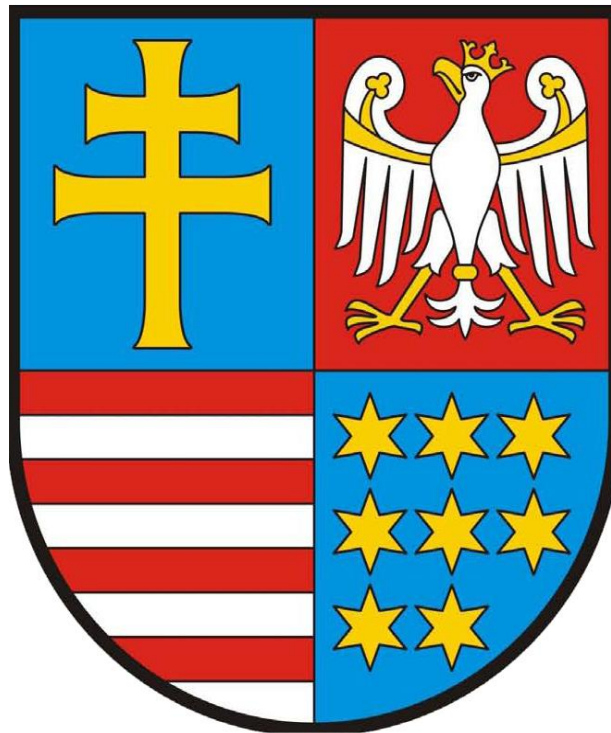


ZARZĄD WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Świętokrzyskiego do 2030 roku

wraz z planem finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania
i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich



SUPLEMENT A
do Regionalnego Planu Transportowego
Województwa Świętokrzyskiego na lata 2021-2030

Kielce, lipiec 2023 r.

Opracowano w Świętokrzyskim Biurze Rozwoju Regionalnego w Kielcach we współpracy z:

- Departamentem Infrastruktury, Transportu i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego,
- Departamentem Edukacji, Sportu, Turystyki i Spraw Zagranicznych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego,
- Świętokrzyskim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Kielcach,



ŚWIĘTOKRZYSKIE BIURO ROZWOJU REGIONALNEGO

ul. Targowa 18, skr.poczt.25, 25-520 Kielce tel.(041)3627012, fax.(041)3430179,
e-mail: sekretariat@sbrr.pl

Zespół Planowania Przestrzennego Województwa
tel.(041)3438174 wew.3010-3070, e-mail: zppw@sbrr.pl



Spis treści

CZĘŚĆ I - OGÓLNA	5
1. Wstęp	5
2. Ogólna charakterystyka województwa	5
3. Sieć korytarzy i węzłów drogowych województwa	8
4. Ogólna charakterystyka sieci dróg wojewódzkich	16
4.1. Wykaz dróg wojewódzkich	16
4.2. Ocena stanu technicznego dróg wojewódzkich	18
4.3. Obiekty inżynierskie	33
4.4. Generalny Pomiar Ruchu 2020-2021	34
4.5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego na sieci dróg wojewódzkich	35
5. Ocena realizacji inwestycji z Programu Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 – stan na 31.12.2022	47
CZĘŚĆ II - STRATEGICZNA	51
1. Cel opracowania	51
2. Założenia do Planu rozwoju sieci dróg wojewódzkich	51
3. Dokumenty strategiczne	52
4. Analiza SWOT	53
5. Dokumenty wskazujące inwestycje i zadania w zakresie rozwoju dróg wojewódzkich	56
5.1 Inwestycje w Strategii rozwoju województwa świętokrzyskiego 2030+	56
5.2 Inwestycje w Regionalnym planie transportowym województwa świętokrzyskiego na lata 2021-2030	57
5.3 Inwestycje w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego	57
5.4 Inwestycje w Planie zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego	59
5.5 Inwestycje w Wieloletniej prognozie finansowej województwa na lata 2020-2041	60
CZĘŚĆ III - MERYTORYCZNA	65
1. Wprowadzenie	65
2. Karty dróg wojewódzkich	66
3. Planowany rozwój sieci dróg wojewódzkich do 2030 roku	66
4. Inwestycje planowane na sieci dróg wojewódzkich w latach 2021-2030	71
5. Drogi dla rowerów i infrastruktura przystankowa w ciągach dróg wojewódzkich	74
6. Wytyczne do dokumentów planistycznych gmin	76
7. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz niechronionych uczestników ruchu	77
8. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz zdrowie i jakość życia	79

9. Potencjalne zagrożenia w realizacji inwestycji	83
10. Plan finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich	83
Spis rysunków	94
Spis tabel	95
Spis wykresów	95

CZEŚĆ I - OGÓLNA

1. Wstęp

Ustawa o drogach publicznych¹ w art.20 pkt.1 i 2 nakłada na zarządcę drogi obowiązek opracowania projektów planów rozwoju sieci drogowej i bieżącego informowania o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz opracowania projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich.

Zarząd Województwa Świętokrzyskiego uchwałą nr 2632/20 z dnia 9 września 2020 roku powierzył Świętokrzyskiemu Biuru Rozwoju Regionalnego w Kielcach opracowanie regionalnego planu transportowego² stanowiącego warunek ex-ante uruchomienia środków w części projektów infrastrukturalnych w ramach programów operacyjnych współfinansowanych ze środków UE na lata 2021-2027. Dokument ten ma określić potrzeby w zakresie rozwoju sieci transportowej województwa, w tym sieci dróg wojewódzkich, i cele transportowe, odpowiadające na wyzwania w zakresie wzrastającej mobilności regionalnej, uwzględniając optymalną integrację międzygałęziową transportu, interoperacyjność sieci, poprawę bezpieczeństwa i ograniczenie wpływu transportu na środowisko.

Mając na uwadze silny związek i układ zależności pomiędzy regionalnym planem transportowym, opracowywanym jak wspomniano wyżej przez ŚBRR w Kielcach, a planem rozwoju sieci drogowej województwa, Zarząd Województwa Świętokrzyskiego uchwałą nr 3655/21 z dnia 28 kwietnia 2021 roku podjął decyzję o powierzeniu Świętokrzyskiemu Biuru Rozwoju Regionalnego w Kielcach opracowania również planu rozwoju sieci drogowej województwa wraz z planem finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich³.

2. Ogólna charakterystyka województwa

Województwo świętokrzyskie położone jest w południowo-wschodniej części Polski i sąsiaduje z 6-ciooma województwami: mazowieckim, lubelskim, podkarpackim, małopolskim, śląskim i łódzkim. Powierzchnia województwa świętokrzyskiego wynosi 11 710 km², co stanowi 3,7% obszaru Polski (15 miejsce przed woj. opolskim).

