dunowo- Golica- Bardzolino, źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Manowie

8.2 Przebudowa mostu w m. Unieście

Planowane zadanie polegać będzie na przebudowie obiektu mostowego zlokalizowanego w ciągu drogi powiatowej nr 3504Z nad Kanalem Jamneńskim wraz z odcinkiem drogi dojazdowej. Realizacja robót budowlanych planowana jest w 2022 r.



Rysek nr 3 Odcinek Mścice - Dobiesławiec źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Manowie

8.3 Przebudowa i remont drogi powiatowej nr 3536Z Kurozwęcz – Dargiń - Dobrociechy

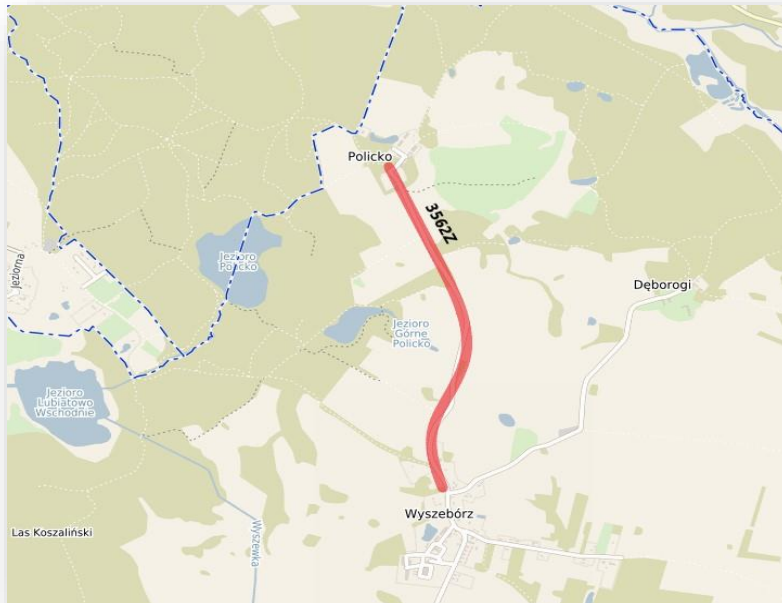
Zadanie inwestycyjne polegające na przebudowie drogi powiatowej nr 3536Z na odcinku Kurozwęcz – Dargiń - Dobrociechy, o długości ok. 4,4 km, polegać będzie na przebudowie i wzmocnieniu istniejącej nawierzchni jezdni wraz z towarzyszącą infrastrukturą drogową. Zadanie będzie realizowane do 2024 r.



Rysunek nr 4 Odcinek Kurozwęz- Dargiń- Dobrociechy, źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Manowie

8.4 Przebudowa drogi powiatowej nr 3562Z na odcinku Wyszebórz - Policko

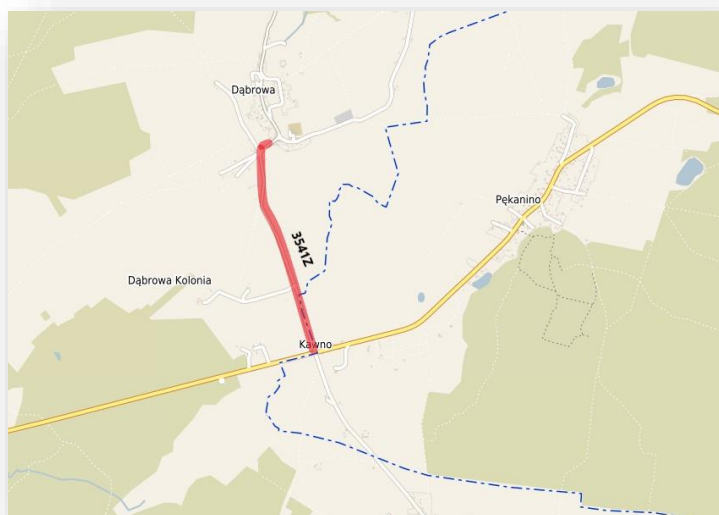
Zadanie inwestycyjne polegające na przebudowie drogi powiatowej nr 3562Z na odcinku Wyszebórz- Policko, o długości ok. 2,36 km, polegać będzie na przebudowie i wzmocnieniu istniejącej nawierzchni jezdni wraz z towarzyszącą infrastrukturą drogową. W roku 2020 wykonano dokumentację techniczną – projekt przebudowy drogi. Wykonanie robót budowlanych zaplanowane jest na 2022 r.



Rysunek nr 5 Odcinek Wyszebórz- Policko, źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Manowie

8.5 Przebudowa drogi powiatowej nr 3541Z od DK6 do m. Dąbrowa

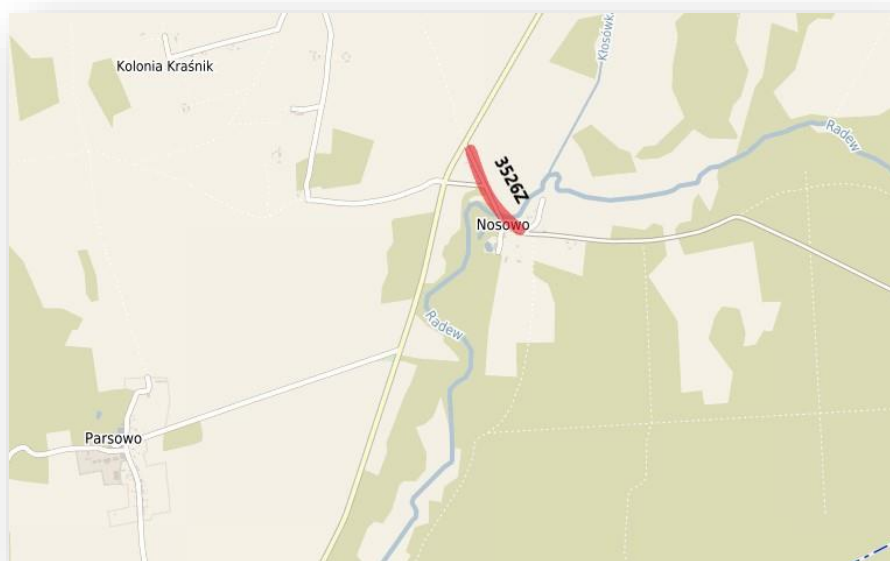
Zadanie inwestycyjne polegające na przebudowie drogi powiatowej nr 3541Z na odcinku od DK6 do m. Dąbrowa, o długości ok. 1,5 km, polegać będzie na przebudowie i wzmocnieniu istniejącej nawierzchni jezdni wraz z towarzyszącą infrastrukturą drogową. Wykonanie robót budowlanych zaplanowane jest do 2024 r.



