



Strategia Rozwoju Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie na lata 2023-2030

www.zdw.olsztyn.pl

PAŹDZIERNIK 2022

SPIS TREŚCI

Wstęp.....	1
1. Podsumowanie Strategii ZDW w latach 2015-2022	3
1.1. CEL: Przywrócenie pełnej przejezdności sieci	3
1.1.1. Inwestycje dofinansowywane środkami Unii Europejskiej	3
1.1.1.1. Regionalny Program Operacyjny Warmia i Mazury na lata 2007-2013 oraz Program Współpracy Transgranicznej Litwa – Polska – Rosja na lata 2007-2013	3
1.1.1.2. Regionalny Program Operacyjny Warmia i Mazury na lata 2014-2020	4
1.1.2. Projekty w innych programach i funduszach krajowych	5
1.1.3. Inwestycje własne	5
1.1.4. Ograniczenia na drogach	6
1.1.5. Ograniczenia na obiektach mostowych.....	6
1.2. CEL: Poprawa bezpieczeństwa	7
1.2.1. Przyjazna Droga	7
1.2.2. Zielona Droga	8
1.2.3. Program budowy stanowisk do ważenia.....	8
1.2.4. Program budowy parkingów	8
1.3. CEL: Nowoczesne zarządzanie	9
1.3.1. Zasoby kadrowe	9
1.3.2. System informatyczny	9
1.3.3. Model Rejonu Dróg Wojewódzkich.....	11
1.3.4. Wyposażenie	11
1.3.5. Diagnostyka istniejącej sieci.....	11
1.3.6. System Wytocznych Technicznych Wojewódzkich.....	12
1.3.7. Program standaryzacji bieżącego utrzymania dróg wojewódzkich	12
1.3.8. Partnerstwo Publiczno-Prywatne.....	12
1.3.9. Umowy drogowe – alternatywne źródło finansowania	13
1.3.10. Pozostałe działania z zakresu nowoczesnego zarządzania.....	13
1.4. Wnioski podsumowujące okres 2015-2022	16
2. Zarząd Dróg Wojewódzkich W Olsztynie – stan obecny – 2022.....	17
2.1. Obszar działania	17
2.2. Zintegrowany doświadczony zespół	17
2.3. Stan sieci drogowej i zasoby techniczne	19
2.3.1. Stan sieci.....	19
2.3.2. Mieszany system utrzymania sieci drogowej.....	19
3. Cele Strategii ZDW na lata 2023-30.....	20
3.1. Przywrócenie pełnej przejezdności.....	20
3.2. Poprawa bezpieczeństwa.....	20
3.3. Nowoczesne zarządzanie	20
3.4. Budowa alternatywnego układu drogowego dla urządzeń transportu osobistego (UTO)	20

4. Metody osiągnięcia celów	22
4.1. CEL Przywrócenie pełnej przejezdności	22
4.1.1. Inwestycje dofinansowywane środkami Unii Europejskiej i funduszy krajowych ..	22
4.1.2. Inwestycje własne	23
4.2. CEL: Poprawa bezpieczeństwa	25
4.2.1. Przyjazna Droga	25
4.2.2. Zielona Droga	26
4.2.3. Program budowy stanowisk do ważenia – jako metoda ochrony dróg	27
4.2.4. Audyt BRD	28
4.3. CEL: Nowoczesne zarządzanie	28
4.3.1. Kadra	28
4.3.2. System informatyczny	28
4.3.3. Zasoby, bazy oraz siedziba ZDW	29
4.3.3.1. Wyposażenie	29
4.3.3.2. Pojazdy elektryczne w ZDW	29
4.3.3.3. Administracja i utrzymanie budynków ZDW	29
4.3.4. Program standaryzacji bieżącego utrzymania dróg wojewódzkich	30
4.3.4.1. Zimowe Standardy Utrzymania Dróg	30
4.3.4.2. Letnie Standardy Utrzymania Dróg	31
4.3.4.3. Plan Parkingowy	32
4.3.5. Umowy drogowe – alternatywne źródło finansowania	32
4.3.6. Metoda średniego- i długoterminowego prognozowania stanu nawierzchni	32
4.3.7. Standardy techniczne i kontrola jakości robót	32
4.3.8. Pas drogowy	33
4.3.9. Pozostałe metody nowoczesnego zarządzania	33
4.4. CEL: Budowa alternatywnego układu drogowego dla urządzeń transportu osobistego (UTO)	34
Podsumowanie	36
Załączniki	36
Zał. 1. Programu budowy miejsc kontroli pojazdów	37
Zał. 2. Projekt Równe Szanse	49
Zał. 3. Program budowy chodników przy drogach wojewódzkich	73
Zał. 4. Budowa alternatywnego układu drogowego dla urządzeń transportu osobistego (UTO)	97

WSTĘP

Strategia Rozwoju Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie to dokument określający główne kierunki działań Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, wytyczający priorytety i zadania do realizacji w określonej perspektywie czasowej. Wydanie pierwsze dokumentu to Strategia na lata 2015-2022. W 2022 przyszedł czas podsumowania dotychczasowych założeń oraz wytyczenie nowej Strategii na lata 2023-2030.

Strategia Rozwoju Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie w latach 2023-2030 to dokument, który został podzielony na następujące części tematyczne:

1. Wstęp
2. Podsumowanie Strategii ZDW za okres 2015-2022
3. Opis aktualnego stanu Zarządu Dróg Wojewódzkich (stan na wrzesień 2022)
4. Cele Strategii Zarządu Dróg Wojewódzkich na lata 2023-2030
5. Metody osiągnięcia celów
6. Wnioski końcowe

W części podsumowującej Strategię w latach 2015-2022 zostały opisane efekty dotychczasowych działań. Dokonano rozliczenia zakładanych do tej pory celów, omówiono te założenia, które zostały zrealizowane oraz te, które i z określonych powodów nie zostały zrealizowane.

W dalszej części opisano stan Zarządu Dróg Wojewódzkich (dalej nazywany ZDW) w 2022 roku, oceniając zasoby ludzkie, sprzętowe, lokalowe oraz stan administrowanej sieci drogowej.

Następnie, określono strategiczne cele ZDW na nową perspektywę oraz wskazano metody ich osiągnięcia.

Kolejny okres Strategii ZDW przyjęto na osiem lat, tj. od 2023 do 2030 roku.

1. Podsumowanie Strategii ZDW w latach 2015-2022

Podsumowanie dotychczasowych działań ZDW przygotowano w oparciu o cele, jakie ZDW wytyczył na lata 2015-2022. Poniżej omówiono metody osiągnięcia trzech strategicznych celów oraz czy przyniosły one zakładane efekty. Wskazano również, których działań nie zrealizowano oraz z jakich powodów.

1.1. CEL: Przywrócenie pełnej przejezdności sieci

Definiując w 2015 roku główny problem przejezdności sieci, wskazano ograniczenia nośności obiektów mostowych, ograniczenia w skrajni oraz w stanie nawierzchni. Określono, że kluczem właściwego planowania działań drogowych, zmierzających do usunięcia tych ograniczeń jest pełna i wglębna znajomość stanu technicznego sieci drogowej. Skoncentrowano się zatem na wprowadzeniu nowoczesnego instrumentu, umożliwiającego dokładną diagnostykę stanu technicznego dróg. Konsekwentne działania zaowocowały wprowadzeniem w ZDW sprawnego systemu diagnostycznego, dającego wyniki stanowiące podstawę podejmowania decyzji dotyczących utrzymania sieci drogowej. Szersze omówienie zagadnienia znajduje się w podsumowaniu działań dotyczących nowoczesnego zarządzania.

1.1.1. Inwestycje dofinansowywane środkami Unii Europejskiej

1.1.1.1. Regionalny Program Operacyjny Warmia i Mazury na lata 2007-2013 oraz Program Współpracy Transgranicznej Litwa – Polska – Rosja na lata 2007-2013

Założeniem Strategii na lata 2015-22 była realizacja projektów unijnych, obejmujących realizację inwestycji na sieci 360 km dróg wojewódzkich. Łączna wartość inwestycji to **1 mld 123 mln zł**.

Inwestycje zostały zrealizowane w ramach programów zmierzających do poprawy zewnętrznej dostępności i wewnętrznej spójności transportowej regionu, współfinansowanych ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach **Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013**:

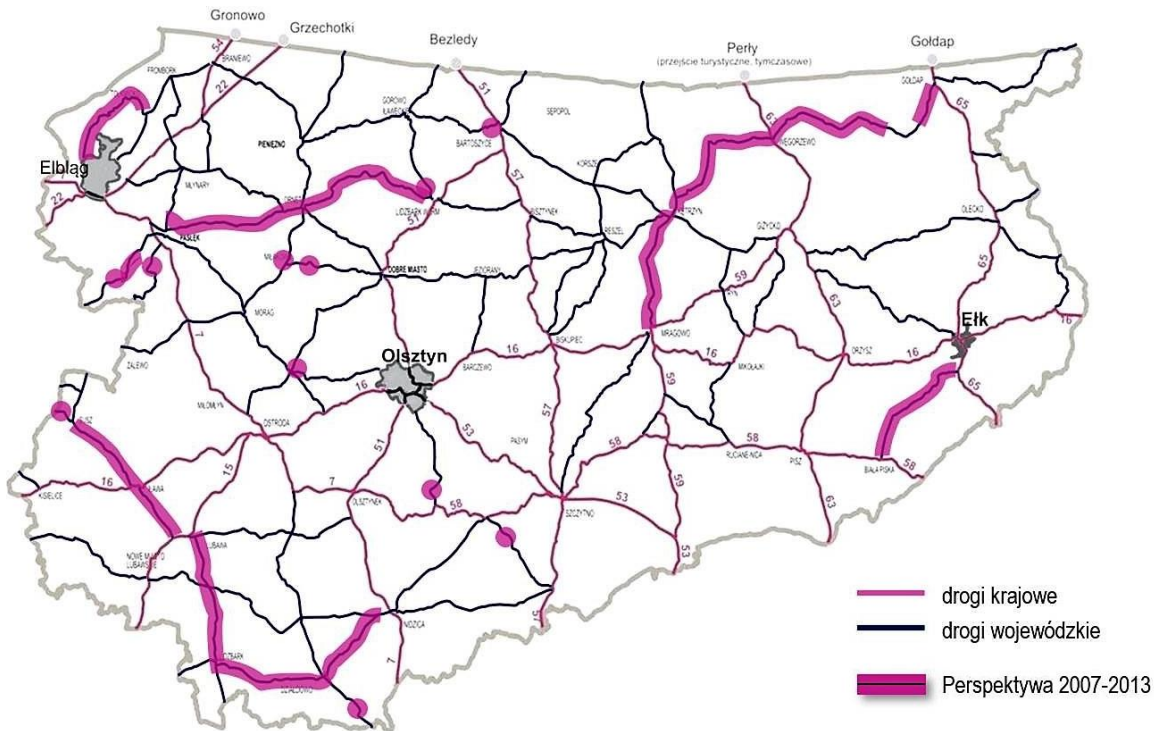
- Programu usprawnienia powiązania komunikacyjnego w północnej części województwa warmińsko-mazurskiego,
- Programu usprawnienia powiązania komunikacyjnego w południowo-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego,
- Programu Rozwoju Turystyki w Obszarze Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego,

a także w ramach projektów zakwalifikowanych do dofinansowania w trybie konkursowym.

Natomiast dzięki **Programowi Współpracy Transgranicznej Litwa – Polska – Rosja na lata 2007-2013** przebudowano ponad dwudziestotrzykilometrowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 591 Kętrzyn – Mrągowo.

Łącznie, dzięki wsparciu finansowemu z Unii Europejskiej w ramach perspektywy finansowej 2007-2013, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie zmodernizował **376,356 km** dróg wojewódzkich, realizując dwadzieścia pięć projektów o wartości **1 mld 95 mln 212 tys. zł**.

Mapa zrealizowanych projektów dofinansowanych środkami unijnymi
w perspektywie finansowej w latach 2007-2013



1.1.1.2. Regionalny Program Operacyjny Warmia i Mazury na lata 2014-2020

Na podstawie zaakceptowanej przez Komisję Europejską głównej listy projektów przewidzianych do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury w latach 2014-2023, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie:

- ❖ zrealizował zadania na następujących odcinkach dróg wojewódzkich:
 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 545 z przebudową dwóch skrzyżowań w m. Nidzica wraz ze wschodnim wylotem drogi 604 (7,410 km)
 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 519 na odcinku Małdyty – Morąg (13,12 km)
 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 504 na odcinku Pogrodzie – Braniewo na odcinku Pogrodzie – Frombork (8,364 km)
 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 504 na odcinku Pogrodzie – Braniewo na odcinku Frombork – Braniewo (8,436 km)
 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 507 na odcinku Braniewo – Pieniężno na odcinku Braniewo – Wola Lipowska (14,575 km)
 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 507 na odcinku Braniewo – Pieniężno na odcinku Wola Lipowska – Pieniężno (13,880 km)
 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 512 na odcinku Pieniężno – Bartoszyce (47,941 km)
- ❖ realizuje roboty budowlane na następujących odcinkach dróg wojewódzkich (stan na wrzesień 2022):
 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku Łukta – Olsztyn (21,650 km)

❖ przygotowuje się do realizacji robót budowlanych na następujących odcinkach dróg wojewódzkich (stan na wrzesień 2022):

- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527, etap I: odcinek Morąg – Bramka, etap III: odcinek Florczaki – Łukta (11,870 km)

Realizacja zadań z listy podstawowej umożliwi modernizację 147,246 kilometrów dróg wojewódzkich za kwotę 784,8 mln zł.

❖ przygotowuje się do realizacji następujących zadań z listy rezerwowej:

- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap – granica województwa (38,720 km)
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 592 na odcinku Kętrzyn – Giżycko (27,680 km)

1.1.2. Projekty w innych programach i funduszach krajowych

Zarząd Dróg Wojewódzkich zgodnie z zamierzeniami uzyskał dofinansowanie:

❖ z Programu Współpracy Transgranicznej Polska – Rosja 2014-2020:

projekt pn. „Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 512 wraz z budową przeprawy mostowej na rzece Łynie w m. Bartoszyce” – pozostało rozliczenie projektu i otrzymanie ostatniej płatności – refundacji 15% dofinansowania UE

❖ z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia:

projekt pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 598 na odcinku od skrzyżowania ul. Płoskiego z ul. Witosy/Bukowskiego do węzła Jaroty (S51)” (2,720 km) – zrealizowano

❖ z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg (w trakcie realizacji):

„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 604 na odcinku Robaczewo – Drogowy Odcinek Lotniskowy – Wielbark” (32,309 km) – planowane wcześniej z listy rezerwowej RPO WiM 2014-2020

oraz dodatkowo projekt „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 513 na odcinku Lidzbark Warmiński – Wozławki” (19,910 km)

Ogółem, zakładając realizację wszystkich zadań ujętych do realizacji w ramach RPO 2014-2020, zmodernizowanych zostanie około 213 km dróg za kwotę 1 mld 300 mln 260 tys. zł.

1.1.3. Inwestycje własne

Inwestycje własne z założenia obejmowały działania związane z modernizacją, remontami, naprawami i wzmocnieniem nawierzchni, budową i przebudową ciągów pieszych, rowerowych, zatok autobusowych i skrzyżowań. To również działania związane z przebudową mostów i przepustów.

Łączna wartość planowanych środków niezbędnych do zrealizowania zadań własnych w okresie 2015-2022 miała wynieść ok. 201 mln zł. Klasyfikacja zadań do realizacji odbywała się na podstawie danych o stanie technicznym nawierzchni, o zdarzeniach drogowych oraz na podstawie odrębnie opracowanych programów naprawczych i programów brd lub programu odnow nawierzchni.

W wyniku corocznych limitów wyznaczanych w planach finansowych ZDW w latach 2015-2022 na inwestycje własne wydatkowano ostatecznie kwotę blisko 96,5 mln zł.

1.1.4. Ograniczenia na drogach

W ramach działań mających na celu likwidację ograniczeń w ruchu w latach 2015-2022 określono pilne potrzeby remontowe odcinków dróg o łącznej długości około 231 km i szacowanej wartości około 163 mln zł. Kwota ta w znaczący sposób miała wpłynąć na przywrócenie pełnej przejezdności sieci dróg wojewódzkich. Z uwagi na limity w corocznych planach finansowych ZDW, z zadań tych zrealizowano ostatecznie projekty o łącznym zakresie 72,48 km dróg na kwotę 39,88 mln zł.

W okresie 2015-2022 w celu likwidacji ograniczeń na drogach wojewódzkich uruchomiono szereg programów, które nie były przewidziane w strategii. Niektóre z nich, przy współfinansowaniu z udziałem jednostek samorządu terytorialnego, w dużym stopniu przyspieszyły realizację wielu zadań.

Przykładem takich programów są:

1. „Program naprawczy DW538”, dzięki któremu przy znacznej partycypacji finansowej samorządów lokalnych przebudowano w latach 2018–2022 łącznie 17,247 km drogi wojewódzkiej za kwotę 28,5 mln zł
2. „Program budowy chodników przy drogach wojewódzkich”, dzięki któremu przy partycypacji jednostek samorządu terytorialnego wybudowano w latach 2019–2022 łącznie 19,05 km nowych chodników, ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych za łączną kwotę 32,1 mln zł
3. „Program odnowy nawierzchni dróg wojewódzkich”, dzięki któremu w latach 2019–2022 wykonano odnowy nawierzchni na odcinkach dróg o łącznej długości 162,5 km za kwotę 115,368 mln zł
4. „Program naprawczy DW505 na odcinku Frombork – droga S22”, dzięki któremu w roku 2022 przebudowano 15,0 km drogi za kwotę 17,5 mln zł

1.1.5. Ograniczenia na obiektach mostowych

Na realizację 11 zadań związanych z obiektami inżynierskimi oraz przebudowę 43 przepustów założono w 2015 roku 38 mln zł. Podsumowując okres 2015-2021: przebudowano 7 mostów oraz 47 przepustów, wybudowano 2 tunele, rozebrano 1 wiadukt nad nieczynną linią kolejową. Wydano na ten cel łącznie 56,5 mln zł.

1.2. CEL: Poprawa bezpieczeństwa

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 był podstawowym dokumentem krajowym w zakresie bezpieczeństwa na drogach. Stanowił on podstawę dla programów regionalnych, w tym również dla Warmińsko-Mazurskiej Strategii Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2014-2020, która przyjmowała główne założenia Narodowego Programu, dostosowując planowane działania do lokalnych priorytetów.

Głównym celem, zgodnie z rekomendacjami Narodowego Programu, była redukcja liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych. Odpowiednie wartości przyjęte dla celów do roku 2020 wynosiły:

- zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 50% w stosunku do roku 2010 tj. nie więcej niż 84 ofiary śmiertelne,
- zmniejszenie ilości ofiar ciężko rannych o 40% w stosunku do roku 2010, tj. nie więcej niż 437 ofiar ciężko rannych.

Niestety, jak pokazuje statystyka dla lat 2010-2020, nie udało się zrealizować założonych celów zarówno w skali kraju, jak i w skali regionu (w roku 2020 straty na poziomie regionu wyniosły 115 zabitych i 459 ciężko rannych).

1.2.1. Przyjazna Droga

Program został zainaugurowany przez ZDW we wrześniu 2014 poprzez rozpoczęcie pierwszych działań poprawy bezpieczeństwa na jednej z najbardziej niebezpiecznych dróg, tj. na drodze wojewódzkiej nr 507 na odcinku Orneta – Dobre Miasto. Były to zadania o różnym charakterze, zakresie i kosztach:

- przebudowa 2 skrzyżowań z drogą DP1360N k/m. Lubomino oraz DP1415N k/m. Prasłity,
- wykonanie 6 wysp spowalniających na wjazdach do miejscowości,
- budowa 9 zatok przystankowych i 12 peronów,
- budowa chodnika w miejscowości Zagony,
- eksperymentalne oznakowanie poziome w m. Prasłity i na odcinku Kunik – Dobre Miasto.

Na innych odcinkach dróg wojewódzkich, które również poddane były ocenie efektywności pojawiły się:

- tablice informacyjne „Aleja Rozważnych Kierowców” na odcinku drogi 530 Łukta – Dobre Miasto – rozwiązanie zaproponowane w konkursie „Buforstrada”,
- dodatkowe oznakowanie przejść dla pieszych w ciągu drogi 504 w msc. Milejewo i drogi 650 w msc. Banie Mazurskie,
- dodatkowe oznakowanie poziome wysp spowalniających na odcinku drogi 521 Susz – Iława.

Jedynie ostatnie z zadań wykazało swoją skuteczność w zakresie poprawy warunków ruchu, a co za tym idzie – poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Efektem powyższych działań jest spadek w rankingu najbardziej niebezpiecznych dróg drogi wojewódzkiej nr 507 z miejsca pierwszego na dalszą lokatę. Różnorodność podejmowanych działań na drogach wojewódzkich dowiodła zdecydowanej wyższości działań tzw. twardych nad innymi działaniami typu eksperymentalnego, oddziałujących na zmysły użytkowników (specyficzne oznakowanie drogi).

Zebrane w ten sposób doświadczenia są wykorzystywane m.in. do celów planowania i projektowania zadań ujętych w realizowanym obecnie Regionalnym Programie Operacyjnym.

1.2.2. Zielona Droga

Zgodnie z założeniami Programu Zielona Droga od kwietnia 2014 roku dwukrotnie – wiosną i jesienią – prowadzone są prace w terenie związane z sadzeniem drzew. W efekcie tych działań posadzono łącznie 2524 drzewa, w tym 2045 lip drobnolistnych oraz powstało 12 nowych alei.

Nasadenia są możliwe jedynie na odcinkach dróg wojewódzkich położonych w terenie otwartym (poza odcinkami leśnymi), w miejscach, gdzie szerokość pasa drogowego umożliwi posadzenie

i rozwój drzew w normatywnej odległości od krawędzi jezdni, urządzeń odwadniających i sieci infrastruktury. Z uwagi na ograniczoną dostępność miejsc do nasadzeń oraz lepszą adaptację drzew posadzonych jesienią, ZDW w Olsztynie w 2019 r. podjął decyzję o ograniczeniu sadzenia drzew do jednej akcji w roku. W 2020 r. w związku z wybuchem pandemii Covid-19 zrezygnowano z nasadzeń drzew (1 akcja).

W 2018 r. ZDW otrzymał unijne dofinansowanie z RPO WW-M na lata 2014-2020 na część działań programu Zielona Droga. Miały one na celu ochronę i zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych pachnicy dębowej oraz siedlisk chronionych gatunków porostów w obrębie cennych przyrodniczo alei na wybranych odcinkach dróg wojewódzkich. Na wytypowanych ośmiu odcinkach dróg wykonano działania zarekomendowane przez specjalistów z zakresu dendrologii i arborystyki: zdjęcie posuszu i jemioty, weteranizację dojrzałych drzew oraz nasadenia rodzimych gatunków drzew. Posadzonych zostało 1300 młodych drzew, a 1122 starych drzew alejowych poddanych zostało pielęgnacji.

1.2.3. Program budowy stanowisk do ważenia

Z zakładanych w 2015 roku 23 miejsc kontroli pojazdów przy drogach wojewódzkich, wykonano 16. Zbudowane zostały od podstaw stanowiska do ważenia przy DW 504 obr. Braniewo, DW 507 obr. Pieniężno (obsługiwać ma również pojazdy z DW 510), DW 512 obr. Pieniężno, DW 519 obr. Morąg oraz DW 598 obr. Olsztyn (poza programem). Mogą z tych miejsc korzystać służby kontrolne takie jak Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Służby Celne, Straż Graniczna, Straż Leśna, Straż Sanitarno-Epidemiologiczna itp.

Przy drogach krajowych (administrowanych przez GDDKiA) zlokalizowanych jest aktualnie 15 stanowisk kontroli pojazdów ciężarowych.

1.2.4. Program budowy parkingów

Dodatkowe działania ZDW zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego to m.in. tworzenie parkingów na sieci dróg wojewódzkich – jako miejsc odpoczynku dla kierowców w obrębie dróg wojewódzkich.

Dzięki programowi powstało trzydzieści parkingów przy drogach wojewódzkich, które zostały odpowiednio zagospodarowane i przystosowane do bezpiecznego postoju i wypoczynku dla kierowców. Parkingi zostały urządzone siłami pracowników Rejonów i Obwodów Dróg Wojewódzkich. Dzięki kreatywności pracowników zostały one wyposażone w funkcjonalne i estetyczne elementy przestrzenne. Celem programu jest utworzenie bezpiecznej sieci parkingów, jak również zintegrowanie załogi poprzez rywalizację w drodze konkursów o wykonanie najlepszej aranżacji parkingu.

1.3. CEL: Nowoczesne zarządzanie

Potrzeba nowoczesnego zarządzania zasobami będącymi w dyspozycji ZDW jest źródłem zmian i udoskonalania organizacji. Metody zapewniające nowoczesne zarządzanie miały objąć 3 obszary: zasoby ludzkie, bazy terenowe i sprzęt oraz sieć drogową.

1.3.1. Zasoby kadrowe

Wbrew założeniom Strategii na lata 2015-2022 o utrzymaniu ilości pracowników, stan zatrudnienia w ZDW w ostatnich latach powiększył się o 40 etatów ze 187 etatów w 2015 do 227 we wrześniu 2022). Przyczyną tych zmian jest dynamicznie zmieniające się otoczenie oraz rozwijający się zakres działań ZDW, zaangażowanie w coraz to nowe zadania, wpływające na wzrost ilości załatwianych spraw. Kluczowe były również wyniki audytów wewnętrznych, które po przebadaniu wszystkich obszarów działania ZDW wykazały potrzebę zwiększenia zatrudnienia w niektórych komórkach.

Przeprowadzono także szereg zmian organizacyjnych dostosowujących struktury wewnętrzne do realizacji nowych zadań i zmieniającego się otoczenia. Do najważniejszych należy zaliczyć utworzenie niżej wymienionych komórek:

Zespołu ds. Funduszy Zewnętrznych	analiza unijnych programów pomocowych i monitoring dostępnych zewnętrznych środków z funduszy UE oraz innych środków na finansowanie działań ZDW
Zespół ds. Opłat za Zajęcie Pasa Drogowego	porządkowanie spraw związanych z wydanymi w latach poprzednich decyzjami dot. zajęcia pasa drogowego; ustalanie właścicieli urządzeń infrastruktury technicznej, reklam i obiektów budowlanych w pasach drogowych, zlokalizowanych bez zezwolenia i prowadzenie postępowań administracyjnych w tej sprawie
Zespół ds. Inwestycji Własnych	przygotowanie, nadzór i koordynacja realizacji, odbiory oraz rozliczanie zadań jednorocznych i wieloletnich ZDW w zakresie inwestycji drogowych finansowanych ze środków spoza Unii Europejskiej oraz innych zadań inwestycyjnych,
Zespół ds. Obsługi Informatycznej	administracja systemami komputerowymi i informatycznymi w ZDW
Zespół ds. Modernizacji i Zarządzania Budynkiem	powołany do realizacji wszelkich działań z zakresu rozbudowy i modernizacji budynku ZDW w Olsztynie oraz zarządzania nieruchomością
Zespół ds. Uzgodnień	prowadzenie spraw związanych z ochroną i zagospodarowaniem pasa drogowego

1.3.2. System informatyczny

Z sześciu zaplanowanych w 2015 roku modułów budujących zintegrowany systemem teleinformatyczny, zrealizowano połowę:

- w zakresie ewidencji zajęcia pasa drogowego - ZDW korzysta z oprogramowania Ewmapa,
- w zakresie zbierania informacji o czasie pracy pracowników – ZDW korzysta z oprogramowania UniRCP,
- w zakresie ewidencji geodezyjnej (rejestr danych dot. stanu prawnego nieruchomości oraz wszelkich przekształceń własnościowych działek) - ZDW korzysta z oprogramowania Ewmapa.

Nie wdrożono modułów do ewidencji korespondencji oraz kosztów. Odstąpiono również od wdrażania planowanego modułu zamówień publicznych. Założono natomiast całą platformę zamówień publicznych, ze względu na ustawowe wymogi w zakresie elektronicznej zamówień publicznych.

W okresie 2015-2020 przygotowano nową stronę internetową oraz zaktualizowano Biuletyn Informacji Publicznej. Wszystkie lokalizacje należące do ZDW zostały połączone w jedną wewnętrzną sieć komputerową. W tym celu rozbudowano sprzętowo serwerownię w zakresie bezpieczeństwa przechowywanych danych i zachowania ciągłości pracy systemu na wypadek awarii serwera.

Ponadto w ZDW zostały stworzone nowe systemy, które nie były przewidziane w Strategii rozwoju ZDW w latach 2015-2022. Wśród nich wymienić należy:

e-Inwestycje

W celu lepszego planowania, zarządzania i kontroli realizowanych zadań inwestycyjnych, w 2016 roku został wdrożony system, w którym na bieżąco gromadzone są najważniejsze informacje dotyczące inwestycji zarówno realizowanych jak i planowanych do realizacji. Każde zadanie podzielone zostało na etapy: począwszy od zlecenia i opracowania dokumentacji projektowej, po wybór wykonawcy robót, realizację zadania oraz jego utrzymanie w okresie gwarancyjnym.

Zgromadzenie wszystkich tych informacji w jednym miejscu daje całościowy pogląd na zakres realizowanych zadań i pozwala racjonalnie planować kolejne inwestycje. Dzięki stałemu aktualizowaniu danych, jest również ważnym źródłem informacji o planowanych i ponoszonych kosztach.

e-Wypadki

Aplikacja e-Wypadki, którą od szeregu lat operuje i rozwija ZDW, stanowi nie tylko zbiór danych o zdarzeniach drogowych i ich skutkach zaistniałych na drogach wojewódzkich. Jest to również zestaw narzędzi analitycznych, wykorzystujących dane o zdarzeniach, wspomagających zarządzanie drogami. Wśród nich jest m.in. edytor odcinków umożliwiający tworzenie odcinków utrzymaniowych oraz generowania odpowiadających im wskaźników brd. Do wyznaczenia odcinków potencjalnie niebezpiecznych wykorzystano funkcję predykcji stopnia bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostosowaną do warunków ruchu panujących na sieci dróg wojewódzkich województwa warmińsko-mazurskiego. Wyznaczone odcinki potencjalnie niebezpieczne można edytować za pomocą wyżej wspomnianego edytora odcinków.

1.3.3. Model Rejonu Dróg Wojewódzkich

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie nadal funkcjonuje w podziale na dotychczasowe cztery rejonu. Nie wdrożono opracowanego w 2015 roku wzorcowego modelu RDW i ODW. Zakładał on wyraźny przydział osób do określonych funkcji i z uwagi na brak możliwości wszechstronnego wykonywania zadań przez pracowników, szczególnie Obwodów Drogowych, ostatecznie nie uzyskał on akceptacji i nie został wprowadzony. Po wzmocnieniu kadrowym, Rejonu oraz Obwody Dróg Wojewódzkich funkcjonują strukturalnie nadal w kształcie pierwotnym.

Na przestrzeni 2015-2022 poczyniono szereg działań administracyjnych w zakresie poprawy warunków lokalowych Obwodów Drogowych.

Otrzymano w trwały zarząd budynek w Działdowie, który został wyremontowany i dostosowany do potrzeb Obwodu Drogowego. W trakcie budowy są też nowe siedziby Obwodów Drogowych w Morągu oraz w Olecku. Ponadto dokonano szeregu remontów budynków m.in.: wykonano przyłącze gazowe do celów grzewczych budynku RD w Olecku, wykonano termomodernizację budynku OD w Gołdapi, wykonano adaptację pomieszczenia na archiwum w RDW Nidzica, przebudowano instalację CO w Nidzicy. W większości budynków należących do ZDW dokonano bieżących remontów i napraw, mających na celu poprawę warunków pracy i estetyki budynków.

1.3.4. Wyposażenie

W związku z systemem mieszanym utrzymania sieci drogowej, Obwody Drogowe, zgodnie z założeniami, zostały wyposażone w szereg maszyn i urządzeń mających na celu poprawę jakości i wydajności pracy. Zakupiono m.in.: kosi spalinowe, pilarki, zagęszczarki płytowe, myjki, zamiatarkę, przyczepę ze znakiem U-26, agregaty prądotwórcze i spawalnicze, świdry glebowe, samochody do grup patrolowo-remontowych, ciągniki rolnicze wraz z wyposażeniem, jak również szereg drobnych elektronarzędzi typu wiertarki, szlifierki kątowe, wkrętarki.

1.3.5. Diagnostyka istniejącej sieci

Założone w Strategii plany dotyczące diagnostyki dróg zostały w pełni zrealizowane. Stworzono nową ewidencję całej sieci drogowej, opartą na systemie referencyjnym, która jest systematycznie aktualizowana i pielęgnowana. Wdrożony został program GEM (Geo Ewid Master), który ją obsługuje. Korzystają z niego pracownicy każdego szczebla (ZDW, RDW, ODW). Dokonano integracji danych systemowych z tymi w terenie – kompatybilność informacji zapobiega powstawaniu rozbieżności w lokalizacji i błędem.

W 2018 roku zostały opracowane „Wytyczne diagnostyki stanu technicznego nawierzchni dla dróg wojewódzkich” (WDSN) na zlecenie Zarządów Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, Gdańsku, Koszalinie, Bydgoszczy, Poznaniu oraz Białymstoku. Na ich podstawie w latach 2020-21 ZDW Olsztyn – jako pierwszy zarząd dróg wojewódzkich w Polsce – wykonał drugą kampanię diagnostyczną nawierzchni sieci drogowej, która wykazała, że dzięki działaniom ZDW stan sieci drogowej uległ znacznej poprawie – dwukrotny wzrost długości odcinków dróg w stanie dobrym w stosunku do roku 2015. Efekty tych prac zostały zwizualizowane na mapach oraz profilach liniowych i udostępnione w Internetowym Systemie Udostępniania Informacji Drogowych Droga Online.

STAN DRÓG	DSN 2015	WDSN 2020
Dobry	16%	31%
Zadowolający	28%	22%
Ostrzegawczy	17%	13%
Zły	39%	34%

Opracowano także metodę długo- i średnio-terminowego prognozowania stanu nawierzchni, a co za tym idzie – efektywnego planowania budżetu (diagnostyczny system Hi-Atlas, służący podejmowaniu decyzji utrzymaniowo-inwestycyjnych). Sukcesywnie, w ramach posiadanych możliwości finansowych, aktualizowana jest również fotorejestracja pasa drogowego.

1.3.6. System Wytycznych Technicznych Wojewódzkich

Ze względu na potrzebę uporządkowania i ujednoczenia standardów związanych z technologią robót budowlanych i wymaganiami wobec stosowanych materiałów z uwzględnieniem specyfiki klimatu, obciążenia ruchem, określonych technologii i miejscowych zasobów mineralnych, wprowadzono w ZDW własny system Wytycznych Technicznych. Wprowadzone w życie zarządzeniem Dyrektora ZDW w Olsztynie w dniu 9.02.2016 r., wytyczne stosowane są na etapie tworzenia projektów, jak i realizacji robót budowlanych.

Wytyczne Techniczne są kompletnym zestawem specyfikacji technicznych, dotyczących górnych warstw konstrukcji nawierzchni, możliwym do stosowania również przez innych zarządców dróg.

1.3.7. Program standaryzacji bieżącego utrzymania dróg wojewódzkich

Standardy Zimowego Utrzymania Dróg

Obowiązujące dotychczas w ZDW zasady odśnieżania i usuwania gołoledzi na drogach wojewódzkich zostały zaktualizowane i zaakceptowane przez Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego w grudniu 2021 roku.

Zgodnie z założeniami, w sezonie zimowym 2017/2018 wprowadzony został system elektronicznego nadzoru nad pracami zimowego utrzymania dróg wojewódzkich. Wszystkie pojazdy wykorzystywane do zimowego utrzymania dróg (pługopiaskarki) zostały wyposażone w urządzenia GPS, pozwalające śledzić ich lokalizację, prędkość oraz rejestrujące inne czynności.

W sezonie zimowym w siedzibie ZDW oraz w Rejonach nadal funkcjonują dyżury personelu technicznego, nadzorującego i koordynującego prace oraz prowadzącego obsługę informacyjną.

Standardy Letniego Utrzymania Dróg

Standardy letniego utrzymania dróg funkcjonują w ZDW od 2016 roku. Zdefiniowano trzy standardy, obejmujące stan jezdni, stan poboczy, zadrzewienia, oznakowania poziomego, oznakowania pionowego wraz z elementami BRD i zakres sprzętania.