Liczba mieszkańców województwa na koniec 2020 roku wynosiła 1 224 626 osób, stanowiąc 3,2% mieszkańców Polski (13 miejsce w kraju), z czego w miastach mieszkało 45,4% ludności (w kraju

¹ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2022 r. poz. 1693 z późniejszymi zmianami),

² Regionalny plan transportowy województwa świętokrzyskiego na lata 2021-2030 roku zwany w dalszej części niniejszego dokumentu Regionalnym planem transportowym lub RPT

³ Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa świętokrzyskiego do 2030 roku zwany w dalszej części niniejszego dokumentu Planem drogowym

ludność miejska stanowiła 59,8%). Około 16% ludności województwa mieszkało w Kielcach (193 415 osób). Średnia gęstość zaludnienia wynosiła 105 os./km² (Polska – 122 os./km²). Najbardziej zaludniona oprócz m. Kielce (1764 os./km²) jest również północna część województwa, i są to powiaty: skarżyski (185), ostrowiecki (175) oraz starachowicki (169). Natomiast najslabiej zaludniony jest powiat włoszczowski (49) i opatowski (57).

W województwie świętokrzyskim największą powierzchnię zajmują użytki rolne, stanowią one 64,7% ogólnej powierzchni województwa (w kraju 60,0%) z czego 45,7 p.p. stanowią grunty orne, 28,8% przypada na lasy (kraj — 30,5%). Grunty zabudowane i zurbanizowane zajmują jedynie 4,8% powierzchni województwa tj. o 0,8 p.p. mniej niż średnia krajowa.

Województwo należy do najmniej zurbanizowanych w skali krajowej. W 2020 roku sieć osadniczą regionu stanowiły 44 miasta (w tym 5 miast wydzielonych) oraz 39 gmin miejsko-wiejskich i 58 gmin wiejskich. Sieć miejska jest stosunkowo równomiernie rozmieszczona na całym obszarze. Przeciętnie w województwie świętokrzyskim jedno miasto przypada na 272,3 km², podczas gdy w Polsce jedno miasto przypada na 332,6 km². Województwo świętokrzyskie podzielone jest administracyjnie na 13 powiatów ziemskich i jeden powiat grodzki (Kielce) oraz 102 różnej wielkości gminy.

Największym miastem w województwie świętokrzyskim i jego stolicą są Kielce. Według stanu na 31.12.2019 r. liczba mieszkańców stolicy regionu miasta Kielce wynosiła 194 852 osoby, tj. 15,8% ogółu ludności województwa. Natomiast ośrodkami o największym potencjale ludnościowym są następujące miasta: Ostrowiec Świętokrzyski (68,3 tys. osób), Starachowice (48,4 tys. osób), Skarżysko-Kamienna (44,8 tys. osób) i Sandomierz (23,3 tys. osób). Dla zrównoważonego rozwoju całego regionu niezbędny jest wzrost ekonomiczny, społeczny i przestrzenny pozostałych miast powiatowych (Busko - Zdrój, Jędrzejów, Kazimierza Wielka, Końskie, Opatów, Pińczów, Staszów, Włoszczowa) jak i mniejszych ośrodków miejskich oraz ośrodków gminnych.

Poziom rozwoju gospodarczego województwa mierzony wartością PKB na mieszkańca wciąż pozostaje relatywnie niski na tle kraju (12 miejsce) i wynosi 39,7 tys. zł/os. (2018 r.), co stanowi 72,2% poziomu krajowego. Świętokrzyskie jest krajowym potentatem w produkcji: wyrobów gipsowych, łożysk tocznych, wapna, cementu i kruszyw budowlanych. Jednak przemysł, skumulowany głównie w mieście Kielce i w północnych miastach regionu, mimo widocznego postępu w dywersyfikacji i przełamywaniu kryzysu niektórych branż, nadal nie stwarza wystarczających impulsów do aktywizacji gospodarczej pozostałej części województwa. Produkcja sprzedana przemysłu w 2018 r. wyniosła 31 125,2 mln zł, co w przeliczeniu na mieszkańca stanowi zaledwie 63,2% poziomu krajowego. Liczba podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w rejestrze REGON w 2019 r. sięgnęła 116,5

tysiąca, co stanowi jedynie 2,6% polskich firm. Wśród sekcji PKD dominują: handel i naprawy, budownictwo oraz przetwórstwo przemysłowe (łącznie 51% firm).

Województwo świętokrzyskie należy do najczystszych ekologicznie obszarów Polski. Występuje tu bardzo bogata, zróżnicowana i często unikatowa szata roślinna, w tym rzadkie okazy roślinności: stepowej, górskiej, bagiennej oraz jedyne w Polsce centralnej zbiorowiska słonorośli. Żyje tu wiele rzadkich i chronionych gatunków zwierząt, w tym szczególnie zagrożonych w skali kraju i Europy. Najcenniejsze zbiorowiska roślinne i ostoje zwierząt oraz elementy przyrody nieożywionej zostały objęte prawną ochroną. Obecnie ok. 65% powierzchni województwa poddane jest prawnej ochronie przyrody (Polska - 32,6%), co stawia region na pierwszym miejscu w kraju (dane GUS).

Wysoka ranga środowiska przyrodniczego województwa świętokrzyskiego w krajowym systemie przyrodniczym związana jest również z występowaniem na tym terenie ważnych elementów krajowej sieci ekologicznej, którą w regionie tworzą lądowe korytarze ekologiczne związane z migracją dużych zwierząt oraz korytarze związane z dolinami rzecznyymi. Przez północną część województwa przebiega główny korytarz ekologiczny o znaczeniu krajowym. Jest to Korytarz Południowo-Centralny (KPdC), który przebiega od Roztocza i Lasów Janowskich, poprzez Puszcę Sandomierską, Puszcę Świętokrzyską, Przedborski PK, Lasy Lublinieckie, Bory Stobrawskie, Lasy Milickie, aż do Doliny Baryczy i Borów Dolnośląskich. Korytarz ten na obszarze województwa posiada szereg odnóg — korytarzy uzupełniających, w obrębie których znajdują się m.in.: Lasy Włoszczowskie, dolina Białej Nidy, Chęcińsko-Kielecki PK, dolina Nidy, Kozubowski PK, Suchedniowsko-Oblęgorski PK, Świętokrzyski PN, Cisowsko-Orłowiński PK, Lasy Jeleniowsko-Staszowskiego OCh-K oraz kompleksy leśne w dolnym biegu rzeki Kamiennej.