Rysunek nr 6, Odcinek od DK6 do m. Dąbrowa, źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Manowie

8.6 Przebudowa drogi powiatowej nr 3526Z w Nosowie, na odcinku od DK6 do przystanku

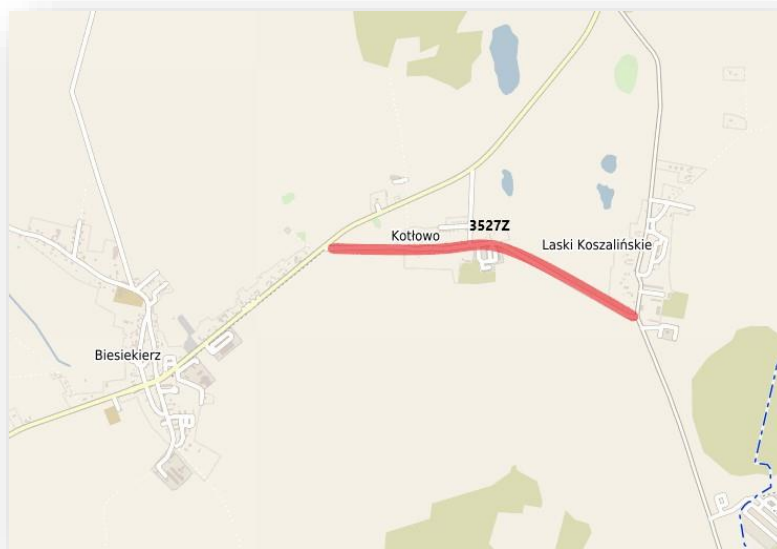
Zadanie inwestycyjne polegające na przebudowie drogi powiatowej nr 3526Z w m. Nosowo, na odcinku od byłej DK6 (obecnie DW112) do przystanku, o długości ok. 0,6 km, polegać będzie na przebudowie i wzmocnieniu istniejącej nawierzchni jezdni wraz z towarzyszącą infrastrukturą drogową. Wykonanie zadania planowane jest do 2024 r.



Rysunek nr 7, Odcinek m. Nosowo od byłej DK6 (obecnej DW112) do przystanku, źródło Powiatowy Zarząd Dróg

8.7 Przebudowa drogi powiatowej nr 3527Z Kotłowo - Laski Koszalińskie

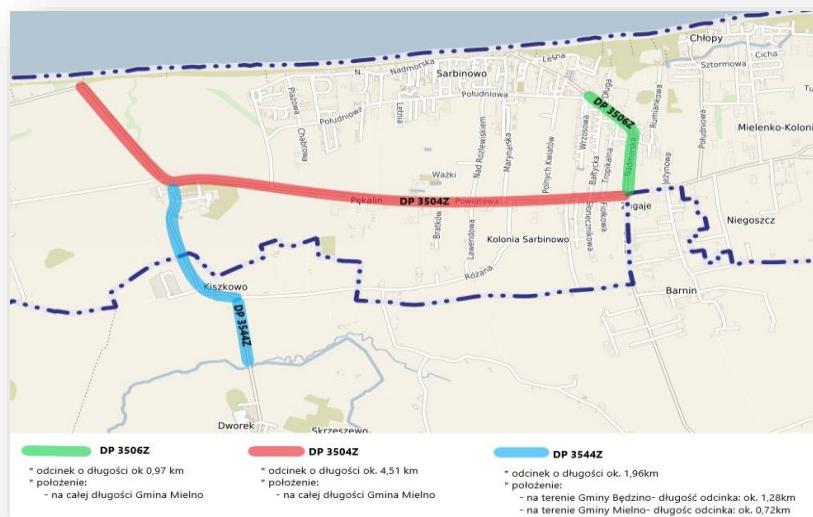
Planowane zadanie polegać będzie na wymianie warstw konstrukcyjnych drogi wraz z ułożeniem nowej nawierzchni bitumicznej, z założeniem wykonania drogi w przekroju z odwodnieniem do przyległych terenów i istniejącej kanalizacji deszczowej w całym ciągu drogi powiatowej nr 3527Z, o długości ok. 1,96 km. Wykonano dokumentację techniczną – projekt przebudowy drogi. Termin realizacji robót budowlanych zaplanowano na 2022 r.



Rysunek nr 8, Odcinek Kotłowo - Laski Koszalińskie, źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Manowie

8.8 Przebudowa dróg powiatowych nr 3506Z w m. Sarbinowo, 3504Z Sarbinowo - Gąski oraz 3544Z Kiszkowo – Gąski

Zadanie polegać będzie na wymianie warstw konstrukcyjnych drogi wraz z ułożeniem nowej nawierzchni bitumicznej, z założeniem wykonania drogi w przekroju z odwodnieniem do przyległych terenów, za pośrednictwem spadków poprzecznych i podłużnych wraz z pozostałą infrastrukturą drogową. Wykonanie zadania planowane do 2024 r.

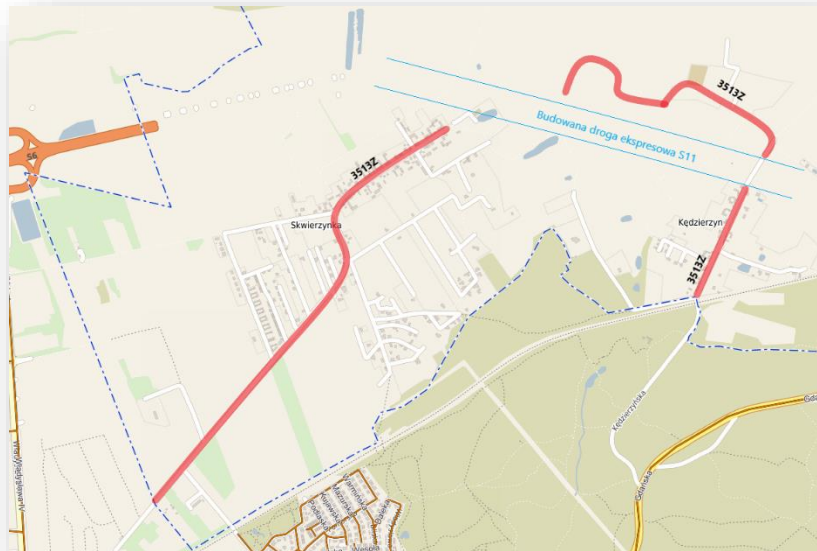


Rysunek Sarbinowo- Gąski oraz Kiszkowo- Gąski, źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Manowie