W 2021 r. przeprowadzono konsultacje z przedstawicielami Rejonów Dróg Wojewódzkich, których efektem jest aktualizacja zasad letniego utrzymania. Zaproponowano zmiany dotyczące częstotliwości, zakresu i terminów wykonywania określonych prac. Decyzja o ich wprowadzeniu zostanie podjęta po przeanalizowaniu ich pod kątem kosztów.

1.3.8. Partnerstwo Publiczno-Prywatne

Rozważając Partnerstwo Publiczno-Prywatne (PPP) jako alternatywę dla finansowania wydatków związanych z rozwojem sieci drogowej oraz jej utrzymaniem, wyznaczeni pracownicy ZDW brali udział w szkoleniach i warsztatach związanych z tą tematyką. Bacznie obserwowano rozwój rynku tych projektów, ze szczególnym uwzględnieniem branży drogowej. Przeprowadzano

analizy szans powodzenia tych projektów, również przy założeniu ich realizacji z innymi jednostkami samorządu terytorialnego z terenu województwa warmińsko-mazurskiego. Z uwagi na znaczne koszty samego postępowania oraz niepowodzenie projektów w formule PPP prowadzonych przez inne podmioty, nie podejmowano dalszych działań w tym zakresie i odstąpiono od ich realizacji.

1.3.9. Umowy drogowe – alternatywne źródło finansowania

Szukając alternatywnych źródeł finansowania rozwoju sieci drogowej, ZDW wykorzystuje ustawową możliwość porozumienia z prywatnymi inwestorami, aby przy okazji realizacji inwestycji niedrogowych (tj. obiektów handlowo-usługowych, nowych osiedli czy biurów), inwestowali oni także w przebudowę czy rozbudowę układu drogowego. Inwestycje drogowe w tym takim przypadku mają na celu umożliwienie prawidłowej i bezpiecznej obsługi komunikacyjnej inwestycji niedrogowej oraz utrzymanie komfortu i bezpieczeństwa pozostałych użytkowników drogi, w tym w sposób szczególny mieszkańców poszczególnych miejscowości.

Budowę lub przebudowę dróg publicznych, w zakresie niezbędnym dla prawidłowej obsługi komunikacyjnej obiektów generujących ruch, realizują inwestorzy na podstawie tak zwanych umów drogowych. Szczegółowe warunki budowy lub przebudowy dróg określa umowa między zarządcą drogi, a inwestorem inwestycji niedrogowej.

W roku 2021 zrealizowano trzy takie umowy drogowe. W wyniku ich realizacji zostało wybudowanych ok. 350 m chodników, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przebudowano zjazdy z drogi wojewódzkiej do przyległych posesji, przebudowano skrzyżowania dróg wojewódzkich z drogami niższych kategorii. Łączna wartość nakładów na drogach wojewódzkich z tytułu realizacji umów drogowych w 2021 roku wyniosła ok 600 000 zł.

1.3.10. Pozostałe działania z zakresu nowoczesnego zarządzania

Audyt wewnętrzny

Audyt wewnętrzny w ZDW funkcjonuje od września 2012 roku. W tym czasie przeprowadzono szereg działań o charakterze zapewniającym i doradczym. Audytor wewnętrzny brał udział w opracowywaniu m.in. następujących, podstawowych regulacji i procedur wewnętrznych:

- Regulamin Organizacyjny ZDW,
- Instrukcja funkcjonowania Obwodu Drogowego,
- Regulamin Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych,
- Regulamin Pracy,
- Polityka bezpieczeństwa ochrony danych osobowych i inne dokumenty związane z RODO.

Audytor przeprowadził dwukrotnie badanie ankietowe wśród wszystkich pracowników. Wyniki pozwoliły na usprawnienie pracy całej załogi, a także dokonanie zmian w zakresie spraw socjalnych, zarządzania personelem, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pracowników.

Przeprowadzono audyty wewnętrzne w zakresie kluczowych procesów realizowanych w ZDW. Zbadano system zamówień, proces realizacji inwestycji, prowadzenie ewidencji dróg i drogowych obiektów inżynierskich. Dokonano oceny funkcjonowania komórek i jednostek organizacyjnych, zbadano obciążenie pracą pracowników ZDW w Olsztynie. W 2022 roku taki audyt zostanie przeprowadzony w zakresie pracowników zatrudnionych w RDW i ODW.

Audytor koordynował również kontrole wewnętrzne, z czego wyróżnia się kontrole w zakresie prawidłowości prowadzenia gospodarki samochodowej, zachowania standardów letniego utrzymania dróg czy też kontrolę zamówień publicznych w RDW.

Efektem powyższych działań było wprowadzenie szeregu zmian w strukturze organizacyjnej ZDW, wprowadzenie lub usprawnienie procesów i procedur, optymalizacja zatrudnienia w ODW i RDW.

System Zarządzania Jakością ISO 9001

W Zarządzie Dróg Wojewódzkich utrzymywany jest system zarządzania jakością zgodnie z normą ISO 9001:2015-10. Wdrożono procedury, które swoim zakresem obejmują kluczowe procesy i wskazują powiązania między nimi, wraz z określeniem odpowiedzialności i uprawnień. System podlega ciągłemu doskonaleniu, a jego skuteczność weryfikowana jest poprzez audyty wewnętrzne, jak również corocznie oceniany jest przez zewnętrzną jednostkę certyfikującą.

Laboratorium drogowe

Dużym osiągnięciem, nieujęty w Strategii na lata 2015-2022, było utworzenie laboratorium drogowego. W latach 2015-2016 wykonano prace przygotowawcze, a następnie adaptację pomieszczeń budynku obwodu drogowego w Sędzawkach, zakupiono specjalistyczny sprzęt i pozyskano doświadczony personel. W czerwcu 2016 r. nastąpiło otwarcie laboratorium drogowego.

W pierwszym etapie skoncentrowano się na badaniach polowych z zakresu robót ziemnych i wykonanych warstw asfaltowych podbudów oraz na badaniach materiałów takich jak grunty, mieszanki kruszyw niezwiązanych i związanych; pozostałe badania zlecano na zewnątrz. Pod koniec 2018 roku podjęto decyzję o rozbudowie laboratorium i rozszerzeniu zakresu wykonywanych badań. W tym celu przeprowadzono adaptację i remont kolejnych pomieszczeń oraz zakupiono nowy sprzęt do pracowni mieszanek asfaltowych oraz zatrudniono i przeszkolono nowego pracownika. W połowie 2019 roku rozbudowane laboratorium drogowe rozpoczęło pracę. Nowopowstała pracownia pozwala na kompleksowe badania wbudowywanych mieszanek mineralno-asfaltowych oraz wykonanych warstw asfaltowych na drogach wojewódzkich.

Metoda predykcji wypadków (SPF)

W wielu programach realizowanych przez ZDW czynnik ryzyka w ruchu drogowym jest jednym z najistotniejszych kryteriów oceny i klasyfikacji zadania.

Od 2020 roku ZDW wykorzystuje w tym celu wskaźnik predykcji stopnia bezpieczeństwa ruchu drogowego (Safety Performace Factor), określane na podstawie nie tylko występujących zdarzeń drogowych, ale również parametrów technicznych drogi. Ponadto wskaźnik uwzględnia informacje o zabiegach utrzymaniowych, remontach i przebudowach odcinków dróg w celu prawidłowej interpretacji otrzymywanych wyników oraz właściwej kalibracji modelu. Funkcja predykcji bazuje na modelu opracowanym na Uniwersytecie Virginia Tech (USA), jednak jej zastosowanie na drogach ZDW wymagało dostosowania do specyficznych warunków regionu (liczne aleje drzew).

Efektem analizy jest wyznaczenie potencjalnie niebezpiecznych odcinków na sieci dróg wojewódzkich lub określenie stopnia ryzyka dla dowolnie zdefiniowanego odcinka drogi. Zastosowana przez ZDW metoda (po raz pierwszy w Polsce) eliminuje wady dotychczasowych analiz, a przede wszystkim ma charakter prewencyjny, czyli dokonuje oceny zagrożenia przed zaistnieniem wypadku.

Korelacja metody SPF ze stanem technicznym drogi nie kończy się na otrzymaniu wyniku wskaźnika SPF. Metoda pozwala na bieżąco korygować jego wartość, w zależności od zastosowanych zabiegów utrzymaniowych, a więc pozwala również na ocenę efektywności zastosowanych lub planowanych prac.

Szkolenia wewnętrzne

Wiosną 2017 rok rozpoczęto cykliczne szkolenia wewnętrzne wszystkich pracowników ZDW. Stały się one jedną z form dokształcania i samodoskonalenia kadry. Każde szkolenie dedykowane było odrębnej grupie odbiorców, obejmujących ogół pracowników zatrudnionych w ZDW. Przyjęto zasadę, że każdy pracownik powinien odbyć przynajmniej jedno szkolenie w ciągu roku. Tematykę dostosowywano do charakteru wykonywanych obowiązków, specjalności i funkcji pracownika. Tematy były inne dla pracowników biurowych, a inne dla wykonujących prace w terenie. Prelegenci to pracownicy ZDW, specjaliści w swoich dziedzinach, którzy, dzieląc się wiedzą, podnosili poziom wiedzy pozostałych pracowników. Taka forma szkoleniowa bardzo dobrze sprawdziła się jako metoda pogłębiania wiedzy koniecznej w wykonywaniu codziennych obowiązków.

Cykle szkoleń odbyły się kolejno w latach 2017-2019. W 2020 przeszkolono połowę pracowników. Po przerwie w 2021 roku, wywołanej stanem pandemii, w 2022 powrócono do realizacji programu szkoleniowego.

W ZDW od kilku lat realizowane jest szkolenie dla pracowników z języka angielskiego.

Warmińsko-Mazurskie Forum Drogowe

W 2014 roku ZDW wspólnie ze Stowarzyszeniem Polski Kongres Drogowy zorganizował Warmińsko-Mazurskie Forum Drogowe, pierwsze wydarzenie tego typu na Warmii i Mazurach. Był to cykl wykładów wygłoszonych przez zaproszonych specjalistów świata nauki oraz praktyków branży drogowej. Powodzenie i duże zainteresowanie wydarzeniem wśród lokalnych zarządców dróg i wykonawców zadecydowało o kontynuacji konferencji w kolejnych latach. Z każdym rokiem Warmińsko-Mazurskie Forum Drogowe rozszerzało swój zasięg – zarówno w zakresie odbiorców, przyjeżdżających na Warmię i Mazury z oddalonych krańców Polski, jak i gości zapraszanych do wygłoszenia referatów – niejednokrotnie spoza Polski. Forum nie odbyło się jedynie w 2020 roku ze względu na pandemię Covid-19. W 2022 roku będzie to jego ósma edycja. Konferencja wpisana się na stałe do kalendarza wydarzeń drogowych, ciesząc się dużym uznaniem branżystów, zyskując miano wydarzeń międzynarodowych. Forum drogowe poświęcone jest co rok innym zagadnieniom związanym z drogownictwem (poprawa bezpieczeństwa, utrzymanie dróg, zielen przydrożna, technologie itd.).

Począwszy od 2016 roku, jednym z elementów nierozdzielnie związanym z organizacją Forum Drogowego jest towarzysząca im część społeczna i edukacyjna. W przeddzień konferencji, pracownicy ZDW wraz z partnerami i współorganizatorami przeprowadzają piknik rodzinny, podczas którego w formie gier i zabaw edukują dzieci i młodzież, przypominają o bezpiecznych zachowaniach na drogach. Przedsięwzięcie co rok przyciąga setki gości, dając tym samym szerokie pole do przekazywania treści powiązanych z tematyką forum. Jest to również czynnik, który wpływa na integrację pracowników, którzy własnymi staraniami, często kosztem wolnego czasu przygotowują tematyczne atrakcje dla mieszkańców Olsztyna.

Gazeta pracownicza „Droga Wolna!”

Pracownicy ZDW, szukając pomysłu na integrację zespołu, jak również biorąc pod uwagę ilość ciekawych przedsięwzięć, rozpoczęli wydawanie swojej zakładowej gazetki. Jest to kwartalnik

pt. „Droga Wolna!”, w którym opisywane są wydarzenia z bieżącej działalności ZDW. To również miejsce, w którym przedstawiane są sylwetki pracowników, ciekawostki znajdujące się w pobliżu dróg wojewódzkich i miejsca, które warto zobaczyć, ciekawe inicjatywy, wydarzenia, w których pracownicy biorą udział. Wszystkie materiały opracowywane są przez pracowników, profesjonalny skład oraz wydruk wykonuje zewnętrzna firma. To doskonała forma wymiany informacji i narzędzie integrujące pracowników, ponieważ gazетка trafia do wszystkich rejonów nieprzerwanie od 2016 roku.

1.4. Wnioski podsumowujące okres 2015-2022

Realizacja założeń Strategii rozwoju ZDW w latach 2015-2022 przyniosła wiele korzystnych zmian na sieci dróg wojewódzkich. Wiele z nakreślonych zadań do wykonania zostało zrealizowanych, jednak ich szczegółowość oraz długa perspektywa czasowa zostały poddane weryfikacji przez zmieniające się, trudne do przewidzenia otoczenie.

Strategia rozwoju ZDW w latach 2015-2022 i osiągnięte założenia potwierdziły zasadność tworzenia takich dokumentów.

2. Zarząd Dróg Wojewódzkich W Olsztynie – stan obecny – 2022

2.1. Obszar działania

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie administruje siecią 1880 km dróg wojewódzkich. 1716 km stanowią odcinki zamiejskie, a 164 km odcinki miejskie. Siedziba Zarządu Dróg Wojewódzkich mieści się w Olsztynie. ZDW realizuje swoje zadania za pośrednictwem czterech Rejonów Dróg Wojewódzkich (RDW) z siedzibami w Elblągu, Kętrzynie, Nidzicy i Olecku oraz dwunastu Obwodów Dróg Wojewódzkich (ODW).

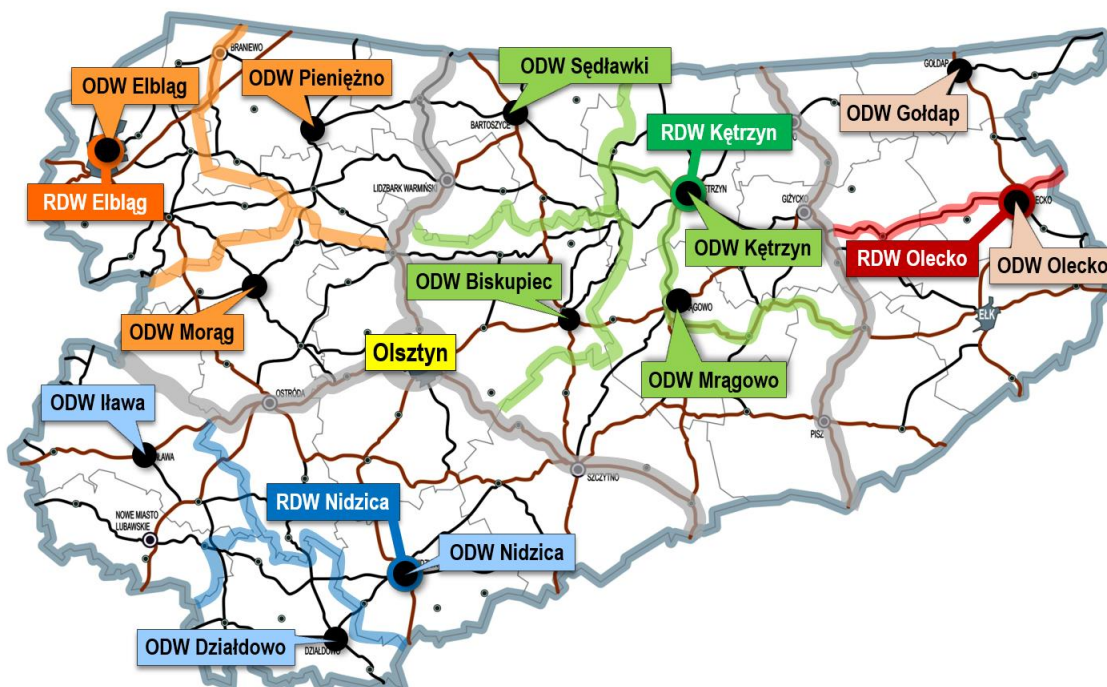
2.2. Zintegrowany doświadczony zespół

Zarządem Dróg Wojewódzkich kieruje Dyrektor. Działa on przez trzech swoich zastępców: do spraw inwestycji, do spraw zarządzania siecią i do spraw ekonomiczno-finansowych, oraz czterech kierowników RDW.

Stan zatrudnienia (wrzesień 2022) to 227 osób, w tym w siedzibie Zarządu Dróg Wojewódzkich 107 osób, a w czterech RDW i ich Obwodach – 120 osób.

Strukturę organizacyjną każdego RDW tworzą stanowiska techniczne i administracyjne skupiające personel do spraw drogowo-mostowych, zamówień publicznych oraz do spraw finansowych i administracyjnych. Rejony podzielone są na 12 Obwodów Dróg Wojewódzkich. W każdym z obwodów jest po 6 pracowników tj. kierownik, majster lub drogomistrz i 4 dróżników. Aktualnie w ODW pracują 72 osoby.

Schemat struktury terenowej Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie



Pracownicy ZDW to wysoko wykwalifikowana kadra, z dużym doświadczeniem zawodowym. Z ogółu osób zatrudnionych w ZDW 150 osób posiada wykształcenie wyższe, 76 osób to inżynierowie, z których 53 osoby to inżynierowie budownictwa. 47 osób posiada uprawnienia budowlane, drogowe, mostowe lub geodezyjne.

Pracownicy ZDW należą do różnych stowarzyszeń i organizacji zrzeszających fachowców branży drogowej i budowlanej, z obszarem działania wykraczającym poza granice województwa i kraju.

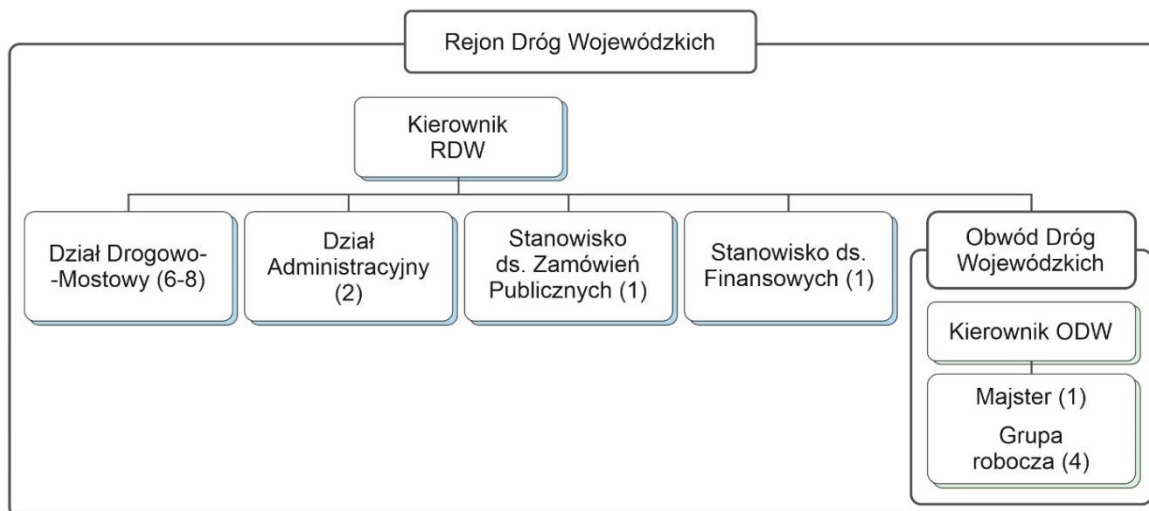
Model Rejonu Dróg Wojewódzkich

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie funkcjonuje w oparciu o poniższy model strukturalny RDW oraz ODW. W każdym Rejonie pracuje od dwunastu do czternastu osób. W skład Rejonów wchodzi Obwody Drogowe; łącznie jest 12 Obwodów Drogowych:

- RDW Kętrzyn – cztery Obwody: Kętrzyn, Sędfawki, Biskupiec, Mrągowo,
- RDW Elbląg – trzy Obwody: Elbląg, Morąg, Pieniężno,
- RDW Nidzica – trzy Obwody: Nidzica, Iława, Działdowo,
- RDW Olecko – dwa Obwody: Olecko, Gołdap.

Przyjęty podział strukturalny RDW jest modelem optymalnym, umożliwiającym prawidłowe wykonywanie zadań zarządcy drogi.

Modelowy schemat organizacyjny Rejonów Dróg Wojewódzkich oraz Obwodów Dróg Wojewódzkich



2.3. Stan sieci drogowej i zasoby techniczne

2.3.1. Stan sieci

W latach 2020-21 Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie zlecił wykonanie kompleksowej diagnostyki nawierzchni administrowanej sieci drogowej. Zebrane dane dotyczące równości podłużnej i poprzecznej, ugięć oraz cech powierzchniowych (uszkodzeń), umożliwiły obiektywną i całościową ocenę stanu dróg wojewódzkich.

Ponad połowa sieci drogowej jest w stanie dobrym (31%) i zadowalającym (22%). Na poziomie ostrzegawczym jest 13% łącznej długości dróg, natomiast 34% na poziomie złym.

Według Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w roku 2020, średni ruch dobowy (SSDR) dla całej sieci administrowanej przez ZDW wynosił 2 287 pojazdów na dobę i był o 15% wyższy, niż w roku 2015. Na odcinkach pozamiejskich natężenie ruchu wahało się od 300 do 18 700 poj./dobę.

2.3.2. Mieszany system utrzymania sieci drogowej

ZDW prowadzi nadal swoje prace utrzymaniowe w systemie mieszanym. Zadania, takie jak odnowy nawierzchni, remonty cząstkowe, zimowe utrzymanie dróg czy inne roboty bieżącego utrzymania zlecane są wykonawcom zewnętrznym. Mniejsze prace utrzymaniowe i interwencyjne wykonywane są siłami własnymi Obwodów Drogowych.

3. Cele Strategii ZDW na lata 2023-30

3.1. Przywrócenie pełnej przejezdności

Mimo dużej ilości inwestycji drogowych zrealizowanych w okresie poprzedniej Strategii, dla osiągnięcia pełnej przejezdności należy utrzymać stan dróg na obecnym poziomie i realizować kolejne zadania drogowe. Na obiektach mostowych zakłada się osiągnięcie pełnej przejezdności do końca 2030 roku.

3.2. Poprawa bezpieczeństwa

W roku 2020 Krajowa Rada BRD opracowała kolejny Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu na lata 2021-2030, stanowiący kontynuację poprzedniego Programu, jak również uwzględniający aktualne uwarunkowania.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, realizując cele określone w Narodowym Programie, jak również zadania zarządcy dróg, zdefiniował główne priorytety na najbliższe lata w zakresie brd na sieci dróg wojewódzkich:

- działania ograniczające ryzyko wypadków w szczególności wypadków z drzewami,
- działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa pieszych oraz ograniczenia prędkości,
- określenie standardów lokalizacji i zagospodarowania przystanków komunikacji publicznej,
- likwidacja miejsc niebezpiecznych,
- zapewnienie wewnętrznej aktualnej i rzetelnej informacji o stanie brd,
- zapewnienie informacji o stanie brd dla odbiorców zewnętrznych,
- udoskonalenie procedur związanych z zarządzaniem ruchem,
- nowoczesne i bezpieczne rozwiązania – standardowe oraz niekonwencjonalne.

Zadania te zawarte są ponadto w „*Planie rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2010-2020 z perspektywą do roku 2030*”. Są to działania zarówno inżynierskie, jak również logistyczne, usprawniające system zarządzania bezpieczeństwem – wszystkie zmierzające do poprawy brd na drogach wojewódzkich.

3.3. Nowoczesne zarządzanie

ZDW będzie kontynuował swoją politykę budowy i utrzymania zintegrowanego zespołu, koncentrując się na rozwoju pracowników, doksztalcaniu i szkoleniu. Bardziej wykorzystany zostanie potencjał dobrze wykształconej i przygotowanej kadry. Kontynuując działania zapoczątkowane w sferze informatycznej, podjęte zostaną dalsze kroki zmierzające do budowy nowoczesnego zarządu, funkcjonującego w oparciu o zinformatyzowane systemy. Nowoczesne zarządzanie to nieustanna obserwacja zmieniającego się otoczenia i reakcja na zachodzące zmiany, to ciągły rozwój kadry oraz informatyzacja wszystkich procesów zarządzania.

3.4. Budowa alternatywnego układu drogowego dla urządzeń transportu osobistego (UTO)

Uzasadnieniem dla wytyczenia nowego celu w Strategii ZDW jest konieczność podjęcia działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na drogach publicznych, dedykowanych niechronionym uczestnikom ruchu drogowego, odseparowania dróg przeznaczonych dla UTO od pojazdów samochodowych. Jest to również odpowiedź na zmiany, jakie czekają kraje Unii

Europejskiej zmierzające w kierunku bardziej zrównoważonego rozwoju i koegzystencji ze środowiskiem naturalnym. Nie bez znaczenia jest wzrost natężenia ruchu na drogach publicznych. W dobie nadchodzących zmian klimatu, polityka racjonalnej emisji CO₂ i kształtowania nowego, mniej uciążliwego dla środowiska i ludzi stylu życia, stanowi olbrzymie wyzwanie.

4. Metody osiągnięcia celów

4.1. CEL Przywrócenie pełnej przejezdności

4.1.1. Inwestycje dofinansowywane środkami Unii Europejskiej i funduszy krajowych

Planowane inwestycje są ujęte do realizacji w „Planie transportowego województwa warmińsko-mazurskiego na lata 2021-2027” w ramach Programu Regionalnego FEWiM 2021-2027 oraz PO PW. Do realizacji przewidziane są poniższe projekty:

- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 655 na odcinku Mazuchówka – Olecko,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 653 na odcinku Olecko – granica województwa,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 592 na odcinku Kętrzyn – Giżycko,
- Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miejscowości Kętrzyn (w ciągu DW 592),
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap – Dubeninki,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Dubeninki – granica województwa,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od ul. Dybowskiego na terenie m. Olsztyna do Węzła Olsztyn Południe,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 544 na odcinku Osada Łowo – granica województwa,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 656 na odcinku DK 63 – Ełk,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 600 Orzyny – Mrągowo,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 504 na odcinku Elbląg – Pogrodzie,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 519 na odcinku Zalewo – Małydy,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 507 na odcinku Pieniężno – Orneta,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 538 na odcinku Nowe Miasto Lubawskie – Uzdowo,
- Rozbudowa dróg wojewódzkich nr 613, 515 i 521 na odcinku Bronowo – Różnowo – Susz,
- Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 604,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku Morąg – Łukta,
- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku granica województwa – Kwietniewo,
- Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miasta Morąga – budowa południowo-zachodniej obwodnicy Morąga w ciągu drogi wojewódzkiej nr 527:
 - Etap I – od drogi wojewódzkiej nr 519 kierunek Małydy do drogi wojewódzkiej nr 527 kierunek Olsztyn;
 - Etap II – od drogi wojewódzkiej nr 527 kierunek Pasłek do drogi wojewódzkiej nr 519 kierunek Małydy.

4.1.2. Inwestycje własne

Ograniczenia na drogach – Program odnow nawierzchni

Inwestycje własne obejmują działania ukierunkowane na modernizację dróg – remonty, naprawę i wzmacnianie nawierzchni, budowę lub przebudowę ciągów pieszych i rowerowych, rozbudowę i przebudowę zatok autobusowych i skrzyżowań.

Dodatkowym działaniem w ramach likwidacji ograniczeń na drogach jest Program napraw nawierzchni bitumicznych (program odnow nawierzchni), który obok projektów unijnych, stanowi dodatkowy kolejny tor działań Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie zmierzających do przywrócenia pełnej przejezdności głównych ciągów komunikacyjnych. Zakres zadań w ramach programu wyznaczony jest możliwościami finansowymi w zakresie środków bieżących jakimi dysponuje ZDW oraz dodatkowych środków finansowych, uzyskiwanych z budżetu województwa i innych źródeł na zadania ściśle związane z naprawą jezdni dróg wojewódzkich.

Program odnow nawierzchni zakłada co do zasady modernizację i remont nawierzchni na całej szerokości jezdni. Tylko na części odcinków będą wykonywane remonty jedynie fragmentów jezdni wymagających pilnej interwencji ze względu na zły stan techniczny i potencjalne zagrożenia dla ruchu kołowego.

Trwające prace nad aktualizacją oprogramowania służącego prognozowaniu stanu nawierzchni i obrazującego potrzeby remontowe, zakończą się z końcem 2022 roku. Po aktualizacji oprogramowania, nadal będzie ono stanowiło podstawę procesu decyzyjnego w zakresie realizowanych remontów dróg.

Możemy przyjąć i szacować, że w ramach odnow nawierzchni finansowanych ze środków województwa w latach 2023-2030 zostaną wykonane nowe nawierzchnie o łącznej długości około **100 km** i wartości około **160 mln zł**, przy założeniu stałego finansowania programu z dodatkowych środków województwa. Zakres planowanych odnow w ramach programu oraz ich lokalizacja będą uzależnione od utrzymania finansowania na stałym poziomie, rewaloryzowanym w stosunku do zmian cen materiałów i usług w sektorze drogowym.

Odcinki dróg wyznaczane do remontu w ramach programu odnow nawierzchni uzupełniają sieć dróg przebudowywanych w ramach inwestycji unijnych oraz inwestycji własnych, łącznie tworząc spójne i bezpieczne ciągi komunikacyjne w regionie.

Ograniczenia na obiektach mostowych

W latach 2023-2030 obiekty mostowe będące w niezadowalającym stanie technicznym i które nie dają możliwości ich modernizacji, zostaną rozebrane, a w ich miejsce wybudowane nowe. Wyboru obiektów dokonano na podstawie stanu technicznego, gdzie postępująca degradacja niesie za sobą ryzyko konieczności wprowadzenia ograniczenia tonażu dla pojazdów poruszających się po drogach ZDW. Sukcesywnie odbywa się też przebudowa przepustów, których w zakładanym okresie 8 lat planuje się przebudować 45 sztuk.

Ogólny szacowany koszt realizacji inwestycji mostowych to **63 mln zł**. Mniejsza kwota na realizację wyżej wymienionych zadań oznaczać będzie konieczność rezygnacji z części inwestycji. Niemniej wybór zadań do realizacji będzie odbywał się na podstawie analizy możliwych korzyści osiąganych z tytułu przywrócenia przejezdności, a nie tylko w oparciu o stan techniczny obiektów lub dróg.

Lp.	Nr drogi	Zakres zadania	Koszt (mln zł)
1	536	Rozbiórka istniejących i budowa nowych wiaduktów nad torami w ciągu drogi wojewódzkiej nr 536 w km 1+279,1+372, ul. Lubawska w m. Iława	25,0
2	515	Rozbiórka starego i budowa nowego mostu nad rzeką Liwą w km 45+512 drogi wojewódzkiej nr 515 w msc. Kamieniec	4,0
3	531	Rozbiórka starego i budowa nowego mostu przez rzekę Pasłękę w km 7+975 drogi wojewódzkiej nr 531 w msc. Łęguty	4,0
4	511	Rozbiórka starego i budowa nowego mostu przez rzekę Elmę w km 4+480 drogi wojewódzkiej nr 511 w msc. Gałajny	4,0
5	542	Budowa przepustu w miejscu istniejącego mostu przez kanał między jeziorami w km 19+879 (stary kilometraż 18+269) drogi wojewódzkiej nr 542 w msc. Dąbrówno	4,0
6	526	Przebudowa mostu nad Kanałem Elbląskim w km 11+988 drogi wojewódzkiej nr 526 k. msc. Drulity	4,0
7	538	Przebudowa mostu nad rzeką Osą w km 37+727 drogi wojewódzkiej nr 538 k. msc. Fitowo	3,5
8	538	Rozbiórka starego i budowa nowego mostu przez rz. Szkotówka w km 108+858 drogi wojewódzkiej nr 538 k. msc. Wierzbowo	4,0
9	509	Rozbiórka starego i budowa nowego mostu przez rz. Bauda w km 18+812 drogi wojewódzkiej nr 509 k/msc. Zaścianki	3,5
10	509	Rozbiórka starego i budowa nowego mostu przez rz. Młynówka Pasłęcka w km 38+545 drogi wojewódzkiej nr 509 k/msc. Gładysze	3,5
11	592	Przebudowa mostu nad Kanałem Dejguny w km 64+293 drogi wojewódzkiej nr 592 k. msc. Sterławki Małe	3,5

4.2. CEL: Poprawa bezpieczeństwa

4.2.1. Przyjazna Droga

Podobnie jak w zrealizowanej Strategii rozwoju Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie w latach 2015-2022, głównym programem ZDW w zakresie brd pozostaje program Przyjazna Droga.

Zdobyte we wcześniejszych latach doświadczenia z realizacji Programu wskazują na konieczność zmiany taktyki w zakresie obszaru działań. Odpowiedzią na te wyzwania są wdrożone programy, ukierunkowane na różne cele, jednak zawsze z przyświecającym celem nadrzędnym, jakim jest poprawa bezpieczeństwa. I tak w ramach Przyjaznej Drogi należy wymienić:

Program Równe Szanse

Projekt uruchomiony w 2021 roku, początkowo powstał w celu zaspokojenia potrzeb w zakresie infrastruktury drogowej przede wszystkim peryferyjnych obszarów i samorządów, nie dysponujących odpowiednimi środkami finansowymi. Zawiera zadania z zakresu brd, jednak priorytetem planu jest niwelowanie różnic w zagospodarowaniu dróg pomiędzy samorządami o różnym poziomie dochodów – stanowi szansę dla samorządów nie będących w stanie dofinansowywać zadań na drogach wojewódzkich.

Program obejmuje również tematy zgłoszone przez poszczególne Rejony Dróg Wojewódzkich, będące efektem dokonywanych przeglądów dróg, a stanowiące lokalne mankamenty infrastruktury drogowej. Na liście znalazły się również zadania wynikające z wniosków kierowanych do ZDW, dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Są to na ogół drobne przedsięwzięcia z zakresu inżynierii ruchu wykraczające poza obszar oznakowania dróg. Są także zadania pochodzące z innych źródeł, np. analiz własnych ZDW lub innych opracowań.

Aby klasyfikować tak rozmaite zadania ujęte w tym Programie, wypracowano uniwersalne zasady służące ich szeregowaniu, według rzeczywistych priorytetów. W tym celu przyjęto następujące kryteria oceny zadań:

1. Natężenie ruchu

Wykorzystano dane z najnowszego pomiaru ruchu, przeprowadzonego w 2020 roku, uwzględniając podział na odcinki miejskie i zamiejskie.

2. Czynniki demograficzny

Jako wskaźnik przyjęto nie ogólną liczbę mieszkańców w danej gminie (takie podejście preferowało by duże gminy kosztem tych mniejszych), lecz gęstość zaludnienia na 1 km².

3. Czynniki ekonomiczny

Dysproporcje w zagospodarowaniu oraz ilości inwestycji wynikają głównie z różnic dochodów pomiędzy gminami. Jako wskaźnik ekonomiczny przyjęto dochód gminy w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Dane dotyczące wszystkich gmin województwa warmińsko-mazurskiego według stanu na dzień 31.12.2020 r. pochodzą z Głównego Urzędu Statystycznego.

4. Stopień ryzyka w ruchu drogowym

Dla dokonania oceny stopnia zagrożenia wykorzystano metodę wskaźnika SPF, wprowadzoną przez ZDW do stosowania w roku 2020.

Nowatorstwo metody polega na ocenie stopnia zagrożenia na dowolnym odcinku drogi lub wyznaczenia odcinków potencjalnie niebezpiecznych za pomocą wskaźnika predykcji stopnia

bezpieczeństwa ruchu drogowego (*Safety Performace Factor*), który bierze pod uwagę nie tylko występujące zdarzenia drogowe, ale również parametry techniczne drogi. Funkcja predykcji bazuje na modelu opracowanym na Uniwersytecie Virginia Tech (USA), jednak jej zastosowanie na drogach ZDW wymagało dostosowania do specyficznych warunków regionu ze względu na liczne aleje drzew.

Efektom analizy jest otrzymanie wartości funkcji stopnia bezpieczeństwa ruchu drogowego SPF, która określa stopień bezpieczeństwa na odcinku w zależności od parametrów wejściowych.