Głównymi krajowymi korytarzami ekologicznymi związanymi z dolinami rzecznyymi, które przebiegają przez obszar województwa są dolina Wisły i dolina Pilicy. Rangę regionalnych korytarzy ekologicznych pełnią doliny rzek: Czarnej Staszowskiej, Wschodniej, Koprzywianki, Opatówki, Kamiennej (odcinkowo), Czarnej Koneckiej, Bobrzy, Lubrzanki, Łososiny, Białej i Czarnej Nidy, Mierzawy i Nidzicy.

Na tle Polski województwo świętokrzyskie wydaje się być jednym z atrakcyjniejszych, pod względem potencjału turystycznego, regionów. Sprzyjają temu liczne atrakcje, korzystne warunki przyrodniczo-krajobrazowe oraz kulturowe, występujące na przeważającym obszarze województwa, jak i coraz lepsze wyposażenie w infrastrukturę turystyczno-sportowo-rekreacyjną, szczególnie w szlaki turystyczne i trasy rowerowe. Korzystnie należy również ocenić dalszy rozwój agroturystyki, turystyki rowerowej, uzdrowiskowej oraz postęp w zakresie modernizacji dróg służących przenoszeniu ruchu turystycznego.

W latach 2013–2020 liczba ludności zamieszkałej na obszarze województwa zmniejszyła się o 43 613 osób (3,4%), z czego w miastach odnotowano spadek o 11 987 osób (2,1%), a na wsi o 31 626 osób (4,5%). Analiza wskaźników demograficznych ostatnich dwóch dekad ukazuje szereg bardzo niekorzystnych tendencji rozwojowych, które powodują systematyczny ubytek ludności województwa. Okres ten charakteryzuje się m.in.: ujemnym przyrostem naturalnym, ujemnym saldem migracji, przyspieszonym starzeniem się ludności i malejącą liczbą zawieranych małżeństw.

Prognoza ludności na lata 2014–2050 przygotowana przez GUS, przewiduje dla województwa świętokrzyskiego pogłębienie niekorzystnych tendencji demograficznych. Do roku 2035 i 2050 maleć będzie zarówno udział ludności w wieku przedprodukcyjnym jak i produkcyjnym. Rosnąć będzie natomiast udział osób w wieku poprodukcyjnym. Wskaźniki te pozostaną bardziej niekorzystne od średnich krajowych. W 2050 roku ludność województwa świętokrzyskiego wyniesie 976,6 tys. osób i stanowić będzie zaledwie 2,87% ogółu ludności Polski. Ubytek liczby ludności województwa spowoduje zmniejszenie wskaźnika gęstości zaludnienia do ok. 95 os./km² w 2035 roku i do 83 os./km² w 2050 roku.

W województwie na koniec 2020 roku stopa bezrobocia wynosiła 8,5% (w kraju 6,2%) i od kilku lat wykazuje tendencję spadkową. Najwyższa od lat występuje w północnej i centralnej części województwa, tj. w powiatach: skarżyskim (16,6%), opatowskim (13,4%), koneckim (12,7%), ostrowieckim (11,5%), kieleckim (9,5%), a najniższa w powiecie buskim (4,4%) i pińczowskim (6,7%) oraz w m. Kielce (5,6%).

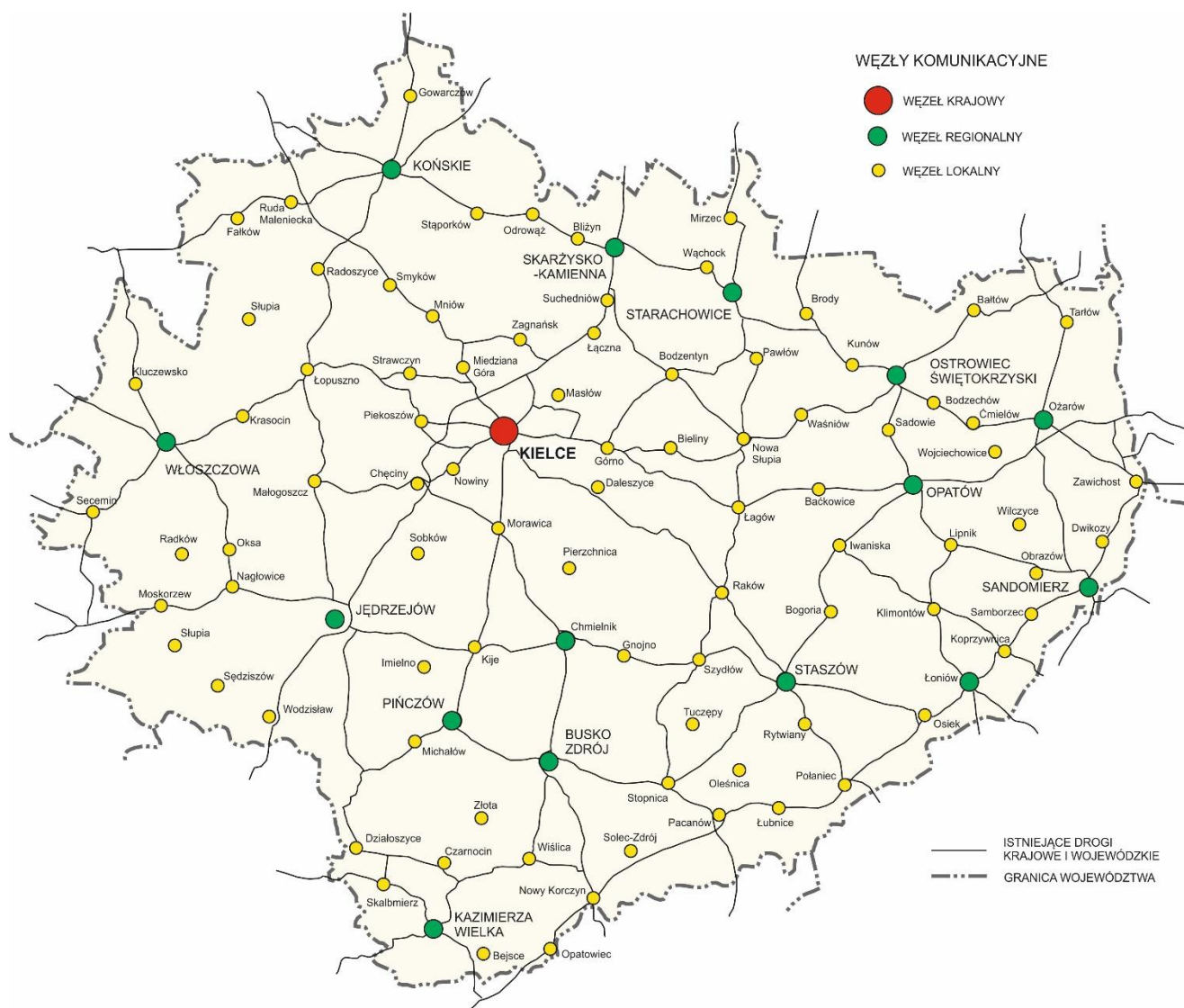
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w województwie jest niskie i w roku 2019 wyniosło 86,7% średniej krajowej.