nr 9, Odcinek

8.9 Przebudowa drogi powiatowej nr 3513Z Koszalin – Skwierzynka – Kędzierzyn

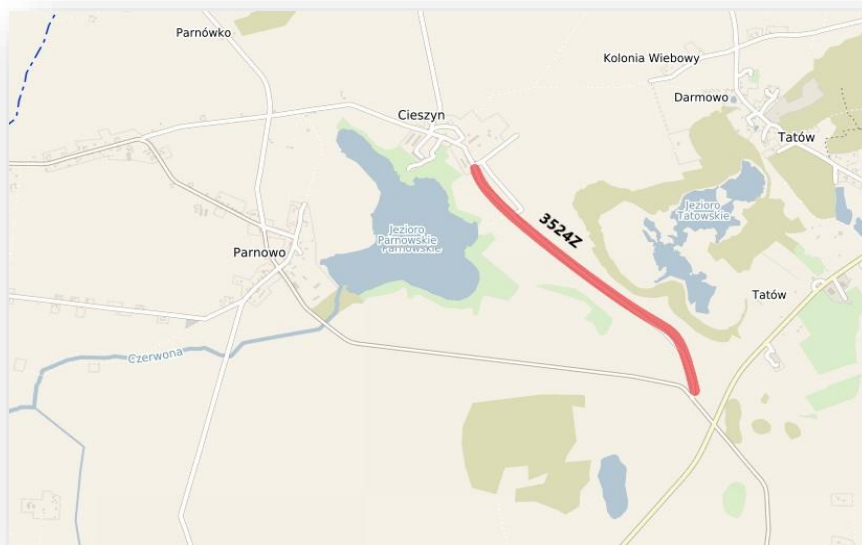
W roku 2020 wykonana została dokumentacja techniczna – projekt przebudowy drogi. Realizacja robót budowlanych w ramach zadania inwestycyjnego została rozpoczęta w 2021 r., a ich zakończenie zaplanowane jest na rok 2022. W ramach realizacji zadania przebudowywane są 4 odcinki drogi powiatowej nr 3513Z w całym jej przebiegu, na długości ok. 3,9 km. Roboty budowlane polegają na przebudowie i wzmocnieniu istniejącej nawierzchni jezdni wraz z towarzyszącą infrastrukturą drogową. Na realizację zadania pozyskano środki z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych.



Rysunek nr 10, Odcinek Koszalin- Skwierzynka- Kędzierzyn, źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Manowie

8.10 Przebudowa drogi powiatowej 3524Z w m. Cieszyn, na odcinku od sklepu do przystanku

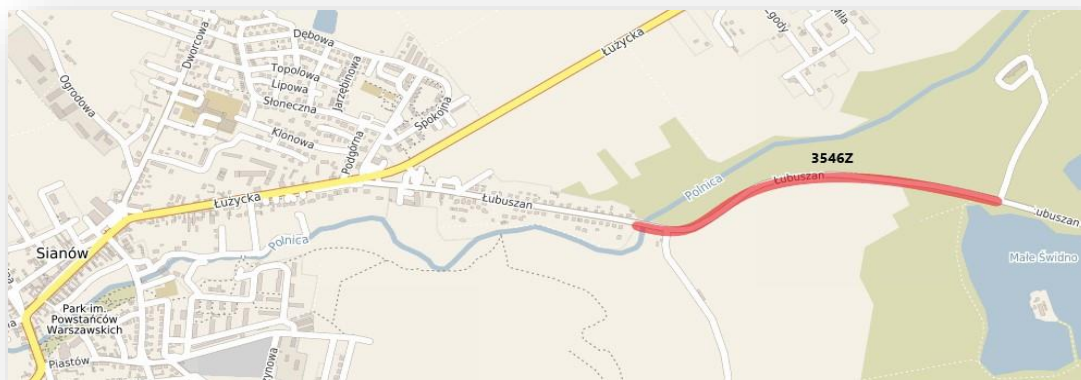
Planowane zadanie inwestycyjne realizowane będzie na odcinku drogi powiatowej nr 3524Z od m. Cieszyn do skrzyżowania z droga powiatową nr 3523Z, na odcinku o długości ok. 2,1 km. Roboty budowlane polegać będą na przebudowie i wzmocnieniu istniejącej nawierzchni jezdni wraz z towarzyszącą infrastrukturą drogową a ich realizacja nastąpi do 2024 r.



Rysunek nr 11, Odcinek m. Cieszyn od sklepu do przystanku, źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Manowie

8.11 Przebudowa ciągu pieszego wzdłuż ulicy Łubuszan w Sianowie w pasie drogi powiatowej

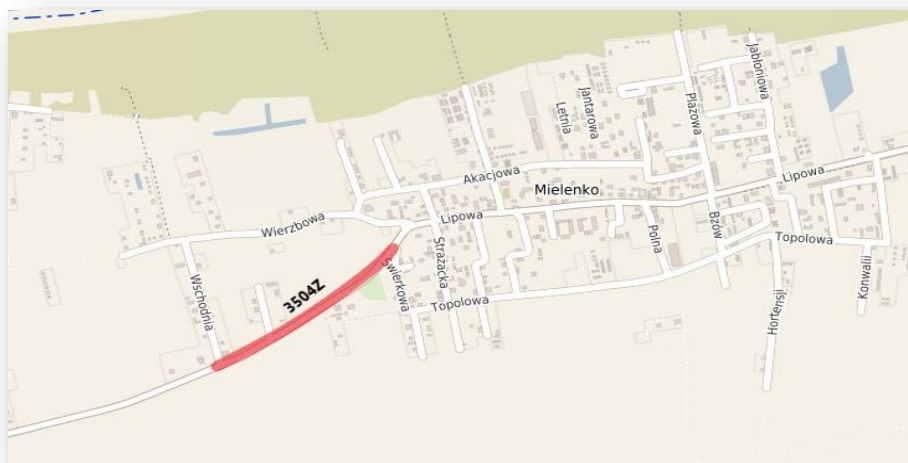
Planowane zadanie inwestycyjne polega na przebudowie ciągu pieszego w ciągu drogi powiatowej nr 3546Z, przy ul. Łubuszan w miejscowości Sianów. Realizację zadania przewidziano w roku 2022.