5. Dokumentacja projektowa

Przyjęta klasyfikacja odcinków zakłada pewien priorytet dla zadań, dla których istnieje już dokumentacja projektowa. Zadania takie, ze względu na stopień zaawansowania, wymagają znacznie mniej czasu oraz nakładów pracy na ich realizację.

6. Stan techniczny drogi – kryterium opcjonalne

Stan techniczny określono jako czynnik opcjonalny, ponieważ czynnik ten ma niewątpliwą związek z zadaniami dotyczącymi bezpośrednio jezdni czyli przebudową skrzyżowań lub odcinków dróg, jednak związek z budową ciągów pieszych lub rowerowych, szczególnie zlokalizowanych poza koroną drogi, nie jest taki jednoznaczny. W Programie uwzględniono czynnik dotyczący stanu technicznego nawierzchni jedynie w odniesieniu do zadań związanych z nawierzchnią jezdni.

Suma punktów z poszczególnych ww. kategorii stanowi główne kryterium priorytetu realizacji zadania.

Program budowy chodników

Program funkcjonujący od 2019 roku ukierunkowany jest na budowę chodników w małych miejscowościach. Plan budowy chodników pozwala na ujęcie w czytelne ramy zakresu niezbędnych zadań i zasad ich realizacji, zaś podstawą opracowania są dane z ewidencji dróg dotyczące granic miejscowości i zagospodarowania drogi, jak również analizy i opracowania dotyczące natężenia ruchu oraz poziomu ryzyka w ruchu drogowym. Pilność realizacji ewentualnego chodnika (miejsce na liście) określono na podstawie punktów rankingowych wynikających z warunków ruchu i zagospodarowania drogi. Istotą Programu jest partycypacja samorządów lokalnych w realizacji zadań.

Wnioski czy też propozycje zadań do realizacji w ramach powyższych programów pochodzą z różnych źródeł – Komisji bezpieczeństwa ruchu drogowego, jednostek samorządu terytorialnego czy własnych obserwacji. Rozmaitość źródeł ich pochodzenia sprawia, że zadania posiadają bardzo zróżnicowany zakres. Są to bowiem głównie budowy chodników lub zatok przystankowych, ale również przebudowy kilkukilometrowych odcinków dróg lub pojedynczych skrzyżowań.

4.2.2. Zielona Droga

Program Zielona Droga jest realizowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie od 2014 roku. Od początku ZDW przyjął, że program spełni swoje zadanie jedynie wtedy, gdy będzie dotyczył długotrwałych działań związanych z tworzeniem i pielęgnacją zieleni przydrożnej – prace te nie mogą mieć charakteru akcyjnego bądź jednorazowego. „Jest to program na najbliższe 55 lat.” To zdanie stanowi główną zasadę programu, jak również przedstawia plany ZDW na kolejne lata.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie zamierza posadzić minimum 150 drzew rocznie (nie są tu uwzględniane nasadzenia kompensacyjne). Do nasadzeń wybrane zostaną rodzime gatunki drzew tj. lipa drobnolistna oraz klon zwyczajny. Nasadzenia nie będą zlecane wykonawcom zewnętrznym. Drzewa w ramach Programu Zielona Droga zostaną posadzone przez pracowników ZDW, przy współudziale zaproszonych gości oraz przedstawicieli lokalnych społeczności.

Nasadzenia są możliwe jedynie na odcinkach dróg wojewódzkich położonych w terenie otwartym (poza odcinkami leśnymi), w miejscach, gdzie szerokość pasa drogowego umożliwi posadzenie i rozwój drzew w normatywnej odległości od krawędzi jezdni, urządzeń odwadniających i sieci infrastruktury. Młode drzewa zostaną posadzone w miejscach bezkolizyjnych, w tzw. drugiej linii (za rowem odwadniającym), aby jak najbardziej zminimalizować uciążliwość dla ruchu drogowego.

Istotnym elementem tworzenia nowych alei jest pielęgnacja drzew po posadzeniu oraz w latach kolejnych. Najbardziej niebezpieczny dla młodych drzew jest niedobór wody w okresie upalnego lata. Dostępność wody w początkowym okresie wzrostu jest często czynnikiem decydującym o aklimatyzacji roślin. Dlatego też w ramach Programu ZDW zapewni podlewanie nowo posadzonych drzew.

W nowej Strategii Zarząd Dróg zaplanuje również cięcia pielęgnacyjne drzew posadzonych w ramach Programu. Młode drzewa zostaną poddane cięciom formującym, które mają na celu uzyskanie prawidłowej konstrukcji korony – wyeliminowane zostaną wady budowy korony, szczególnie niebezpieczne rozwidlenia V-kształtne. Usunięcie tych wad pozwoli na bezpieczny i bezproblemowy wzrost drzew.

Programem Zielona Droga objęte zostaną również aleje drzew szczególnie cenne np. ze względu na gatunki drzew, które wchodzi w ich skład (np. aleja grabowa, aleja kasztanowców). Ochrona tych alei polegać będzie na systematycznym przeprowadzaniu ich chirurgii, jak również innych zabiegów pielęgnacyjnych.

4.2.3. Program budowy stanowisk do ważenia – jako metoda ochrony dróg

Budowa miejsc do kontroli na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, w tym stanowisk do ważenia, zakłada wyposażenie dróg wojewódzkich w miejsca, z których mogą korzystać wszystkie służby ustawowo zobligowane i uprawnione do kontroli przewoźników (pojazdów, towarów oraz osób): Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Służby Celne, Straż Graniczna, Straż Leśna, Straż Sanitarno-Epidemiologiczna, itp.

Program ma na celu ochronę infrastruktury drogowej przed niekontrolowaną degradacją dróg przez przeciążone pojazdy ciężarowe oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa w ruchu towarowym i osobowym na terenie województwa warmińsko-mazurskiego.

Na drogach wojewódzkich na chwilę obecną (rok 2022) jest wykonanych szesnaście miejsc do kontroli. Docelowo ma ich być dwadzieścia trzy, które zostaną wykonane do końca 2030 roku. Do wykonania pozostały stanowiska do ważenia na odcinkach planowanych przebudów tj. DW 538 obręb Biskupiec; DW 590/592 (skrzyżowanie); DW 651 obręb Żytkiejmy, DW 655 obręb Wydminy, natomiast pozostałe 3 miejsca (DW 507/DK51 Dobre Miasto; DW 537/542 Frygnowo; DW 593/595 Jeziorany) stanowią rezerwowo dodatkowe lokalizacje.

4.2.4. Audyt BRD

Niezależnie od realizowanych Programów wymienionych powyżej, kolejnym zadaniem z zakresu brd planowanym przez ZDW do realizacji w najbliższych latach jest przeprowadzenie audytu brd na wszystkich przejściach dla pieszych zlokalizowanych na drogach wojewódzkich.

Doświadczenia innych zarządców dróg (ZDM Warszawa, GDDKiA) wykazały, że ten istotny z punktu widzenia bezpieczeństwa element drogi często jest obciążony poważnymi usterkami, stwarzającymi zagrożenie dla uczestników ruchu. Ocena przejść winna być dokonywana w oparciu o aktualnie wprowadzone „Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Projektowanie infrastruktury punktowej WRD-41-3”, przez wykwalifikowanych audytorów brd.

Szacuje się, że na drogach administrowanych przez ZDW jest wyznaczonych ok. 1500 - 1700 przejść (trwa ich inwentaryzacja), tak więc realizacja zadania przewidziana jest na kilka lat. Wnioski wynikające z audytu brd, mające charakter inwestycyjny, trafią do realizacji z programu Przyjazna Droga.

4.3. CEL: Nowoczesne zarządzanie

4.3.1. Kadra

Podstawą nowoczesnego zarządzania jest silny, wykwalifikowany zespół. Priorytetem na najbliższe lata jest doskonalenie i umacnianie kadry. Stawiając na dalszy rozwój pracowników, planowana jest kontynuacja szkoleń wewnętrznych. Pracownicy będą przekazywali swoją wiedzę oraz będą dzielili się umiejętnościami ze swoimi współpracownikami. To również doskonała okazja do ujednolicenia praktyk w codziennej pracy w poszczególnych jednostkach ZDW. Każdy pracownik będzie uczestniczył przynajmniej raz w roku w takim szkoleniu. Dodatkowo pracownicy ZDW będą szkoleni raz w roku w zakresie udzielania pierwszej pomocy.

4.3.2. System informatyczny

Kontynuowane będą działania w kierunku informatyzacji i elektronizacji ZDW. Planowane jest wdrożenie następujących systemów:

Elektroniczny system obiegu dokumentów

Elektroniczny system obiegu dokumentów to kompleksowe rozwiązanie informatyczne, które uporządkuje i przyspieszy obieg dokumentów w ZDW. Zapewni pracownikom dostęp do aktualnych informacji i ujednotwili procesy wewnętrzne przy jednoczesnym prawidłowym zabezpieczeniu niezbędnych danych. System zapewni efektywną organizację pracy.

enova365

W najbliższych latach kontynuowane będą działania zmierzającego do wdrożenia zintegrowanego systemu teleinformatycznego. Wprowadzone zostaną następujące moduły:

- Obsługa finansowo-księgowo oraz kadrowa
System umożliwi prowadzenie ewidencji księgowej według klasyfikacji budżetowej i zadaniowej, które są wymagane do poprawnego funkcjonowania ZDW. Rozszerzone zostaną funkcje z zakresu kadrowego.
- Budżetowanie i projekty unijne
Moduł umożliwi tworzenie budżetu dla danego projektu, planowanie kosztów oraz kontrolę realizacji na każdym etapie.

4.3.3. Zasoby, bazy oraz siedziba ZDW

4.3.3.1. Wyposażenie

Działania ZDW w zakresie bieżącego utrzymania dróg oparte są na systemie mieszanym – większe zakresowo zadania nadal zlecane będą wykonawcom zewnętrznym. Mniejsze remonty będą realizowane w oparciu o sprzęt własny, dlatego konieczne jest dalsze jego uzupełnienie bądź wymiana wyposażenia przestarzałego i wyeksploatowanego. W związku z tym planuje się zakup drobnych urządzeń, takich jak agregaty prądotwórcze, rębaki, spawarki przewoźne oraz stałe, agregaty spawalnicze, sprzęt typu kosy, podkrzesywarki, piły, przecinarki kątowe, co również ma na celu poprawę jakości, wydajności pracy i bezpieczeństwa. Dla właściwego funkcjonowania jednostki konieczne będzie uzupełnianie i wymiana w Obwodach Drogowych samochodów brygadowych, samochodów patrolowych oraz ciągników wraz z wyposażeniem.

4.3.3.2. Pojazdy elektryczne w ZDW

Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych narzuca na samorządy obowiązek dostosowania floty pojazdów służbowych do określonych wymagań. Zgodnie z ustawą na ZDW spoczywa obowiązek zakupu odpowiedniej ilości pojazdów elektrycznych. ZDW i każdy RDW zostanie wyposażony w pojazdy elektryczne. Wiąże się to z koniecznością modernizacji instalacji elektrycznej w budynkach garażowych, polegającej na instalacji ładowarek umożliwiających ładowanie pojazdów w czasie maksymalnie 16 godzin (15:00 - 7:00) oraz bezpieczne pozostawienie pojazdu podłączonego do ładowania na okres świąteczny/weekendowy.

Ograniczony zasięg pojazdów elektrycznych (spadający wraz z wiekiem pojazdu i temperaturą zewnętrzną) wymusza stworzenie możliwości szybkiego doładowania pojazdów służbowych we wszystkich placówkach ZDW. Ładowanie musi być możliwe w sposób bezpieczny na zewnątrz budynków (odpowiednie ładowarki dostępne na zewnątrz budynków garażowych).

4.3.3.3. Administracja i utrzymanie budynków ZDW

W latach 2023-2027 planowane są dalsze etapy rozbudowy wraz z modernizacją energetyczną siedziby ZDW przy ul. Pstrowskiego 28b w Olsztynie. Prace będą polegać m.in. na wymianie okien, hydro- i termomodernizacji ścian, remoncie pomieszczeń biurowych, dostosowaniu budynku do potrzeb niepełnosprawnych, jak i montaż odnawialnych źródeł energii – fotowoltaiki.

W latach 2023-2026 planowane jest dokończenie budowy bazy OD w Olecku wraz z infrastrukturą towarzyszącą. W latach 2023-2024 kontynuowana będzie budowa bazy w OD w Morągu, a w latach następnych (2024-2027) zostaną dobudowane garaże oraz pomieszczenia magazynowe. W latach 2023-2029 planowana jest budowa nowego budynku wielofunkcyjnego dla Obwodu Drogowego w Iławie. Nowy budynek ma posiadać pomieszczenia biurowe oraz zaplecze socjalne dla pracowników drogowych.

W celu poprawy jakości pracy i zwiększenia bezpieczeństwa pracowników w latach 2023-2029 planowany jest szereg remontów budynków Rejonów Dróg Wojewódzkich: w RDW Olecko planowana jest modernizacja budynku biurowego, serwerowni komputerowej, garaży oraz parkingów wraz z pasami zieleni; w RDW Elbląg planowany jest kompleksowy remont pomieszczeń biurowych wraz z modernizacją infrastruktury na terenie RDW.

Ponadto Zarząd Dróg Wojewódzkich w latach 2023-2030 będzie prowadził działania proekologiczne poprzez zmianę sposobów ogrzewania na alternatywne źródła ciepła, montaż podziemnych zbiorników na wodę deszczową, zastąpienie istniejącego oświetlenia na placach na energooszczędne, montaż instalacji fotowoltaicznej.

4.3.4. Program standaryzacji bieżącego utrzymania dróg wojewódzkich

4.3.4.1. Zimowe Standardy Utrzymania Dróg

Zimowemu utrzymaniu podlega sieć dróg wojewódzkich o długości 1880,539 km (stan na 31.12.2021 r.) utrzymywanych w czterech skategoryzowanych standardach (II-V) w następującym podziale:

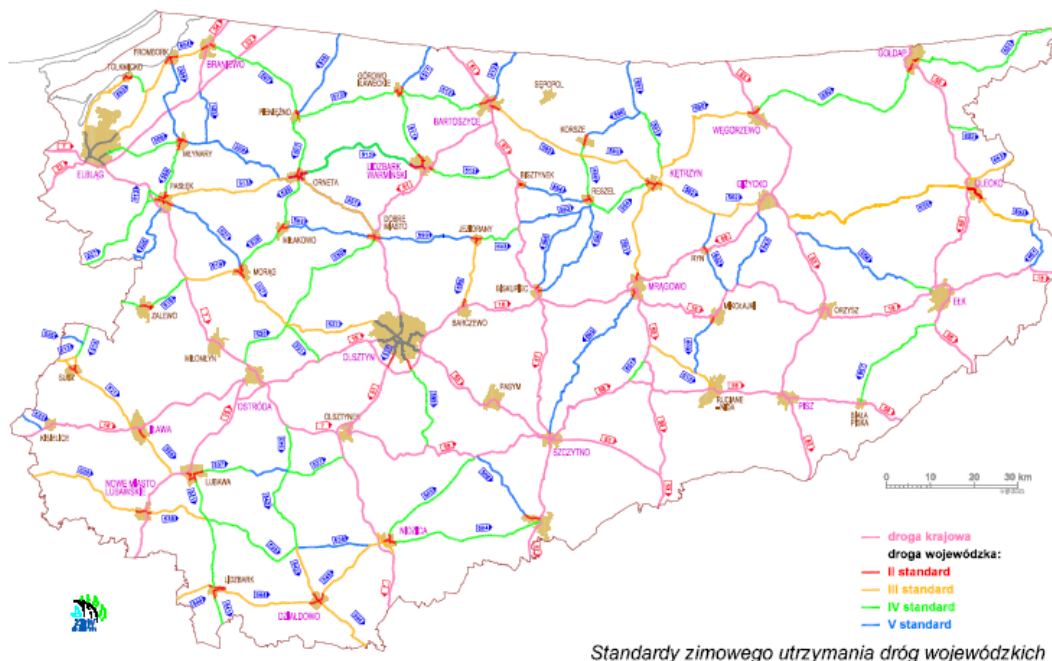
- II standard – obejmuje 130,777 km dróg wojewódzkich,
- III standard – 535,882 km
- IV standard – 710,143 km
- V standard – 503,737 km

Na kwalifikację do konkretnego standardu wpływają przede wszystkim funkcje dróg w układzie komunikacyjnym województwa oraz wartość średniego ruchu dobowego w okresie zimowym. Zimowe utrzymanie dróg obejmuje prace mające na celu zmniejszenie lub ograniczenie zakłóceń ruchu drogowego, zwłaszcza śliskości zimowej, wywołanych czynnikami atmosferycznymi.

Standard	Opis stanu utrzymania drogi dla danego standardu
II	Jezdnia jest odśnieżana i posypywana na całej długości i szerokości
III	Jezdnia odśnieżona na całej szerokości i posypywana na: – skrzyżowaniach z drogami – skrzyżowaniach z koleją – odcinkach o pochyleniu > 4% – przystankach autobusowych – innych miejscach ustalonych przez zarząd drogi
IV	Jezdnia odśnieżona na całej szerokości i posypana na odcinkach decydujących o możliwości ruchu ustalonych przez zarząd drogi
V	Jezdnia odśnieżona (w miejscu zasp i jest odśnieżony co najmniej jeden pas ruchu z wykonaniem mijanek) i posypana na odcinkach decydujących o możliwości ruchu – ustalonych przez zarząd drogi

Z chwilą rozpoczęcia prac zimowego utrzymania dróg, zgodnie z wprowadzonymi standardami, w siedzibie ZDW oraz w rejonach wprowadzane są dyżury personelu technicznego, nadzorującego i koordynującego prace oraz prowadzącego obsługę informacyjną.

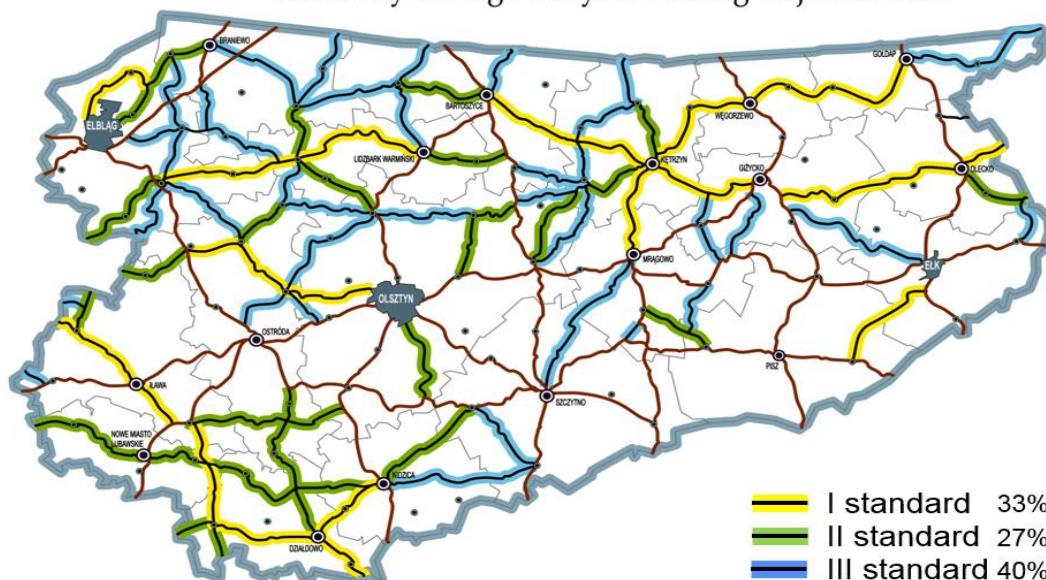
Wszystkie pojazdy pracujące przy ograniczeniu skutków zimowych zostały wyposażone w urządzenia GPS, pozwalające śledzić ich lokalizację, prędkość oraz rejestrujące inne czynności, wykonywane podczas zimowego utrzymania. W 2021 r. wprowadzono aktualizację standardów ZUD na niektórych odcinkach dróg. Zmiany podyktowane były wzrostem natężenia ruchu kołowego wywołanego przede wszystkim przebudowami dróg wojewódzkich. W dalszej perspektywie czasowej ZDW w Olsztynie powinno dążyć do sukcesywnego zastępowania materiałów uszorstniających w postaci mieszanek piaskowo solnych na poczet posypywania dróg czystą solą drogową. W latach 2023/2024 powinno się przeprowadzić działania testujące takie rozwiązanie pod kątem wydajności, efektywności oraz kosztów takich działań w porównaniu do efektów i kosztów prac uzyskiwanych przy dotychczasowych zasadach. Efekt testów będzie wskazywał kierunek dalszego postępowania przy zimowym utrzymaniu dróg.



4.3.4.2. Letnie Standardy Utrzymania Dróg

Od 2016 roku wszystkie roboty utrzymaniowe na drogach wojewódzkich prowadzone są w oparciu o obowiązujące opisy letnich standardów, wprowadzone zarządzeniem Dyrektora ZDW w 2014 roku, przy czym okres wprowadzania standardów obejmował 1,5 roku i w pełni zaczął funkcjonować od roku 2016. Po czterech latach funkcjonowania standardów, w 2021 roku rozpoczęły się prace nad zmianami niektórych zapisów tego dokumentu. Opracowywane zmiany są wypadkową 5-letniego doświadczenia przy realizacji obowiązujących standardów oraz zmieniającego się otoczenia drogi, natężenia ruchu a także podejścia systemowego do prac związanych z utrzymaniem otoczenia drogi w okresie od wiosny do jesieni. Planowane wprowadzenie zmian w standardach LUD, zarówno w sferze opisowej zadań na poszczególnych asortymentach robót, jak również w zmianie standardów na niektórych odcinkach dróg wojewódzkich, a co za tym idzie oszacowaniu zmian kosztów utrzymania, przewidywane jest od 1 stycznia 2023 roku z okresem przejściowym na dostosowania się do zmian do końca 2023 roku.

Standardy letniego utrzymania dróg wojewódzkich



4.3.4.3. Plan Parkingowy

Parkingi ZDW w Olsztynie zostały stworzone z myślą o zapewnieniu bezpieczeństwa podróżnym. Trzydzieści powstałych tego typu parkingów pozwala na swobodne korzystanie z uroków natury podczas odpoczynku w czasie podróży. Główne wyposażenie parkingów to ławki, stoły, wiaty, punkty informacyjne itp. Obecnie głównym działaniem jest odpowiednie utrzymanie tych miejsc oraz ich doposażanie. Organizowany corocznie „Konkurs parkingowy” polega obecnie na właściwym utrzymaniu tych miejsc i jest skierowany do pracowników Obwodów Drogowych, którzy dzięki swojemu zaangażowaniu, kreatywności i umiejętności współpracy, przyczyniają się do poprawy atrakcyjności sieci drogowej.

Z uwagi na problem pozostawianych śmieci oraz kradzieży wyposażenia niektórych parkingów, w latach kolejnych zostaną one wyposażone w monitoring i stacje meteo. Tworzenie nowych parkingów jest zależne od środków finansowych.

4.3.5. Umowy drogowe – alternatywne źródło finansowania

Umowy drogowe są alternatywą dla finansowania rozwoju sieci drogowej. W roku 2022 i latach następnych planowane są inwestycje w trybie umów drogowych – ich ilość uzależniona będzie od liczby prowadzonych inwestycji w sąsiedztwie dróg wojewódzkich, natomiast zakres inwestycji drogowych będzie wynikał z potrzeb określonych dla danej inwestycji nie drogowej w zakresie obsługi komunikacyjnej.

4.3.6. Metoda średniego- i długoterminowego prognozowania stanu nawierzchni

Kolejnym aspektem nowoczesnego zarządzania jest doskonalenie zdefiniowanej w 2018 roku metody średniego- i długoterminowego prognozowania stanu nawierzchni. Celem projektu jest opracowanie, zaktualizowanego o najnowsze wyniki badań diagnostycznych, modelu szacowania finansowych potrzeb Województwa na utrzymanie administrowanej sieci drogowej w celu uzyskania określonego stanu technicznego nawierzchni w krótkiej (5 lat) i długiej (do 30 lat) perspektywie czasowej. Model pozwoli prognozować krótko- i długofalowe konsekwencje przeznaczania na utrzymanie i remonty określonych budżetów.

Opracowany w ramach opisywanego projektu model będzie bazował na deterministycznej i stochastycznej prognozie stanu technicznego nawierzchni przy wykorzystaniu metodyki, która została zastosowana z powodzeniem w szeregu projektów w Niemczech, a także dla całej sieci autostrad austriackich, a która swój początek miała w roku 2018 w ZDW Olsztyn.

W obszernym raporcie końcowym zostanie udokumentowana cała metodyka prognozy stanu i prognozy efektów wydatkowania określonych środków na utrzymanie. Wszystkie wyniki, włącznie z wariantami budżetowymi, zostaną przedstawione na mapach i wykresach.

4.3.7. Standardy techniczne i kontrola jakości robót

Jednym z ważnych zadań ZDW Olsztyn jest aktualizacja i rozbudowa, utworzonego w 2016 roku, Systemu Wytycznych Technicznych, tj. lokalnych dokumentów aplikacyjnych do Norm Europejskich PN-EN. Wytyczne Techniczne są stosowane zarówno na etapie projektowania (ujednoczenie Projektów Budowlanych) jak i wykonywania i odbioru robót budowlanych. Zaktualizowany system wytycznych – WTW ZDW Olsztyn 2022 – funkcjonuje od września 2022 r. i zawiera m.in. nowe specyfikacje dot. projektowania i wykonywania cichych nawierzchni.

Natomiast kolejne standardy techniczne, które są obecnie w opracowaniu, będą dostosowane do planów i założeń nowej strategii ZDW na lata 2023-2030. Powstaną m.in. WTW DR – Nawierzchnie dróg rowerowych, które wpisują się w program kompleksowej budowy sieci tras rowerowych, czy wytyczne dotyczące projektowania i wykonywania nawierzchni na obiektach mostowych. Dodatkowo, mając na uwadze nowe standardy techniczne, a także coraz większe potrzeby jednostek ZDW realizujących inwestycje drogowe niezbędny jest dalszy rozwój Laboratorium Drogowego w Sędławkach.

4.3.8. Pas drogowy

Celem nowoczesnego zarządzania jest uporządkowanie pasa drogowego w zakresie legalności istnienia w nim sieci infrastruktury technicznej, obiektów budowlanych oraz reklam niezwiązanych z funkcjonowaniem dróg wojewódzkich. Jednym z głównych zadań jest stworzenie bazy danych, w której znajdować się będą sieci, obiekty budowlane i reklamy, na których istnienie wyraził zgodę zarządca drogi. Baza ta usprawni proces projektowania i realizacji budowy dróg. Wdrożenie poniższych czynności pozwoli stworzyć kompleksową bazę:

1. Cyfryzacja decyzji związanych z zajęciem pasa drogowego oraz umieszczaniem w nim urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami tj.:
 - zeskanowanie wszystkich decyzji od roku 1999
 - wprowadzenie decyzji wieloletnich do oprogramowania EWmapa wraz z modułem PAS-DR
 - weryfikacja urządzeń obcych tj. nie posiadających zgody na umieszczenie ich w pasie drogowym
2. Wyeliminowanie z pasa drogowego z nielegalnych reklam
3. Zalegalizowanie zjazdów indywidualnych i publicznych
4. Bieżące wprowadzanie nowych sieci uzbrojenia terenu na podstawie decyzji o zajętości pasa drogowego
5. Stały nadzór przy współpracy z RDW i ODW nad bieżącą legalnością zajmowania pasa drogowego

4.3.9. Pozostałe metody nowoczesnego zarządzania

Planuje się dalsze wykorzystywanie audytu wewnętrznego do obiektywnej oceny, doskonalenia i usprawniania realizacji zadań ZDW.

W kolejnych latach planuje się również utrzymywanie systemu System Zarządzania Jakością ISO 9001.

4.4. CEL: Budowa alternatywnego układu drogowego dla urzędzeń transportu osobistego (UTO)

Jednym z największych i najważniejszych strategicznych programów ZDW jest **Kompleksowa budowa sieci tras rowerowych i UTO w województwie warmińsko-mazurskim**. Celem przedsięwzięcia jest rozwój spójnej sieci dróg przeznaczonych dla rowerów oraz innych zeroemisyjnych urzędzeń transportu osobistego (UTO) – hulajnóg, seagway'ów itp., służących codziennej komunikacji (dojazdy do pracy, szkoły, miejsc użyteczności publicznej, węzłów przesiadkowych). Budowa tras transportu osobistego wpłynie bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa użytkowników poprzez wyprowadzenie ich z poboczy drogi publicznej na dedykowane bezpieczne i komfortowe drogi rowerowe.

Projekt budowy sieci tras rowerowych w województwie warmińsko-mazurskim składa się z dwóch zasadniczych przedsięwzięć, zaplanowanych do równoległej realizacji:

- wybudowanie ok. 1350 km dróg rowerowych, które uzupełnią i połączą wszystkie istniejące obecnie szlaki rowerowe województwa, tworząc możliwie spójną sieć pomiędzy wszystkimi ośrodkami miejskimi Warmii i Mazur,
- wybudowanie ok. 600 km dróg rowerowych wysokiej jakości (w tym w oparciu o innowacyjne rozwiązania) o zwiększonych parametrach i przepustowości, stanowiących wyloty z 16 wybranych miast województwa tak, aby zapewnić szybką i bezpieczną komunikację środkami UTO w promieniu ok. 10 km od centrum tych miast.

Podstawowymi celami, jak i zakładanymi efektami tego projektu są:

- umożliwienie szybkiego i bezpiecznego dojazdu środkami UTO do miejsca pracy i szkoły w wybranych 16 miastach województwa w ciągu maksymalnie 40 minut z odległości ok. 10 km od centrum tych miast,
- propagowanie i tworzenie warunków do ekologicznego i zdrowego trybu życia poprzez promowanie mobilności z wykorzystaniem środków UTO oraz ograniczenie hałasu i emisji spalin ruchu samochodowego,
- poprawa bezpieczeństwa na drogach publicznych poprzez wyprowadzenie rowerzystów oraz użytkowników urzędzeń UTO z poboczy dróg publicznych na dedykowane im bezpiecznie i komfortowe trasy rowerowe,
- uzyskanie efektu spójnej sieci dróg rowerowych w taki sposób, aby można było bezproblemowo zaplanować weekendy i wakacje w całym województwie warmińsko-mazurskim, co przyczyni się do zrównoważonego rozwoju całego obszaru województwa,
- poprawa aktywności zawodowej poprzez zmniejszenie wykluczenia transportowego obszarów objętych projektem,
- łagodzenie skutków pandemii wirusa Covid-19 poprzez pobudzenie gospodarcze i zwiększenie zatrudnienia dzięki stymulowaniu małych lokalnych firm do udziału w realizacji projektu, a także zapewnienie korytarzy komunikacyjnych dla środka transportu osobistego uznanego za epidemiologicznie najbezpieczniejszy,
- utworzenie aplikacji i portalu internetowego dla użytkowników z pełną informacją na temat tras i możliwości połączeń w ramach stworzonej sieci oraz umożliwiającego elektroniczną komunikację zwrotną użytkowników do zarządcy drogi (zgłaszanie uwag, propozycji, pomysłów, ewentualnych mankamentów i uszkodzeń),

-
- wzmocnienie atrakcyjności turystycznej i konkurencyjności województwa, uzyskując efekt trwałego zwiększenia odseparowania ruchu pojazdów od ruchu rowerowego,
 - przeprowadzenie kampanii społecznej dotyczącej zasad bezpieczeństwa drogowego i propagującej ruch urządzeniami UTO jako skutecznych w przeciwdziałaniu skutkom pandemii Covid-19,
 - zachęcanie przedsiębiorców do wspierania mobilności z wykorzystaniem UTO poprzez finansowanie budowy miejsc obsługi użytkowników UTO (miejsce odpoczynku z parkingiem, wyposażone w stacje naprawcze, tablice informacyjne, możliwość naładowania ogniw elektrycznych itp.).

Projekt w bardzo istotnym stopniu zwiększy skłonność mieszkańców województwa do zamiany samochodu na rower jako środka dojazdu do pracy i szkoły oraz spędzania wolnego czasu. Jest to aktywność pro-ekologiczna, ograniczająca negatywne skutki ruchu samochodowego, takie jak emisja spalin i hałasu, zmniejszanie udziału samochodów w potokach ruchu i jego liczne konsekwencje (m.in. zajmowanie przestrzeni parkingowych, udział w zatorach samochodowych, skutki wypadków drogowych). Zwiększenie rowerowej mobilności wpłynie również na propagowanie zdrowego trybu życia w postaci podejmowania aktywności fizycznej oraz jako sposób na przeciwdziałanie skutkom pandemii Covid-19.

Podsumowanie

Strategia Rozwoju Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie na lata 2022-2030 to wiele ambitnych celów. Osiągnięcie każdego z nich przyczyni się do podniesienia komfortu życia mieszkańców Warmii i Mazur.

Załączniki

1. Program budowy stanowisk do ważenia pojazdów na terenie województwa warmińsko-mazurskiego
2. Projekt Równe Szanse w ramach programu Przyjazna Droga
3. Program budowy chodników przy drogach wojewódzkich (jako etap programu Przyjazna Droga)
4. Budowa alternatywnego układu drogowego dla urządzeń transportu osobistego (UTO)

**Program
budowy miejsc kontroli,
w tym stanowisk do ważenia,
na terenie województwa
warmińsko-mazurskiego**

Luty 2022 r.



Wytyczne do Programu budowy miejsc do kontroli (stanowisk do ważenia) na terenie województwa warmińsko-mazurskiego

Podstawowym zadaniem ochrony sieci dróg samorządowych jest ograniczenie (eliminowanie) ruchu pojazdów ciężarowych z przekroczonymi parametrami, a w szczególności z przekroczoną dopuszczalną masą całkowitą i nienormalnymi naciskami osi na drogę.

Program budowy miejsc do kontroli, w tym stanowisk do ważenia zakłada „wyposażenie” dróg wojewódzkich w miejsca z których mogą korzystać wszystkie służby ustawowo zobligowane do kontroli przewoźników (pojazdów, towarów oraz osób) takie jak: Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Służby Celne, Straż Graniczna, Straż Leśna, Straż Sanitarno-Epidemiologiczna itp.



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie w ramach programu „Budowy stanowisk do ważenia pojazdów ciężarowych” stanowiącego część Strategii Rozwoju ZDW w latach 2015 – 2022 wykonał następujące inwestycje w tym zakresie:

- DW 504 obr. Braniewo
- DW 507 obr. Pieniężno – miejsce ma obsługiwać (kontrolować ruch) również na DW 512 i DW 510
- DW 519 obr. Morąg
- DW 598 obr. Olsztyn

Obecnie na sieci dróg wojewódzkich wykonanych jest 15 miejsc do kontroli pojazdów ciężarowych (w tym stanowisk do ważenia), z których mogą korzystać służby kontrolne takie jak: Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Służby Celne, Straż Graniczna, Straż Leśna, Straż Sanitarno-Epidemiologiczna itp.



Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie będzie w dalszym ciągu kontynuował ustalony wcześniej kierunek rozwoju – budowy stanowisk do ważenia pojazdów ciężarowych, a tym samym miejsc kontroli pojazdów ogólnie dostępnych dla wszystkich ww. służb państwowych.