Bardziej szczegółowa charakterystyka województwa znalazła się w głównej części planu – Regionalny plan transportowy województwa świętokrzyskiego na lata 2021-2030 roku.

3. Sieć korytarzy i węzłów drogowych województwa

Sieć węzłów transportowych, będących jednocześnie generatorami ruchu, oparto o istniejącą sieć osadniczą województwa.

Najważniejszym węzłem o znaczeniu krajowym są Kielce, stolica województwa a jednocześnie najważniejszy węzeł transportowy. Tworzą go korytarze komunikacyjne drogowe, kolejowe oraz istniejące lotnisko lokalne w Masłowie.



Rysunek 1. Istniejąca sieć krajowego, regionalnych i lokalnych węzłów transportowych
Źródło: Opracowanie własne

Korytarze transportowe w węźle krajowym

Nr korytarza komunikacyjnego	Charakter korytarza	Nr drogi/ linii kolejowej
1 Warszawa-Kielce-Kraków	Krajowy	DK S7
2 Łódź-Kielce-Rzeszów	Krajowy	DK(S)74, DK 77
7 Kielce-Tarnów	Krajowy	DK 73
12 gr. woj. -Włoszczowa-Kielce	Regionalny	DW 786
23 Piekoszków-Kielce	Regionalny	DW 761
17 Włoszczowa-Małogoszcz-Kielce	Regionalny	DP 1182T, DW 762
32 Kielce-Staszów-Połaniec	Regionalny	DW 764
104 Kielce-Zagnańsk	Lokalny	DP 1289T
KK2 Warszawa-Kraków	Krajowy	LK 8
KK3 Kielce-Częstochowa	Krajowy	LK 61
KK5 Kielce-Tarnów	Krajowy	LK 73

KK2a Łącznica	Krajowy	LK 567
KK5a Łącznica	Krajowy	LK 568

Sieć węzłów regionalnych tworzą siedziby powiatów uzupełnione o miejscowości gminne, które ze względu na przebiegającą przez ich teren infrastrukturę transportową pełnią rolę ważniejszą niż by to wynikało z funkcji administracyjnej. Zaliczono do nich siedziby powiatów oraz Chmielnik, Ożarów i Łonów, w których łączą się drogi krajowe i wojewódzkie.

Węzły lokalne tworzą ośrodki będące siedzibami gmin oraz inne miejscowości, nie stanowiące siedzib gmin, ze względu na położoną na ich terenie infrastrukturę drogową lub kolejową mające charakter lokalnego węzła transportowego.

Zakłada się, że węzły komunikacyjne każdego szczebla powinny być przebudowywane lub budowane tak, aby:

1. Zoptymalizować przenikanie się różnych rodzajów transportu, czemu winna służyć:
 - budowa obiektów do obsługi ruchu pasażerskiego i/lub towarowego obsługujących kilka rodzajów transportu (kolejowy, drogowy, lotniczy);
 - wyposażenie tych obiektów w odpowiednią ilość miejsc parkingowych, powierzchni przeładunkowych lub magazynowych;
 - wyposażenie w infrastrukturę niezbędną do obsługi pasażerów i kierowców;
 - zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa poprzez właściwą organizację ruchu, systemy monitoringu i zabezpieczeń;
 - budowa parkingów na obrzeżach miast – na końcowych przystankach komunikacji miejskiej wyposażonych w infrastrukturę do obsługi kierowców,
 - budowa infrastruktury rowerowej umożliwiającej bezkolizyjne, komfortowe i bezpośrednie dotarcie rowerzystów do węzłów komunikacyjnych, poruszania się w ich obrębie oraz bezpieczne pozostawienie roweru.
2. Koordynować rozkłady jazdy wszystkich przewoźników w poszczególnych rodzajach transportu, czemu winna służyć:
 - integracja taryfy kolejowo-drogowej,
 - optymalizacja czasu podróży pomiędzy poszczególnymi węzłami komunikacyjnymi przy użyciu dostępnych rodzajów infrastruktury transportowej;
 - instalacja elektronicznych systemów informacyjnych dotyczących zintegrowanych rozkładów jazdy różnych operatorów publicznego transportu zbiorowego;
 - instalacja elektronicznych systemów dystrybucji biletów.

3. Zapewnić w transporcie odpowiedni poziom bezpieczeństwa, w tym odporności na zmiany klimatu, poprzez:

- rewitalizację, modernizację i rozbudowę sieci dróg wojewódzkich,
- odseparowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów;
- budowę i przebudowę infrastruktury przystankowej;
- budowę dodatkowych pasów jezdni do obsługi komunikacji miejskiej;
- budowę ścieżek rowerowych;
- instalację systemów monitoringu ruchu w miastach.
- zakup nisko i zeroemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego,
- uwzględnianie postępujących zmian klimatu przy projektowaniu i realizacji infrastruktury transportowej oraz organizacji transportu.

Podstawowy układ komunikacyjny województwa, łączący go z największymi aglomeracjami i paneuropejskimi korytarzami transportowymi tworzą drogi międzynarodowe E-77 (droga krajowa nr 7), E-371 (droga krajowa nr 9) oraz krajowe nr 42, 73, 74, 77, 78 i 79. Drogi te w połączeniu z liniami kolejowymi o podobnym kierunku obsługi tworzą najważniejsze korytarze transportowe, będące elementami sieci TEN-T lub łączące sieć transportową województwa z siecią TEN-T, wokół których koncentrować się będą główne strefy aktywności gospodarczej województwa. Drogi krajowe nr 7 i 74⁴ zostały zaliczone do dróg ekspresowych. Realizacja drogi ekspresowej S7 w obszarze województwa świętokrzyskiego została zakończona. W ciągu drogi ekspresowej S74 zrealizowano dotychczas tylko odcinek DK73-Cedzyna. W perspektywie niniejszego Planu należy zatem kontynuować prace związane z budową drogi S74 oraz rozpocząć prace związane z przygotowaniem, oraz ewentualną realizacją, zapisanej w KPZK2030, drogi ekspresowej S73 Kielce-Tarnów.