Rysunek nr 12, Odcinek ul. Łubuszan w Sianowie, źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Manowie

8.12 Przebudowa ciągu pieszego w m. Mielenko w pasie drogi powiatowej

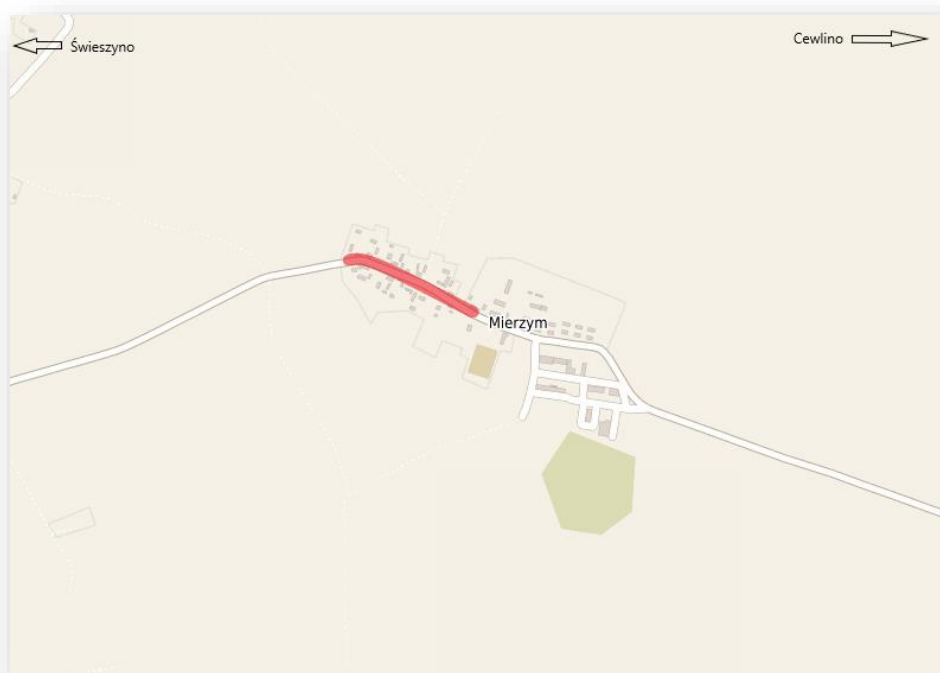
Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie chodnika w miejscowości Mielenko, w ciągu drogi powiatowej nr 3504Z. Przedmiotowy odcinek, o długości ok. 0,37 km, zlokalizowany jest pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Świerkową oraz ul. Wschodnią.



Rysunek nr 13, Odcinek ciągu pieszego w Mielenku, źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Manowie

8.13 Przebudowa i remont dróg powiatowych w ramach poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego - przebudowa ciągu pieszego w pasie drogi powiatowej nr 3531Z w m. Mierzym.

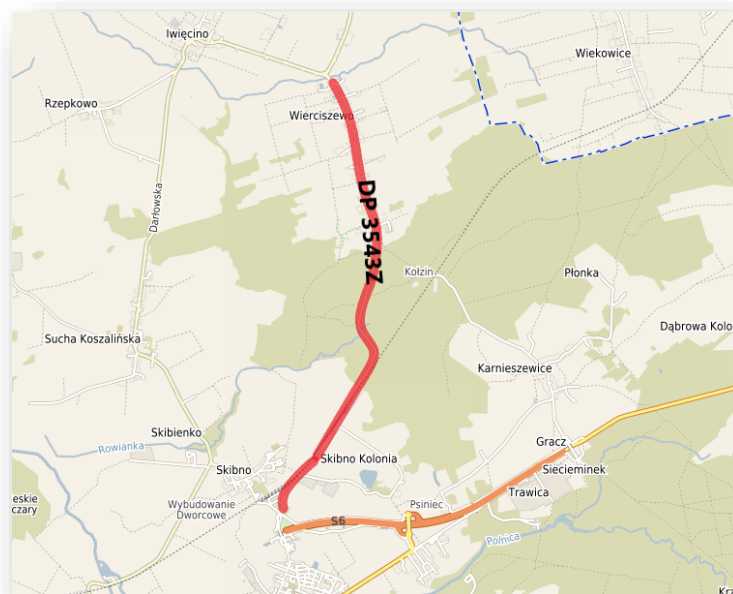
Planowane zadanie przewiduje przebudowę chodnika w m. Mierzym, w ciągu drogi powiatowej nr 3531Z wraz z remontem towarzyszącej infrastruktury drogowej. Realizacja zadania nastąpi do końca 2022 r.



Rysunek nr 14, Odcinek drogi w m. Mierzym, źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Manowie

8.14 Przebudowa drogi powiatowej nr 3543Z Skibno- Wierciszewo

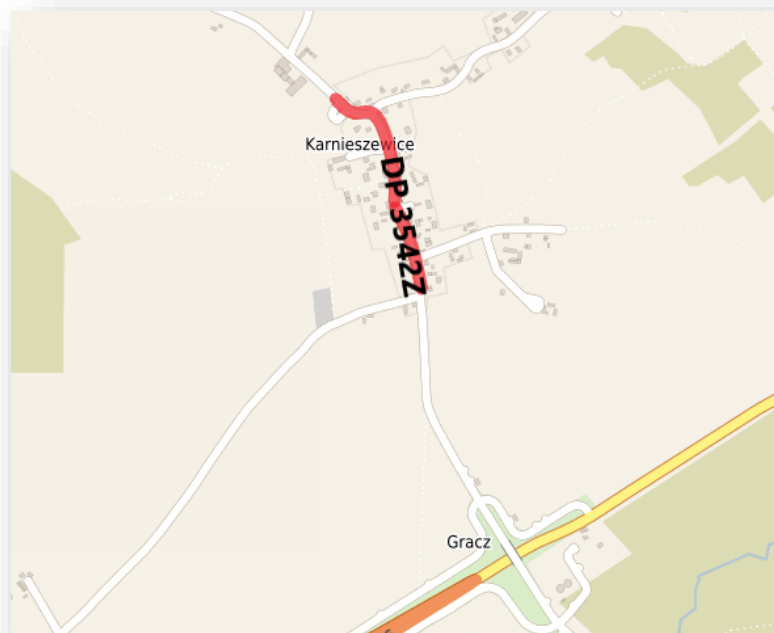
Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 3543Z na długości 6,25km. Roboty budowlane polegać będą na wzmocnieniu i poszerzeniu istniejącej nawierzchni jezdni. Na odcinku szlaku pomiędzy miejscowościami Wierciszewo i Skibno wykonane zostaną obustronne pobocza utwardzone, co znacznie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Realizacja zadania planowana jest w latach 2022-2023.