Zaplanowane miejsca kontroli w ramach przebudów dróg (RPO)

- DW 527 Silin k/Morąga
- DW 538 obręb Biskupiec
- DW 590/592 (skrzyżowanie)
- DW 651 obręb Żytkiejmy
- DW 655 obręb Wydminy

Zaplanowane dodatkowe miejsca kontroli (ZDW)

- DW 507/DK51 Dobre Miasto
- DW 537/542 Frynowo
- DW 593/595 Jeziorany

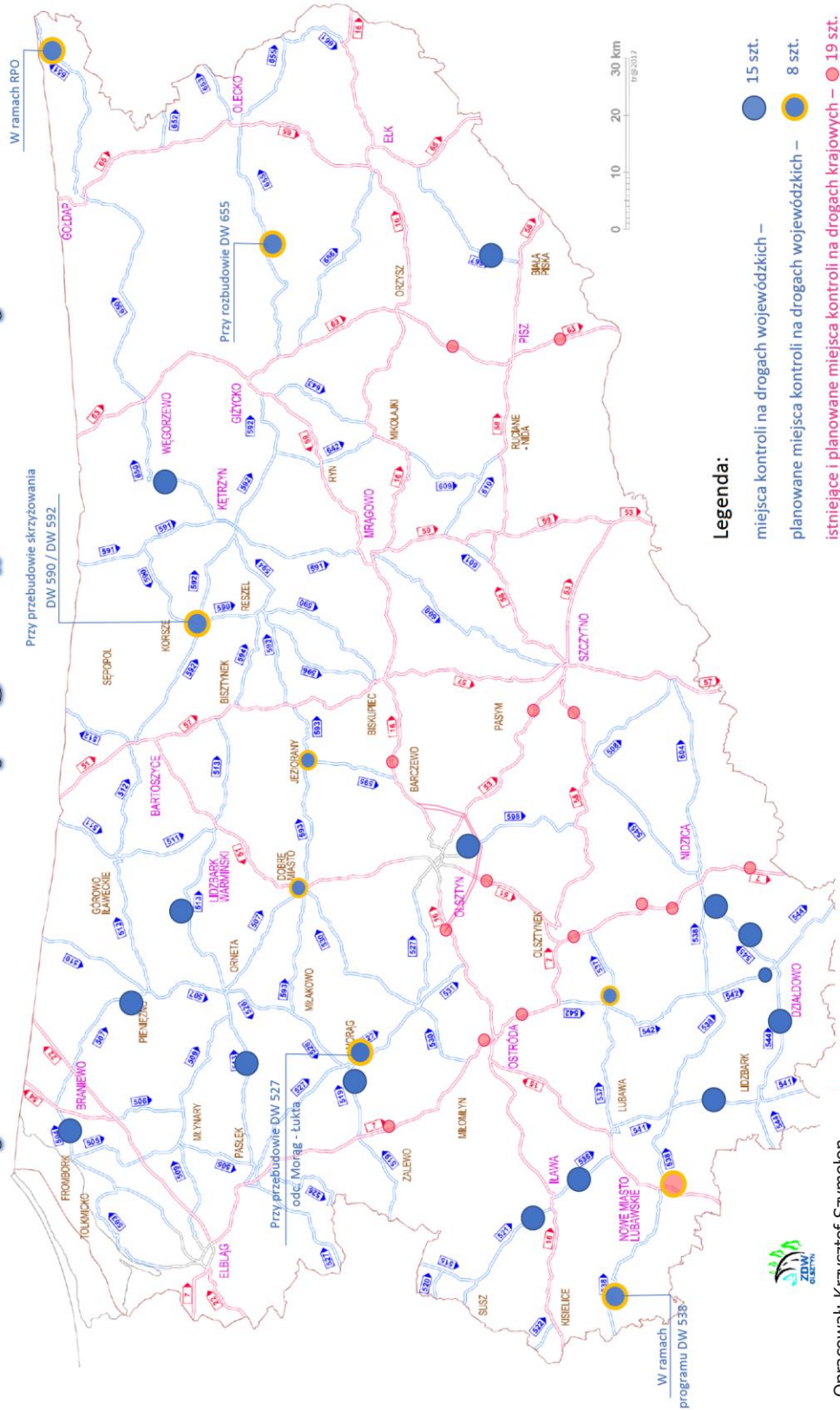


Na etapie wykonywania dokumentacji, projektant zobowiązany jest uzyskać uzgodnienie (wytyczne) z Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego w Olsztynie dotyczące układu, wymiarów i wyposażenia stanowiska do ważenia.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie przekaze wszystkim zarządom dróg powiatowych informacje o stanie zaawansowanie programu „Budowy stanowisk do ważenia na drogach wojewódzkich” w ramach Strategii ZDW na lata 2015-2022 oraz aktualny program „Budowy miejsc kontroli, w tym stanowisk do ważenia”, celem ogólnego zapoznania się i wniesienia ewentualnych propozycji bądź chęci wspólnej realizacji tego rodzaju działań.



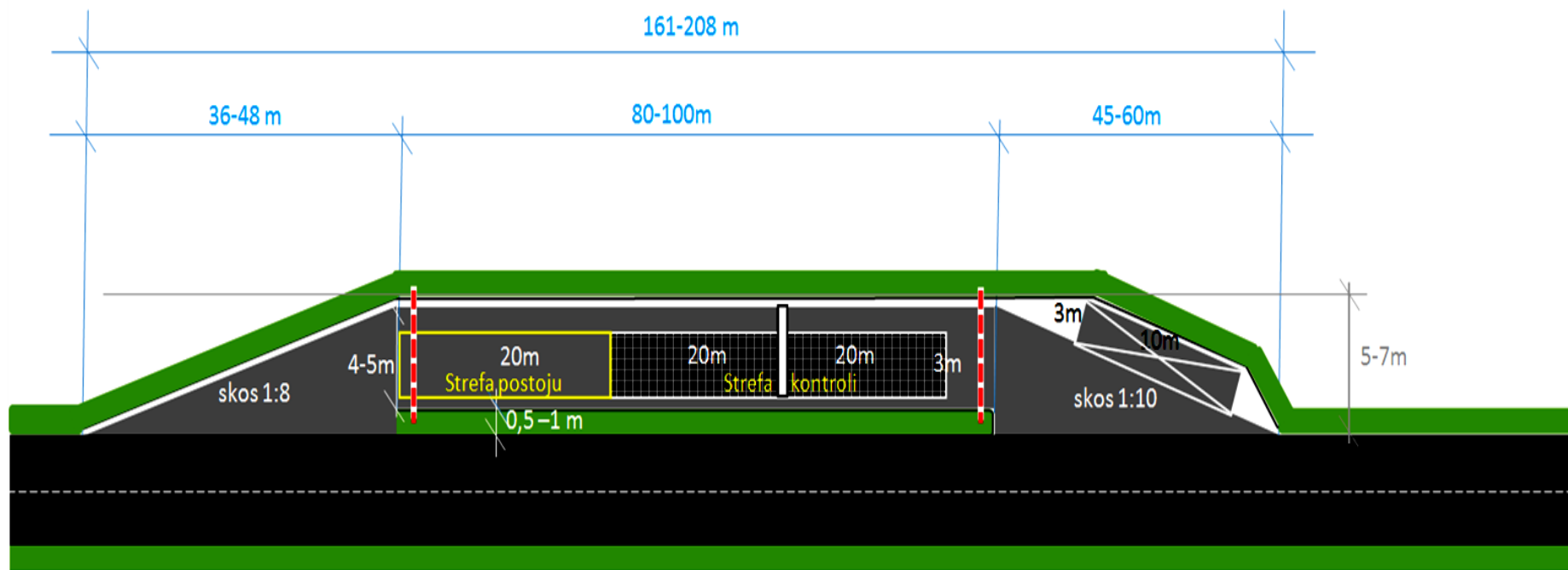
Realizacja i dalsze założenia programu „Budowa miejsc do kontroli”



Opracował: Krzysztof Szymoń
18 lutego 2022 r.

Załącznik 1 do programu „Budowa miejsc do kontroli, w tym stanowisk do ważenia”

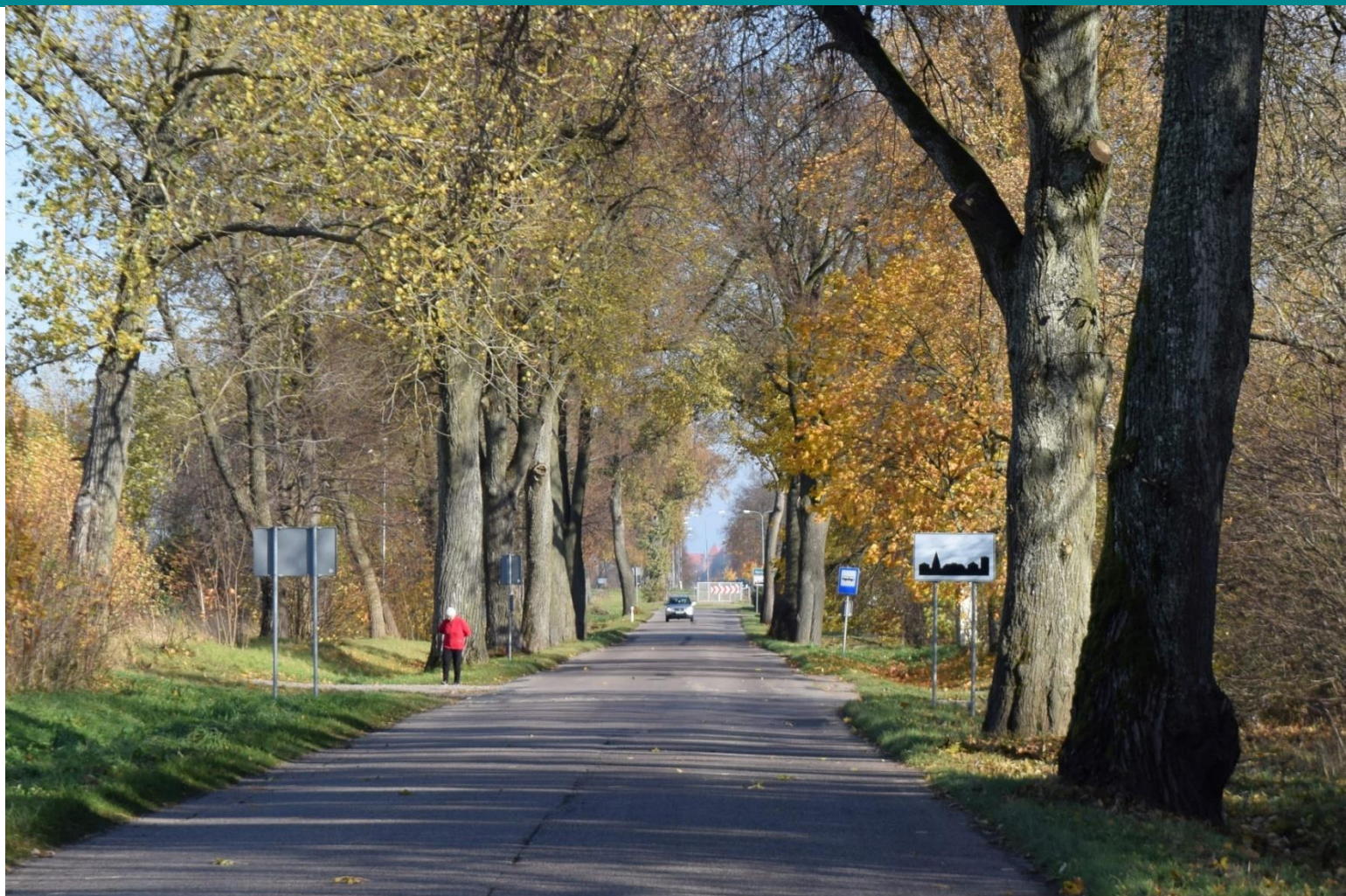
Planowany układ stanowiska do ważenia w bezpośrednim otoczeniu drogi
w ramach „Programu budowy stanowisk do ważenia”
na sieci dróg samorządowych województwa warmińsko-mazurskiego



Zalecany wymiar 7 x 208 m

Opracował Krzysztof Szymoła

„Budowa miejsc do kontroli, w tym stanowisk do ważenia”
Załącznik 2 do programu



Projekt „Równe Szanse”

Procedura klasyfikacji zadań inwestycyjnych

Autorzy Projektu:

Tomasz RACZKOWSKI – Z-ca Dyrektora ZDW

Agnieszka KOWALEWSKA – Zespół ds. Diagnostyki

Tomasz RADZIKOWSKI – Zespół ds. Inżynierii Ruchu

Ewa WOJCIECHOWSKA – Wydział Dróg

Zdjęcia:

Zespół ZDW

Olsztyn, marzec 2022

Projekt „Równe Szanse”

Procedura klasyfikacji zadań inwestycyjnych



Założenia Projektu

Projekt „Równe Szanse” w dostępie do bezpiecznej infrastruktury drogowej, to zbiór działań w zakresie infrastruktury, który poprawi komfort życia i satysfakcję mieszkańców regionu - co stanowi jego główny cel, ale nie jedyną wymierną korzyścią, jaką on ze sobą niesie.

Projekt stanowi element składowy większego Programu „Przyjazna Droga”, mającego na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich. Wielopłaszczyznowy program zaczął być realizowany w 2013 roku jako element przyjętego wówczas „Planu rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2010-2020 z perspektywą do roku 2030” i obejmuje działania z różnych (nie tylko inwestycyjnych) dziedzin.

Mieszkańcy miast i wsi Warmii i Mazur potrzebują bezpiecznej infrastruktury komunikacyjnej, niezbędnej dla wypełniania obowiązków dnia codziennego, jak i możliwości wykorzystania czasu przeznaczonego na czynny wypoczynek i rekreację. Przebudowa newralgicznych miejsc w sieci dróg wojewódzkich wpłynie bezpośrednio na bezpieczeństwo, a tym samym na komfort życia mieszkańców, oraz osób przyjezdnych.

Jednak województwo warmińsko-mazurskie należy też niewątpliwie do najatrakcyjniejszych pod względem turystycznym regionów Polski. Nasz region to także interesujące miejsce dla inwestycji. Dostęp do normatywnej infrastruktury drogowej ma wpływ na wzrost ilości odwiedzających jak i stanowi element zachęcający do dalszych inwestycji sektora prywatnego.

Projekt „Równe Szanse” niesie ze sobą poprawę komfortu życia uczestników ruchu drogowego, ale może sprzyjać też decyzji o zmianie środka transportu z samochodu na komunikację zbiorową, gdyż wśród jego założeń jest:

- budowa chodników zapewniająca funkcjonalną ciągłość ruchu pieszego,
- przystosowanie przejść dla pieszych do potrzeb osób niepełnosprawnych i starszych,
- budowa peronów i zatok autobusowych z bezpiecznym dojściem do przystanków.

Inną wartością dodaną Projektu są długoterminowe oszczędności wynikające z jego dostosowania do prognoz klimatycznych na przyszłość. Przykładem tu mogą być:

- modernizacja melioracji (rowów) z uwzględnieniem prognoz meteorologicznych spodziewanych w przyszłości, a więc coraz częstszych gwałtownych opadów, groźących tzw. powodzią błyskawicznymi i znacznymi zniszczeniami w infrastrukturze drogowej,
- chirurgia drzew (konieczna dla bezpiecznego użytkowania dróg, oraz dla realizacji planów klimatycznych, tj. ratowanie, tam gdzie jest to możliwe, dużych drzew jako istotnego czynnika łagodzącego wahania klimatu. Ale należy pamiętać, że również poprawiającego komfort fizyczny i estetyczny użytkowników),
- nasadzenia wiatrochronne (gęste niskie zakrzewienia znacznie spowalniające gwałtowne porywy wiatru, jeden z narastających objawów zmian klimatycznych. Przy tym nie stanowią one niebezpieczeństwa tak jak przewracane duże drzewa, czy zniszczona infrastruktura drogowa, ekrany, itp. a wręcz wzmacniają bezpieczeństwo w takich sytuacjach).

Realizacja Projektu „Równe szanse” jest również korzystna dla rozwoju ruchu rowerowego w obszarze transportu, a co za tym idzie wpłynie pozytywnie na dalszy rozwój turystyki w naszym województwie. Inwestycja w ruch rowerowy jest szansą na rozwój regionu, a rozbudowana infrastruktura daje możliwość otwarcia się i rozwoju miejsc do tej pory marginalizowanych. Zapewnienie bezpieczeństwa i poprawa komunikacji – to wymierny wzrost komfortu życia mieszkańcom oraz osób przyjezdnych.

Kluczowymi elementami wpływającymi na atrakcyjność naszego regionu są wyjątkowe krajobrazy, czyste powietrze i zdrowe środowisko. Doceniając i dbając o owe, nie powinniśmy zapominać że ich wartość nie będzie w pełni wykorzystana, jeżeli nie zadbamy o bezpieczeństwo i komfort podróży.

Projekt „Równe Szanse” obejmuje cykl działań składających się na procedurę, stosowaną w Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, mającą na celu klasyfikację zadań z zakresu drobnych inwestycji, służących poprawie bezpieczeństwa ruchu oraz wygodzie użytkowników dróg.

„Równe Szanse” to oprócz procedury klasyfikacyjnej, stale aktualizowany zestaw zadań inwestycyjnych, pochodzących z jednostek ZDW lub podmiotów zewnętrznych.



Klasyfikacja zadań i kryteria oceny

Lista realizacyjna na etapie redakcji niniejszego Projektu obejmuje 86 zadań, pochodzących z wielu źródeł. Są to w głównej mierze tematy przedstawione przez lokalne samorzady w ramach programu „Równe Szanse”, mającego na celu zaspokojenie potrzeb w zakresie infrastruktury drogowej peryferyjnych obszarów i samorządów nie dysponujących odpowiednimi środkami finansowymi. Lista obejmuje również tematy zgłoszone przez poszczególne Rejony Dróg Wojewódzkich, będące efektem dokonywanych przeglądów dróg, a stanowiące lokalne mankamenty dróg wojewódzkich. Na liście znalazły się również zadania wynikające z wniosków kierowanych do ZDW, dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Są to na ogół drobne przedsięwzięcia z zakresu inżynierii ruchu wykraczające poza obszar oznakowania dróg.

Rozmaitość źródeł pochodzenia wniosków sprawia, że mimo iż wszystkie zadania mają charakter inwestycyjny, to bardzo zróżnicowany zakres. Są to bowiem głównie budowy chodników lub zatok przystankowych, ale również przebudowy kilkukilometrowych odcinków dróg lub pojedynczych skrzyżowań.

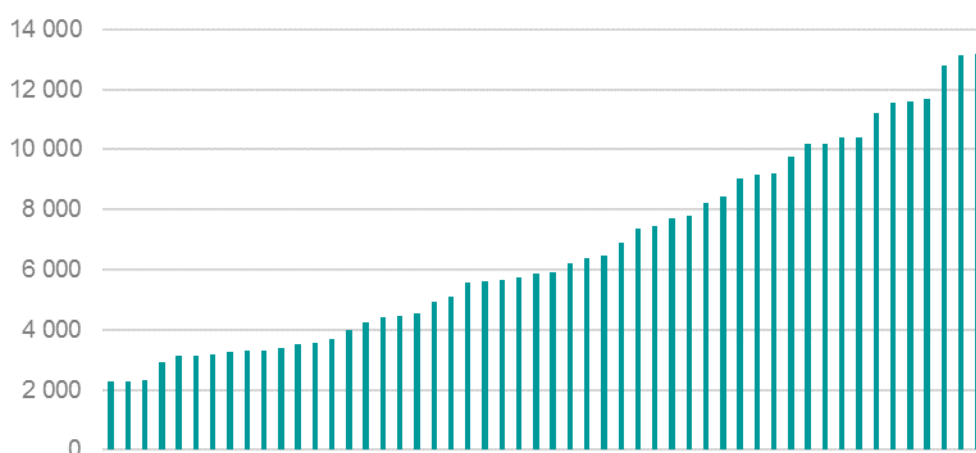
Kolejnym wyzwaniem dla autorów Projektu stanowiło wypracowanie uniwersalnych zasad klasyfikacji tak rozmaitych zadań ujętych na liście i uszeregowanie ich według rzeczywistych priorytetów. W tym celu przyjęto następujące kryteria oceny zadań:

1. Natężenie ruchu
2. Czynniki demograficzny
3. Czynniki ekonomiczny
4. Stopień ryzyka w ruchu drogowym
5. Dokumentacja projektowa
6. Stan techniczny nawierzchni (kryterium opcjonalne)

1. Natężenie ruchu

Podstawą klasyfikacji zadań są wyniki przeprowadzonego w roku ubiegłym wstępnego pomiaru Generalnego Pomiaru Ruchu. Ocenie poddano wyniki dla wszystkich odcinków dróg wojewódzkich (nie tylko tych, na których zlokalizowane są planowane zadania). Takie podejście umożliwia stworzenie klasyfikacji dla wszystkich odcinków czyli potencjalnych zadań, które mogą pojawić się w niedalekiej przyszłości. Należy przy tym uwzględnić podział na odcinki miejskie oraz zamiejskie.

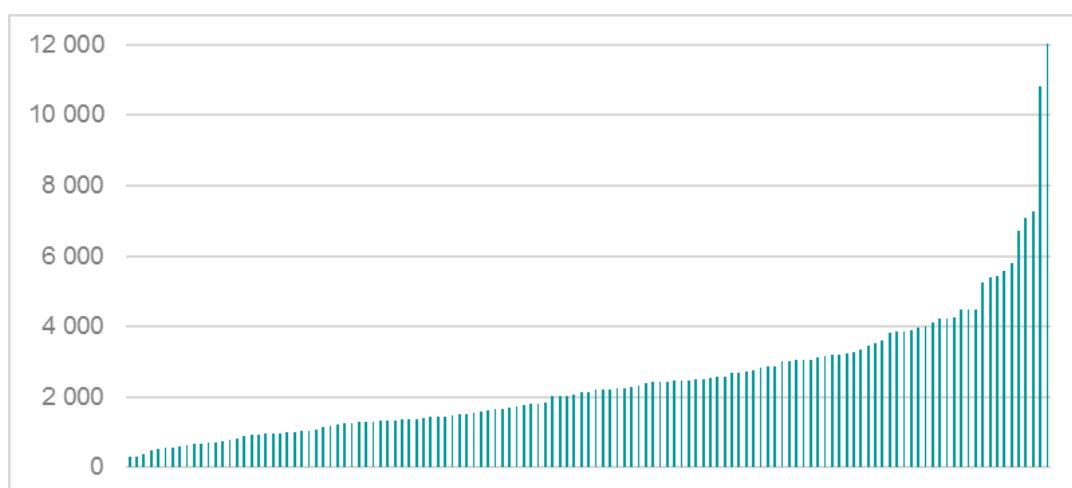
Odcinki pomiarowe zlokalizowane na terenie miast charakteryzują się stosunkowo wysokim natężeniem ruchu, wahającym się od 2 285 do 13 167 pojazdów na dobę.



Rozkład natężeń na tych odcinkach ma równomierny charakter. Pozwala to na przyjęcie stosunkowo prostej klasyfikacji odcinków miejskich pod względem natężenia ruchu:

≤	2 000	poj./dobę	1	pkt
≤	4 000		2	pkt
≤	6 000		3	pkt
≤	8 000		4	pkt
≤	10 000		5	pkt
≤	12 000		6	pkt
>	12 000		7	pkt

Zestawienie wartości natężeń ruchu dla odcinków zamiejskich wykazuje znaczną większą rozpiętość i rozciąga się w przedziale od 302 do 18 828 poj./dobę, przebiega również nieco odmiennie. Do około 4 000 poj./dobę przebiega on mniej więcej równomiernie, powyżej tej wartości gwałtownie rośnie.



Dlatego dla odcinków zamiejskich przyjęto inną klasyfikację, uwzględniającą udział pojedynczych odcinków o natężeniach znacznie przekraczających ogólny poziom natężenia.

≤	500	poj./dobę	1	pkt
≤	1 000		2	pkt
≤	1 500		3	pkt
≤	2 000		4	pkt
≤	2 500		5	pkt
≤	3 000		6	pkt
≤	3 500		7	pkt
≤	4 000		8	pkt
≤	5 000		9	pkt
≤	6 000		10	pkt
≤	8 000		11	pkt
≤	10 000		12	pkt
>	10 000		13	pkt

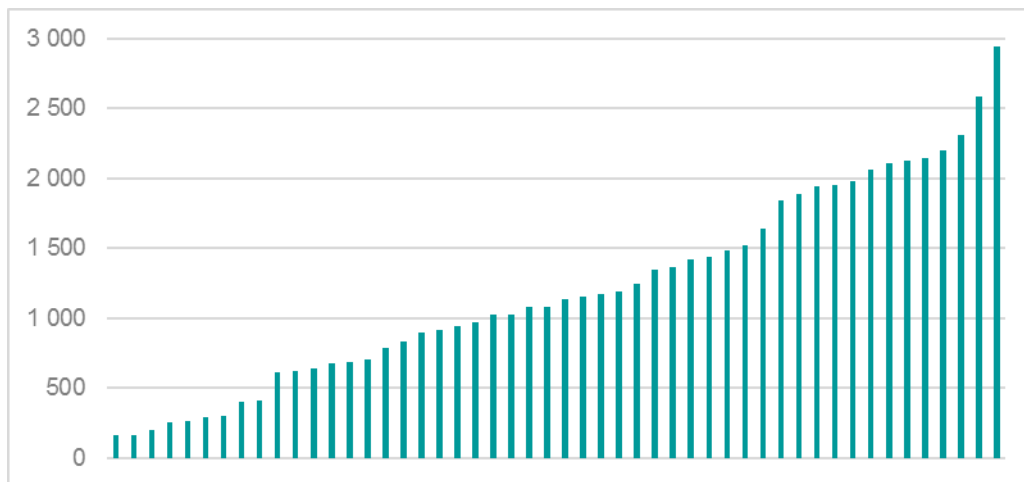
Przyjęta klasyfikacja pozwala na wyrównanie ocen pomiędzy odcinkami miejskimi, mającymi pewien handicap wynikający ze znacznie większego natężenia ruchu i odcinkami zamiejskimi.

2. Czynniki demograficzny

Zadania ujęte na liście, mimo że dotyczą infrastruktury drogowej, mają służyć przede wszystkim bezpieczeństwu i wygodzie mieszkańców. Dlatego w ocenie istotny jest również czynnik demograficzny. Jako wskaźnik przyjęto nie ogólną liczbę mieszkańców w danej gminie (takie podejście preferowałoby by duże gminy kosztem tych mniejszych) lecz gęstość zaludnienia na 1 km².

Dane dotyczące wszystkich gmin województwa warmińsko-mazurskiego według stanu na dzień 31.12.2020 pochodzą z Głównego Urzędu Statystycznego (<https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane>; dostęp: 2021-09-08).

Podobnie jak w przypadku natężenia ruchu gęstość zaludnienia należy rozpatrywać w dwóch kategoriach. Obszary miast, na których gęstość waha się od 162 (Wielbark) do 2 941 (Ełk) mieszkańców na 1 km². Zestawienie uwzględnia również tereny miejskie dla gmin miejsko-wiejskich. Pomija natomiast Elbląg i Olsztyn, na terenie których brak dróg będących w administracji ZDW.

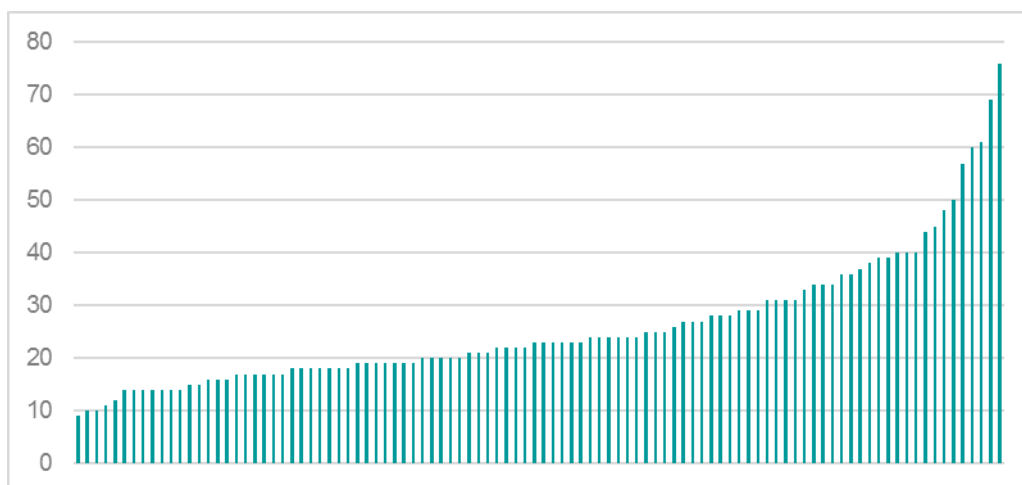


Rozkład gęstości zaludnienia na terenach miast dał podstawę do następującej klasyfikacji obszarów miejskich:

≤	500	mieszk./1 km ²	1	pkt
≤	1 000		2	pkt
≤	1 500		3	pkt
≤	2 000		4	pkt
≤	2 500		5	pkt
≤	3 000		6	pkt



Kolejną kategorię stanowią obszary zamiejskie, obejmujące również części gmin miejsko-wiejskich. Gęstość zaludnienia na tych obszarach jest znacznie niższa i waha się od 9 (gm. Orzysz) do 76 (gm. Dywity) mieszkańców na 1 km².



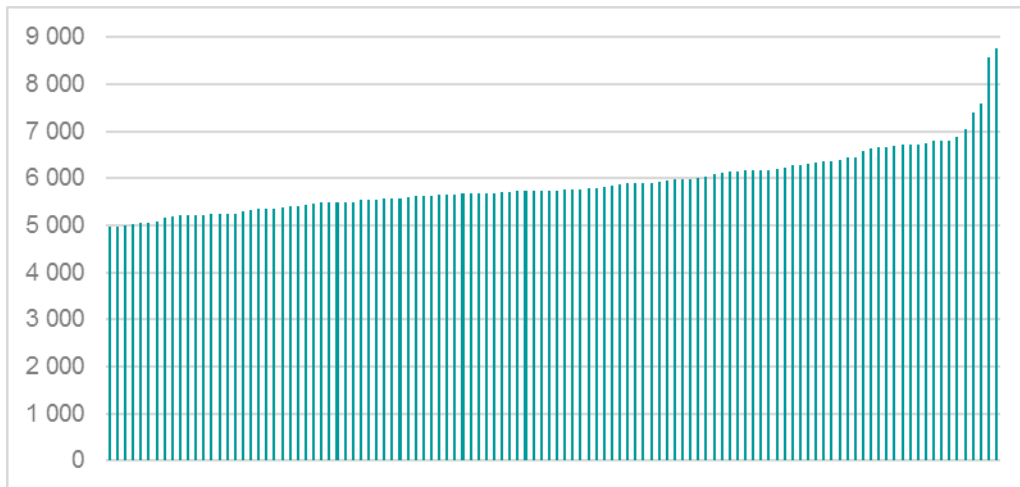
Podobnie jak rozkład natężenia ruchu rozkład gęstości zaludnienia dla obszarów zamiejskich ma charakter wykładniczy. Do wartości ok. 40 mieszk./1 km² przebiega równomiernie, powyżej tej wartości następuje gwałtowny wzrost. Charakterystyczny przebieg rozkładu uwzględniono w przyjętej klasyfikacji.

≤	10	mieszk./1 km ²	1	pkt
≤	15		2	pkt
≤	20		3	pkt
≤	25		4	pkt
≤	30		5	pkt
≤	35		6	pkt
≤	40		7	pkt
≤	50		8	pkt
≤	60		9	pkt
≤	70		10	pkt
≤	80		11	pkt

3. Czynniki ekonomiczne

Kolejnym kryterium oceny zadań jest możliwość partycypacji danego samorządu w kosztach realizacji zadania. Wspomnieć przy tym należy, że program „Równe Szanse” ma na celu zniwelowanie choć w części różnic w poziomie zagospodarowania przestrzeni drogowej. Dysproporcje w zagospodarowaniu oraz ilości inwestycji wynikają głównie z różnic dochodów pomiędzy gminami.

Jako wskaźnik ekonomiczny przyjęto dochód gminy w przeliczeniu na 1 mieszkańca. Dane dotyczące wszystkich gmin województwa warmińsko-mazurskiego według stanu na dzień 31.12.2020 pochodzą z Głównego Urzędu Statystycznego (<https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane>; dostęp: 2021-09-08).



Ponieważ jak wynika z zestawienia wartość dochodu na 1 mieszkańca nie zależy od charakteru gminy, nie uwzględniano w tym zestawieniu podziału na gminy miejskie i wiejskie. Statystyczna wartość dochodu waha się od 4 961 zł (gm. Ruciane-Nida) do 8 754 zł (gm. Gietrzwałd), przy czym kilka gmin znacznie odbiega wysokością dochodu od pozostałych.

Wobec powyższego przyjęto następującą klasyfikację wskaźnika ekonomicznego:

≤	5 000	zł/1 mieszk.	11	pkt
≤	5 250		10	pkt
≤	5 500		9	pkt
≤	5 750		8	pkt
≤	6 000		7	pkt
≤	6 250		6	pkt
≤	6 500		5	pkt
≤	6 750		4	pkt
≤	7 000		3	pkt
≤	8 000		2	pkt
≤	9 000		1	pkt

4. Stopień ryzyka w ruchu drogowym



Różnorodność tematów ujętych na liście utrudnia również dokonanie klasyfikacji zadań pod względem stopnia ryzyka w ruchu drogowym. Klasyczna ocena na podstawie liczby zdarzeń drogowych wobec występowania dłuższych odcinków dróg jak i pojedynczych skrzyżowań nie jest w tym przypadku miarodajna. Ponadto nie uwzględnia ona parametrów i istniejącego zagospodarowania drogi, mających niewątpliwie wpływ na bezpieczeństwo ruchu.

Dla dokonania oceny stopnia zagrożenia wykorzystano zatem metodę wskaźnika SPF wprowadzoną przez ZDW do użytku w roku 2020.

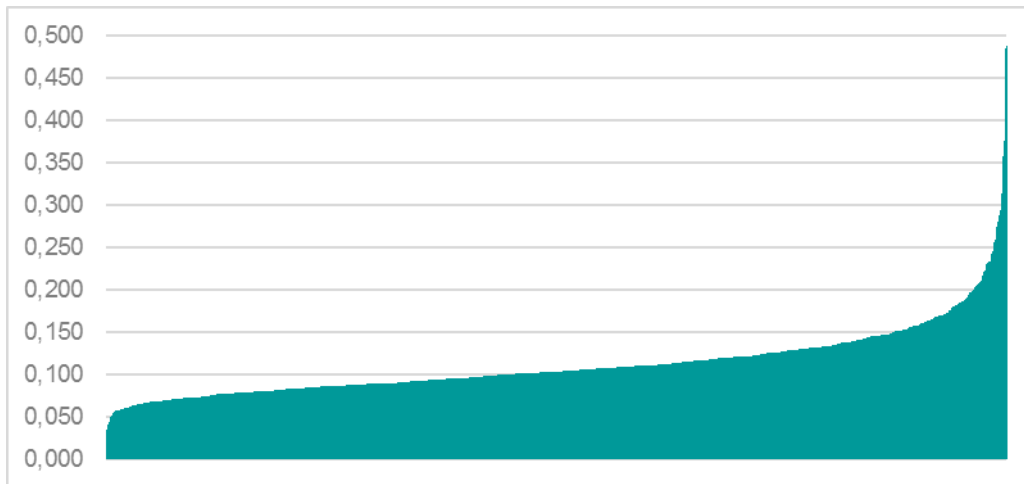
Nowatorstwo metody polega na zastosowaniu w celu oceny stopnia zagrożenia na dowolnym odcinku drogi lub wyznaczenia odcinków potencjalnie niebezpiecznych, wskaźnika predykcji stopnia bezpieczeństwa ruchu drogowego (*Safety Performance Factor*), określonego na podstawie nie tylko występujących zdarzeń drogowych, ale również parametrów technicznych drogi. Funkcja predykcji bazuje na modelu opracowanym na Uniwersytecie Virginia Tech (USA), jednak jej zastosowanie na drogach ZDW wymagało dostosowania do specyficznych warunków regionu (ze względu na liczne aleje drzew).

Efektem analizy jest otrzymanie wartości funkcji stopnia bezpieczeństwa ruchu drogowego SPF, która określa stopień bezpieczeństwa na odcinku w zależności od parametrów wejściowych. Stosując metodę predykcji określono wartość współczynnika SPF dla wszystkich zadań przy następujących założeniach:

- metoda bazuje na dostępnych danych z lat 2017-2019
- ocenie poddano rzeczywisty zakres (długość) odcinka
- dla skrzyżowań przyjęto zakres o promieniu 100 m wokół skrzyżowania,
- w przypadku skrzyżowań dwóch dróg wojewódzkich jako ostateczną przyjęto wyższą wartość wskaźnika.



Dla oceny zakresu możliwych wartości wskaźnika predykcji SPF oszacowano wartość wskaźnika dla każdego kilometra wszystkich dróg wojewódzkich. Rozkład wartości wskaźnika dla w ten sposób zdefiniowanych odcinków waha się od 0,025 do 0,489 i przedstawia się następująco:



Wyraźna zmiana rozkładu wartości wskaźnika SPF następuje powyżej wartości 0,150 – co znajduje odzwierciedlenie w przyjętej klasyfikacji ryzyka:

≤	0,025	wsk. SPF	1	pkt
≤	0,050		2	pkt
≤	0,075		3	pkt
≤	0,100		4	pkt
≤	0,125		5	pkt
≤	0,150		6	pkt
≤	0,200		7	pkt
≤	0,250		8	pkt
≤	0,300		9	pkt
≤	0,400		10	pkt
≤	0,500		11	pkt

5. Dokumentacja projektowa

Przyjęta klasyfikacja odcinków zakłada pewien priorytet dla zadań, dla których istnieje już dokumentacja projektowa. Zadania takie ze względu na stopień zaawansowania wymagają znacznie mniej czasu o raz nakładów pracy na ich realizację.