Ruch transportowy w obszarze województwa kumuluje się w następujących, głównych korytarzach transportowych funkcjonujących w oparciu o infrastrukturę drogową i kolejową :

- korytarz europejski Bałtyk-Adriatyk,
- korytarz krajowy Warszawa - Kielce - Kraków,
- korytarz krajowy Łódź - Kielce – Rzeszów,
- korytarz krajowy Lublin-Kielce-Jędrzejów-Katowice,
- korytarz krajowy Warszawa - Ostrowiec Świętokrzyski - Łoniów - Rzeszów, tworzony przez drogę krajową nr 9 (droga międzynarodowa E-371);
- korytarz krajowy Warszawa - Kielce - Tarnów,

⁴ Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 roku zmieniającego rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U.2019, poz.1819),

- korytarz międzyregionalny Łódź - ośrodki położone w północnym paśmie województwa (od Końskich do Opatowa) - Rzeszów,
- korytarz międzyregionalny Warszawa - Sandomierz - Kraków,
- korytarz regionalny, łączący na terenie województwa ośrodki położone wzdłuż Linii Hutniczej Szerokotorowej (Sędziszów, Chmielnik, Staszów, Sandomierz).

Działaniom, zmierzającym do usprawnienia głównych powiązań transportowych z systemem krajowym, towarzyszyć winna poprawa powiązań drogowych o znaczeniu regionalnym jak również powiązań wewnętrznych opartych głównie o pozostałe drogi krajowe i zmodernizowane drogi wojewódzkie. W oparciu o stworzoną klasyfikację korytarzy transportowych obejmującą korytarze o charakterze europejskim, krajowym, międzyregionalnym i regionalnym utworzono, przedstawiony w tabelach poniżej, układ drogowych i kolejowych korytarzy o charakterze krajowym. Przyjęto przy tym zasadę, że wszystkie linie kolejowe stanowią korytarze o charakterze krajowym. Na potrzeby niniejszego planu wskazano również korytarze rowerowe o charakterze krajowym.

Korytarze drogowe o charakterze krajowym

Numer korytarza	Węzły	Nr drogi
1	Warszawa - Kielce - Kraków	S7
2	Łódź - Kielce - Rzeszów	S74
3	Warszawa - Ostrowiec Św. - Łoniów - Rzeszów	DK 9
4	(Katowice) - Jędrzejów - Chmielnik	DK 78
4a	Opatów - Ożarów - (Lublin)	DK 74
5	(DK 74) - Końskie - Starachowice - (DK nr 9)	DK 42
6	Warszawa - Sandomierz - Kraków	DK 79
7	Kielce - Tarnów	DK 73

Korytarze kolejowe o charakterze krajowym

Numer korytarza	Węzły	Nr linii kolejowej
KK1	Grodzisk Mazowiecki - Włoszczowa - Zawiercie	LK 4 - CMK
KK2	Warszawa Zach. – Skarżysko Kamienna – Kielce – Jędrzejów – Kraków Główny	LK 8
KK2a	Piaski-Kielce Herbskie (łącznica)	LK 567
KK3	Kielce - Włoszczowa – Częstochowa – Fosowskie	LK 61
KK3a	Czarnca-Włoszczowa Północ (łącznica)	LK 582
KK4	Łódź Kaliska-Ocice	LK 25
KK4a	Sandomierz-Grębów	LK 78
KK5	Sitkówka Nowiny-Busko-Zdrój-Tarnów	LK 73
KK5a	Sitkówka Nowiny-Szczukowice (łącznica)	LK 568
KK6	Linia Hutnicza Szerokotorowa	LK 65
KK7	Włoszczowice-Staszów-Chmielów k.Tarnobrzega	LK 70
KK8	Kozłów-Starzyny	LK 64

Korytarze rowerowe o charakterze krajowym

Numer korytarza	Węzły	Nazwa trasy rowerowej
1	Rzeszów - Sandomierz – Klimontów – Raków – Kielce – Radoszyce - Końskie	Wschodni Szlak Rowerowy Green Velo
5	Kraków - Rataje Słupskie (Szczucin) – Połaniec – Sandomierz – Zawichost – Kazimierz Dolny – Warszawa	Wiślana Trasa Rowerowa
11	Kraków - Kazimierza Wielka – Pińczów – Chmielnik – Kielce - Stąporków – Radom - Warszawa	EuroVelo 11

Ustalono listę 41 ciągów drogowych tworzących korytarze regionalne stanowiące połączenia pomiędzy węzłami regionalnymi, w których koncentrować się będą prace modernizacyjne. Korytarze te uzupełniają będą sieć nadrzędną korytarzy krajowych, integrując obszar województwa i łącząc je z głównymi miejscowościami w województwach sąsiednich oraz z korytarzami i węzłami sieci TEN-T. Znalazły się w nich drogi wojewódzkie oraz ważniejsze drogi powiatowe.

Drogowe korytarze regionalne

Numer korytarza	Miejscowości -węzły	Nr drogi
8	Chmielnik - Osiek	DW 765
9	Ostrowiec Świętokrzyski - Ożarów – Bałtówka	DW 755
10	gr. woj.(Grójec)-Końskie-Radoszyce-Łopuszno-Małogoszcz- Jedrzejów-Działoszyce-Skalbmierz-Kazimierza-Wielka- gr.woj.(Koszyce)	DW 728 DW 768
11	gr. woj.(Przedbórz)-Kluczewsko- Włoszczowa- Oksa- Nagłowice (DK 78)-Nagłowice -Trzciniec- Sędziszów	DW 742 DP 1166T
12	gr. woj.(Częstochowa)-Secemin-Włoszczowa-Krasocin- Łopuszno-Piekoszów-Kielce	DW 786
13	Końskie-gr.woj.(Żarnów)	DW 746
14	Końskie-gr.woj.(Przysucha)	DW 749
15	Włoszczowa-gr.woj.(Radomsko)	DW 785
16	Secemin-gr.woj.(Szczekociny)	DW 795
17	Włoszczowa-Czerwanka-Ludynia-Kozłów-Ludwinów- Małogoszcz-Chęciny-Kielce	DP 1182T DW 762
18	Chęciny-Morawica	DW 763
19	Morawica-Kije-Pińczów-Węchadłów (DW768)	DW 766
20	DK 78 (Jadwinów) - Imielno - Pińczów - Busko-Zdrój	DP 1135T DW 767
21	Ćmińsk(DK 74)-Zagnańsk-Lekomini(S7)	DW 750
22	DW 786(Ruda Strawczyńska)-Strawczyn-Miedziana Góra	DW 748
23	Piekoszów-Kielce	DW 761
24	DW 768 (Kujawki)-Czarnocin-DW 776(Krzyż)	DW 770
25	gr.woj.(Olkusz)-Skalbmierz	DW 783