Rysunek nr 15, Odcinek drogi powiatowej Skibno-Wierciszewo, źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Manowie

8.15 Przebudowa drogi powiatowej nr 3542Z Karnieszewice

Realizacja zadania przewidywana jest w latach 2022-2023. W ramach inwestycji planowana jest wymiana wierzchnich warstw konstrukcyjnych oraz poszerzenie istniejącej jezdni do szerokości ok 5,5m wraz z wykonaniem dodatkowej infrastruktury drogowej, na odcinku o długości ok 0,6km.

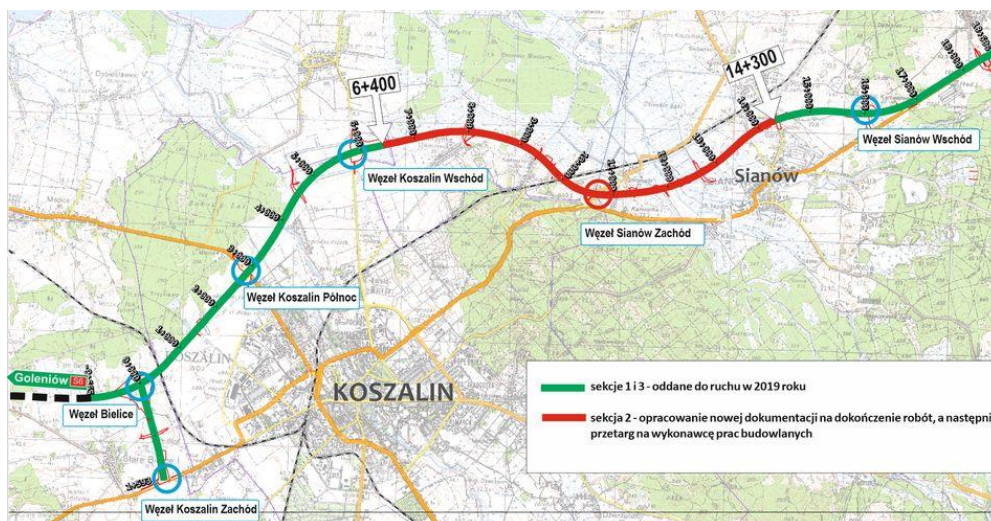


Rysunek nr 16, Odcinek drogi powiatowej Karnieszewice, źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Manowie

9 Inwestycje drogowe realizowane na terenie Powiatu Koszalińskiego

9.1 Obwodnica Koszalina i Sianowa S6 - sekcja 2

Obwodnica Koszalina i Sianowa na S-6 wraz z odcinkiem S-11 od węzła „Koszalin” do węzła „Bielice” przebiegać będzie w całości po nowym śladzie i bez wykorzystania istniejącego układu drogowego. Obwodnica omija Koszalin i Sianów od północy. W ramach inwestycji powstanie również odcinek drogi S11 od istniejącej DK nr 6 (węzeł Koszalin Zachód) do obwodnicy Koszalina i Sianowa (węzeł Bielice). Włączenie w istniejącą DK nr 6 będzie zlokalizowane w rejonie miejscowości Karnieszewice.



Rysunek nr 15, Odcinek obwodnicy Koszalina i Sianowa na S-6, źródło: GDDKiA

9.2 S11 Koszalin – Bobolice- 3 odcinki

Droga S-11 połączy środkowe wybrzeże Bałtyku z Górnym Śląskiem. Odcinek od Koszalina do Bobolic będzie zaczynał się na węźle Koszalin Zachód na obwodnicy Koszalina i Sianowa, natomiast kończył na węźle Bobolice łączącym się z obecnym przebiegiem DK 11 zlokalizowanym na południe od tej miejscowości.



Rysunek nr 16, Odcinek drogi S11 Koszalin- Bobolice, źródło: GDDKiA

9.3 S6 Sianów – Słupsk

Droga krajowa nr 6 jest najważniejszą trasą drogową Pomorza i należy do najważniejszych ogniw krajowego systemu komunikacyjnego.

Łączy największe miasta Polski Północnej: Szczecin, Gdańsk, Gdynię, Słupsk, Koszalin. Stanowi połączenie drogowe polskich portów morskich, od Świnoujścia i Szczecina, do portów Trójmiasta. Od niej odchodzą na północ drogi obsługujące tereny turystyczne. Stanowi ona także część korytarza transportowego, łączącego obwód Kaliningradzki z Europą Zachodnią oraz połączenie na Litwę – do Kowna i Wilna.

Przedmiotem opiniowanego przedsięwzięcia jest budowa drogi ekspresowej S6 na odcinku od końca obwodnicy Koszalina i Sianowa do początku obwodnicy Słupska. Długość tego odcinka wynosi około 45,1 kilometrów. Dostępność do drogi będzie jedynie w węzłach drogowych, natomiast ruch lokalny będzie się odbywać za pomocą dróg zbiorczych oraz bezkolizyjnych przejazdów drogowych z jednej strony drogi na drugą (bez połączenia z drogą ekspresową).



Rysunek nr 17, Odcinek drogi S6 Sianów- Słupsk, źródło: GDDKiA

S11 BOBOLICE - OBWODNICA SZCZECINKA

Rozpoczyna się w km 0+000 (za węzłem „Koszalin”, stanowiącym skrzyżowanie S6 i S11), natomiast koniec w km ok. 36+718 wariantu VI. Na początkowym przebiegu do km ok. 2+000 droga ekspresowa przebiega w sąsiedztwie obszarów zabudowanych. Na dalszym przebiegu, aż do km

ok. 8+000 biegnie przez niezabudowane tereny otwartych pól i łąk. W km ok. 9+754, planowany jest obustronny MOP. Na odcinku od km ok. 8+000 do km ok. 9+500 droga przebiega przez niewielki kompleks leśny. Następnie, aż do km ok. 14+500 ponownie przebiega przez tereny otwarte. Na odcinku od km ok. 14+700 do km ok. 15+250 biegnie na estakadzie przez obszar Natura 2000 PLH 320022 „Dolina Radwi, Chocieli i Chotli”. Po przekroczeniu rzeki Radwi w km ok. 15+227 , aż do km ok. 17+600 droga ekspresowa przebiega przez tereny leśne, aby następnie ponownie wkroczyć w tereny otwarte. W km ok. 22+900 wkracza ponownie na tereny leśne i omijając od strony południowej lotnisko w Zegrzu Pomorskim i opuszcza tereny leśne w km ok. 31+750. W km ok. 32+760, na terenach otwartych planowany jest obustronny MOP. Następnie droga ekspresowa przebiegać będzie skrajem terenów leśnych, aby za miejscowością Kłanino włączyć się w przebieg wariantu 5 drogi ekspresowej.