Ponieważ przeciętna wartość przyznanych punktów w poszczególnych kategoriach waha się od 5 do 8 dla zadań posiadających projekty przyjęto dodatkowe 7 punktów w ocenie ogólnej.

6. Stan techniczny nawierzchni (ocena opcjonalna)

Ostatnie kryterium określono jako czynnik opcjonalny. O ile bowiem czynnik ten ma niewątpliwą związek z zadaniami dotyczącymi bezpośrednio jezdni czyli przebudową skrzyżowań lub odcinków dróg, to związek z budową ciągów pieszych lub rowerowych, szczególnie zlokalizowanych poza koroną drogi nie jest taki jednoznaczny. Nie mniej w Projekcie uwzględniono czynnik świadczący o stanie technicznym nawierzchni, preferujący zadania zlokalizowane na odcinkach w gorszym stanie technicznym, wymagające pilniejszej interwencji zarządcy drogi.



ZDW prowadzi systematyczną (co 5 lat) ocenę stanu nawierzchni w oparciu o *Wytyczne diagnostyki stanu technicznego nawierzchni dla dróg wojewódzkich (WDSN)* opracowane w roku 2018. Badania obejmujące takie parametry jak równość podłużna i poprzeczna, ugięcia oraz cechy powierzchniowe zostały wykonane specjalistycznym, dedykowanym do tego celu sprzętem pomiarowym (TSD, Profilograf laserowy).

Analiza uzyskanych wyników pozwoliła na opracowanie obiektywnej oceny stanu nawierzchni administrowanej sieci drogowej. W jej wyniku uzyskano szereg wskaźników, z których najważniejszy to Wskaźnik oceny ogólnej (WOG) odzwierciedlający stan nawierzchni po uwzględnieniu wartości wszystkich badanych parametrów. Efekty prac analitycznych zostały zwizualizowane na mapach oraz profilach liniowych i udostępnione w Internetowym Systemie Udostępniania Informacji Drogowych (ISUID) Droga Online.

Klasyfikacja obejmuje 4 klasy dróg: (procentowy udział dróg w określonym stanie w odniesieniu do całej sieci)

- A – stan dobry 31%
- B – stan zadowalający 22%
- C – stan niezadowalający 13%
- D – stan zły 34%

Dla potrzeb Programu „Równe Szanse” przyjęto następującą punktację zadań w zależności od stanu technicznego nawierzchni:

stan dobry	A	1	pkt
stan zadowalający	B	2	pkt
stan niezadowalający	C	3	pkt
stan zły	D	4	pkt
zakres zadania nie dotyczy nawierzchni jezdni		0	pkt

Kwalifikacja zadań



Przedstawiona powyżej procedura stanowi jedynie algorytm postępowania pozwalający uszeregować potrzeby utrzymaniowe lub inwestycyjne według pilności i zasadności poszczególnych zadań. Ostatecznej kwalifikacji zadań przewidzianych do realizacji w kolejnym roku dokonuje Komitet funkcjonujący w strukturach ZDW, będący organem doradczym Dyrektora ZDW.

W skład Komitetu powołanego przez Dyrektora ZDW wchodzi:

1. Naczelnik Wydziału Dróg – Przewodniczący Komitetu
2. Kierownik Zespołu ds. Diagnostyki i Ewidencji
3. Kierownik Zespołu ds. Inżynierii Ruchu
4. Przedstawiciel Rejonu Dróg Wojewódzkich w Elblągu
5. Przedstawiciel Rejonu Dróg Wojewódzkich w Kętrzynie
6. Przedstawiciel Rejonu Dróg Wojewódzkich w Nidzicy
7. Przedstawiciel Rejonu Dróg Wojewódzkich w Olecku

Komitet wykonuje swoje zadania w dwóch obszarach:

Obszar I – dotyczy aktualizacji listy zadań Projektu Równe Szanse, i odbywa się ona według poniższego porządku:

1. Wnioski w sprawie nowych zadań utrzymaniowych i inwestycyjnych wpływające do ZDW lub pochodzące z komórek ZDW, trafiają do Wydziału Dróg.
2. Wydział Dróg występuje do właściwego Rejonu Dróg o ewentualne doprecyzowanie wniosku w zakresie lokalizacji zadania, kosztów jego realizacji oraz o wydanie opinii dotyczącej zasadności wniosku.
3. Wydział Dróg w celu przeprowadzenia oceny punktowej wniosku wg procedury przedstawionej w dziale Klasyfikacja zadań i kryteria oceny kieruje wniosek do określonych komórek ZDW:
 - a) Zespołu ds. Inżynierii Ruchu (pkt. 1 Natężenie ruchu, pkt. 4 Stopień ryzyka),
 - b) Zespołu ds. Ewidencji i Diagnostyki (pkt. 6 Stan techniczny nawierzchni).
4. Po zgromadzeniu niezbędnych informacji Przewodniczący organizuje posiedzenie Komitetu, którego celem jest ocena i analiza zasadności wniosków.

5. Komitet dokonuje wyboru zadań w oparciu o przyjęte kryteria oceny oraz o inne istotne warunki indywidualne występujące w chwili wyboru.
6. Przewodniczący Komitetu, po uzyskaniu opinii członków Komitetu, decyduje o ujęciu nowego zadania w Projekcie Równe Szanse lub jego odrzuceniu.

Obszar II - dotyczy wyboru do realizacji zadań Projektu Równe Szanse i odbywa się ona według poniższego porządku:

1. Komitet podczas posiedzenia dokonuje również wyboru zadań do realizacji w oparciu o punktację przyjętą w ramach Projektu Równe Szanse oraz o inne istotne warunki indywidualne występujące w chwili wyboru.
2. Komitet przygotowuje wnioski z zadaniami wybranymi, które po weryfikacji przez Zastępcę Dyrektora ds. Zarządzania Siecią, są składane do zatwierdzenia przez Dyrektora ZDW.
3. Zatwierdzone przez Dyrektora ZDW wnioski są przekazywane odpowiednim komórkom w ZDW celem ich realizacji.

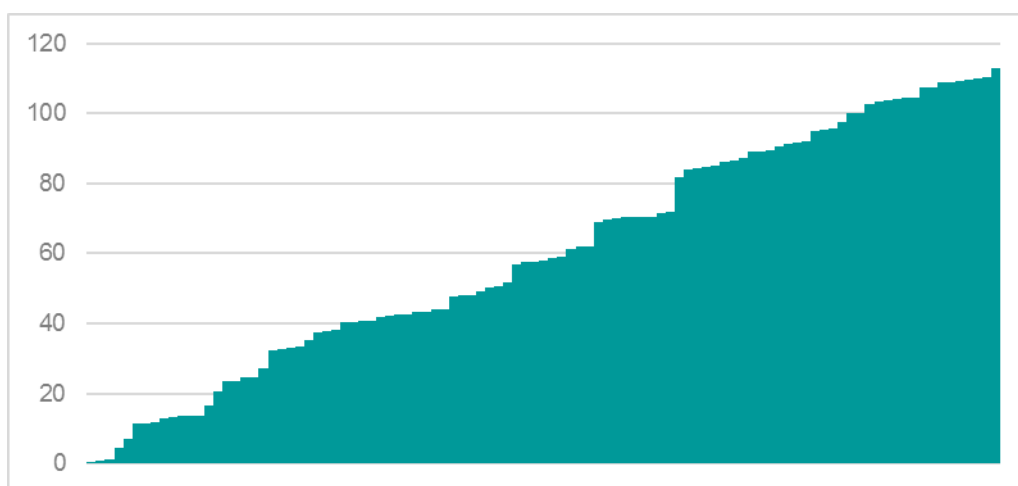
Liczba wybranych do realizacji zadań jest uzależniona od możliwości finansowych ZDW w danym roku budżetowym.



Podsumowanie

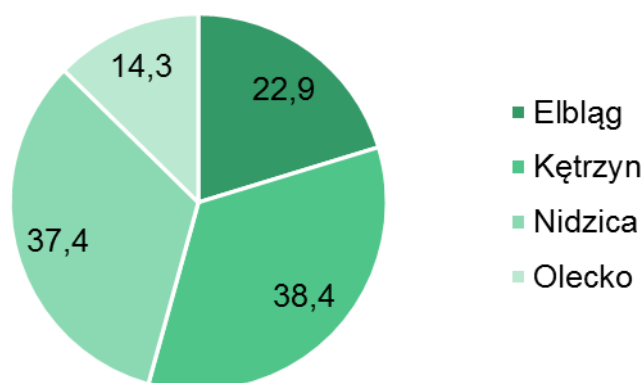
Na dzień 9 marca 2022 roku lista obejmuje 101 zadań pochodzących z różnych źródeł i o zróżnicowanym charakterze. Niemal dla wszystkich zadań oszacowano koszt ich realizacji. Waha się on od 20 tys zł (budowa przejścia dla pieszych w Gołdapi) do 9,75 mln zł (budowa 13-kilometrowej ścieżki rowerowej do m. Żywkowo). Dla 5 zadań nie oszacowano jeszcze kosztów. Łączny koszt wszystkich zadań szacuje się na ok. 113 mln zł.

Na wykresie poniżej przedstawiono koszty (w mln zł) narastająco według rankingu realizacji (od 45 pkt – pozycja 1. do 13 pkt – poz. 101).



W podziale na poszczególne Rejony Dróg Wojewódzkich podział zadań przedstawia się następująco:

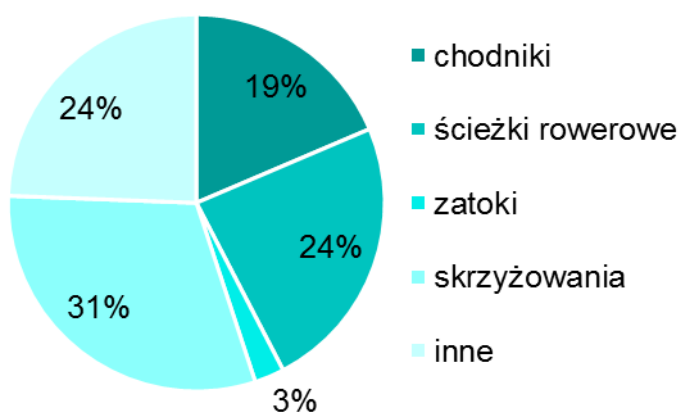
- | | | | |
|---------------|------------|----------|-------------|
| • RDW Elbląg | 30 zadań | na kwotę | 22,9 mln zł |
| • RDW Kętrzyn | 21 zadań | | 31,4 mln zł |
| • RDW Nidzica | 32 zadania | | 37,4 mln zł |
| • RDW Olecko | 18 zadań | | 14,3 mln zł |



Według asortymentu dokonano podziału zadań obejmujących budowę lub przebudowę na poszczególne grupy:

• Chodniki	34 zadania	na kwotę	21,0 mln zł
• ścieżki rowerowe	13 zadań		26,9 mln zł
• zatoki przystankowe	8 zadań		2,9 mln zł
• skrzyżowania	32 zadania		34,7 mln zł
• inne zadania	14 zadań		27,6 mln zł

Przedstawiony podział jest umowny: pewne grupy wzajemnie się przenikają tzn. są zadania obejmujące swym zakresem np. zarówno budowę zatok przystankowych, jak i budowę chodników lub przebudowę skrzyżowań wraz z budową zatok.



Zadania objęte Projektem "Równe Szanse" - załącznik 1

stan na dzień 2022-03-09

Zadania na liście uszeregowano wg lokalizacji - tj. numeru drogi i kilometrażu

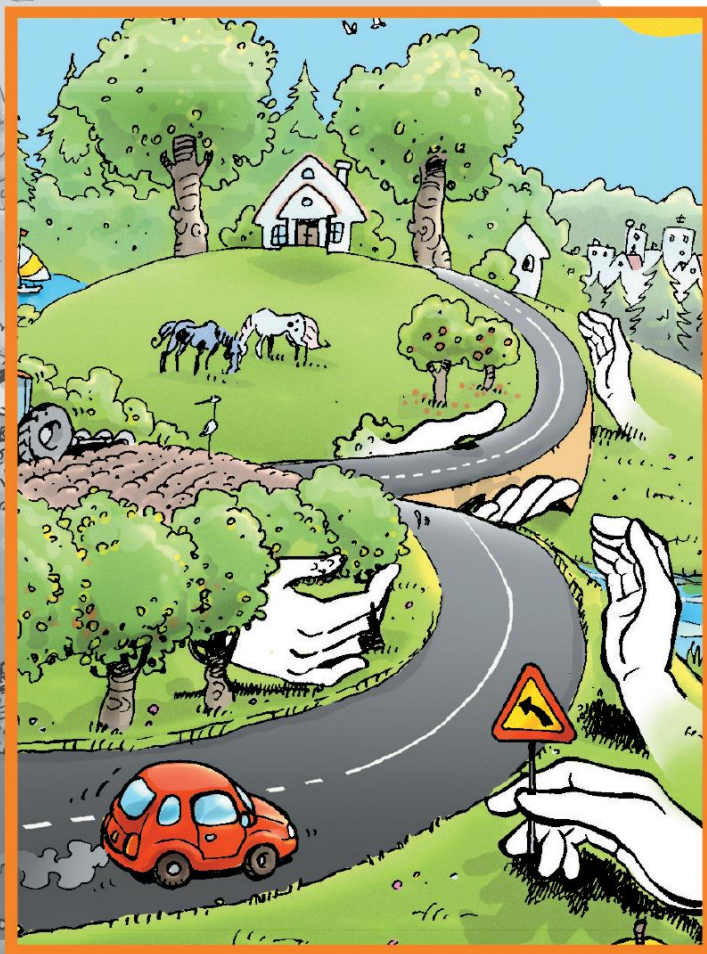
Lp.	RDW	droga	nazwa zadania	gmina	miejscowość	lokalizacja		długość odcinka [m]	Natężenie SSDR 2020	PKT	Ryzyko SPF	PKT	Demografia mieszk./ 1 km²	PKT	Ekonomia dochody / 1 mieszk.	PKT	Projekt	PKT	Diagnostyka PKT	SUMA PKT	POZYCJA
						od km	do km														
1	Elbląg	503	Budowa ścieżki rowerowej	Tolkmicko	SUCHACZ	13+681	14+553	872	3 040	7	0,117	5	19	3	5 542,01 zł	8	JEST	7	1	31	16
2	Elbląg	503	Budowa ścieżki rowerowej	Tolkmicko	SUCHACZ	16+000	16+495	495	3 040	7	0,092	4	19	3	5 542,01 zł	8	JEST	7	1	30	19
3	Elbląg	505/509	Budowa chodnika	Młynary	MŁYNARY	22+621	22+710	346	988	1	0,297	9	639	2	6 398,95 zł	5	JEST	7	2	26	28
4	Elbląg	505/509	Przebudowa skrzyżowania dróg 505 i 509	Młynary	MŁYNARY	22+621			1 247	3	0,284	9	639	2	6 398,95 zł	5			2	21	65
5	Elbląg	505	Przebudowa skrzyżowania z drogą P1156N wraz z budową zatok autobusowych.	Pasłęk	STEGNY	30+745	30+830	85	988	2	0,131	6	28	5	5 209,07 zł	10			1	24	43
6	Nidzica	508	Budowa chodnika i zatok autobusowych	Jedwabno	PIDUŃ	4+785	5+892	1 107	1 629	4	0,170	7	12	2	6 289,83 zł	5			1	19	88
7	Nidzica	508	Budowa chodnika i zatok autobusowych	Jedwabno	REKOWNICA	9+498	9+704	206	1 629	4	0,208	8	12	2	6 289,83 zł	5			1	20	76
8	Elbląg	509	Przebudowa skrzyżowania z drogą G112006N wraz z budową chodnika i zatok autobusowych.	Wilczęta	KSIĘŻNO	30+190	30+435	245	634	2	0,380	1	20	3	5 905,26 zł	7			1	14	100
9	Elbląg	509	Przebudowa drogi wraz z przebudową skrzyżowania z drogą P1342N	Wilczęta	WILCZĘTA	33+350	34+500		634	2	0,205	8	20	3	5 905,26 zł	7			2	22	62
10	Kętrzyn	511	Budowa ścieżki rowerowej	Górowo Iław.	ŻYWKOWO	0+660	13+655	12 995	952	2	0,271	8	16	3	6 192,35 zł	6			2	21	66
11	Elbląg	513/527	Przebudowa skrzyżowania dróg 513 i 527	Pasłęk	KROSNO	0+000			2 461	5	0,124	5	28	5	5 209,07 zł	10			2	27	26
12	Elbląg	513	Budowa chodników i zatok autobusowych	Pasłęk	RZECZNA	0+850	1+291	440	2 427	5	0,486	11	28	5	5 209,07 zł	10			2	33	13
13	Nidzica	515	Budowa ciągu rowerowo-pieszego	Susz	KAMIENIEC	44+762	46+099	1 337	2 466	5	0,065	3	28	5	6 115,70 zł	6			2	21	70
14	Nidzica	515	Budowa ciągu rowerowo-pieszego	Susz	KAMIENIEC	46+099	48+285	2 186	2 466	5	0,106	5	28	5	6 115,70 zł	6			2	23	49
15	Nidzica	515/613	Przebudowa skrzyżowania dróg 515 i 613	Susz	ROŻNOWO	48+207	48+447	240	2 532	6	0,332	10	28	5	6 115,70 zł	6	JEST	7	2	36	6
16	Nidzica	522	Budowa zatok autobusowych	Kisielice	ŁODYGOWO	39+930	40+230	300	686	2	0,090	4	23	4	5 873,81 zł	7			2	19	90
17	Elbląg	526	Stabilizacja korpusu drogowego	Pasłęk	KRASIN	4+950	5+147	197	375	1	0,170	7	28	5	5 209,07 zł	10	JEST	7	2	32	15
18	Elbląg	526	Przebudowa skrzyżowania z drogą G104009N wraz z budową chodnika i zatok autobusowych	Rychliki	LEPNO	14+300	14+550	290	375	1	0,112	5	28	5	6 799,73 zł	3			4	18	92
19	Elbląg	526	Przebudowa skrzyżowania z drogą P1928N	Maldyty	SASINY	15+623			375	1	0,146	6	33	6	5 485,44 zł	9			4	26	30
20	Elbląg	527	Budowa chodnika przy przejściu dla pieszych	Pasłęk	PASŁĘK	31+660	32+050	30m2	2 285	2	0,146	6	1 139	3	5 209,07 zł	10			2	23	56
21	Elbląg	527	Budowa ciągu rowerowo-pieszego	Pasłęk	RZĘDY	32+017	32+967	950	962	2	0,152	7	28	5	5 209,07 zł	10	JEST	7	2	33	14
22	Elbląg	527	Przebudowa skrzyżowania z drogą P1173N wraz z budową zatok autobusowych.	Pasłęk	SUROWE	38+290	38+470	180	962	2	0,152	7	28	5	5 209,07 zł	10			2	26	35
23	Elbląg	527	Przebudowa skrzyżowania z drogą P1191N wraz z budową zatok autobusowych	Morąg	ZBOŻNE	49+680	49+850	170	962	2	0,179	7	34	6	5 349,86 zł	9			2	26	31
24	Elbląg	528	Budowa chodnika i zatoki autobusowej	Miłakowo	GŁODÓWKO	9+400	9+495	95	1 196	3	0,111	5	19	3	5 666,49 zł	8			1	20	83
25	Elbląg	528	Budowa chodnika	Miłakowo	MILAKOWO	14+480	14+720	240	3 136	7	0,152	7	290	1	5 666,49 zł	8			1	24	40
26	Elbląg	528	Przebudowa skrzyżowania z drogą P1189N wraz z budową chodnika i zatok autobusowych	Morąg	JURKI	24+600	24+900	300	3 136	7	0,070	3	34	6	5 349,86 zł	9			2	27	23
27	Elbląg	528	Budowa zatok autobusowych wraz z budową chodnika	Morąg	PLEBANIA WÓLKA	25+986	26+798	812	3 218	7	0,112	5	34	6	5 349,86 zł	9	JEST	7	3	37	5
28	Elbląg	530	Przebudowa skrzyżowania z drogą P1965N	Łukta	SZELĄG	5+095			3 232	7	0,079	4	24	4	5 234,05 zł	10			2	27	25
29	Elbląg	530	Budowa chodników i zatok autobusowych	Łukta	TABÓRZ	10+040	10+915	875	1 414	3	0,126	6	24	4	5 234,05 zł	10			3	26	33
30	Elbląg	530	Przebudowa skrzyżowania z drogą P1203N wraz z budową chodnika.	Łukta	MOSTKOWO	20+900	21+060	160	1 509	4	0,156	7	24	4	5 234,05 zł	10			2	27	24
31	Elbląg	530	Przebudowa dwóch skrzyżowań z drogą P1201N	Świątki	KALISTY	30+415	30+860		1 509	4	0,066	3	24	4	6 164,72 zł	6			2	19	89
32	Elbląg	530	Budowa chodników i zatok autobusowych	Świątki	KALISTY	31+815	32+075	260	1 509	4	0,107	5	24	4	6 164,72 zł	6			2	21	69

Lp.	RDW	droga	nazwa zadania	gmina	miejscowość	lokalizacja		długość odcinka [m]	Natężenie SSDR 2020	PKT	Ryzyko SPF	PKT	Demografia mieszk./ 1 km ²	PKT	Ekonomia dochody / 1 mieszk.	PKT	Projekt	PKT	Diagnostyka PKT	SUMA PKT	POZYCJA
						od km	do km														
33	Elbląg	530	Budowa chodników, ciągów pieszo-rowerowych i zatok autobusowych	Świątki	ŚWIĄTKI	35+570	36+440	870	1 509	4	0,214	8	24	4	6 164,72 zł	6			2	24	39
34	Elbląg	530	Budowa zatok autobusowych wraz z budową chodnika	Świątki	KWIECIEWO	40+347	41+201	854	1 509	4	0,100	4	24	4	6 164,72 zł	6	JEST	7	2	27	22
35	Elbląg	531	Budowa chodników i zatok autobusowych	Łukta	WORLINY	3+705	4+575	870	2 148	5	0,103	5	24	4	5 234,05 zł	10			2	26	34
36	Nidzica	537	Przebudowa drogi	Lubawa	LUBAWA	1+258	1+388		4 549	3	0,106	5	616	2	6 447,34 zł	5			2	17	95
37	Nidzica	537	Budowa ciągu pieszo-rowerowego	Lubawa	NAPROMEK	3+124	11+541	8 417	1 668	4	0,103	5	45	8	5 639,50 zł	8			4	29	20
38	Nidzica	537	Budowa ciągu pieszo-rowerowego	Grunwald	STĘBARK	28+000	39+171	11 171	2 013	5	0,119	5	31	6	6 573,11 zł	4			3	23	48
39	Nidzica	538	Budowa peronu przy przejściu dla pieszych	Rybno	HARTOWIEC	76+550		30m2	1 365	3	0,231	8	48	8	6 670,99 zł	4			2	25	36
40	Nidzica	538	Budowa ciągu pieszo-rowerowego	Nidzica	ROZDROŻE	116+267	116+857	590	810	2	0,085	4	20	3	5 695,53 zł	8			2	19	91
41	Nidzica	541/544	Przebudowa skrzyżowania dróg 541 i 544	Lidzbark	LIDZBARK	29+335		150	4 492	3	0,117	5	1 344	3	5 205,59 zł	10			2	23	58
42	Nidzica	541	Budowa zatoki autobusowej	Lidzbark	LIDZBARK	32+250	32+350	100	4 469	3	0,105	5	1 344	3	5 205,59 zł	10			2	23	59
43	Nidzica	541	Przebudowa drogi	Lidzbark	LIDZBARK	35+668	42+660	7 160	2 508	2	0,138	6	1 344	3	5 205,59 zł	10			2	23	57
44	Nidzica	541	Budowa zatok autobusowych	Lidzbark	LIDZBARK	35+850	36+250	400	7 375	4	0,078	4	1 344	3	5 205,59 zł	10			2	23	60
45	Nidzica	542	Przebudowa skrzyżowania z drogą gminną	Grunwald	RYCHNOWO	1+621		200	2 231	5	0,166	7	31	6	6 573,11 zł	4			1	23	47
46	Nidzica	542	Budowa wyspy spowalniającej	Grunwald	GIERZWALD	7+093		50	2 231	5	0,073	3	31	6	6 573,11 zł	4			2	20	75
47	Nidzica	542	Przebudowa skrzyżowania z drogą P1257N	Dąbrówno	JABŁONOWO	16+886		100	2 419	5	0,087	4	26	5	6 004,35 zł	6			1	21	71
48	Nidzica	542	Budowa chodnika	Dąbrówno	JABŁONOWO	17+068	18+698	1 630	2 419	5	0,072	3	26	5	6 004,35 zł	6			2	21	72
49	Nidzica	542	Przebudowa skrzyżowania z drogą P1224N	Dąbrówno	DĄBRÓWNO	20+619		100	1 671	4	0,062	3	26	5	6 004,35 zł	6			2	20	78
50	Nidzica	542	Przebudowa skrzyżowania wraz z budową zatok autobusowych i chodników	Dąbrówno	KALBORNIA	23+211	23+732	521	1 671	4	0,090	4	26	5	6 004,35 zł	6			1	20	77
51	Nidzica	542	Budowa zatok autobusowych	Działdowo	FILICE	38+260	38+660	400	5 588	10	0,120	5	36	7	5 579,06 zł	8			4	34	8
52	Nidzica	542	Przebudowa chodników	Działdowo	BURKAT	40+380	40+620	240	5 588	10	0,090	4	36	7	5 579,06 zł	8			4	33	11
53	Nidzica	542	Budowa ciągu pieszo-rowerowego	Działdowo	BURKAT	40+620	43+500	2 880	5 588	10	0,120	5	36	7	5 579,06 zł	8			4	34	9
54	Nidzica	542	Przebudowa drogi	Działdowo	DZIAŁDOWO	44+150		200	9 014	5	0,084	4	1 844	4	5 052,82 zł	10			1	24	44
55	Nidzica	544	Budowa ciągu rowerowo-pieszego	Działdowo	WYSOKA	47+730	51+470	3 740	3 877	8	0,143	6	36	7	5 579,06 zł	8			1	30	18
56	Nidzica	544	Budowa zatok	Iłowo-Osada	GAJÓWKI	61+051	61+166	197	7 256	11	0,149	6	69	10	5 625,18 zł	8	JEST	7	1	43	2
57	Nidzica	544	Budowa zatok	Iłowo-Osada	NARZYM	63+672	63+854	197	7 256	11	0,180	7	69	10	5 625,18 zł	8	JEST	7	2	45	1
58	Nidzica	544	Przebudowa zatok autobusowych	Iłowo-Osada	IŁOWO-OSADA	64+490	64+520	200	7 256	11	0,188	7	69	9	5 625,18 zł	8			2	37	3
59	Nidzica	544	Przebudowa chodników	Iłowo-Osada	IŁOWO-OSADA	65+560	65+960	400	7 256	11	0,093	4	69	9	5 625,18 zł	8			2	34	7
60	Nidzica	545	Przebudowa skrzyżowania z drogą wewnętrzną	Nidzica	ZIMNA WODA	38+709		400	1 734	4	0,140	6	20	3	5 695,53 zł	8			2	23	54
61	Nidzica	545	Budowa chodników	Jedwabno	NOWE BOROWE	47+261	47+572	311	1 734	4	0,100	4	12	2	6 289,83 zł	5			1	16	98
62	Kętrzyn	590/592	Przebudowa skrzyżowania dróg 590 i 592	Korsze	PODLECHY	19+382		150	2 887	6	0,104	5	22	4	5 497,60 zł	9			2	26	29
63	Kętrzyn	591	Remont nawierzchni	Barciany	BARCIANY	12+636	15+206	2 570	689	2	0,160	7	21	4	6 166,96 zł	6			2	21	67
64	Kętrzyn	591	Budowa chodnika	Barciany	WINDA	21+620	21+800	180	1 353	3	0,100	4	21	4	6 166,96 zł	6			4	21	68
65	Kętrzyn	591	Budowa chodnika	Kętrzyn	MUŁAWKI	35+200	36+000	800	2 251	5	0,072	3	29	5	5 741,06 zł	8			2	23	53
66	Elbląg	593	Budowa zatok autobusowych oraz chodników	Lubomino	WILCZKOWO	11+400	11+650		1 383	3	0,146	6	24	4	6 783,73 zł	3			2	18	94
67	Elbląg	593	Przebudowa drogi w zakresie chodnika i zatok autobusowych	Lubomino	WILCZKOWO	11+410	12+050	640	1 383	3	0,096	4	24	4	6 783,73 zł	3			2	16	97
68	Kętrzyn	593	Przebudowa drogi	Dobre Miasto	MIĘDZYLESIE	28+382	28+876	494	1 026	3	0,080	4	23	4	4 980,70 zł	11			2	24	45
69	Kętrzyn	593	Przebudowa drogi	Jeżiorany	KIKITY	55+865	57+527	1 662	1 431	3	0,091	4	21	4	5 970,98 zł	7			2	20	81
70	Kętrzyn	594	Przebudowa skrzyżowania z drogą P1699N	Reszel	ŚW. LIPKA	22+786		100	2 393	5	0,065	3	17	3	5 249,76 zł	10			2	23	55



PATRONAT HONOROWY
Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego
Gustaw Marek Brzeziń

PRZYJAZNA DROGA



**Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego
na sieci dróg wojewódzkich w województwie warmińsko-mazurskim w latach 2014-2020**

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie





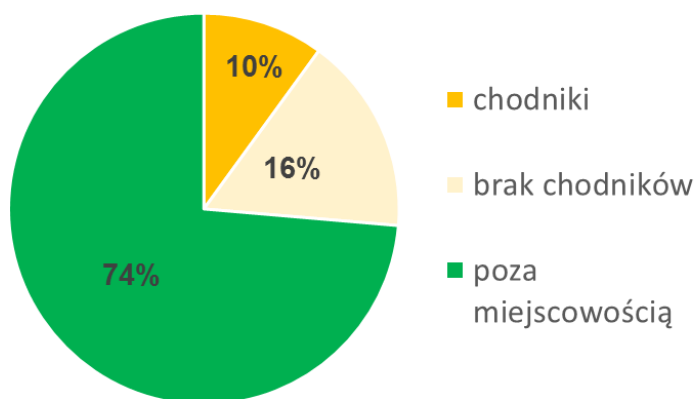
BUDOWA CHODNIKÓW PRZY DROGACH WOJEWÓDZKICH

(etap programu
poprawy bezpieczeństwa ruchu
„Przyjazna droga”)

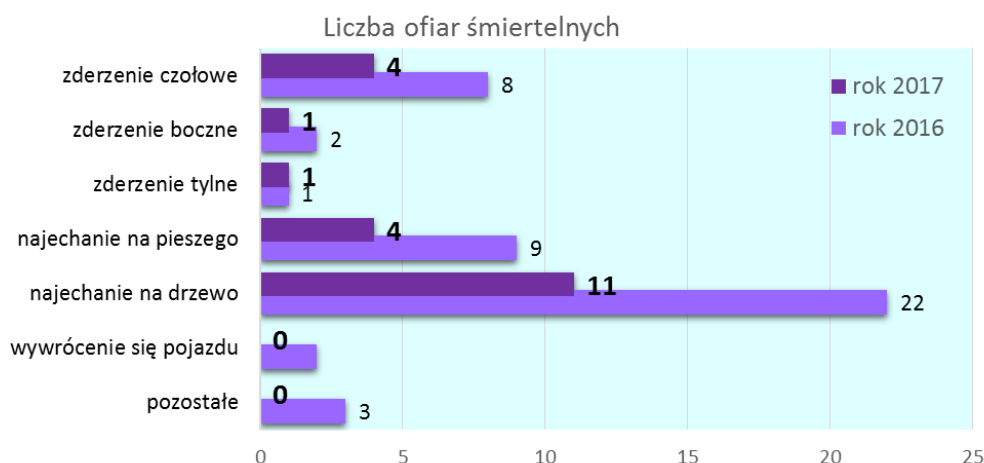
Olsztyn, luty 2019 r.

CHARAKTERYSTYKA PROGRAMU

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie administruje siecią dróg wojewódzkich długości 1879,6 km (stan na 1 stycznia 2018 r.) na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Z tego 495,4 km (26%) przebiega przez teren miejscowości, a tylko 188,5 km (10%) jest wyposażone w chodniki.



Zdarzenia z udziałem pieszych są drugą kategorią wypadków (po najechniu na drzewa) pod względem ilości ofiar. Zagrożenia w ruchu pieszym dostrzegane są przez lokalne samorządy, co znajduje odzwierciedlenie w licznych wnioskach dotyczących budowy chodników, kierowanych do ZDW.



Z tych względów poprawa bezpieczeństwa pieszych stanowi kolejny priorytet-etap Programu „Przyjazna droga”. Zadania ZDW zostały zdefiniowane w Strategii pod nazwą „Plan rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich województwa warmińsko-mazurskiego na lata 2012-2020 z perspektywą do roku 2030”. W ramach Strategii realizowany jest Program „Przyjazna droga”, którego celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg wojewódzkich w województwie warmińsko-mazurskim w latach 2014-2020.

Plan budowy chodników pozwala na ujęcie w czytelne ramy zakresu niezbędnych zadań i zasad ich realizacji.

Podstawą opracowania są dane z ewidencji dróg dotyczące granic miejscowości i zagospodarowania drogi jak również analizy i opracowania dotyczące natężenia ruchu oraz poziomu ryzyka w ruchu drogowym.

Ponieważ Program jest ukierunkowany na małe miejscowości w zestawieniach nie uwzględniono miast. W odniesieniu do miejscowości zlokalizowanych na odcinkach przewidzianych do modernizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego nie uwzględniano ewentualnego braku chodników (adnotacja RPO).

Pilność realizacji ewentualnego chodnika (miejsce na liście) określono na podstawie punktów rankingowych, których liczba uzależniona jest od następujących parametrów:

Chodnik:	jest	0 pkt
	brak	4 pkt
Obszar:	niezabudowany	0 pkt
	zabudowany	2 pkt
Natężenie ruchu:	<1000 poj./dobę	0 pkt
	1000-2500	1 pkt
	2500-4000	2 pkt
	>4000	3 pkt
Poziom ryzyka:	A bardzo niskie	0 pkt
	B niskie	1 pkt
	C średnie	2 pkt
	D wysokie	3 pkt
	E bardzo wysokie	4 pkt

Zastosowany system pozwolił na zgrubne uszeregowanie wszystkich miejscowości nie będących miastami pod względem konieczności budowy chodnika. Niniejsze zestawienie jest punktem wyjścia do dalszych szczegółowych analiz obejmujących warunki terenowe, zakres inwestycji oraz warunki finansowania.