26	Wiślica-DW 973(Strążyska)	DW 771
27	Busko Zdrój-Wiślica-Kazimierza Wielka-gr.woj.(Kraków)	DW 776
28	Busko Zdrój-Nowy Korczyn	DW 973
29	gr.woj.(Radom)-Mirzec-Starachowice(DK 42)	DW 744
30	Michałów(DK 42)-Pawłów-Nowa Słupia-Łagów-Raków- Szydłów-Stopnica- Solec Zdrój-Zielonki(DK 79)	DW 756 DP 1065T
31	Opatów-Iwaniska-Bogoria-Staszów-Stopnica	DW 757
32	Kielce-Raków-Staszów-Połaniec-gr.woj.(Mielec)	DW 764
33	Wola Jachowa - Bieliny - Nowa Słupia - Waśniów -Ostrowiec Św. - Bałtów - DK 79 - gr.woj.(Solec)	DW 753 DW 751 DW 754
34	Suchedniów-Bodzentyn-Nowa Słupia	DW 751
35	Bałtówka-Zawichost-gr.woj.(Kosin)	DW 755
36	Sandomierz-Zawichost-DK 74(Maruszów)	DW 777
37	DK 74(Baćkowice)-Iwaniska-Klimontów-Koprzywnica	DP 1545T DW 758
38	Włoszczowa-Oleszno-Słupia-Radoszyce-Smyków(DK 74)- Staporków(DK 42)	DP 1442T
39	Fałków(DK 42)-Radoszyce	DP 1434T DP 1435T
40	Łopuszno-Wólka-gr.woj. (Przedbórz)	DP 1371T
41	Gr.woj(Goleniowy)-Słupia-Sędziszów-Kaziny-Wodzisław- Nawarzyce-DW 768	DP 1151T DP 1153T
42	DW nr 766(Skrzypiów k/ Pińczowa)-Kozubów -Mozgawa-Koniecmosty(k/Wiślicy)	DP 1196T DP 1040T
43	Chmielnik-Pierzchnica-Borki-Daleszyce-Górno- Św.Katarzyna-Bodzentyn- DW 756(Rzepin Kolonia)	DP 1344T DP 1322T DW 752
44	DW 751(SarniaZwola)-Nagórzyce-Niemienice-Porudzie- Opatów	DP 1531T
45	Raków-Rakówka-WolaMałkowska-Bogoria- Jurkowice- Klimontów	DP 1338T DP 1704T
46	Zawichost-gr.woj.(Opoka)	DW 759
47	Łoniów-gr.woj.(Nisko)	DW 872
48	Chmielnik-Szarbków-Chruścice-Pinczów	DP 1266T

Dodatkowym elementem jest sieć regionalnych tras rowerowych, składająca się z 11 korytarzy rowerowych będących uzupełnieniem sieci krajowych korytarzy rowerowych.

Rowerowe korytarze regionalne

Numer korytarza	Węzły	Nazwa trasy rowerowej
150	Końskie — Skarżysko-Kamienna — Starachowice — Ostrowiec Świętokrzyski — Zawichost	-
151	Sędziszów — Włoszczowa — Radoszyce	-
152	Włoszczowa — Małogoszcz — Chęciny — Kielce – Zagnańsk - Bodzentyn — Nowa Słupia — Opatów — Sandomierz	-

153	Opatowiec — Kazimierza Wielka — Skalbmierz — Jędrzejów — Małogoszcz — Końskie	-
154	Szczekociny woj. śląskie — Jędrzejów — Chmielnik — Raków — Koprzywnica	-
155	Nowy Korczyn — Wiślica — Busko-Zdrój — Chmielnik — Pierzchnica — Daleszyce — Suchedniów — Skarżysko- Kamienna	-
156	Sędziszów — Pińczów — Busko-Zdrój — Solec-Zdrój — gr. z woj., małopolskim wraz z wariantem przez Stopnicę – Oleśnicę - Połaniec	-
157	Szczucin woj. małopolskie — Pacanów — Staszów — Szydłów — Łagów — Nowa Słupia — Starachowice	-
158	Działoszyce — Skalbmierz — Cudzynowice — Koniecmosty — Nowy Korczyn	-
159	Tarnobrzeg woj. podkarpackie — Koprzywnica — Opatów — Ostrowiec Świętokrzyski — Bałtów wraz z wariantem przez Iwaniska-Włostów	-
160	Nowa Słupia – Bieliny - Święta Katarzyna - Bodzentyn	Wokół Łysogór

Przy typowaniu dróg powiatowych do korytarzy transportowych stanowiących połączenia pomiędzy węzłami lokalnymi kierowano się następującymi kryteriami:

- krótsze ciągi łączące ośrodki gminne oraz gminne z powiatowymi,
- drogi łączące ośrodki miejskie nie obsługiwane przez korytarze krajowe lub regionalne,
- drogi doprowadzające ruch do korytarzy dróg krajowych,
- drogi odciążające drogi ruchu tranzytowego od ruchu lokalnego, nie wpisane w sieć korytarzy łączących węzły regionalne.

Większość tych dróg została zgłoszona przez zarządy dróg oraz jednostki samorządu terytorialnego we wnioskach do poprzednich edycji planu na lata 2007-2013 i 2014-2020. Analiza wniosków złożonych do niniejszego Planu na lata 2021-2030 nie wykazała konieczności wprowadzenia zasadniczych zmian w tym zakresie. Tak wytypowane ciągi dróg lokalnych wraz z ciągami regionalnymi uzupełnią będą sieć drogową korytarzy krajowych, integrując obszar województwa, stanowiąc alternatywne trasy przejazdu i łącząc go z terenami położonymi bezpośrednio poza jego granicami.