Rysunek nr 18, Odcinek drogi S11 Bobolice- obwodnica Szczecinka, źródło: GDDKiA

10 Wykaz sprzętu, którym dysponuje Powiatowy Zarząd Dróg w Koszalinie w ramach realizacji zadań statutowych

- Koparko- ładowarka 3szt.,
- Zagęszczarka 2szt.,
- Kosy spalinowe 5szt.,
- Samochody ciężarowe 7szt.,
- Frezarka do pni 2szt.,
- Zamiatarka 1szt.,
- Zestaw do cięcia asfaltu 2szt.,
- Pług odśnieżny 12szt.,
- Ciągnik rolniczy 5szt.,
- Samochód osobowy 9szt.,
- Rozsypywarka środków chemicznych 2szt.,
- Posypywarka 8szt.
- Walec 2szt.,
- Solarko- posypywarka 2szt.,
- Równiarka 1szt.,
- Remonter do remontów cząstkowych 2szt.,
- Przyczepa 5szt.,
- Przyczepka samochodowa 2szt.
- Kosiarka ciągnikowa 4szt.,
- Płyta do badań dynamicznych 1szt.,
- Remonter połaciowy 1szt.,
- Rębak do gałęzi 2szt.,
- Układarka nawierzchni cienkwarstwowych 1szt.,
- Koparka kołowa 1szt.,
- Podnośnik koszowy 1szt.,
- Pług wirnikowy 1szt.,
- Samochód specjalny 1 szt.,

11 Wykaz sprzętu planowanego do zakupu

- Posypywarka 1szt.,

- Samochód osobowo- transportowy 1szt.,
- Samochód ciężarowy 1szt.,
- Koparko - ładowarka 1szt.

12 Powierzchniowe utwalenie nawierzchni

W roku 2015 Powiat Koszaliński zrealizował projekt pn: „Doposażenie PZD w Koszalinie w maszyny i sprzęt przeznaczony do remontu dróg powiatowych”, który był współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013. W ramach projektu zostały zakupione urządzenia: remonter połaciowy (zestaw do naprawy nawierzchni drogowych), układarka nawierzchni cienkowarstwowych, koparka, walec ogumiony, dwa samochody ciężarowe, cysterna na emulsję, frezarka do pni, ciągnik, podnośnik, płyta dynamiczna, niwelator, rębak do gałęzi na łączną kwotę 5.131.794,76 zł. Realizatorem i operatorem projektu był Powiatowy Zarząd Dróg w Koszalinie.

W ramach realizacji projektu Powiatowy Zarząd Dróg w Koszalinie w kolejnych latach wykonał ww. sprzętem remonty dróg o łącznej długości ok. 88 km.

Tabela nr 5: wykaz utrwalonej powierzchni na drogach powiatowych Powiatu Koszalińskiego

Rok	Odcinek drogi	Długość [km]
2015	3524Z Parnowo- Cieszyn	2,170
	3531Z Jarzyce - Świeszyno	2,680
	3532Z Dunowo- Strzekęcino	2,920
	3520Z Parsowo- DK 6	1,530
	Łączna suma	9,30
2016	3523Z Łaski Koszalińskie	1,850
	3527Z Kołowo	0,340
	3515Z Smolne - Dobrzyca	3,980
	3542Z Karnieszewice – DK6	1,930
	3541Z Dąbrowa - DK6	3,140
	3512Z Bielkowo- Iwięcino	0,990

	3587Z Polanów, ul. Partyzancka	0,935
	3547Z Powidz	0,785
	3505Z Niegoszcz- Kazimierz Pomorski	3,070
	3511Z Rzepkowo- DW203	1,275
	Łączna suma	18,296
2017	3504Z Łazy- Kleszcze	3,130
	3504Z Mielenko - Niegoszcz	1,450
	3507Z Kazimierz Pomorski- Strzeżenice	2,740
	3529Z Bardzolino - Niedalino	3,080
	3561Z Bonin	1,370
	3580Z Bobolice- Nowosiółki	3,050
	3551Z Sierakowo Sławieńskie	1,770
	3566Z Rekowo	0,520
	Łączna suma	17,11
2018	3544Z Dworek- Gąski	3,100
	3578Z Sępólno- Drzewiany	5,100
	3504Z ul. Strażacka - ul. Kościoła, Mielenko	1,600
	3571Z DW205 - Wietrzno	3,600
	3572Z Żydowo - Nowy Żelibórz	3,000
	Łączna suma	16,40
2019	3558Z Rzeczyca Wielka- Rochowo	4,600
	3553Z Sowno- granica powiatu	1,900
	3577Z Przydargiń- Ubiedrze	2,450
	3529Z Dunowo- Golica	1,900
	3504Z Gąski- Sarbinowo	3,401
	3571Z w m.Gozd.	0,760
	Łączna suma	15,011
2020	3559Z Rzeczyca Wielka- Przytocko	2,200
	3580Z Nowosiółki - Ujazd	3,500
	3538Z Bielkowo - Dobiesławiec	1,200
	3327Z Strachomino - Skoczów	1,400
	3579Z Jatynia - Jatynka	4,100
	Łączna suma	12,40

13 Pozyskiwanie środków na remonty i inwestycje drogowe z programów celowych oraz programów ochrony środowiska

Ze względu na ciągłą konieczność utrzymania dróg powiatowych w dobrym stanie technicznym, zapewniając bezpieczeństwo ruchu wszystkim użytkownikom drogi, co wymaga dużych nakładów finansowych, niezbędne jest pozyskiwanie dodatkowych środków finansowania. Należą do nich:

- Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego;
- Program Rozwoju Obszarów Wiejskich;
- Środki z budżetu Województwa Zachodniopomorskiego, pochodzące z tytułu wyłączenia gruntów rolnych z produkcji rolniczej;
- Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg;
- Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych;
- Środki z rezerwy subwencji ogólnej,
- Fundusze Europejskie,
- Fundusz Europejski na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko.