Ranking potrzeb chodników na drogach wojewódzkich

obszar zabudowany

RPO realizacja w ramach RPO

Poz.	DW	Nazwa drogi	Obszar miejscowości			Istniejący chodnik			Nazwa miejscowości (brak chodnika)	brak chodnika	Obszar	Powiat	Gmina	SSDR 2015	Poziom ryzyka	Punkty rankingowe				
			PT	KT	L	PT	KT	L								chodnik	obszar	ruch	ryzyko	SUMA
1	590	Barciany - Korsze - Reszel - Biskupiec	31+758	32+412	654	0+000	0+000	0	Robawy	X	X	kętrzyński	Reszel	3 014	E	4	2	2	4	12
2	519	(St. Dzierzgoń) - Małdyty - Morąg	25+893	26+405	512	25+893	26+260	367	Małdyty	X	X	ostródzki	Małdyty	3 350	D	4	2	2	3	11
3	595	Jeziorany - Barczewo	8+804	9+356	552	0+000	0+000	0	Kronówko	X	X	olsztyński	Barczewo	2 339	E	4	2	1	4	11
4	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mrągowo	20+451	21+080	629	0+000	0+000	0	Niedziały	X	X	kętrzyński	Barciany	1 898	E	4	2	1	4	11
5	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobre Miasto	33+337	34+434	1 097	0+000	0+000	0	Cieszęta	X	X	braniewski	Pieniężno	1 866	E	4	2	1	4	11
6	527	(Dzierzgoń) - Rychliki - Pasłęk - Morąg - Łukta - Olsztyn	1+131	1+709	578	0+000	0+000	0	Sójki	X	X	elbląski	Rychliki	1 796	E	4	2	1	4	11
7	527		2+341	2+754	413	0+000	0+000	0	Protowo	X	X	elbląski	Rychliki	1 796	E	4	2	1	4	11
8	527		3+523	3+985	462	0+000	0+000	0	Krupin	X	X	elbląski	Rychliki	1 796	E	4	2	1	4	11
9	527		20+699	21+305	606	0+000	0+000	0	Nowe Kusy	X	X	elbląski	Pasłęk	1 796	E	4	2	1	4	11
10	593	Miłakowo - Dobre Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	75+384	76+470	1 086	0+000	0+000	0	Mnichowo	X	X	kętrzyński	Reszel	1 632	E	4	2	1	4	11
11	613	Bronowo - Rożnowo	0+000	0+152	152	0+000	0+000	0	Bronowo	X	X	iławski	Susz	1 600	E	4	2	1	4	11
12	613	Bronowo - Rożnowo	2+225	2+349	124	0+000	0+000	0	Rożnowo	X	X	iławski	Susz	1 600	E	4	2	1	4	11
13	593	Miłakowo - Dobre Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	19+338	20+579	1 241	0+000	0+000	0	Nowa Wieś Mała	X	X	olsztyński	Dobre Miasto	1 464	E	4	2	1	4	11
14	509	Elbląg - Młynary - Drwęczno	18+191	20+776	2 585	0+000	0+000	0	Zaścianki	X	X	elbląski	Młynary	1 207	E	4	2	1	4	11
15	530	Ostróda - Łukta - Dobre Miasto	24+300	24+818	518	0+000	0+000	0	Kojdy	X	X	ostródzki	Łukta	1 003	E	4	2	1	4	11
16	544	(Brodnica) - Lidzbark - Działdowo - (Mława - Przasnysz - Ostrołęka)	54+138	56+034	1 896	0+000	0+000	0	Kisiny	X	X	działdowski	Działdowo	4 501	B	4	2	3	1	10
17	544	(Brodnica) - Lidzbark - Działdowo - (Mława - Przasnysz - Ostrołęka)	66+998	68+681	1 683	0+000	0+000	0	Mławka	X	X	działdowski	Iłowo-Osada	4 501	B	4	2	3	1	10
18	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	52+878	53+401	523	0+000	0+000	0	Pożarki	X	X	kętrzyński	Kętrzyn	3 268	C	4	2	2	2	10
19	538	(Radzyń Chełm. - Łasin) - Nw. Miasto Lub. Uzdowo - Rozdroże	27+519	29+409	1 890	0+000	0+000	0	Wielka Tymawa	X		nowomiejski	Biskupiec	2 943	E	4		2	4	10
20	538	(Radzyń Chełm. - Łasin) - Nw. Miasto Lub. Uzdowo - Rozdroże	50+614	52+083	1 469	0+000	0+000	0	Mikołajki	X		nowomiejski	Kurzętniki	2 943	E	4		2	4	10
21	527	(Dzierzgoń) - Rychliki - Pasłęk - Morąg - Łukta - Olsztyn	68+336	68+718	382	0+000	0+000	0	Nowe Ramoty	X		ostródzki	Łukta	2 794	E	4		2	4	10
22	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	61+480	61+941	461	0+000	0+000	0	Sterławki Średnie	X		giżycki	Giżycko	2 723	E	4		2	4	10
23	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	67+728	68+604	876	0+000	0+000	0	Wrony	X		giżycki	Giżycko	2 723	E	4		2	4	10
24	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	69+650	71+098	1 448	0+000	0+000	0	Piękna Góra	X		giżycki	Giżycko	2 723	E	4		2	4	10
25	650	Stara Różanka - Węgorzewo - Banie Mazurskie - Goldap	65+622	67+047	1 425	0+000	0+000	0	Główka	X	X	gołdapski	Gołdap	2 440	D	4	2	1	3	10
26	528	Orneta - Miłakowo - Morąg	20+779	21+154	375	0+000	0+000	0	Niebrzydowo	X	X	ostródzki	Morąg	2 089	D	4	2	1	3	10
27	512	Pieniężno - Górowo Iławeckie - Bartoszyce - Szczurkowo	46+147	46+884	737	0+000	0+000	0	Spytajny	X	X	bartoszycki	Bartoszyce	1 978	D	4	2	1	3	10
28	601	Babięta - Nawiady	3+221	3+687	466	0+000	0+000	0	Prusinowo	X	X	mrągowski	Piecki	1 813	D	4	2	1	3	10
29	601	Babięta - Nawiady	5+022	5+596	574	0+000	0+000	0	Nawiady	X	X	mrągowski	Piecki	1 813	D	4	2	1	3	10
30	609	Mikołajki - Ukta	9+184	9+893	709	0+000	0+000	0	Bobrówko	X	X	mrągowski	Piecki	1 736	D	4	2	1	3	10
31	609	Mikołajki - Ukta	13+460	14+006	546	0+000	0+000	0	Nowa Ukta	X	X	piski	Ruciane-Nida	1 736	D	4	2	1	3	10
32	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczkki - Suwałki - Tartak)	35+179	35+738	559	0+000	0+000	0	Dunajek	X	X	olecki	Świątajno	1 520	D	4	2	1	3	10
33	513	Krosno /droga527/ - Droga 7 / węzeł Pasłęk Północ - /	88+306	88+715	409	0+000	0+000	0	Rokitnik	X	X	lidzbarski	Kiwity	1 456	D	4	2	1	3	10
34	513	Orneta - Lidzbark Warmiński - Kiwity - Wozławki	93+206	93+300	94	0+000	0+000	0	Wozławki	X	X	bartoszycki	Bisztynek	1 456	D	4	2	1	3	10
35	643	Wilkasy - Olszewo	12+281	13+640	1 359	0+000	0+000	0	Prażmowo	X	X	giżycki	Ryn	1 446	D	4	2	1	3	10
36	643	Wilkasy - Olszewo	16+468	17+487	1 019	0+000	0+000	0	Szymonka	X	X	giżycki	Ryn	1 446	D	4	2	1	3	10
37	652	Kowale Oleckie - (Suwałki)	1+981	4+922	2 941	0+000	0+000	0	Lakiele	X	X	olecki	Kowale Oleckie	1 349	D	4	2	1	3	10
38	537	Lubawa - Frygnowo - Pawłowo	18+858	19+593	735	0+000	0+000	0	Tułodział	X	X	ostródzki	Dąbrówno	1 258	D	4	2	1	3	10
39	537	Lubawa - Frygnowo - Pawłowo	21+144	22+240	1 096	0+000	0+000	0	Marcinkowo	X	X	ostródzki	Grunwald	1 258	D	4	2	1	3	10
40	519	(St. Dzierzgoń) - Małdyty - Morąg	9+006	9+963	957	0+000	0+000	0	Gajdy	X	X	iławski	Zalewo	998	E	4	2		4	10
41	509	Elbląg - Młynary - Drwęczno	27+824	28+318	494	0+000	0+000	0	Nowica	X	X	braniewski	Wilczęta	948	E	4	2		4	10
42	661	Cimochy - Kalinowo	3+247	4+109	862	0+000	0+000	0	Wierzbowo	X	X	ełcki	Kalinowo	878	E	4	2		4	10
43	661	Cimochy - Kalinowo	5+259	6+052	793	0+000	0+000	0	Zanie	X	X	ełcki	Kalinowo	878	E	4	2		4	10
44	590	Barciany - Korsze - Reszel - Biskupiec	35+794	38+634	2 840	0+000	0+000	0	Leginy	X	X	kętrzyński	Reszel	826	E	4	2		4	10
45	538	(Radzyń Chełm. - Łasin) - Nw. Miasto Lub. Uzdowo - Rozdroże	116+290	116+829	539	0+000	0+000	0	Rozdroże	X	X	niedzicki	Nidzica	811	E	4	2		4	10
46	642	Sterławki Wielkie - Ryn - Woźnice	5+782	6+395	613	0+000	0+000	0	Głębowo	X	X	giżycki	Ryn	789	E	4	2		4	10
47	604	Nidzica - Wielbark	10+013	10+326	313	0+000	0+000	0	Modki	X	X	niedzicki	Nidzica	780	E	4	2		4	10
48	596	Mnichowo - Bęsia - Biskupiec	4+371	5+016	645	0+000	0+000	0	Samławki	X	X	olsztyński	Kolno	772	E	4	2		4	10
49	600	Mrągowo - Kałęczyn - Szczytno	23+833	24+153	320	0+000	0+000	0	Kałęczyn	X	X	szczycieński	Dźwierzuty	756	E	4	2		4	10
50	600	Mrągowo - Kałęczyn - Szczytno	25+756	26+508	752	0+000	0+000	0	Rańsk	X	X	szczycieński	Dźwierzuty	756	E	4	2		4	10
51	593	Miłakowo - Dobre Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	67+579	68+169	590	0+000	0+000	0	Ryn Reszelski	X	X	olsztyński	Kolno	543	E	4	2		4	10
52	505	Frombork - Młynary - Pasłęk	4+693	5+215	522	0+000	0+000	0	Baranówka	X	X	braniewski	Frombork	384	E	4	2		4	10
53	505	Frombork - Młynary - Pasłęk	8+622	9+630	1 008	0+000	0+000	0	Jędrychowo	X	X	braniewski	Frombork	384	E	4	2		4	10
54	505	Frombork - Młynary - Pasłęk	12+284	13+064	780	0+000	0+000	0	Włóczyska	X	X	elbląski	Młynary	384	E	4	2		4	10
55	509	Elbląg - Młynary - Drwęczno	29+968	30+516	548	0+000	0+000	0	Księżno	X	X	braniewski	Wilczęta	342	E	4	2		4	10

Poz.	DW	Nazwa drogi	Obszar miejscowości			Istniejący chodnik			Nazwa miejscowości (brak chodnika)	brak chodnika	Obszar	Powiat	Gmina	SSDR 2015	Poziom ryzyka	Punkty rankingowe				
			PT	KT	L	PT	KT	L								chodnik	obszar	ruch	ryzyko	SUMA
56	509	Elbląg - Młynary - Drwęczno	42+816	43+533	717	0+000	0+000	0	Dąbrówka	X	X	lidzbarski	Orneta	342	E	4	2		4	10
57	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mrągowo	27+189	27+490	301	27+206	27+490	284	Stara Różanka		X	kętrzyński	Kętrzyn	5 932	E		2	3	4	9
58	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mrągowo	34+852	35+987	1 135	0+000	0+000	0	Muławki	X	X	kętrzyński	Kętrzyn	5 022	A	4	2	3		9
59	653	Sedranki - (Bakalarzewo - Suwałki - Poćkuny)	0+224	0+545	321	0+000	0+000	0	Sedranki	X		olecki	Olecko	2 937	D	4		2	3	9
60	653	Sedranki - (Bakalarzewo - Suwałki - Poćkuny)	5+743	6+182	439	0+000	0+000	0	Dąbrowskie Os.	X		olecki	Olecko	2 937	D	4		2	3	9
61	503	Elbląg - Tolkmicko - Pogrodzie	22+115	22+425	310	0+000	0+000	0	Kikoły	X		elbląski	Tolkmicko	2 386	E	4		1	4	9
62	595	Jeziorki - Barczewo	3+842	4+190	348	0+000	0+000	0	Kostrzewy	X		olsztyński	Jeziorki	2 339	E	4		1	4	9
63	595	Jeziorki - Barczewo	7+084	7+497	413	0+000	0+000	0	Stare Włóki	X		olsztyński	Barczewo	2 339	E	4		1	4	9
64	595	Jeziorki - Barczewo	13+940	15+218	1 278	0+000	0+000	0	Ruszajny	X		olsztyński	Barczewo	2 339	E	4		1	4	9
65	610	Piecki - Ruciane Nida	3+225	3+597	372	0+000	0+000	0	Dobry Lasek	X		mrągowski	Piecki	2 107	E	4		1	4	9
66	519	(St. Dziergoń) - Małdyty - Morąg	19+346	21+581	2 235	0+000	0+000	0	Barty	X	X	iławski	Zalewo	2 095	C	4	2	1	2	9
67	519	(St. Dziergoń) - Małdyty - Morąg	23+495	25+429	1 934	0+000	0+000	0	Zajezerze	X	X	ostródzki	Małdyty	2 095	C	4	2	1	2	9
68	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mrągowo	18+011	18+769	758	0+000	0+000	0	Rodele	X		kętrzyński	Barciany	1 898	E	4		1	4	9
69	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mrągowo	23+380	23+664	284	0+000	0+000	0	Skierki	X		kętrzyński	Barciany	1 898	E	4		1	4	9
70	513	Krosno /droga527/ - Droga 7 /węzeł Pasłek Północ/ - Orneta - Lidzbark Warmiński - Kiwity - Wozławki	0+540	1+252	712	0+000	0+000	0	Rzeczna	X	X	elbląski	Pasłek	1 796	C	4	2	1	2	9
71	598	Olsztyn - Butryny - Zgniłochy	4+144	6+194	2 050	0+000	0+000	0	Bartąg	X		olsztyński	Stawiguda	1 665	E	4		1	4	9
72	542	Rychnowo - Działdowo	23+738	24+125	387	0+000	0+000	0	Kalbornia	X		ostródzki	Dąbrówno	1 480	E	4		1	4	9
73	542	Rychnowo - Działdowo	26+798	27+538	740	0+000	0+000	0	Brzeźno Maz.	X		ostródzki	Dąbrówno	1 480	E	4		1	4	9
74	505	Frombork - Młynary - Pasłek	26+910	27+902	992	0+000	0+000	0	Sąpy	X	X	elbląski	Młynary	1 146	C	4	2	1	2	9
75	505	Frombork - Młynary - Pasłek	29+389	29+808	419	0+000	0+000	0	Dawidy	X	X	elbląski	Pasłek	1 146	C	4	2	1	2	9
76	505	Frombork - Młynary - Pasłek	32+164	33+206	1 042	0+000	0+000	0	Stegny	X	X	elbląski	Pasłek	1 146	C	4	2	1	2	9
77	530	Ostróda - Łukta - Dobre Miasto	23+595	24+060	465	0+000	0+000	0	Lusajny	X		ostródzki	Łukta	1 003	E	4		1	4	9
78	530	Ostróda - Łukta - Dobre Miasto	25+547	26+002	455	0+000	0+000	0	Zajączkowo	X		ostródzki	Łukta	1 003	E	4		1	4	9
79	530	Ostróda - Łukta - Dobre Miasto	26+736	27+375	639	0+000	0+000	0	Kiewry	X		olsztyński	Świątki	1 003	E	4		1	4	9
80	530	Ostróda - Łukta - Dobre Miasto	28+414	28+605	191	0+000	0+000	0	Klobia	X		olsztyński	Świątki	1 003	E	4		1	4	9
81	530	Ostróda - Łukta - Dobre Miasto	37+157	37+330	173	0+000	0+000	0	Jankowo	X		olsztyński	Świątki	1 003	E	4		1	4	9
82	656	Staświny - Zelki - Elk	23+029	23+474	445	0+000	0+000	0	Berkowo	X	X	giżycki	Wydminy	854	D	4	2		3	9
83	511	Granica Państwa - Górowo Iław. - Lidzbark Warm.	3+838	5+761	1 923	0+000	0+000	0	Galajny	X	X	bartoszycki	Górowo Iław.	776	D	4	2		3	9
84	511	Granica Państwa - Górowo Iław. - Lidzbark Warm.	7+984	10+226	2 242	0+000	0+000	0	Wojmiany	X	X	bartoszycki	Górowo Iław.	776	D	4	2		3	9
85	536	Iława - Samplawa	10+207	11+665	1 458	10+207	11+665	970	Rodzone		X	iławski	Lubawa	5 919	D		2	3	3	8
86	536	Iława - Samplawa	12+646	13+100	454	12+646	12+980	334	Samplawa		X	iławski	Lubawa	5 919	D		2	3	3	8
87	544	(Brodnica) - Lidzbark - Działdowo - (Mława - Przasnysz - Ostrołęka)	58+759	59+626	867	0+000	0+000	0	Narzym Kol.	X		działdowski	Iłowo-Osada	4 501	B	4		3	1	8
88	542	Rychnowo - Działdowo	31+593	32+079	486	31+746	31+826	80	Uzdowo		X	działdowski	Działdowo	3 966	E		2	2	4	8
89	521	(Kwidzyn - Prabuty) - Susz - Iława	34+087	34+731	644	34+171	34+672	501	Ulnowo		X	iławski	Susz	3 268	E		2	2	4	8
90	521	(Kwidzyn - Prabuty) - Susz - Iława	38+094	39+247	1 153	38+179	38+637	458	Falknowo		X	iławski	Susz	3 268	E		2	2	4	8
91	521	(Kwidzyn - Prabuty) - Susz - Iława	40+041	41+152	1 111	40+241	41+108	867	Chelmżyca		X	iławski	Susz	3 268	E		2	2	4	8
92	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	54+920	55+511	591	0+000	0+000	0	Martiany	X		kętrzyński	Kętrzyn	3 268	C	4		2	2	8
93	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	59+257	60+195	938	59+339	60+035	696	Sterławki Wielkie		X	giżycki	Ryn	3 268	E		2	2	4	8
94	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobre Miasto	50+302	50+681	379	50+375	50+623	248	Karbowo		X	lidzbarski	Orneta	3 104	E		2	2	4	8
95	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobre Miasto	54+496	56+002	1 506	54+607	55+920	1 313	Lubomino		X	lidzbarski	Lubomino	3 104	E		2	2	4	8
96	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobre Miasto	58+121	58+888	767	58+383	58+635	252	Zagony		X	lidzbarski	Lubomino	3 104	E		2	2	4	8
97	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobre Miasto	67+327	67+743	416	67+451	67+741	290	Kunik		X	olsztyński	Dobre Miasto	3 104	E		2	2	4	8
98	538	(Dziergoń) - Rychliki - Pasłek - Morąg - Łukta - Olsztyn	29+941	32+128	2 187	0+000	0+000	0	Podlasek		X	nowomiejski	Biskupiec	2 943	E		2	2	4	8
99	538		35+748	37+699	1 951	36+568	37+699	1 131	Biskupiec		X	nowomiejski	Biskupiec	2 943	E		2	2	4	8
100	538		38+657	40+806	2 149	40+204	40+476	272	Bielice		X	nowomiejski	Biskupiec	2 943	E		2	2	4	8
101	538		48+104	50+110	2 006	48+342	48+792	450	Wawrowice		X	nowomiejski	Kurzętniki	2 943	E		2	2	4	8
102	538		52+106	55+194	3 088	54+090	54+913	823	Marzęcice		X	nowomiejski	Kurzętniki	2 943	E		2	2	4	8
103	527		58+640	60+166	1 526	58+640	59+930	1 290	Bramka		X	ostródzki	Morąg	2 794	E		2	2	4	8
104	527	61+905	62+377	472	62+224	62+292	68	Zawroty		X	ostródzki	Morąg	2 794	E		2	2	4	8	
105	527	64+921	66+346	1 425	65+062	66+093	1 031	Florcza		X	ostródzki	Łukta	2 794	E		2	2	4	8	
106	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	62+977	63+730	753	63+021	63+330	309	Sterławki Małe		X	giżycki	Giżycko	2 723	E		2	2	4	8
107	542	Rychnowo - Działdowo	3+874	4+144	270	0+000	0+000	0	Wróble	X		ostródzki	Grunwald	2 631	C	4		2	2	8
108	650	Stara Różanka - Węgorzewo - Banie Mazurskie - Goldap	64+471	64+858	387	0+000	0+000	0	Okrasin	X		gołdapski	Gołdap	2 440	D	4		1	3	8
109	594	Bisztynek - Robawy - Kętrzyn	34+131	34+629	498	0+000	0+000	0	Trzy Lipy	X	X	kętrzyński	Kętrzyn	2 201	B	4	2	1	1	8
110	528	Orneta - Miłakowo - Morąg	17+129	17+781	652	0+000	0+000	0	St. Bolity	X	X	ostródzki	Miłakowo	2 089	D	4	2	1	3	10
111	528	Orneta - Miłakowo - Morąg	24+580	24+892	312	0+000	0+000	0	Jurki	X		ostródzki	Morąg	2 089	D	4		1	3	8
112	528	Orneta - Miłakowo - Morąg	26+732	27+423	691	0+000	0+000	0	Plebania Wólka	X		ostródzki	Morąg	2 089	D	4		1	3	8
113	537	Lubawa - Frygnowo - Pawłowo	36+104	37+598	1 494	0+000	0+000	0	Dębowa Góra	X		olsztyński	Olsztynek	1 951	D	4		1	3	8

Poz.	DW	Nazwa drogi	Obszar miejscowości			Istniejący chodnik			Nazwa miejscowości (brak chodnika)	brak chodnika	Obszar	Powiat	Gmina	SSDR 2015	Poziom ryzyka	Punkty rankingowe				
			PT	KT	L	PT	KT	L								chodnik	obszar	ruch	ryzyko	SUMA
114	531	Łukta - Podlejski	6+520	7+060	540	0+000	0+000	0	Łęgucki Młyn	X		olsztyński	Gietrzwałd	1 805	D	4		1	3	8
115	531	Łukta - Podlejski	10+155	10+394	239	0+000	0+000	0	Zaskwierki	X		olsztyński	Gietrzwałd	1 805	D	4		1	3	8
116	545	Działdowo - Nidzica - Jedwabno	33+624	33+944	320	0+000	0+000	0	Moczysko	X		niedzicki	Nidzica	1 665	D	4		1	3	8
117	545	Działdowo - Nidzica - Jedwabno	38+488	39+082	594	0+000	0+000	0	Zimna Woda	X		niedzicki	Nidzica	1 665	D	4		1	3	8
118	545	Działdowo - Nidzica - Jedwabno	47+150	47+544	394	0+000	0+000	0	Nowe Borowe	X		szczycieński	Jedwabno	1 665	D	4		1	3	8
119	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczkki - Suwałki - Tartak)	30+650	31+568	918	0+000	0+000	0	Wronki	X		olecki	Świątajno	1 520	D	4		1	3	8
120	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczkki - Suwałki - Tartak)	45+781	47+567	1 786	0+000	0+000	0	Jaški	X		olecki	Olecko	1 520	D	4		1	3	8
121	643	Wilkaszy - Olszewo	3+005	3+622	617	0+000	0+000	0	Strzelce	X		giżycki	Giżycko	1 446	D	4		1	3	8
122	509	Elbląg - Młynary - Drwęczno	25+936	26+249	313	0+000	0+000	0	Broniszewo	X		elbląski	Młynary	948	E	4			4	8
123	510	Granica państwa - Lelkowo - Pieniężno	3+041	3+436	395	0+000	0+000	0	Głębock	X	X	braniewski	Lelkowo	886	C	4	2		2	8
124	661	Cimochy - Kalinowo	11+614	11+924	310	0+000	0+000	0	Maże	X		etcki	Kalinowo	878	E	4			4	8
125	593	Milakowo - Dobre Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	41+283	41+727	444	0+000	0+000	0	Studnica	X	X	olsztyński	Jeziorany	871	C	4	2		2	8
126	590	Barciany - Korsze - Reszel - Biskupiec	42+409	42+631	222	0+000	0+000	0	Wola	X		kętrzyński	Reszel	826	E	4			4	8
127	590	Barciany - Korsze - Reszel - Biskupiec	57+662	57+878	216	0+000	0+000	0	Adamowo	X		olsztyński	Biskupiec	826	E	4			4	8
128	594	Biszynek - Robawy - Kętrzyn	7+963	9+235	1 272	8+960	9+095	135	Sątopy	X	X	bartoszycki	Biszynek	824	C	4	2		2	8
129	538	(Radzyń Chełm. - Łasin) - Nw. Miasto Lub. Uzdowo - Rozdroże	107+170	108+028	858	0+000	0+000	0	Wierzbowo	X		niedzicki	Kozłowo	811	E	4			4	8
130	538	(Radzyń Chełm. - Łasin) - Nw. Miasto Lub. Uzdowo - Rozdroże	112+025	113+129	1 104	0+000	0+000	0	Stawka Mł. Kol.	X		niedzicki	Kozłowo	811	E	4			4	8
131	642	Sterławki Wielkie - Ryn - Woźnice	7+343	7+485	142	0+000	0+000	0	Mleczkowo	X		giżycki	Ryn	789	E	4			4	8
132	604	Nidzica - Wielbark	0+000	0+610	610	0+000	0+000	0	Litwinki	X		niedzicki	Nidzica	780	E	4			4	8
133	604	Nidzica - Wielbark	23+651	23+808	157	0+000	0+000	0	Puchałowo	X		niedzicki	Janowo	780	E	4			4	8
134	604	Nidzica - Wielbark	26+050	26+291	241	0+000	0+000	0	Ruskowo	X		niedzicki	Janowo	780	E	4			4	8
135	604	Nidzica - Wielbark	29+846	30+361	515	0+000	0+000	0	Przeździeń W.	X		szczycieński	Wielbark	780	E	4			4	8
136	596	Mnichowo - Bęsia - Biskupiec	16+202	16+535	333	0+000	0+000	0	Dębowo	X		olsztyński	Biskupiec	772	E	4			4	8
137	596	Mnichowo - Bęsia - Biskupiec	20+472	20+674	202	0+000	0+000	0	Sadłowo	X		olsztyński	Biskupiec	772	E	4			4	8
138	596	Mnichowo - Bęsia - Biskupiec	21+841	22+325	484	0+000	0+000	0	Zameczek	X		olsztyński	Biskupiec	772	E	4			4	8
139	600	Mragowo - Kałęczyn - Szczytno	20+854	21+433	579	0+000	0+000	0	Śledzie	X		szczycieński	Dźwierzuty	756	E	4			4	8
140	600	Mragowo - Kałęczyn - Szczytno	41+790	42+796	1 006	0+000	0+000	0	Lipowa Góra Wsch.	X		szczycieński	Szczytno	756	E	4			4	8
141	593	Milakowo - Dobre Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	63+091	63+343	252	0+000	0+000	0	Wójtowo	X		olsztyński	Kolno	543	E	4			4	8
142	593	Milakowo - Dobre Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	74+133	74+807	674	0+000	0+000	0	Zawidy	X		kętrzyński	Reszel	543	E	4			4	8
143	509	Elbląg - Młynary - Drwęczno	48+636	49+234	598	0+000	0+000	0	Klusajny	X		lidzbarski	Orneta	342	E	4			4	8
144	519	(St. Dzierzgoń) - Małdyty - Morąg	28+538	29+960	1 422	0+000	0+000	0	Wilamowo		X	ostródzki	Małdyty	3 350	D		2	2	3	7
145	519	(St. Dzierzgoń) - Małdyty - Morąg	32+369	33+547	1 178	32+663	33+338	675	Dobrocin		X	ostródzki	Małdyty	3 350	D		2	2	3	7
146	653	Sedranki - (Bakalarzewo - Suwałki - Poćkuny)	6+475	9+905	3 430	7+584	8+396	812	Szczecinki		X	olecki	Olecko	2 937	D		2	2	3	7
147	503	Elbląg - Tolkmicko - Pogrodzie	11+284	12+885	1 601	11+515	12+680	1 165	Kamionek Wlk.		X	elbląski	Tolkmicko	2 386	E		2	1	4	7
148	503	Elbląg - Tolkmicko - Pogrodzie	15+339	17+611	2 272	15+339	17+470	2 131	Suchacz		X	elbląski	Tolkmicko	2 386	E		2	1	4	7
149	503	Elbląg - Tolkmicko - Pogrodzie	20+033	21+245	1 212	20+183	21+245	1 062	Kuchyny		X	elbląski	Tolkmicko	2 386	E		2	1	4	7
150	595	Jeziorany - Barczewo	10+107	10+808	701	10+484	10+689	205	Kronowo		X	olsztyński	Barczewo	2 339	E		2	1	4	7
151	538	(Radzyń Chełm. - Łasin) - Nw. Miasto Lub. Uzdowo - Rozdroże	86+808	88+475	1 667	0+000	0+000	0	Tuczki	X	X	działdowski	Rybno	2 334	A	4	2	1		7
152	538	(Radzyń Chełm. - Łasin) - Nw. Miasto Lub. Uzdowo - Rozdroże	92+875	94+317	1 442	0+000	0+000	0	Gralewo Stacja	X	X	działdowski	Rybno	2 334	A	4	2	1		7
153	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczkki - Suwałki - Tartak)	57+341	58+816	1 475	57+412	58+816	1 404	Wieliczki		X	olecki	Wieliczki	2 247	E		2	1	4	7
154	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczkki - Suwałki - Tartak)	59+108	60+046	938	59+108	59+457	349	Niedźwiedzkie		X	olecki	Wieliczki	2 247	E		2	1	4	7
155	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczkki - Suwałki - Tartak)	62+128	62+865	737	62+507	62+800	293	Sobole		X	olecki	Wieliczki	2 247	E		2	1	4	7
156	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczkki - Suwałki - Tartak)	66+018	66+922	904	66+106	66+546	440	Cimochy		X	olecki	Wieliczki	2 247	E		2	1	4	7
157	521	(Kwidzyn - Prabuty) - Susz - Ilawa	27+038	27+827	789	27+108	27+753	645	Bronowo		X	iławski	Susz	2 153	E		2	1	4	7
158	610	Piecki - Ruciane Nida	0+050	0+580	530	0+050	0+248	198	Piecki		X	mrągowski	Piecki	2 107	E		2	1	4	7
159	610	Piecki - Ruciane Nida	11+933	13+222	1 289	12+132	13+021	889	Ukta		X	piski	Ruciane-Nida	2 107	E		2	1	4	7
160	504	Elbląg - Pogrodzie - Frombork - Braniewo	27+834	28+574	740	28+270	28+451	181	Narusa		X	braniewski	Frombork	2 049	E		2	1	4	7
161	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mragowo	13+151	15+182	2 031	13+268	15+182	1 914	Barciany		X	kętrzyński	Barciany	1 898	E		2	1	4	7
162	515	Malbork - Dzierzgoń - Susz	44+683	46+106	1 423	44+852	46+032	1 180	Kamieniec		X	iławski	Susz	1 895	E		2	1	4	7
163	515	Malbork - Dzierzgoń - Susz	48+228	48+727	499	48+332	48+516	184	Różnowo		X	iławski	Susz	1 895	E		2	1	4	7
164	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobre Miasto	37+050	37+691	641	37+366	37+407	41	Henrykowo		X	lidzbarski	Orneta	1 866	E		2	1	4	7
165	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobre Miasto	41+247	42+001	754	41+483	41+564	81	Nowy Dwór		X	lidzbarski	Orneta	1 866	E		2	1	4	7
166	537	Lubawa - Frygnowo - Pawłowo	3+904	5+133	1 229	4+523	4+604	81	Złotowo		X	iławski	Lubawa	1 804	E		2	1	4	7
167	537	Lubawa - Frygnowo - Pawłowo	7+841	8+353	512	0+000	0+000	0	Napromek		X	iławski	Lubawa	1 804	E		2	1	4	7
168	537	Lubawa - Frygnowo - Pawłowo	11+469	12+195	726	0+000	0+000	0	Wygoda		X	ostródzki	Ostróda	1 804	E		2	1	4	7
169	537	Lubawa - Frygnowo - Pawłowo	16+492	17+277	785	16+713	17+277	564	Marwałd		X	ostródzki	Dąbrówno	1 804	E		2	1	4	7
170	527	(Dzierzgoń) - Rychliki - Pasłek - Morąg - Łukta - Olsztyn	6+579	7+617	1 038	6+638	7+617	979	Kwietniewo		X	elbląski	Rychliki	1 796	E		2	1	4	7
171	527	(Dzierzgoń) - Rychliki - Pasłek - Morąg - Łukta - Olsztyn	8+553	9+115	562	8+553	9+115	562	Dymnik		X	elbląski	Rychliki	1 796	E		2	1	4	7
172	527	(Dzierzgoń) - Rychliki - Pasłek - Morąg - Łukta - Olsztyn	11+604	13+167	1 563	11+604	13+167	1 563	Rychliki		X	elbląski	Rychliki	1 796	E		2	1	4	7
173	527	(Dzierzgoń) - Rychliki - Pasłek - Morąg - Łukta - Olsztyn	15+454	17+376	1 922	15+454	17+376	1 922	Marwica		X	elbląski	Rychliki	1 796	E		2	1	4	7