4. Ogólna charakterystyka sieci dróg wojewódzkich

4.1. Wykaz dróg wojewódzkich

Sieć dróg wojewódzkich zarządzana przez ŚZDW obejmuje 36 dróg⁵ o łącznej długości 1053 km na której zlokalizowane jest 167 obiektów mostowych i obejmuje drogi nr:

- 723 - /od DK 77/ Sandomierz - gr. woj. podkarpackiego
- 728 - gr. woj. łódzkiego - Końskie – Radoszyce - Małogoszcz- Wilanów /DK78/
- 742 - gr. woj. łódzkiego - Włoszczowa – (nieciągłość na DW 786) – Oksa - Nagłowice
- 744 - gr. woj. mazowieckiego – Starachowice /do DK42/
- 745 - /od DK 73/ Kielce - Masłów – Radlin /do DK 74/
- 746 - gr. woj. łódzkiego – Końskie /do DW 728/
- 748 - /od DW 786/ Ruda Strawczyńska - Strawczyn – Kostomłoty Drugie /do DK 74/
- 749 - /od DK 42/ Końskie - gr. woj. mazowieckiego
- 750 - /od DK74/ Ćmińsk - Zagnańsk – Barcza /do S7/
- 751 - Suchedniów - Bodzentyn - Nowa Słupia (nieciągłość na DW 756) - Ostrowiec Świętokrzyski /do DK 9/
- 752 - /od DK 74/ Górnio - Bodzentyn - Rzepin Pierwszy /do DW 756/
- 753 - /od DK 74/ Wola Jachowa - Bieliny - Stara Słupia /do DW 751/
- 754 - /od DK 9/ Ostrowiec Świętokrzyski - Bałtów - gr. woj. (rzeka Wisła)
- 755 - /od DK9/ Ostrowiec Świętokrzyski – Ćmielów (obwodnica Ćmielowa) - Ożarów - Zawichost - gr. woj. lubelskiego /rzeka Wisła/
- 756 - /od DK 42/ Starachowice - Nowa Słupia - Łagów – Raków - Szydłów (nieciągłość na DW 765) – Stopnica /do DK 73/
- 757 - /od DK9/ Opatów - Iwaniska – Bogoria - Staszów – Stopnica /do DK73/
- 758 - /od DW757/ Iwaniska – Klimontów - Koprzywnica - gr. woj. podkarpackiego /rzeka Wisła/
- 759 - /od DW 777/ - Piotrowice - gr. woj. lubelskiego /rzeka Wisła/
- 761 - /od DW 762/ Kielce – Piekosów /do DW 786/
- 762 - /od DK73/ Kielce - Chęciny – Małogoszcz /do DW 728/
- 763 - /od DW 762/ Chęciny – Morawica /do DK73/

⁵ Wykaz dróg wojewódzkich zgodnie z Uchwałą Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego Nr LV/682/22 z dnia 28.12.2022 roku w sprawie ustalenia przebiegu istniejących dróg wojewódzkich w Województwie Świętokrzyskim

- 764 - /od DK73/ Kielce – Daleszyce (obwodnica Daleszyc) – Raków (obwodnica Rakowa) - Staszów (obwodnica Staszowa, ul. Targowa) – Połaniec -gr. woj. podkarpackiego /rzeka Wisła/
 765 - /od DK73/ Chmielnik (obwodnica Chmielnika) – Gnojno - Szydłów - Staszów (nieciągłość na DW 764)– Osiek (obwodnica) /do DK 79/
 766 - /od DK 73/ Morawica - Kije - Pińczów (obwodnica Pińczowa)- Michałów - Węchadłów /do DW 768/
 767 - /do DW 766/ Pińczów – Busko Zdrój /do DW 973/
 768 - /od DK78/ Piaski–Jędrzejów (obwodnica Jędrzejowa) - Węchadłów–Działoszyce-Skalbmierz - Kazimierza Wielka obwodnica Kazimierzy Wielkiej) - gr. woj. małopolskiego



Rysunek 2. Schemat istniejącej nadrzędnej sieci drogowej województwa – drogi krajowe i wojewódzkie
 Źródło: Opracowanie własne

770 - /od DW 768/ Drożejowice - Czarnocin – Krzyż /do DW 776/

771 - /od DW 776/ Wiślica – Strożyska /do DW 973/

776 - gr. woj. małopolskiego - Kazimierza Wielka (obwodnica Kazimierzy Wielkiej) - Wiślica –
Wolica /do DW 973/

777 - /od DK77/ Sandomierz – Dwikozy –Zawichost (nieciągłość na DW 755) –Maruszów Kolonia
- /do DK 74/

783 - gr. woj. małopolskiego – Skalbmierz /do DW 768/

785 - gr. woj. łódzkiego – Włoszczowa /do DW 742/

786 - gr. woj. śląskiego – Secemin - Włoszczowa – Krasocin - Łopuszno (nieciągłość na DW 728)
-Piekoszów - Kielce /do DW762/

795 - /od DW 786/ Secemin - gr. woj. śląskiego

872 - /od DK 9/ Jasienica - Świniary - gr. woj. podkarpackiego /rzeka Wisła/

973 - /od DK 73/ Busko-Zdrój - Nowy Korczyn (nieciągłość na DK 79)- gr. woj. małopolskiego -
/rzeka Wisła/

4.2. Ocena stanu technicznego dróg wojewódzkich

Oceny stanu technicznego dróg wojewódzkich dokonano na podstawie kontroli rocznej obiektów budowlanych przeprowadzonej w 2020 roku. Kontrolę przeprowadził zarządca dróg wojewódzkich - Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach. Zarządzanie siecią dróg wojewódzkich odbywa się poprzez dwa Rejony Dróg Wojewódzkich – Nr 1 w Zgórsku i Nr 2 w Staszowie. Rejony podzielone są na obwody drogowe, odpowiednio: Nr 1 Zgórsko, Nr 2 Łopuszno, Nr 3 Pińczów oraz Nr 4 Staszów, Nr 5 Nowa Słupia, Nr 6 Ćmielów, Nr 7 Tempoczków.

Wykonywanie okresowych przeglądów dróg i obiektów mostowych to jedno z najważniejszych zadań związanych z zarządzaniem drogami wojewódzkimi. Regularnie przeprowadzane przeglądy stanu nawierzchni jezdni, chodników oraz innych jej elementów pozwalają na efektywne zaplanowanie i ekonomiczne zarządzanie środkami finansowymi, przeznaczonymi na utrzymanie dróg a informacje uzyskane w ramach tych działań stanowią punkt wyjścia do podejmowania wszelkich decyzji związanych z bieżącym utrzymaniem, jak i planowanymi remontami dróg i mostów. W ramach kontroli stanu technicznego dróg systematycznie przeprowadzane są następujące typy przeglądów:

- bieżące – cotygodniowe objazdy dróg przeprowadzane dla całej sieci dróg;
- okresowe kontrole roczne – przeprowadzane dla każdej drogi oddzielnie, których wyniki należy opracować w postaci protokołów z przeglądu;

- okresowe kontrole 5-letnie – przeprowadzane dla każdej drogi oddzielnie i dokumentowane w sposób analogiczny do przeglądów podstawowych

Celem przeglądów jest wizualna kontrola stanu technicznego dróg, w tym:

- stanu nawierzchni dróg (jezdni, chodników, ciągów rowerowych) w zakresie możliwych zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz utrudnień mających wpływ na komfort użytkowania dróg lub ich otoczenia jak również kompletności infrastruktury towarzyszącej służącej utrzymaniu dróg tj. wjazdów, studzienek, barier ochronnych, azyli, poboczy, rowów odwadniających oraz innych elementów pasa drogowego służących utrzymaniu ruchu;
- oznakowania w zakresie jego kompletności, widoczności oraz prawidłowego funkcjonowania elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego takich jak sygnalizacja świetlna oraz innych elementów służących bezpieczeństwu ruchu drogowego;
- zanieczyszczeń lub przedmiotów, które wymagają usunięcia w ramach prac porządkowych na drogach i drogowych obiektach inżynierskich.