14 Poszukiwanie i wdrażanie nowych technologii remontów i inwestycji drogowych

14.1 Przeciwdziałanie niszczeniu dróg poprzez powierzchniowe utrwalenie nawierzchni

Ze względu na rozbudowaną sieć dróg powiatowych zlokalizowanych na terenie Powiatu Koszalińskiego i konieczność utrzymania jej w dobrym stanie technicznym, zapewniającym bezpieczeństwo ruchu drogowego, koniecznym jest przeprowadzanie zabiegów utrzymaniowych i remontowych. Podstawową technologią wykorzystywaną przez Powiatowy Zarząd Dróg w Koszalinie

w ramach robót utrzymaniowych jest powierzchniowe utrwalenie nawierzchni, które wykonywane jest siłami własnymi przy użyciu remontera połaciowego. Charakteryzuje się ona dużą wydajnością przy stosunkowo niskich nakładach finansowych.

Powierzchniowe utrwalenie polega na wykonaniu nowej warstwy ścieralnej poprzez oczyszczenie nawierzchni istniejącej, skropienie jej lepiszczem (emulsją), rozsypanie nowego kruszywa o odpowiednio dobranej frakcji i zagęszczenie. W zależności od rodzaju utrwalenia można stosować wielokrotne skropienia i rozsypania grysu.

Nowo powstała warstwa ścieralna przenosi obciążenia ruchu pojazdów na warstwy leżące niżej, tj. starą warstwę ścieralną, warstwę wiążącą, warstwę wyrównawczą i podbudowę. Ułożenie nowej warstwy ścieralnej powoduje wyrównanie istniejącej nawierzchni jezdni, jej uszczelnienie, uszorstnienie i przede wszystkim zapobiega dalszej degradacji.

Warunkiem możliwości zastosowania na nawierzchni jej powierzchniowego utrwalenia jest konieczność jej wstępnego wyrównania poprzez usunięcie ubytków.

14.2 Rozwój technologii towarzyszących inwestycjom drogowym, chroniących środowisko naturalne.

Gumowe drogi - Tak zwany gumowy asfalt ma wiele pozytywnych cech. Poprawia jakość, wytrzymałość i trwałość dróg, a także zwiększa przyczepność, obniża dwukrotnie poziom hałasu i skraca drogę hamowania samochodów. Technologia gumowego asfaltu poprawia bezpieczeństwo drogowe. Dodatkowo zmniejsza koszty utrzymania. Jak się okazuje, do tworzenia gumowego asfaltu świetnie nadają się zużyte opony. Powstaje dzięki temu mieszanka asfaltu drogowego z rozdrobnioną gumą z opon samochodowych. Dodatek gumy stanowi co najmniej 15% masy i pęcznieje pod wpływem reakcji z gorącym asfaltem. Skład i właściwości gumy sprawiają, że jest ona niemal idealnym modyfikatorem asfaltu. Technologia gumowego asfaltu charakteryzuje się zatem efektywnością, łatwą dostępnością i ekologicznością, bowiem do wykonania kilometra takiej drogi wykorzystuje się ok. 3,4 tys. opon. Ponadto istotną zaletą jest także zmniejszenie kosztów utrzymania nawierzchni ze względu na jej zwiększoną trwałość.

Nawierzchnie długowieczne. W Polsce pierwsze badania i prace nad nawierzchnią długowieczną przeprowadzono w 2008 roku w ramach unijnego programu badawczego SPENS (6. PR UE). W jego realizacji ze strony polskiej uczestniczył Instytut Badawczy Dróg i Mostów oraz współpracowała Jednostka badawczo-rozwojowa TPA koncernu STRABAG. Szacunki wskazują, że w przypadku nawierzchni długowiecznych koszt porównywany jako stosunek przejazdu miliona osi standardowych stanowi 1/3 kosztów ponoszonych na tradycyjnych nawierzchniach. Ponadto stwierdzono, że początkowo ponoszone nakłady inwestycyjne i remontowe są wyższe dla nawierzchni długowiecznych, ale z czasem spadają, sięgając 33% środków jakie wydatkowane są odnowy i utrzymanie dróg budowanych w tradycyjnych technologiach.

Technologia kostki brukowej z warstwą wierzchnią z aktywnego cementu fotokatalitycznego - Usuwanie szkodliwych związków z powietrza to efekt właściwości cementu TioCem®, a ściślej, zawartego w jego składzie nanokrystalicznego ditlenku tytanu TiO₂. Zastosowanie cementu TioCem® pozwala zredukować szkodliwe tlenki azotu NO_x na drodze procesów fotochemicznych i utlenienia do nieszkodliwych jonów azotanowych NO₃⁻. Wyniki pomiarów wykonanych w laboratorium Heidelberg Technology Center w Leimen wykazały średni spadek koncentracji tlenków NO_x w powietrzu do 45%. Pod wpływem fotokatalizy rozpadowi ulega dodatkowo szeroki zakres związków nieorganicznych i organicznych.

Technologia ta może być stosowana do budowy ciągów pieszo jezdnych lub chodników.

Plastikowe drogi. Holenderska grupa VolkerWessels opracowuje technologię modułowych dróg plastikowych, produkowanych z materiału pozyskiwanego z recyklingu. Wg badań drogi te mogą być: trzykrotnie trwalsze, posiadać znacznie większy zakres temperatur od -40°C do +80°C, są bardziej odporne na pękanie pod wpływem ciężaru pojazdów i pogody, cechują się szybką technologią układania i montażu wszelkich rur czy kabli dzięki pustym przestrzeniom, są odporne na korozję chemiczną.



Rysunek nr 19, Grafika przedstawiająca moduły i przekrój drogi z plastiku,
źródło: <http://en.volkerwessels.com/en/projects/detail/plasticroad>

15 Rozwój zasobów ludzkich Powiatowego Zarządu Dróg

w związku z podejmowanymi działaniami z zakresu stosowania nowych technologii i poszukiwania nowych form współpracy i finansowania inwestycyjnych projektów drogowych i mostowych, niezbędne jest stałe inwestowanie w zasoby ludzkie - zarówno na poziomie wykonawstwa, jak również na poziomie decyzyjnym, prawnym i finansowym.

16 Członkostwo w stowarzyszeniach działających w obszarze drogownictwa

Powiat Koszaliński należy do dwóch stowarzyszeń, których główną tematyką są inwestycje drogowe. Należą do nich:

Stowarzyszenie Gmin, Powiatów i Województw „DROGA S11” powstało w 2006 roku i jest dobrowolnym, samorządnym, trwałym zrzeszeniem gmin, powiatów i województw, przez których teren przebiega planowana trasa drogi ekspresowej S11 – Kołobrzeg - Koszalin - Pyrzowice k. Katowic. Powiat Koszaliński jest członkiem Stowarzyszenia i wspiera organizację w realizacji jej celów statutowych od 2007 roku.