Poz.	DW	Nazwa drogi	Obszar miejscowości			Istniejący chodnik			Nazwa miejscowości (brak chodnika)	brak chodnika	Obszar	Powiat	Gmina	SSDR 2015	Poziom ryzyka	Punkty rankingowe				
			PT	KT	L	PT	KT	L								chodnik	obszar	ruch	ryzyko	SUMA
174	527	(Dziergoń) - Rychliki - Pasłek - Morąg - Łukta - Olsztyn	17+698	19+705	2 007	17+698	19+448	1 750	Jelonki		X	elbląski	Rychliki	1 796	E		2	1	4	7
175	527	Olsztyn	22+685	24+438	1 753	22+890	23+590	700	Krosno		X	elbląski	Pasłek	1 796	E		2	1	4	7
176	598	Olsztyn - Butryny - Zgniłocha	20+061	21+029	968	20+158	20+932	774	Butryny		X	olsztyński	Purda	1 665	E		2	1	4	7
177	598	Olsztyn - Butryny - Zgniłocha	24+023	24+387	364	24+043	24+352	309	Nowa Kaletka		X	olsztyński	Purda	1 665	E		2	1	4	7
178	598	Olsztyn - Butryny - Zgniłocha	26+394	27+335	941	26+394	27+335	941	Zgniłocha		X	olsztyński	Purda	1 665	E		2	1	4	7
179	593	Miłakowo - Dobrze Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	50+822	51+201	379	0+000	0+000	0	Olszewnik	X	X	olsztyński	Jeziorany	1 501	A	4	2	1		7
180	593	Miłakowo - Dobrze Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	52+370	53+363	993	0+000	0+000	0	Żardeniki	X	X	olsztyński	Jeziorany	1 501	A	4	2	1		7
181	593	Miłakowo - Dobrze Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	2+194	5+234	3 040	4+813	5+136	323	Pityny		X	ostródzki	Miłakowo	1 464	E		2	1	4	7
182	593	Miłakowo - Dobrze Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	11+297	12+843	1 546	11+425	12+624	1 199	Wilczkowo		X	lidzbarski	Lubomino	1 464	E		2	1	4	7
183	593	Miłakowo - Dobrze Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	16+870	17+884	1 014	16+992	17+506	514	Łęgno		X	olsztyński	Dobrze Miasto	1 464	E		2	1	4	7
184	511	Granica Państwa - Górowo Iław. - Lidzbark Warm.	17+691	18+564	873	18+081	18+356	275	Zielenica		X	bartoszycki	Górowo Iław.	1 292	E		2	1	4	7
185	511	Granica Państwa - Górowo Iław. - Lidzbark Warm.	21+347	22+503	1 156	21+382	22+480	1 098	Pieszkowo		X	bartoszycki	Górowo Iław.	1 292	E		2	1	4	7
186	509	Elbląg - Młynary - Drwęczno	10+459	11+395	936	10+656	11+200	544	Pomorska Wieś		X	elbląski	Milejewo	1 207	E		2	1	4	7
187	509	Elbląg - Młynary - Drwęczno	16+000	16+860	860	16+160	16+525	365	Zastawno		X	elbląski	Młynary	1 207	E		2	1	4	7
188	538	(Radzyń Chełm. - Łasin) - Nw. Miasto Lub. Uzdowo - Rozdroże	73+516	74+423	907	0+000	0+000	0	Katlewo	X	X	działdowski	Grodziczno	1 200	A	4	2	1		7
189	530	Ostróda - Łukta - Dobrze Miasto	9+954	10+916	962	0+000	0+000	0	Tabórz	X	X	ostródzki	Łukta	1 186	A	4	2	1		7
190	590	Barciany - Korsze - Reszel - Biskupiec	23+480	24+355	875	0+000	0+000	0	Gudniki	X	X	kętrzyński	Korsze	1 109	A	4	2	1		7
191	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobrze Miasto	3+513	4+027	514	0+000	0+000	0	Bobrowiec	X	X	braniewski	Braniewo	1 087	E	RPO	2	1	4	7
192	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobrze Miasto	6+094	6+550	456	6+145	6+360	215	Maciejewo		X	braniewski	Braniewo	1 087	E		2	1	4	7
193	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobrze Miasto	10+944	12+115	1 171	11+150	12+082	932	Lipowina		X	braniewski	Braniewo	1 087	E		2	1	4	7
194	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobrze Miasto	13+084	13+974	890	0+000	0+000	0	Wola Lipowska	X	X	braniewski	Braniewo	1 087	E	RPO	2	1	4	7
195	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobrze Miasto	20+112	21+257	1 145	0+000	0+000	0	Piotrowiec	X	X	braniewski	Pieniężno	1 087	E	RPO	2	1	4	7
196	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobrze Miasto	23+700	24+378	678	0+000	0+000	0	Sawity	X	X	braniewski	Pieniężno	1 087	E	RPO	2	1	4	7
197	530	Ostróda - Łukta - Dobrze Miasto	20+661	21+836	1 175	21+094	21+539	445	Mostkowo		X	ostródzki	Łukta	1 003	E		2	1	4	7
198	530	Ostróda - Łukta - Dobrze Miasto	31+638	32+155	517	32+057	32+155	98	Kalisty		X	olsztyński	Świątki	1 003	E		2	1	4	7
199	530	Ostróda - Łukta - Dobrze Miasto	35+182	35+934	752	35+273	35+789	516	Świątki		X	olsztyński	Świątki	1 003	E		2	1	4	7
200	530	Ostróda - Łukta - Dobrze Miasto	40+040	41+880	1 840	41+161	41+741	580	Kwieciewo		X	olsztyński	Świątki	1 003	E		2	1	4	7
201	656	Staświny - Zelki - Elk	16+998	18+177	1 179	0+000	0+000	0	Hejbuty	X		giżycki	Wydminy	854	D	4			3	7
202	656	Staświny - Zelki - Elk	34+431	36+752	2 321	0+000	0+000	0	Chrzanowo	X		etcki	Elk	854	D	4			3	7
203	511	Granica Państwa - Górowo Iław. - Lidzbark Warm.	6+518	6+810	292	0+000	0+000	0	Czypki	X		bartoszycki	Górowo Iław.	776	D	4			3	7
204	511	Granica Państwa - Górowo Iław. - Lidzbark Warm.	7+373	7+890	517	0+000	0+000	0	Woryny	X		bartoszycki	Górowo Iław.	776	D	4			3	7
205	511	Granica Państwa - Górowo Iław. - Lidzbark Warm.	10+662	12+134	1 472	0+000	0+000	0	Sołtysowizna	X		bartoszycki	Górowo Iław.	776	D	4			3	7
206	544	(Brodnica) - Lidzbark - Działdowo - (Mława - Przasnysz - Ostrołęka)	63+233	63+855	622	63+298	63+855	557	Iłowo-Wieś		X	działdowski	Iłowo-Osada	4 501	B		2	3	1	6
207	542	Rychnowo - Działdowo	40+189	41+393	1 204	40+628	41+190	562	Burkat		X	działdowski	Działdowo	3 966	C		2	2	2	6
208	610	Piecki - Ruciane Nida	14+154	15+237	1 083	14+423	14+541	118	Śwignajno			piski	Ruciane-Nida	3 373	E			2	4	6
209	504	Elbląg - Pogrodzie - Frombork - Braniewo	36+952	37+447	495	37+077	37+255	178	Stępień		X	braniewski	Braniewo	3 297	C		2	2	2	6
210	545	Działdowo - Nidzica - Jedwabno	9+491	11+825	2 334	9+584	11+669	2 085	Kozłowo		X	nidzicki	Kozłowo	3 270	C		2	2	2	6
211	521	(Kwidzyn - Prabuty) - Susz - Iława	31+391	33+135	1 744	32+945	33+135	190	Adamowo			iławski	Susz	3 268	E			2	4	6
212	521	(Kwidzyn - Prabuty) - Susz - Iława	46+568	46+983	415	46+605	46+927	322	Szczepkowo			iławski	Iława	3 268	E			2	4	6
213	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	45+687	46+340	653	45+687	46+340	653	Kruszewiec		X	kętrzyński	Kętrzyn	3 268	C		2	2	2	6
214	544	(Brodnica) - Lidzbark - Działdowo - (Mława - Przasnysz - Ostrołęka)	42+496	43+684	1 188	42+496	43+310	814	Gródki		X	działdowski	Płońnica	3 204	C		2	2	2	6
215	544	(Brodnica) - Lidzbark - Działdowo - (Mława - Przasnysz - Ostrołęka)	46+327	47+839	1 512	46+830	47+728	898	Wysoka		X	działdowski	Działdowo	3 204	C		2	2	2	6
216	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobrze Miasto	64+296	64+521	225	0+000	0+000	0	Praslity			olsztyński	Dobrze Miasto	3 104	E			2	4	6
217	538	(Radzyń Chełm. - Łasin) - Nw. Miasto Lub. Uzdowo - Rozdroże	32+128	34+867	2 739	34+267	34+811	544	Słupnica			nowomiejski	Biskupiec	2 943	E			2	4	6
218	538	(Radzyń Chełm. - Łasin) - Nw. Miasto Lub. Uzdowo - Rozdroże	37+699	38+110	411	37+699	38+110	411	Fitowo			nowomiejski	Biskupiec	2 943	E			2	4	6
219	527	(Dziergoń) - Rychliki - Pasłek - Morąg - Łukta - Olsztyn	57+233	57+686	453	57+318	57+515	197	Silin			ostródzki	Morąg	2 794	E			2	4	6
220	530	Ostróda - Łukta - Dobrze Miasto	4+618	4+967	349	0+000	0+000	0	Szeląg	X		ostródzki	Łukta	2 682	A	4		2		6
221	542	Rychnowo - Działdowo	6+366	7+748	1 382	4+215	7+621	3 406	Gierzwałd		X	ostródzki	Grunwald	2 631	C		2	2	2	6
222	542	Rychnowo - Działdowo	10+991	11+569	578	11+070	11+475	405	Frygnowo		X	ostródzki	Grunwald	2 631	C		2	2	2	6
223	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	5+908	6+717	809	6+024	6+576	552	Kinkajmy		X	bartoszycki	Bartoszyce	2 487	D		2	1	3	6
224	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	20+494	21+622	1 128	20+913	21+295	382	Łankiejmy		X	kętrzyński	Korsze	2 487	D		2	1	3	6
225	650	Stara Różanka - Węgorzewo - Banie Mazurskie - Goldap	38+579	40+714	2 135	39+255	40+714	1 459	Więcki		X	węgorzewski	Budry	2 440	D		2	1	3	6
226	650		40+714	44+084	3 370	40+714	44+084	3 370	Budry		X	węgorzewski	Budry	2 440	D		2	1	3	6
227	650		44+477	46+170	1 693	44+477	45+602	1 125	Grądy Węg.		X	węgorzewski	Budry	2 440	D		2	1	3	6
228	650		46+349	49+479	3 130	47+023	48+288	1 265	Popioły		X	węgorzewski	Budry	2 440	D		2	1	3	6
229	650		52+678	55+983	3 305	52+678	55+983	3 305	Banie Mazurskie		X	gołdapski	Banie Mazurskie	2 440	D		2	1	3	6
230	650		58+669	60+133	1 464	58+872	60+133	1 261	Surminy		X	gołdapski	Banie Mazurskie	2 440	D		2	1	3	6
231	650		62+829	63+797	968	62+829	63+797	968	Boćwinka		X	gołdapski	Gołdap	2 440	D		2	1	3	6

Poz.	DW	Nazwa drogi	Obszar miejscowości			Istniejący chodnik			Nazwa miejscowości (brak chodnika)	brak chodnika	Obszar	Powiat	Gmina	SSDR 2015	Poziom ryzyka	Punkty rankingowe				
			PT	KT	L	PT	KT	L								chodnik	obszar	ruch	ryzyko	SUMA
232	650	Stara Różanka - Węgorzewo - Banie Mazurskie - Goldap	67+065	68+268	1 203	67+655	67+868	213	Jeziorki	X	gołdapski	Gołdap	2 440	D		2	1	3	6	
233	650	Goldap	69+565	71+532	1 967	70+113	70+960	847	Grabowo	X	gołdapski	Gołdap	2 440	D		2	1	3	6	
234	504	Elbląg - Pogrodzie - Frombork - Braniewo	9+846	10+972	1 126	9+925	10+972	1 047	Piastowo	X	elbląski	Milejewo	2 204	D		2	1	3	6	
235	504	Elbląg - Pogrodzie - Frombork - Braniewo	11+024	14+401	3 377	12+093	13+470	1 377	Milejewo	X	elbląski	Milejewo	2 204	D		2	1	3	6	
236	504	Elbląg - Pogrodzie - Frombork - Braniewo	17+330	18+068	738	17+592	17+724	132	Huta Żuławska	X	elbląski	Milejewo	2 204	D		2	1	3	6	
237	504	Elbląg - Pogrodzie - Frombork - Braniewo	21+141	22+714	1 573	21+475	22+725	1 250	Pogrodzie	X	elbląski	Tolkmicko	2 204	D		2	1	3	6	
238	594	Bisztynek - Robawy - Kętrzyn	28+600	28+895	295	0+000	0+000	0	Pudwagi	X	kętrzyński	Reszel	2 201	B	4		1	1	6	
239	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	28+175	28+744	569	28+175	28+704	529	Kraskowo	X	kętrzyński	Korsze	2 191	D		2	1	3	6	
240	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	34+552	35+013	461	34+838	34+876	38	Garbno	X	kętrzyński	Korsze	2 191	D		2	1	3	6	
241	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	39+260	40+148	888	39+260	40+120	860	Gałwuny	X	kętrzyński	Kętrzyn	2 191	D		2	1	3	6	
242	650	Stara Różanka - Węgorzewo - Banie Mazurskie - Goldap	0+040	1+167	1 127	0+040	1+167	1 127	Stara Różanka	X	kętrzyński	Kętrzyn	2 142	D		2	1	3	6	
243	650		2+332	2+910	578	2+332	2+726	394	Nowa Różanka	X	kętrzyński	Kętrzyn	2 142	D		2	1	3	6	
244	650		6+384	8+145	1 761	6+519	6+737	218	Siniec	X	kętrzyński	Srokowo	2 142	D		2	1	3	6	
245	650		10+081	10+687	606	10+158	10+687	529	Solanka	X	kętrzyński	Srokowo	2 142	D		2	1	3	6	
246	650		15+321	16+433	1 112	15+321	16+433	1 112	Srokowo	X	kętrzyński	Srokowo	2 142	D		2	1	3	6	
247	538		59+022	60+872	1 850	59+022	60+051	1 029	Pacółtowo	X	nowomiejski	Nowe Miasto Lub.	2 134	D		2	1	3	6	
248	538	60+947	63+239	2 292	62+056	63+160	1 104	Tylice	X	nowomiejski	Nowe Miasto Lub.	2 134	D		2	1	3	6		
249	538	(Radzyń Chełm. - Łasin) - Nw. Miasto Lub. Uzdowo - Rozdroże	64+114	66+472	2 358	0+000	0+000	0	Kuligi	X	działdowski	Grodziczno	2 134	D		2	1	3	6	
250	538		67+764	69+614	1 850	67+898	68+161	263	Linowiec	X	działdowski	Grodziczno	2 134	D		2	1	3	6	
251	538		70+018	71+005	987	70+114	71+005	891	Nowe Grodziczno	X	działdowski	Grodziczno	2 134	D		2	1	3	6	
252	538		71+055	72+121	1 066	71+055	71+759	704	Grodziczno	X	działdowski	Grodziczno	2 134	D		2	1	3	6	
253	528	Orneta - Miłakowo - Morąg	15+502	16+018	516	15+828	15+848	20	Warny	X	ostródzki	Miłakowo	2 089	D		2	1	3	6	
254	512	Pieniężno - Górowo Iławeckie - Bartoszyce - Szczurkowo	28+790	29+606	816	28+850	28+990	140	Piasty Wielkie	X	bartoszycki	Górowo Iław.	1 978	D		2	1	3	6	
255	512		38+117	39+566	1 449	38+697	39+114	417	Wojciechy	X	bartoszycki	Bartoszyce	1 978	D		2	1	3	6	
256	512		42+262	43+208	946	42+434	43+172	738	Tolko	X	bartoszycki	Bartoszyce	1 978	D		2	1	3	6	
257	537		Lubawa - Frygnowo - Pawłowo	24+413	25+109	696	21+784	25+029	3 245	Frygnowo	X	ostródzki	Grunwald	1 951	D		2	1	3	6
258	537	Lubawa - Frygnowo - Pawłowo	27+852	29+409	1 557	27+995	29+020	1 025	Stębark	X	ostródzki	Grunwald	1 951	D		2	1	3	6	
259	537	Lubawa - Frygnowo - Pawłowo	31+082	31+435	353	0+000	0+000	0	Zybułtowo	X	ostródzki	Grunwald	1 951	D		2	1	3	6	
260	537	Lubawa - Frygnowo - Pawłowo	33+281	34+038	757	33+474	33+903	429	Mielno	X	ostródzki	Grunwald	1 951	D		2	1	3	6	
261	537	Lubawa - Frygnowo - Pawłowo	38+526	39+196	670	38+621	39+196	575	Pawłowo	X	olsztyński	Olsztynek	1 951	D		2	1	3	6	
262	650	Stara Różanka - Węgorzewo - Banie Mazurskie - Goldap	17+928	18+881	953	17+928	18+881	953	Leśniewo	X	kętrzyński	Srokowo	1 828	D		2	1	3	6	
263	650		22+772	24+667	1 895	22+772	24+667	1 895	Stawki	X	węgorzewski	Węgorzewo	1 828	D		2	1	3	6	
264	650		26+527	29+423	2 896	26+527	29+423	2 896	Trygort	X	węgorzewski	Węgorzewo	1 828	D		2	1	3	6	
265	531		Łukta - Podlejki	0+008	1+577	1 569	0+008	0+446	438	Łukta	X	ostródzki	Łukta	1 805	D		2	1	3	6
266	531	Łukta - Podlejki	3+692	4+674	982	0+000	0+000	0	Worliny	X	ostródzki	Łukta	1 805	D		2	1	3	6	
267	531	Łukta - Podlejki	7+679	8+409	730	7+926	8+057	131	Łęguty	X	olsztyński	Gietrzwałd	1 805	D		2	1	3	6	
268	609	Mikolajki - Ukta	14+719	15+484	765	14+841	15+484	643	Ukta	X	piski	Ruciane-Nida	1 736	D		2	1	3	6	
269	545	Działdowo - Nidzica - Jedwabno	29+430	30+526	1 096	29+595	30+462	867	Napiwoda	X	niedzicki	Nidzica	1 665	D		2	1	3	6	
270	545	Działdowo - Nidzica - Jedwabno	50+432	51+085	653	50+480	51+085	605	Jedwabno	X	szczywieński	Jedwabno	1 665	D		2	1	3	6	
271	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczkki - Suwałki - Tartak)	17+491	18+752	1 261	17+491	18+524	1 033	Mazuchówka	X	giżycki	Wydminy	1 520	D		2	1	3	6	
272	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczkki - Suwałki - Tartak)	21+390	21+981	591	21+770	21+783	13	Gawliki Wielkie	X	giżycki	Wydminy	1 520	D		2	1	3	6	
273	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczkki - Suwałki - Tartak)	26+690	27+259	569	26+808	27+073	265	Pietrasze	X	olecki	Świątajno	1 520	D		2	1	3	6	
274	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczkki - Suwałki - Tartak)	40+008	40+392	384	40+054	40+154	100	Doliwy	X	olecki	Olecko	1 520	D		2	1	3	6	
275	651	Goldap - Żytkiemy - (Szypliszki - Sejny)	1+961	4+648	2 687	0+000	0+000	0	Botkuny	X	gołdapski	Gołdap	1 508	D	RPO	2	1	3	6	
276	651	Goldap - Żytkiemy - (Szypliszki - Sejny)	7+816	10+668	2 852	8+711	9+247	536	Galwecie	X	gołdapski	Gołdap	1 508	D		2	1	3	6	
277	651	Goldap - Żytkiemy - (Szypliszki - Sejny)	11+636	12+916	1 280	0+000	0+000	0	Pluszkiejmy	X	gołdapski	Dubeninki	1 508	D	RPO	2	1	3	6	
278	651	Goldap - Żytkiemy - (Szypliszki - Sejny)	13+916	16+404	2 488	0+000	0+000	0	Rogajny	X	gołdapski	Dubeninki	1 508	D	RPO	2	1	3	6	
279	651	Goldap - Żytkiemy - (Szypliszki - Sejny)	17+514	19+754	2 240	18+763	19+396	633	Dubeninki	X	gołdapski	Dubeninki	1 508	D		2	1	3	6	
280	651	Goldap - Żytkiemy - (Szypliszki - Sejny)	24+764	26+128	1 364	0+000	0+000	0	Błąkały	X	gołdapski	Dubeninki	1 508	D	RPO	2	1	3	6	
281	651	Goldap - Żytkiemy - (Szypliszki - Sejny)	30+654	33+967	3 313	32+043	32+525	482	Żytkiemy	X	gołdapski	Dubeninki	1 508	D		2	1	3	6	
282	651	Goldap - Żytkiemy - (Szypliszki - Sejny)	34+734	36+469	1 735	0+000	0+000	0	Lenkupie	X	gołdapski	Dubeninki	1 508	D	RPO	2	1	3	6	
283	513	Krosno /droga527/ - Droga 7 /węzeł Pastek Północ/ - Orneta - Lidzbark Warmiński - Kiwity - Wozławki	81+252	81+556	304	81+310	81+497	187	Kierwiny	X	lidzbarski	Kiwity	1 456	D		2	1	3	6	
284	513	Orneta - Lidzbark Warmiński - Kiwity - Wozławki	85+833	86+626	793	85+862	86+609	747	Kiwity	X	lidzbarski	Kiwity	1 456	D		2	1	3	6	
285	643	Wilkasy - Olszewo	0+069	0+456	387	0+069	0+456	387	Wilkasy	X	giżycki	Giżycko	1 446	D		2	1	3	6	
286	643	Wilkasy - Olszewo	5+395	7+226	1 831	5+592	7+109	1 517	Bogaczewo	X	giżycki	Giżycko	1 446	D		2	1	3	6	
287	643	Wilkasy - Olszewo	8+376	10+262	1 886	8+934	9+171	237	Kozin	X	giżycki	Giżycko	1 446	D		2	1	3	6	
288	652	Kowale Oleckie - (Suwałki)	0+046	1+333	1 287	0+046	0+965	919	Kowale Oleckie	X	olecki	Kowale Oleckie	1 349	D		2	1	3	6	
289	652	Kowale Oleckie - (Suwałki)	5+277	6+006	729	5+539	5+926	387	Drozdowo	X	olecki	Kowale Oleckie	1 349	D		2	1	3	6	
290	519	(St. Dziergoń) - Małdyty - Morąg	11+839	12+368	529	0+000	0+000	0	Półwieś	X	iławski	Zalewo	998	E		2		4	6	
291	522	(Górki - Prabuty - Trumieje) - Sobiewola	39+794	40+476	682	40+154	40+320	166	Łodygowo	X	iławski	Kisielice	982	E		2		4	6	

Poz.	DW	Nazwa drogi	Obszar miejscowości			Istniejący chodnik			Nazwa miejscowości (brak chodnika)	brak chodnika	Obszar	Powiat	Gmina	SSDR 2015	Poziom ryzyka	Punkty rankingowe				
			PT	KT	L	PT	KT	L								chodnik	obszar	ruch	ryzyko	SUMA
292	509	Elbląg - Młynary - Drwęczno	23+862	24+450	588	23+862	24+174	312	Młynarska Wola		X	elbląski	Młynary	948	E		2		4	6
293	510	Granica państwa - Lelkowo - Pieniężno	12+677	12+960	283	0+000	0+000	0	Dębowiec	X		braniewski	Lelkowo	886	C	4			2	6
294	510	Granica państwa - Lelkowo - Pieniężno	18+234	18+626	392	0+000	0+000	0	Pajtuny	X		braniewski	Pieniężno	886	C	4			2	6
295	661	Cimochy - Kalinowo	0+006	0+754	748	0+006	0+466	460	Cimochy		X	olecki	Wieliczki	878	E		2		4	6
296	661	Cimochy - Kalinowo	7+848	8+863	1 015	8+000	8+541	541	Milewo		X	etcki	Kalinowo	878	E		2		4	6
297	661	Cimochy - Kalinowo	12+465	13+518	1 053	12+907	13+518	611	Kalinowo		X	etcki	Kalinowo	878	E		2		4	6
298	590	Barciany - Korsze - Reszel - Biskupiec	40+464	41+350	886	40+880	41+209	329	Łężany		X	kętrzyński	Reszel	826	E		2		4	6
299	590	Barciany - Korsze - Reszel - Biskupiec	52+952	53+794	842	53+267	53+567	300	Bredynki		X	olsztyński	Biskupiec	826	E		2		4	6
300	594	Biszynek - Robawy - Kętrzyn	14+825	15+309	484	0+000	0+000	0	Czarnowiec	X		kętrzyński	Reszel	824	C	4			2	6
301	642	Sterławki Wielkie - Ryn - Wóznice	0+010	0+734	724	0+010	0+196	186	Sterławki Wielkie		X	giżycki	Ryn	789	E		2		4	6
302	604	Nidzica - Wielbark	4+312	4+723	411	0+000	0+000	0	Robaczewo		X	niedzicki	Nidzica	780	E		2		4	6
303	604	Nidzica - Wielbark	7+628	8+081	453	7+805	7+938	133	Grzegórzki		X	niedzicki	Nidzica	780	E		2		4	6
304	604	Nidzica - Wielbark	12+983	14+117	1 134	13+298	14+117	819	Więckowo		X	niedzicki	Janowo	780	E		2		4	6
305	604	Nidzica - Wielbark	14+271	15+805	1 534	14+271	15+508	1 237	Muszaki		X	niedzicki	Janowo	780	E		2		4	6
306	604	Nidzica - Wielbark	16+886	17+815	929	16+944	17+423	479	Jagorzewo		X	niedzicki	Janowo	780	E		2		4	6
307	604	Nidzica - Wielbark	38+431	38+797	366	38+512	38+797	285	Wielbark		X	szczywieński	Wielbark	780	E		2		4	6
308	596	Mnichowo - Bęsia - Biskupiec	6+265	7+646	1 381	6+837	7+540	703	Kabiny		X	olsztyński	Kolno	772	E		2		4	6
309	596	Mnichowo - Bęsia - Biskupiec	12+844	14+208	1 364	13+048	14+094	1 046	Bęsia		X	olsztyński	Kolno	772	E		2		4	6
310	600	Mragowo - Kałęczyn - Szczytno	4+018	4+737	719	4+197	4+357	160	Karwie		X	mragowski	Mragowo	756	E		2		4	6
311	600	Mragowo - Kałęczyn - Szczytno	8+572	9+819	1 247	8+728	9+126	398	Grabowo		X	mragowski	Mragowo	756	E		2		4	6
312	600	Mragowo - Kałęczyn - Szczytno	10+876	11+284	408	0+000	0+000		Borowe		X	mragowski	Piecki	756	E		2		4	6
313	600	Mragowo - Kałęczyn - Szczytno	17+244	17+996	752	17+270	17+864	594	Rybno		X	mragowski	Sorkwity	756	E		2		4	6
314	600	Mragowo - Kałęczyn - Szczytno	28+046	31+018	2 972	30+062	30+349	287	Orzyny		X	szczywieński	Dźwierzuty	756	E		2		4	6
315	600	Mragowo - Kałęczyn - Szczytno	34+239	35+141	902	34+686	34+946	260	Nowe Kiejuty		X	szczywieński	Dźwierzuty	756	E		2		4	6
316	600	Mragowo - Kałęczyn - Szczytno	39+660	40+783	1 123	39+862	40+560	698	Romany		X	szczywieński	Szczytno	756	E		2		4	6
317	512	Pieniężno - Górowo Iławeckie - Bartoszyce - Szczurkowo	56+393	57+096	703	0+000	0+000	0	Żydowo	X	X	bartoszycki	Bartoszyce	732	A	4	2			6
318	512	Pieniężno - Górowo Iławeckie - Bartoszyce - Szczurkowo	63+404	63+903	499	0+000	0+000	0	Szczurkowo	X	X	bartoszycki	Sępólno	732	A	4	2			6
319	503	Elbląg - Tolkmicko - Pogrodzie	30+962	31+752	790	31+056	31+752	696	Pogrodzie		X	elbląski	Tolkmicko	696	E		2		4	6
320	656	Staswiny - Zelki - Elk	0+000	0+565	565	0+000	0+000	0	Staswiny	X	X	giżycki	Miłki	599	A	4	2			6
321	656	Staswiny - Zelki - Elk	3+063	3+527	464	0+000	0+000	0	Lipowy Dwór	X	X	giżycki	Miłki	599	A	4	2			6
322	656	Staswiny - Zelki - Elk	6+397	7+259	862	0+000	0+000	0	Czyprki	X	X	giżycki	Miłki	599	A	4	2			6
323	656	Staswiny - Zelki - Elk	7+753	9+612	1 859	0+000	0+000	0	Malinka	X	X	giżycki	Wydminy	599	A	4	2			6
324	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mragowo	1+214	1+634	420	0+000	0+000	0	Michałkowo	X	X	kętrzyński	Barciany	579	A	4	2			6
325	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mragowo	3+242	3+515	273	0+000	0+000	0	Apynty	X	X	kętrzyński	Barciany	579	A	4	2			6
326	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mragowo	5+588	5+834	246	0+000	0+000	0	Kotki	X	X	kętrzyński	Barciany	579	A	4	2			6
327	593	Miłakowo - Dobrze Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	59+865	60+734	869	59+865	60+624	759	Lutry		X	olsztyński	Kolno	543	E		2		4	6
328	593	Miłakowo - Dobrze Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	71+209	71+850	641	71+501	71+544	43	Kominki		X	olsztyński	Kolno	543	E		2		4	6
329	508	Jedwabno - Wilebark	4+693	5+792	1 099	0+000	0+000	0	Pidun	X	X	szczywieński	Jedwabno	529	A	4	2			6
330	508	Jedwabno - Wilebark	9+138	9+702	564	0+000	0+000	0	Rekownica	X	X	szczywieński	Jedwabno	529	A	4	2			6
331	508	Jedwabno - Wilebark	16+488	17+083	595	0+000	0+000	0	Głuch	X	X	szczywieński	Wielbark	529	A	4	2			6
332	520	(Prabuty) - Kamieniec	12+885	13+059	174	0+000	0+000	0	Kamieniec	X	X	iławski	Susz	521	A	4	2			6
333	506	Chruściel - Stare Siedlisko - Nowica	1+781	4+825	3 044	0+000	0+000	0	Chruściel	X	X	braniewski	Płoskinia	494	A	4	2			6
334	506	Chruściel - Stare Siedlisko - Nowica	8+678	9+192	514	0+000	0+000	0	Stare Siedlisko	X	X	braniewski	Wilczęta	494	A	4	2			6
335	505	Frombork - Młynary - Pasłek	16+206	17+926	1 720	16+399	16+532	133	Błudowo		X	elbląski	Młynary	493	E		2		4	6
336	505	Frombork - Młynary - Pasłek	20+491	21+770	1 279	0+000	0+000	0	Płonne	X	X	elbląski	Młynary	493	A	4	2			6
337	526	Pasłek (DK7) - Śliwice - (Lepno - Myślice - Przewmark)	3+549	4+767	1 218	0+000	0+000	0	Krasin	X	X	elbląski	Pasłek	411	A	4	2			6
338	526	Pasłek (DK7) - Śliwice - (Lepno - Myślice - Przewmark)	6+542	6+770	228	0+000	0+000	0	Śliwica	X	X	elbląski	Rychliki	411	A	4	2			6
339	526	Pasłek (DK7) - Śliwice - (Lepno - Myślice - Przewmark)	14+115	14+774	659	0+000	0+000	0	Lepno	X	X	elbląski	Rychliki	411	A	4	2			6
340	526	Pasłek (DK7) - Śliwice - (Lepno - Myślice - Przewmark)	16+411	16+920	509	0+000	0+000	0	Dziśnity	X	X	elbląski	Rychliki	411	A	4	2			6
341	526	Pasłek (DK7) - Śliwice - (Lepno - Myślice - Przewmark)	17+771	18+230	459	0+000	0+000	0	Golutowo	X	X	elbląski	Rychliki	411	A	4	2			6
342	509	Elbląg - Młynary - Drwęczno	33+469	34+112	643	33+747	34+022	275	Wilczęta		X	braniewski	Wilczęta	342	E		2		4	6
343	509	Elbląg - Młynary - Drwęczno	36+403	37+326	923	36+591	37+079	488	Gładysze		X	braniewski	Wilczęta	342	E		2		4	6
344	509	Elbląg - Młynary - Drwęczno	45+399	47+121	1 722	45+639	47+036	1 397	Bazyny		X	lidzbarski	Orneta	342	E		2		4	6
345	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mragowo	40+487	41+723	1 236	41+050	41+723	673	Wilkowo		X	kętrzyński	Kętrzyn	5 022	A		2	3		5
346	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mragowo	44+813	45+331	518	45+131	45+276	145	Rydwagi		X	mragowski	Mragowo	5 022	A		2	3		5
347	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mragowo	50+789	51+841	1 052	51+022	51+797	775	Szestno		X	mragowski	Mragowo	5 022	A		2	3		5
348	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczki - Suwałki - Tartak)	0+234	0+895	661	0+234	0+895	661	Kap		X	giżycki	Giżycko	2 820	B		2	2	1	5
349	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczki - Suwałki - Tartak)	1+457	2+625	1 168	1+457	2+589	1 132	Upały		X	giżycki	Giżycko	2 820	B		2	2	1	5
350	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczki - Suwałki - Tartak)	5+731	6+532	801	5+782	6+448	666	Siedliska		X	giżycki	Wydminy	2 820	B		2	2	1	5
351	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczki - Suwałki - Tartak)	10+715	11+885	1 170	10+872	11+818	946	Sucholaski		X	giżycki	Wydminy	2 820	B		2	2	1	5
352	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczki - Suwałki - Tartak)	14+259	16+381	2 122	14+320	16+381	2 061	Wydminy		X	giżycki	Wydminy	2 820	B		2	2	1	5

Poz.	DW	Nazwa drogi	Obszar miejscowości			Istniejący chodnik			Nazwa miejscowości (brak chodnika)	brak chodnika	Obszar	Powiat	Gmina	SSDR 2015	Poziom ryzyka	Punkty rankingowe					
			PT	KT	L	PT	KT	L								chodnik	obszar	ruch	ryzyko	SUMA	
353	513	Krosno /droga527/ - Droga 7 /węzeł Pasłek Północ/ - Orneta - Lidzbark Warmiński - Kiwity - Wozławki	34+393	35+477	1 084	34+818	35+477	659	Drwęczno		X	lidzbarski	Orneta	2 454	C		2	1	2	5	
354	513		12+247	13+000	753	12+326	12+774	448	Kopina		X	elbląski	Pasłek	2 400	C		2	1	2	5	
355	513		14+970	16+945	1 975	15+125	15+298	173	Bielica		X	elbląski	Godkowo	2 400	C		2	1	2	5	
356	513		18+599	20+034	1 435	18+813	19+304	491	Burdajny		X	elbląski	Godkowo	2 400	C		2	1	2	5	
357	513		21+748	23+635	1 887	22+005	22+874	869	Godkowo		X	elbląski	Godkowo	2 400	C		2	1	2	5	
358	513		24+738	25+763	1 025	24+898	25+110	212	Swędkowo		X	elbląski	Godkowo	2 400	C		2	1	2	5	
359	513		26+643	27+762	1 119	26+882	27+621	739	Krykajny		X	elbląski	Godkowo	2 400	C		2	1	2	5	
360	513		30+891	31+545	654	31+198	31+466	268	Olkowo		X	elbląski	Godkowo	2 400	C		2	1	2	5	
361	503	Elbląg - Tolkmicko - Pogrodzie	9+047	9+301	254	9+047	9+150	103	Jagodno			elbląski	Elbląg	2 386	E			1	4	5	
362	503	Elbląg - Tolkmicko - Pogrodzie	22+676	23+015	339	22+824	22+955	131	Janówek			elbląski	Tolkmicko	2 386	E			1	4	5	
363	544	(Brodnica) - Lidzbark - Działdowo - (Mława - Przasnysz - Ostrołęka)	24+303	24+570	267	0+000	0+000	0	Piaseczno	X		działdowski	Lidzbark	2 349	A	4		1		5	
364	595	Jeziory - Barczewo	12+208	13+130	922	0+000	0+000	0	Łapka			olsztyński	Barczewo	2 339	E			1	4	5	
365	527	(Dzierzgoń) - Rychliki - Pasłek - Morąg - Łukta - Olsztyn	75+778	76+952	1 174	76+216	76+395	179	Pelnik		X	ostródzki	Łukta	2 309	C		2	1	2	5	
366	527		80+082	80+987	905	80+564	80+900	336	Stęki		X	olsztyński	Jonkowo	2 309	C		2	1	2	5	
367	527		84+161	84+801	640	84+397	84+652	255	Wrzesina		X	olsztyński	Jonkowo	2 309	C		2	1	2	5	
368	527		86+864	88+418	1 554	87+386	88+070	684	Giedajty		X	olsztyński	Jonkowo	2 309	C		2	1	2	5	
369	527		89+106	91+394	2 288	89+454	89+943	489	Warkały		X	olsztyński	Jonkowo	2 309	C		2	1	2	5	
370	541	Lubawa - Lidzbark - (Żuromin - Dobrzyń)	41+169	42+545	1 376	0+000	0+000	0	Nowy Zieluń	X		działdowski	Lidzbark	2 050	A	4		1		5	
371	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mrągowo	21+082	21+937	855	21+313	21+584	271	Winda			kętrzyński	Barciany	1 898	E			1	4	5	
372	513	Krosno /droga527/ - Droga 7 /węzeł Pasłek Północ/ - Orneta - Lidzbark Warmiński - Kiwity - Wozławki	0+005	0+256	251	0+015	0+033	18	Krosno		X	elbląski	Pasłek	1 796	C		2	1	2	5	
373	541	Lubawa - Lidzbark - (Żuromin - Dobrzyń)	15+044	16+399	1 355	15+836	16+218	382	Ostaszewo		X	działdowski	Grodziczno	1 678	C		2	1	2	5	
374	541	Lubawa - Lidzbark - (Żuromin - Dobrzyń)	19+993	21+117	1 124	20+092	20+829	737	Kielpiny		X	działdowski	Lidzbark	1 678	C		2	1	2	5	
375	513	Krosno /droga527/ - Droga 7 /węzeł Pasłek Północ/ - Orneta - Lidzbark Warmiński - Kiwity - Wozławki	48+443	49+459	1 016	48+513	49+434	921	Mingajny		X	lidzbarski	Orneta	1 629	C		2	1	2	5	
376	513		51+598	53+590	1 992	51+791	52+599	808	Milkowo		X	lidzbarski	Orneta	1 629	C		2	1	2	5	
377	513		56+427	57+764	1 337	56+427	57+676	1 249	Biabak		X	lidzbarski	Lidzbark Warm.	1 629	C		2	1	2	5	
378	513		63+495	64+087	592	63+506	64+087	581	Runowo		X	lidzbarski	Lidzbark Warm.	1 629	C		2	1	2	5	
379	513		66+254	67+033	779	66+246	66+746	500	Ignalin		X	lidzbarski	Lidzbark Warm.	1 629	C		2	1	2	5	
380	593	Miłakowo - Dobre Miasto - Jeziory - Lutry - Reszel	6+916	7+202	286	6+961	7+160	199	Eldyty Wielkie			lidzbarski	Lubomino	1 464	E			1	4	5	
381	505	Frombork - Młynary - Pasłek	24+340	26+133	1 793	0+000	0+000	0	Kobyliny	X		elbląski	Młynary	1 146	A	4		1		5	
382	505	Frombork - Młynary - Pasłek	35+354	36+867	1 513	35+845	36+866	1 021	Robity		X	elbląski	Pasłek	1 146	C		2	1	2	5	
383	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobre Miasto	8+419	8+816	397	9+673	9+734	61	Zakrzewiec			braniewski	Braniewo	1 087	E			1	4	5	
384	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobre Miasto	9+523	10+793	1 270	0+000	0+000	0	Grodzie	X		braniewski	Braniewo	1 087	E	RPO		1	4	5	
385	507	Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobre Miasto	16+115	17+244	1 129	0+000	0+000	0	Białczyn	X		braniewski	Pieniężno	1 087	E	RPO		1	4	5	
386	530	Ostróda - Łukta - Dobre Miasto	32+155	32+460	305	32+155	32+171	16	Dąbrówka			olsztyński	Świątki	1 003	E			1	4	5	
387	656	Staszwiny - Zelki - Elk	13+614	14+111	497	13+651	13+908	257	Ranty		X	giżycki	Wydminy	854	D		2		3	5	
388	656	Staszwiny - Zelki - Elk	19+884	20+870	986	20+335	20+743	408	Zelki		X	giżycki	Wydminy	854	D		2		3	5	
389	656	Staszwiny - Zelki - Elk	28+039	30+495	2 456	28+054	30+495	2 441	Grabnik		X	etcki	Stare Juchy	854	D		2		3	5	
390	656	Staszwiny - Zelki - Elk	32+670	34+407	1 737	32+753	33+581	828	Woszczele		X	etcki	Ełk	854	D		2		3	5	
391	656	Staszwiny - Zelki - Elk	37+562	39+197	1 635	37+789	39+197	1 408	Siedliska		X	etcki	Ełk	854	D		2		3	5	
392	527	(Dzierzgoń) - Rychliki - Pasłek - Morąg - Łukta - Olsztyn	35+313	35+615	302	0+000	0+000	0	Surowe	X		elbląski	Pasłek	725	B	4			1	5	
393	512	Pieniężno - Górowo Iławeckie - Bartoszyce - Szczurkowo	5+329	5+844	515	0+000	0+000	0	Łoźnik	X	X	braniewski	Pieniężno	473	D	RPO		2		3	5
394	512		7+772	8+795	1 023	0+000	0+000	0	Pełty	X	X	braniewski	Pieniężno	473	D	RPO		2		3	5
395	512		9+763	11+104	1 341	10+078	10+168	90	Pluty		X	braniewski	Pieniężno	473	D			2		3	5
396	512		15+694	16+107	413	0+000	0+000	0	Zięby	X	X	bartoszycki	Górowo Iław.	473	D	RPO		2		3	5
397	544	(Brodnica) - Lidzbark - Działdowo - (Mława - Przasnysz - Ostrołęka)	63+855	66+010	2 155	63+855	65+965	2 110	Iłowo-Osada			działdowski	Iłowo-Osada	4 501	B			3	1	4	
398	544		30+784	31+242	458	30+901	31+142	241	Cibórz		X	działdowski	Lidzbark	3 825	A		2	2		4	
399	544		35+800	37+319	1 519	35+881	37+203	1 322	Wielki Łećk		X	działdowski	Płońska	3 825	A		2	2		4	
400	544		38+561	41+077	2 516	40+529	40+768	239	Przełęk Duży			działdowski	Płońska	3 204	C			2	2	4	
401	590	Barciany - Korsze - Reszel - Biskupiec	16+914	17+459	545	0+000	0+000	0	Podlechy		X	kętrzyński	Korsze	2 924	A		2	2		4	
402	541	Lubawa - Lidzbark - (Żuromin - Dobrzyń)	3+896	7+782	3 886	3+896	7+849	3 953	Tuszewo		X	iławski	Lubawa	2 747	A		2	2		4	
403	541	Lubawa - Lidzbark - (Żuromin - Dobrzyń)	9+580	11+348	1 768	10+362	11+100	738	Montowo		X	działdowski	Grodziczno	2 747	A		2	2		4	
404	542	Rychnowo - Działdowo	0+263	2+589	2 326	2+017	2+229	212	Rychnowo		X	ostródzki	Grunwald	2 631	A		2	2		4	
405	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	7+292	7+962	670	7+555	7+962	407	Wardomy			bartoszycki	Bartoszyce	2 487	D			1	3	4	
406	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	7+962	8+704	742	7+962	8+704	742	Maszewy			bartoszycki	Bartoszyce	2 487	D			1	3	4	
407	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	10+021	10+676	655	10+510	10+639	129	Łabędnik Mały			bartoszycki	Bartoszyce	2 487	D			1	3	4	
408	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	12+550	13+899	1 349	12+798	13+082	284	Łabędnik Duży			bartoszycki	Bartoszyce	2 487	D			1	3	4	
409	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	23+591	23+795	204	23+622	23+737	115	Długi Lasek			kętrzyński	Korsze	2 487	D			1	3	4	