Realizacja drogi ekspresowej S-11 jest inwestycją o kluczowym i strategicznym znaczeniu dla regionów przez które ma przebiegać oraz stanowi jeden z najważniejszych ciągów komunikacyjnych o łącznej długości ok. 550 km, łączących północ z południem naszego kraju. Stowarzyszenie zabiega o modernizację drogi krajowej nr 11 do parametrów trasy ekspresowej, w nadziei na wzrost konkurencyjności lokalnych ośrodków gospodarczych i tym samym zaprzestanie dalszej ich peryferyzacji. W konsekwencji realizacja S11 ma przyczynić się do podniesienia konkurencyjności gospodarczej regionów i spójności transportowej Polski w układzie południkowym przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wzmocnienia spójności społecznej i przestrzennej kraju. Po długich zabiegach i staraniach przedsięwzięcie to zostało wpisane do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.).

Stowarzyszenie Samorządowe S6 zostało utworzone w 2013 r. Celem Stowarzyszenia jest współdziałanie jego członków w zakresie promowania idei budowy drogi ekspresowej S6, wspieranie przygotowania i realizacji inwestycji związanej z budową tej drogi oraz współpraca w zakresie wykorzystania potencjału gospodarczego i społecznego terenów przyległych do drogi ekspresowej S6, jej węzłów komunikacyjnych i dróg dojazdowych. Powiat Koszaliński jest członkiem Stowarzyszenia i wspiera organizację w realizacji jej celów statutowych od 2014 roku.

Droga S6 to planowana droga ekspresowa w układzie docelowej sieci dróg szybkiego ruchu Polski, łącząca Szczeciński Obszar Metropolitalny i drogę ekspresową S3 (węzeł Goleniów), przez Kołobrzeg, Koszalin, Słupsk z Trójmiastem i autostradą A1 (węzeł Rusocin), o łącznej długości ok. 340 km. Projektowana droga ekspresowa S6 jest główną trasą drogową Pomorza przecinającą je w układzie równoleżnikowym i należy do najważniejszych ogniw krajowego systemu komunikacyjnego. Zastąpi w roli głównej arterii obecną drogę krajową nr 6, mając w stosunku do niej zmodyfikowany przebieg na niektórych odcinkach. Droga S6 ma także znaczenie dla transportu międzynarodowego, należąc do europejskiego korytarza transportowego, uzupełniającej sieci drogowej TEN-T ustanowionej na lata 2014-2020, prowadzącego z Niemiec poprzez Polskę, Obwód Kaliningradzki, do państw nadbałtyckich.

17 Zestawienie priorytetów i działań w ramach strategii

Tabela 6 Tabelaaryczne zestawienie priorytetów i działań w ramach Strategii

Priorytet	Działanie
Priorytet 1. Budowa, przebudowa i remont dróg	Działanie 1.1. Poprawa stanu jakości dróg powiatowych.
	Działanie 1.2. Przebudowa co najmniej 15 km dróg powiatowych rocznie, z doprowadzeniem do kategorii A, B wg SOSN.
	Działanie 1.3. Pozyskiwanie środków zewnętrznych na remonty i inwestycje drogowe

	z programów celowych, programów ochrony środowiska oraz funduszy europejskich
Priorytet.2 Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Działanie 2.1 Przebudowa, modernizacja, remont przejść dla pieszych, chodników i oświetlenia
	Działanie 2.2 Prowadzenie kampanii edukacyjnej z zakresu bezpieczeństwa na drogach.
Priorytet 3. Współpraca na rzecz rozwoju infrastruktury drogowej i mostowej	Działanie 3.1. Członkostwo w organizacjach i partnerstwach działających w obszarze drogownictwa.
	Działanie 3.2. Współpraca z organizacjami działającymi w obszarze drogownictwa, budowanie partnerskich powiązań z sektorem publicznym, naukowym, społecznym oraz prywatnym.
	Działanie 3.3. Współpraca z jednostkami samorządowymi z zakresie poprawy i rozwoju dróg publicznych
Priorytet 4. Poszukiwanie i wdrażanie nowych technologii remontów i inwestycji drogowych.	Działanie 4.1. Rozwój technologii towarzyszących inwestycjom drogowym, chroniących środowisko naturalne.

18 Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Głównym zadaniem wszystkich zarządców dróg jest zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. Realizowane jest to m. in. poprzez stałą kontrolę stanu technicznego dróg, oznakowanie pionowe i poziome i ciągłe wprowadzenie nowych rozwiązań w istniejącej infrastrukturze drogowej wraz z rozwijającymi się potrzebami ruchu drogowego.

Ze względu na fakt, iż najbardziej narażoną na niebezpieczeństwo w ruchu drogowym jest grupa pieszych Powiatowy Zarząd Dróg w Koszalinie każdego roku realizuje zadania, mające na celu zapewnienie im odpowiedniej

infrastruktury drogowej, dzięki której korzystanie z dróg powiatowych będzie bezpieczne. W ramach tych działań przebudowywane są ciągi piesze, ścieżki rowerowe, wykonywane utwardzone pobocza drogowe oraz przejścia dla pieszych wraz z odpowiednim oznakowaniem i dedykowanym doświetleniem.

19 Sposób realizacji strategii

Wdrażenie i realizacja strategii z uwagi na perspektywę czasową oraz kapitałochłonność zadań i wzajemne powiązania z gminami wymaga ciągłego monitoringu, poszukiwania dodatkowych źródeł finansowania i okresowej aktualizacji.

Szczegółowy monitoring realizacji strategii prowadzić będzie Powiatowy Zarząd Dróg w Koszalinie, a informacje i wnioski przedstawiać będzie Zarządowi Powiatu w Koszalinie.

Z uwagi na zmienne uwarunkowania zadań objętych strategią, w szczególności takie jak: stan techniczny dróg, rosnące natężenie ruchu i zmiana kierunków ciężenia ruchu wraz z rozwojem gospodarczym powiatu, dokonywana będzie okresowa weryfikacja zapisów dotyczących zakresów i terminu robót.

Zmianie mogą też ulec zakresy i terminy robót w przypadku zmiany uwarunkowań finansowych. Wszelkie tego rodzaju zmiany będą uwzględnione w projektach uchwał kierowanych do Rady Powiatu w Koszalinie, dotyczących zmian w budżecie powiatu jak i Wieloletniej Prognozy Finansowej.

Uzasadnienie

Zmiana Opracowanej Strategii Rozwoju Infrastruktury Drogowej i Mostowej Powiatu Koszalińskiego na lata 2021-2024 wynika z potrzeby aktualizacji określenia dodatkowych kierunków działań, które Powiat Koszaliński planuje podjąć .