Poz.	DW	Nazwa drogi	Obszar miejscowości			Istniejący chodnik			Nazwa miejscowości (brak chodnika)	brak chodnika	Obszar	Powiat	Gmina	SSDR 2015	Poziom ryzyka	Punkty rankingowe				
			PT	KT	L	PT	KT	L								chodnik	obszar	ruch	ryzyko	SUMA
410	650		33+440	33+783	343	33+440	33+783	343	Czerwony Dwór		węgorzewski	Węgorzewo	2 440	D			1	3	4	
411	650	Stara Różanka - Węgorzewo - Banie Mazurskie -	37+510	38+579	1 069	38+088	38+290	202	Droglewo		węgorzewski	Budry	2 440	D			1	3	4	
412	650	Goldap	51+519	52+672	1 153	52+318	52+672	354	Mieczniki		gołdapski	Banie Mazurskie	2 440	D			1	3	4	
413	650		55+983	57+190	1 207	55+983	57+082	1 099	Wróbel		gołdapski	Banie Mazurskie	2 440	D			1	3	4	
414	650		57+772	58+133	361	57+782	58+094	312	Stadnica		gołdapski	Banie Mazurskie	2 440	D			1	3	4	
415	650	Stara Różanka - Węgorzewo - Banie Mazurskie -	72+197	73+635	1 438	72+394	72+646	252	Marcinkowo		gołdapski	Gołdap	2 440	D			1	3	4	
416	650	Goldap	74+497	76+113	1 616	74+579	74+937	358	Wronki Wlk.		gołdapski	Gołdap	2 440	D			1	3	4	
417	667	Nowa Wieś Elcka - Drygaly - Biała Piska	0+016	0+403	387	0+016	0+403	387	Nowa Wieś Elcka	X	etcki	Etłk	2 239	B		2	1	1	4	
418	667	Nowa Wieś Elcka - Drygaly - Biała Piska	6+637	7+429	792	6+725	7+429	704	Bajtkowo	X	etcki	Etłk	2 239	B		2	1	1	4	
419	667	Nowa Wieś Elcka - Drygaly - Biała Piska	14+647	14+968	321	14+774	14+934	160	Pogorzal Wielka	X	piski	Biała Piska	2 239	B		2	1	1	4	
420	667	Nowa Wieś Elcka - Drygaly - Biała Piska	18+086	19+710	1 624	18+086	19+710	1 624	Drygaly	X	piski	Biała Piska	2 239	B		2	1	1	4	
421	667	Nowa Wieś Elcka - Drygaly - Biała Piska	20+909	21+182	273	20+909	21+161	252	Nowe Drygaly	X	piski	Biała Piska	2 239	B		2	1	1	4	
422	667	Nowa Wieś Elcka - Drygaly - Biała Piska	22+424	23+120	696	22+424	23+109	685	Sulimy	X	piski	Biała Piska	2 239	B		2	1	1	4	
423	504	Elbląg - Pogrodzie - Frombork - Braniewo	14+969	15+619	650	0+000	0+000	0	Zajączkowo	X	elbąski	Milejewo	2 204	D	RPO		1	3	4	
424	594	Bisztynek - Robawy - Kętrzyn	22+886	23+916	1 030	22+886	23+210	324	Święta Lipka	X	kętrzyński	Reszel	2 201	B		2	1	1	4	
425	594	Bisztynek - Robawy - Kętrzyn	26+274	26+980	706	26+336	26+678	342	Pieckowo	X	kętrzyński	Reszel	2 201	B		2	1	1	4	
426	594	Bisztynek - Robawy - Kętrzyn	32+320	33+131	811	32+374	32+848	474	Biedaszki	X	kętrzyński	Kętrzyn	2 201	B		2	1	1	4	
427	592	Bartoszyce - Kraskowo - Kętrzyn - Giżycko	27+247	27+435	188	27+247	27+431	184	Polany		kętrzyński	Korsze	2 191	D			1	3	4	
428	650	Stara Różanka - Węgorzewo - Banie Mazurskie -	13+482	13+700	218	13+482	13+700	218	Leśny Rów		kętrzyński	Srokowo	2 142	D			1	3	4	
429	650	Goldap	20+426	20+890	464	20+426	20+890	464	Kaczory		kętrzyński	Srokowo	1 828	D			1	3	4	
430	655	Kap - Wydminy - Olecko - (Raczi - Suwałki - Tartak)	44+287	45+090	803	44+652	45+090	438	Duły		olecki	Olecko	1 520	D			1	3	4	
431	651	Goldap - Żytkiemy - (Szypliszki - Sejny)	4+966	5+861	895	0+000	0+000	0	Jurkiszki	X	gołdapski	Gołdap	1 508	D	RPO		1	3	4	
432	651	Goldap - Żytkiemy - (Szypliszki - Sejny)	16+865	17+283	418	0+000	0+000	0	Zawiszyn	X	gołdapski	Dubeninki	1 508	D	RPO		1	3	4	
433	651	Goldap - Żytkiemy - (Szypliszki - Sejny)	20+006	21+122	1 116	0+000	0+000	0	Barcie	X	gołdapski	Dubeninki	1 508	D	RPO		1	3	4	
434	651	Goldap - Żytkiemy - (Szypliszki - Sejny)	21+122	21+585	463	0+000	0+000	0	Kiepojcie	X	gołdapski	Dubeninki	1 508	D	RPO		1	3	4	
435	651	Goldap - Żytkiemy - (Szypliszki - Sejny)	22+899	23+130	231	0+000	0+000	0	Linowo	X	gołdapski	Dubeninki	1 508	D	RPO		1	3	4	
436	651	Goldap - Żytkiemy - (Szypliszki - Sejny)	38+160	39+266	1 106	0+000	0+000	0	Żerdziny	X	gołdapski	Dubeninki	1 508	D	RPO		1	3	4	
437	522	(Górki - Prabuty - Trumieje) - Sobiewola	41+869	42+480	611	0+000	0+000	0	Limża		iławski	Kisielice	982	E				4	4	
438	528	Ormeta - Miłakowo - Morąg	9+170	9+924	754	9+478	9+662	184	Głodówko		ostródzki	Miłakowo	918	E				4	4	
439	642	Sterławki Wielkie - Ryn - Woźnice	10+482	10+868	386	0+000	0+000	0	Ryński Dwór	X	giżycki	Ryn	902	A	4				4	
440	642	Sterławki Wielkie - Ryn - Woźnice	11+507	11+630	123	0+000	0+000	0	Ryńskie Pole	X	giżycki	Ryn	902	A	4				4	
441	642	Sterławki Wielkie - Ryn - Woźnice	16+763	17+171	408	0+000	0+000	0	Zielony Lasek	X	giżycki	Ryn	902	A	4				4	
442	642	Sterławki Wielkie - Ryn - Woźnice	18+068	18+690	622	0+000	0+000	0	Lelek	X	mragowski	Mikołajki	902	A	4				4	
443	510	Granica państwa - Lelkowo - Pieniężno	6+264	6+933	669	6+472	6+737	265	Sówki	X	braniewski	Lelkowo	886	C		2		2	4	
444	510	Granica państwa - Lelkowo - Pieniężno	9+558	10+721	1 163	9+953	10+398	445	Lelkowo	X	braniewski	Lelkowo	886	C		2		2	4	
445	510	Granica państwa - Lelkowo - Pieniężno	19+600	20+453	853	2+003	2+141	138	Lajsy	X	braniewski	Pieniężno	886	C		2		2	4	
446	593	Miłakowo - Dobrze Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	28+297	28+927	630	28+460	28+865	405	Międzylesie	X	olsztyński	Dobre Miasto	871	C		2		2	4	
447	593	Miłakowo - Dobrze Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	32+137	33+290	1 153	32+198	33+263	1 065	Orzechowo	X	olsztyński	Dobre Miasto	871	C		2		2	4	
448	593	Miłakowo - Dobrze Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	37+031	38+431	1 400	37+153	38+431	1 278	Radostowo	X	olsztyński	Jeziorany	871	C		2		2	4	
449	596	Mnichowo - Bęsia - Biskupiec	17+302	17+978	676	17+461	17+520	59	Stryjowo		olsztyński	Biskupiec	772	E				4	4	
450	656	Staświny - Zelki - Elk	10+765	11+387	622	0+000	0+000	0	Pamry	X	giżycki	Wydminy	599	A	4				4	
451	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mragowo	7+210	7+335	125	0+000	0+000	0	Ruta	X	kętrzyński	Barciany	579	A	4				4	
452	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mragowo	8+509	8+761	252	0+000	0+000	0	Gradowo	X	kętrzyński	Barciany	579	A	4				4	
453	526	Pasłek (DK7) - Śliwice - (Lepno - Myślice - Przemark)	0+799	1+789	990	0+000	0+000	0	Nowiny	X	elbąski	Pasłek	411	A	4				4	
454	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mragowo	41+853	42+833	980	41+853	42+023	170	Łazdoje		kętrzyński	Kętrzyn	5 022	A			3		3	
455	513	Krosno /droga527/ - Droga 7 /węzeł Pasłek Północ/ - Ormeta - Lidzbark Warmiński - Kiwity - Wozławki	7+672	8+634	962	8+320	8+443	123	Kupin		elbąski	Pasłek	2 400	C			1	2	3	
456	538	(Radzyń Chełm. - Łasin) - Nw. Miasto Lub. Uzdowo - Rozdroże	89+065	90+319	1 254	89+198	90+151	953	Żabiny	X	działdowski	Rybno	2 334	A		2	1		3	
457	538		96+302	96+768	466	96+316	96+556	240	Myśłeta	X	działdowski	Działdowo	2 334	A		2	1		3	
458	538		98+769	100+358	1 589	98+849	99+775	926	Uzdowo	X	działdowski	Działdowo	2 334	A		2	1		3	
459	527	(Dzierzgoń) - Rychliki - Pasłek - Morąg - Łukta - Olsztyn	70+835	72+420	1 585	71+678	72+016	338	Łukta		ostródzki	Łukta	2 309	C			1	2	3	
460	542	Rychnowo - Działdowo	14+675	16+126	1 451	15+041	15+598	557	Samin	X	ostródzki	Dąbrówno	2 037	A		2	1		3	
461	542	Rychnowo - Działdowo	19+309	21+656	2 347	19+309	21+560	2 251	Dąbrówno	X	ostródzki	Dąbrówno	2 037	A		2	1		3	
462	541	Lubawa - Lidzbark - (Żuromin - Dobrzyń)	24+554	26+914	2 360	25+099	25+428	329	Ciechanówko		działdowski	Lidzbark	1 678	C			1	2	3	
463	513	Krosno /droga527/ - Droga 7 /węzeł Pasłek Północ/ -	42+998	43+245	247	43+003	43+234	231	Krosno		lidzbarski	Ormeta	1 629	C			1	2	3	
464	513	Ormeta - Lidzbark Warmiński - Kiwity - Wozławki	69+284	69+664	380	69+444	69+616	172	Lauda		lidzbarski	Lidzbark Warm.	1 629	C			1	2	3	
465	593	Miłakowo - Dobrze Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	56+760	57+504	744	0+000	0+000	0	Kikity	X	olsztyński	Jeziorany	1 501	A		2	1		3	

Poz.	DW	Nazwa drogi	Obszar miejscowości			Istniejący chodnik			Nazwa miejscowości (brak chodnika)	brak chodnika	Obszar	Powiat	Gmina	SSDR 2015	Poziom ryzyka	Punkty rankingowe				
			PT	KT	L	PT	KT	L								chodnik	obszar	ruch	ryzyko	SUMA
466	538	(Radzyń Chelm. - Łasin) - Nw. Miasto Lub. Uzdrawo - Rozdroże	76+101	77+107	1 006	76+172	77+101	929	Hartowiec		X	działdowski	Rybno	1 200	A		2	1		3
467	538		80+355	81+089	734	80+543	81+061	518	Dębien		X	działdowski	Rybno	1 200	A		2	1		3
468	538		81+668	86+758	5 090	82+426	84+403	1 977	Rybno		X	działdowski	Rybno	1 200	A		2	1		3
469	530	Ostróda - Łukta - Dobre Miasto	14+238	16+114	1 876	14+780	15+896	1 116	Łukta		X	ostródzki	Łukta	1 186	A		2	1		3
470	527		31+971	32+862	891	32+280	32+442	162	Rogajny		X	elbląski	Pasłęk	725	B		2		1	3
471	527	(Dzierżoń) - Rychliki - Pasłek - Morąg - Łukta - Olsztyn	38+023	39+168	1 145	38+214	38+734	520	Kwitajny		X	elbląski	Pasłek	725	B		2		1	3
472	527		41+065	42+384	1 319	41+255	42+250	995	Kalnik		X	ostródzki	Morąg	725	B		2		1	3
473	527		48+186	49+821	1 635	48+373	49+548	1 175	Łączno		X	ostródzki	Morąg	725	B		2		1	3
474	512	Pieniężno - Górowo Iławeckie - Bartoszyce - Szczurkowo	17+733	18+040	307	0+000	0+000	0	Wągródka	X		bartoszycki	Górowo Iław.	473	D	RPO			3	3
475	512		19+236	19+534	298	0+000	0+000	0	Wągniki	X		bartoszycki	Górowo Iław.	473	D	RPO			3	3
476	512		20+492	21+364	872	0+000	0+000	0	Worlawki	X		bartoszycki	Górowo Iław.	473	D	RPO			3	3
477	667	Nowa Wieś Elcka - Drygaly - Biała Piska	4+283	4+642	359	4+296	4+485	189	Rostki Bajtkowskie			etcki	Etka	2 239	B			1	1	2
478	667	Nowa Wieś Elcka - Drygaly - Biała Piska	9+254	9+725	471	9+569	9+725	156	Kosinowo			etcki	Prostki	2 239	B			1	1	2
479	593	Miarkowo - Dobre Miasto - Jeziorany - Lutry - Reszel	45+877	46+301	424	45+968	46+097	129	Wójtówko			olsztyński	Jeziorany	871	C				2	2
480	590	Barciany - Korsze - Reszel - Biskupiec	1+614	2+856	1 242	1+614	2+856	1 242	Radosze		X	kętrzyński	Barciany	742	A		2			2
481	590	Barciany - Korsze - Reszel - Biskupiec	6+320	7+181	861	6+320	7+181	861	Drogosze		X	kętrzyński	Barciany	742	A		2			2
482	590	Barciany - Korsze - Reszel - Biskupiec	8+302	8+723	421	8+302	8+723	421	Pomnik		X	kętrzyński	Korsze	742	A		2			2
483	590	Barciany - Korsze - Reszel - Biskupiec	10+796	11+504	708	10+796	11+504	708	Parys		X	kętrzyński	Korsze	742	A		2			2
484	590	Barciany - Korsze - Reszel - Biskupiec	13+360	14+104	744	13+360	14+104	744	Glitajny		X	kętrzyński	Korsze	742	A		2			2
485	512	Pieniężno - Górowo Iławeckie - Bartoszyce - Szczurkowo	54+125	54+791	666	54+437	54+526	89	Leginy		X	bartoszycki	Bartoszyce	732	A		2			2
486	591	Granica Państwa - Barciany - Kętrzyn - Mrągowo	10+261	10+620	359	10+353	10+592	239	Gęsie Góry		X	kętrzyński	Barciany	579	A		2			2
487	508	Jedwabno - Wilebark	0+006	0+545	539	0+006	0+460	454	Jedwabno		X	szczycieński	Jedwabno	529	A		2			2
488	508	Jedwabno - Wilebark	13+647	14+680	1 033	13+837	14+237	400	Wesołowo		X	szczycieński	Wielbark	529	A		2			2
489	508	Jedwabno - Wilebark	21+562	22+499	937	21+711	22+499	788	Wielbark		X	szczycieński	Wielbark	529	A		2			2
490	520	(Prabuty) - Kamieniec	8+213	9+963	1 750	9+263	9+522	259	Lubnowy		X	iławski	Susz	521	A		2			2
491	506	Chruściel - Stare Siedlisko - Nowica	12+140	13+088	948	12+217	13+087	870	Nowica		X	braniewski	Wilczęta	494	A		2			2
492	526	Pasłek (DK7) - Śliwice - (Lepno - Myślice - Przewmark)	8+599	8+923	324	8+599	8+880	281	Kąty		X	elbląski	Pasłek	411	A		2			2
493	506	Chruściel - Stare Siedlisko - Nowica	5+942	7+561	1 619	5+969	5+989	20	Piórkowo			braniewski	Płoskinia	494	A					0

Punktacja:

chodnik	pkt	obszar	pkt
jest	0	niezabudowany	0
brak	4	zabudowany	2
ruch	pkt	ryzyko	pkt
<1000	0	A	0
1000-2500	1	B	1
2500-4000	2	C	2
>4000	3	D	3
		E	4



Budowa alternatywnego układu drogowego dla urządzeń transportu osobistego (UTO)

**Kompleksowa budowa sieci dróg rowerowych
w województwie warmińsko-mazurskim**



Kompleksowa budowa sieci dróg rowerowych w województwie warmińsko-mazurskim

Projekt zakłada budowę sieci tras rowerowych oraz innych urządzeń transportu osobistego (UTO), np. hulajnogi, seagway'e itp.

Budowa sieci tras rowerowych w województwie warmińsko-mazurskim składa się z dwóch zasadniczych przedsięwzięć, zaplanowanych do równoległej realizacji:

- **zaczniemy od najkrótszych odcinków tak, aby połączyć już istniejące trasy rowerowe (dł. do 1 km),**
- **wybudowanie ok. 1350 km tras rowerowych**, które uzupełnią i połączą wszystkie istniejące obecnie szlaki rowerowe województwa, tworząc możliwie spójną sieć pomiędzy wszystkimi ośrodkami miejskimi Warmii i Mazur,
- **wybudowanie ok. 600 km tras rowerowych** wysokiej jakości (w tym w oparciu o innowacyjne rozwiązania) o zwiększonych parametrach i przepustowości, stanowiących wyloty z 16 wybranych miast województwa tak, aby zapewnić szybką i bezpieczną komunikację środkami UTO w obszarze ok. 10 km od tych miast.

I. Założenia

- 1) **Alternatywa**
- 2) **Poprawa bezpieczeństwa na drogach publicznych**
- 3) **Ochrona zdrowia**
- 4) **Ekologia/Kryzys Energetyczny**
- 5) **Rozwój**
- 6) **Innowacje**

II. Cele programu

- a. Budowa alternatywnego układu komunikacyjnego na potrzeby dzisiejszego społeczeństwa poruszającego się różnymi środkami transportu tj. rowerami, hulajnogami i innymi urządzeniami transportu osobistego
- b. Otoczenie miast województwa warmińsko-mazurskiego siecią tras rowerowych typu Velostrada
- c. Stworzenie alternatyw dla komunikacji zbiorowej podczas restrykcji związanych z pandemią Covid-19
- d. Budowa tras rowerowych dla grup kolarskich

1) Budowa velostrad wokół miast

Dla 1,4 mln osób (liczba mieszkańców województwa warmińsko-mazurskiego w 2019 roku) Warmia i Mazury to dom, miejsce codziennego życia i pracy.

Istniejąca infrastruktura rowerowa, trafiająca zwłaszcza do odbiorcy przyjezdnego i sezonowego, nie do końca wychodzi naprzeciw codziennym oczekiwaniom mieszkańców Warmii i Mazur. Dojazd do szkoły, do pracy, sprawne, szybkie, ekologiczne i – co najważniejsze – bezpieczne przemieszczanie po mieście, po miejscowościach oraz między nimi, to wciąż niezaspokojona potrzeba mieszkańców regionu.

Optymalnym i akceptowalnym przez przeciętnego człowieka jest czas 40 minut, jaki poświęcamy na dojazd do miejsca pracy. W tym czasie można dojechać rowerem z podmiejskich miejscowości położonych w promieniu do 10 km od granic miasta, przy założeniu płynnego i bezkolizyjnego ruchu. Powstanie autostrad rowerowych wpłynie na wzrost zainteresowania mieszkańców podmiejskich miejscowości dojazdem do miasta rowerem.

Rower jest niejednokrotnie jedynym sposobem dojazdu do pracy dla mieszkańców mniejszych miasteczek, w których nie istnieje komunikacja zbiorowa. Koszt dojazdu własnym autem do pracy pochłania sporą część domowego budżetu, a zatem i z ekonomicznego punktu widzenia rower jest bardziej dogodny i chętniej wybierany, niż samochód.

2) Stworzenie alternatyw dla komunikacji zbiorowej podczas restrykcji związanych z pandemią Covid-19

Pandemia Covid-19 wywołała społeczny lęk przed skupiskami ludzi i niejednokrotnie odrzucenie usług transportu zbiorowego na rzecz indywidualnych środków komunikacji. Velostrada jest odpowiedzią na zmianę zachowań społecznych i stanowi wyjście naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców regionu, umożliwiającym sprawne i bezpieczne przemieszczanie się, bez lęku o własne życie i zdrowie. Rower to już nie tylko modny trend, ale sposób na bezpieczny transport w obliczu pandemii.

3) Połączenie istniejących dróg rowerowych w jedną spójną sieć

Warmia i Mazury są popularnym celem turystycznym, słynącym z doskonałej i urozmaiconej przyrody, zabytków oraz ciekawych tras pieszych i rowerowych. Są cenioną destynacją dla osób szukających wytchnienia od wielkomiejskiego zgiełku.

Wysiłki skupione do tej pory na rozwoju bezpiecznych dróg rowerowych – duktów leśnych, dróg polnych, dróg szutrowych wijących się wokół Wielkich Jezior Mazurskich – przynoszą olbrzymie korzyści w postaci wzrostu zainteresowania sportami rowerowymi, rozwojem sezonowej turystyki rodzinnej. Sieć tego typu szlaków rowerowych wychodzi naprzeciw oczekiwaniom osób preferującym zdrowy, ekologiczny i aktywny tryb życia.

W powiązaniu infrastruktury rowerowej z nietuzinkowym otoczeniem przyrodniczym, zdecydowanie należy mówić o jej dużej wartości i wadze, stanowiącej zdecydowany już istniejący atut Polski północno-wschodniej.

Doceniając istniejące szlaki rowerowe, celowym jest scalenie ich w jedną spójną sieć rozciągniętą po regionie. Tak przygotowana infrastruktura rowerowa będzie wyróżnikiem Warmii i Mazur. Stanie się nieoceniona dla rodzinnych wakacji, weekendów i aktywnego wypoczynku. Spójny system dróg rowerowych podniesie atrakcyjność oraz dostępność Warmii i Mazur dla turystów oraz mieszkańców.

4) Budowa tras rowerowych dla grup kolarskich

Rozwój infrastruktury typu „velostrada” stałby się nową możliwością dla rowerzystów uprawiających kolarstwo. Warmia i Mazury są zagłębiem klubów skupiających sympatyków kolarstwa szosowego. Rowerzyści uprawiający kolarstwo korzystają z infrastruktury rowerowej w ciągu całego roku. Braki w infrastrukturze kolarze rekompensują jazdą po mniej uczęszczanych drogach publicznych. Poruszanie rowerem drogą nieprzystosowaną dla rowerzystów nie jest ani komfortowe, ani bezpieczne. Bezpieczna infrastruktura rowerowa jest wciąż obiektem poszukiwań przez grupy kolarzy, preferujących trasy umożliwiające zatoczenie pętli i dostosowanie dystansu do indywidualnych potrzeb.

Na nowowytbudowanym wlocie do Olsztyna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 598, gdzie pojawiła się pełna infrastruktura rowerowa, ruch rowerowy wzrósł kilkunastokrotnie – do 70 rowerów na godzinę w jednym kierunku. Na pozostałych wlotach do miasta natężenie ruchu rowerowego utrzymuje się na poziomie 2-8 rowerów na godzinę.

Dysponując autostradami rowerowymi, Warmia i Mazury staną się bezpiecznym miejscem do uprawiania kolarstwa, pretendując do miana europejskiego centrum kolarstwa i przyciągając tym samym kolarzy z całej Europy.

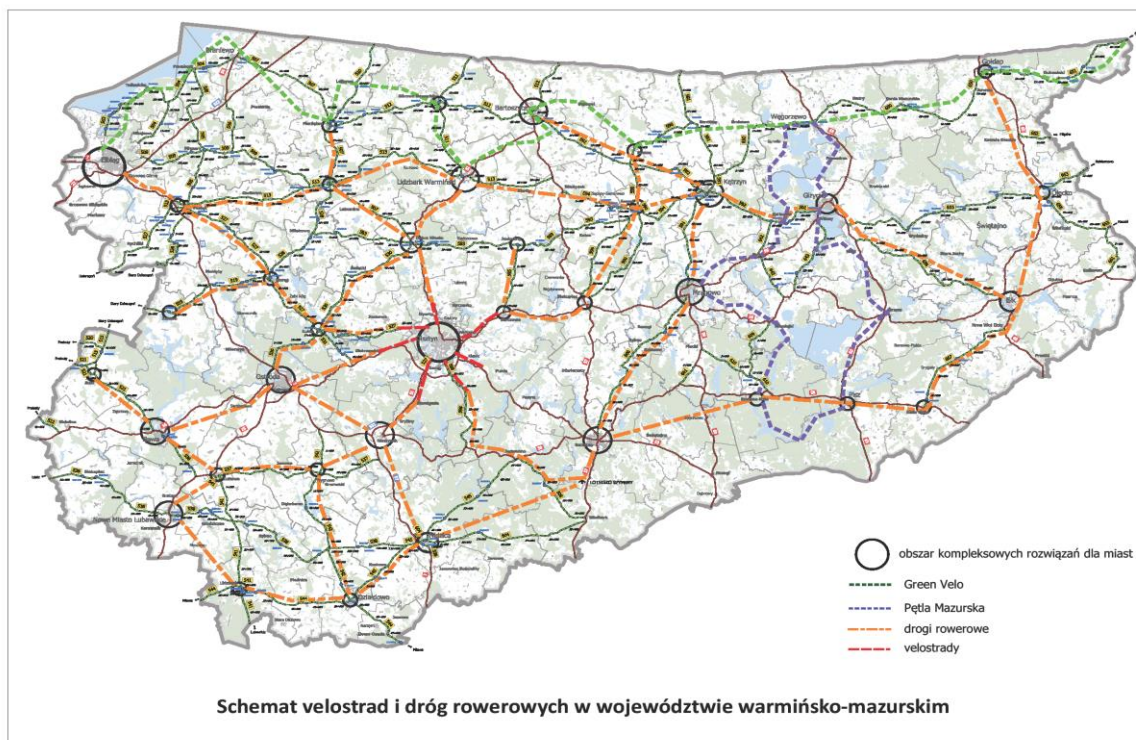
5) Innowacje – projekt tunelu na dnie jeziora

Projekt tunelu to pomysł na połączenie walorów edukacyjnych, rekreacyjnych i estetycznych. Daje też możliwość spełnienia marzeń i zaspokojenia ciekawości podwodnych światów, istniejących od wieków tuż obok, a nadal dla większości z nas nieznanymi, niedostępnymi i tajemniczymi. Innowacyjność pozwala na rozwój. Tego typu rozwiązania są znane na świecie i w Polsce, jednak realizowane jak do tej pory jedynie w aquaparkach, basenach czy akwariach. Byłby to pierwszy tego typu projekt umiejscowiony wśród dzikiej przyrody, a do tego w środowisku niedostępnym na co dzień. Jego dodatkowymi zaletami są walory edukacyjne (obserwacja podwodnego świata, wycieczki szkolne), atrakcyjność turystyczna, jak i okazja do aktywnego wypoczynku (podwodny spacer, ścieżka rowerowa). Pozytywne zmiany jakie wnosi ten projekt to z pewnością rozwój ekonomiczno-społeczny regionu, ochrona środowiska, edukacja, promocja w skali regionu i kraju. Projekt tunelu to wsparcie dla jednostek naukowych tak w fazie realizacji (badania nośności podłoża, przejrzystości wody, atrakcyjności fauny i flory, opis ścieżki edukacyjnej, itd.), jak i w okresie eksploatacji (edukacja przyrodnicza, możliwość obserwacji "w terenie" itd.). Zyska również ochrona środowiska dzięki wzbudzeniu zainteresowania problematyką środowiska wodnego i jego istotnym znaczeniem dla naszego życia. Warmia i Mazury

to przede wszystkim jeziora i lasy. Lasy można odwiedzać dzięki miejscom do tego wskazanym. Podziwianie bogactwa bioróżnorodności podwodnego świata zarezerwowane jest nadal tylko dla nielicznych. Ten projekt może to zmienić.



III. Schemat велоstrad i dróg rowerowych w województwie warmińsko-mazurskim



IV. Efekty realizacji programu

1) Impuls do rozwoju lokalnej branży budowlanej i turystycznej

Negatywne skutki związane z epidemią Covid-19 odczuwane są nie tylko bezpośrednio przez usługodawców produktów turystycznych, będących podstawą funkcjonowania Warmii i Mazur, ale również przez firmy wykonawcze regionu. Przystąpienie do robót związanych z budową infrastruktury rowerowej wpłynie na zaangażowanie lokalnych wykonawców w proces realizacji, począwszy od etapu tworzenia projektu, po wykonanie infrastruktury w terenie.

2) Zwiększenie atrakcyjności turystycznej regionu

System nowoczesnych tras rowerowych stanie się wizytówką Warmii i Mazur. W czasach ogromnej troski o własne zdrowie i obaw związanych z pandemią, miejsca przyjazne rodzinom preferującym aktywny tryb życia, z jednocześnie dużymi walorami przyrodniczymi i z dobrze rozwiniętą bazą usług turystycznych, są poszukiwanym miejscem wypoczynku i izolacji od dużych skupisk ludzkich. Inwestowanie w rozwój infrastruktury rowerowej to słuszny kierunek, wychodzący naprzeciw oczekiwaniom społecznym oraz sposób na wyjście z recesji po epidemii.

3) Rozwój regionu

Wzrost zainteresowania regionem będzie oznaczał zapewnienie wyżywienia, noclegów, wynajmu sprzętu sportowego itp. Napływ turystów pomoże walczyć ze skutkami recesji epidemicznej, da impuls do rozwoju, ożywienia gospodarki po mroźnym okresie wywołanym koronawirusem.

4) Poprawa bezpieczeństwa w kontekście skutków Covid-19

Spójny system dróg rowerowych zapewni możliwość bezpiecznego przemieszczania się rowerem po obszarze całego województwie. Rower okazuje się obecnie najchętniej wybieranym, szybkim, wygodnym, bezpiecznym i ekologicznym środkiem transportu, będącym alternatywą dla komunikacji zbiorowej i pojazdów zmotoryzowanych w obliczu pandemii wywołanej Covid-19.

5) Wydłużenie sezonu turystycznego

Dla przeciętnego użytkownika wygodne i komfortowe okazuje się przemieszczanie rowerem w okresie między kwietniem a październikiem. System velostrad umożliwi korzystanie z infrastruktury przez cały rok zarówno przez turystów, mieszkańców zaspokajających codzienne potrzeby jak i przez grupy kolarskie, które trenują przez cały rok – tak indywidualnie, jak i w zorganizowanych grupach kolarzy.

6) Poprawa mobilności mieszkańców

Velostrady będą wykorzystywane przez mieszkańców małych miejscowości i miasteczek, w których brak komunikacji zbiorowej. Pojawi się również możliwość bezpiecznego dojazdu do dużego miasta z podmiejskich miejscowości. Rower stanie się głównym środkiem transportu do pracy, szkoły, zakupy. Utworzenie sieci velostrad w województwie umożliwi korzystanie z nich bardzo szerokiej grupie odbiorców, nie będzie ograniczone jedynie do turystów.

7) Stworzenie tras rowerowych dla grup kolarskich

Warmia i Mazury będą mogły się poszczycić odseparowanymi bezpiecznymi drogami dedykowanymi dla rowerzystów, o nawierzchni bitumicznej, z bezkolizyjnymi skrzyżowaniami. Infrastruktura będzie wykorzystywana do uprawiania sportów kolarskich, nie tylko przez lokalne grupy kolarskie, ale przyciągnie rowerzystów z Polski, a nawet Europy.

8) Rozwój ekologicznych środków transportu

Rower to najbardziej ekologiczny środek transportu. Rozwój infrastruktury umożliwiającej poruszanie rowerem to aktualnie standard i konieczność w walce ze zmianami klimatycznymi i zanieczyszczeniem atmosfery.