Po zakończeniu kontroli przeprowadzana jest ich analiza. Zaobserwowane ubytki na drodze i uszkodzenia są usuwane w ramach remontów cząstkowych z bieżącego utrzymania w zakresie niezbędnym do przywrócenia stanu technicznego dróg do stanu pozwalającego na ich bezpieczne użytkowanie i eksploatację. Uszkodzenia występujące na większą skalę zostają zaplanowane do realizacji w ramach generalnych remontów i przebudów dróg.

Dla dokonania porównania przyjęto system ocen obejmujący czterostopniową skalę oceny, stan: dobry, zadowalający, niezadowalający i zły. W przypadkach gdzie opis stanu technicznego odcinka był inny od przyjętej skali stopni oceny stanu, odcinek ten przypisywano do jednej z czterech grup na podstawie opisu stanu technicznego. Wszystkie odcinki i obiekty których stan oceniono jako dobry i bardzo dobry zebrano w jednej grupie: stan dobry. Ocenie poddano cztery najczęściej występujące w protokołach kontroli elementy dróg: nawierzchnię, pobocza, chodniki (na tych odcinkach gdzie występują) oraz odwodnienie (rowy, przepusty, kanalizacja deszczowa na odcinkach dróg o przekroju ulicznym). Ze względu na rosnące zainteresowanie zasadnym wydaje się rozważenie dróg dla rowerów jako oddzielnego elementu dróg wojewódzkich poddawanego cyklicznej ocenie stanu technicznego. W celu ustalenia ogólnej oceny stanu technicznego drogi do każdego stopnia oceny stanu technicznego przypisano punkty od 4(stan dobry) do 1(stan zły). Na tej podstawie ustalono średnią ocenę stanu technicznego dla poszczególnych elementów drogi(ostatni rząd tabeli) jak również dla poszczególnych odcinków dróg wojewódzkich(ostatnia kolumna tabeli). Średnia wszystkich ocen dla ocenianych elementów drogi określa uśredniony stan techniczny drogi

PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO DO 2030 ROKU

DW 723					
/od DK 77/ Sandomierz - gr. woj. podkarpackiego					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-0+889	zadowalający	dobry	dobry	-	3,66
Średnia ocena	3	4	4	-	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: **3,66**

DW 728					
gr. woj. łódzkiego - Końskie – Radoszyce - Małogoszcz- Wilanów /DK78/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
69+409-75+810*	dobry	dobry	dobry	dobry	4
75+810-77+350	dobry	dobry	dobry	dobry	4
77+350-80+680	niezadowalający	dobry	zadowalający	-	3
80+680-81+100	odcinek w trakcie przebudowy – przebudowa obiektu mostowego				
81+100-83+780	niezadowalający	zadowalający	zadowalający	-	2,66
83+780-84+000	odcinek w trakcie przebudowy – przebudowa obiektu mostowego				
84+000-100+000	dobry	dobry	dobry	dobry	4
100+000-104+100	zadowalający	zadowalający	dobry	dobry	3,5
104+100-120+450	odcinek w trakcie przebudowy				
120+450-137+699	dobry	zadowalający	dobry	dobry	3,75
137+699-141+200	dobry	zadowalający	dobry	-	3,66
141+200-154+379	zadowalający	zadowalający	dobry	bardzo dobry	3,5
Średnia ocena	3,33	3,44	3,77	4	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: **3,63**

*od granicy województwa mazowieckiego

DW 742					
gr. woj. łódzkiego - Włoszczowa – (nieciągłość na DW 786) – Oksa - Nagłowice					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
38+655-51+610*	niezadowalający	zadowalający	niezadowalający	dobry	2,75
51+610-52+660	dobry	dobry	dobry	dobry	4
52+660-60+010	zadowalający	zadowalający	zadowalający	dobry	3,25
60+010-62+450	dobry	dobry	dobry	dobry	4
62+450-65+400	dobry	dobry	dobry	dobry	4
65+400-85+842	zadowalający	zadowalający	dobry	dobry	3,5
Średnia ocena	3,33	3,5	3,5	4	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: **3,58**

*od granicy województwa łódzkiego

DW 744					
gr. woj. mazowieckiego – Starachowice /do DK42/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
18+234-21+584*	dobry	dobry	dobry	dobry	4
21+584-23+488	dobry	zadowalający	dobry	dobry	3,75
23+488-26+838	dobry	dobry	dobry	dobry	4
26+838-27+330	zadowalający	dobry**	dobry	zadowalający	3,5
27+330-29+910	niezadowalający	zadowalający	dobry	zadowalający	3

29+910-35+628	zadowalający	zadowalający	niezadowalający	niezadowalający	2,5
35+628-36+565	zły	dobry**	dobry	zadowalający	3
36+565-36+668	dobry	dobry**	dobry	dobry	4
36+668-37+205	zły	dobry**	dobry	niezadowalający	2,75
37+205-38+100	dobry	dobry**	dobry	dobry	4
38+100-38+580	zły	dobry**	dobry	zadowalający	3
38+580-40+715	zadowalający	dobry**	dobry	zadowalający	3,5
40+715-42+006	dobry	dobry**	dobry	dobry	4
Średnia ocena	2,92	3,77	3,85	3,31	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,46

*od granicy województwa mazowieckiego

**brak poboczy, przekrój uliczny z obustronnym chodnikiem

DW 745					
/od DK 73/ Kielce - Masłów – Radlin /do DK 74/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+874-5+650*	zły	niezadowalający	niezadowalający	niezadowalający	1,75
5+650-7+365	dobry	dobry	dobry	zadowalający	3,75
7+365-11+045	bardzo dobry	bardzo dobry	dobry	bardzo dobry	4
Średnia ocena	3	3,33	3,33	3	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,16

*odcinek od 0+000 do 0+874 w granicach miasta

DW 746					
gr. woj. łódzkiego – Końskie /do DW 728/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
6+425-12+000*	niezadowalający	zadowalający	niezadowalający	-	2,66
12+000-17+740	dobry	dobry	dobry	dobry	4
Średnia ocena	3	3,5	3	4	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,37

*od granicy województwa łódzkiego

DW 748					
/od DW 786/ Ruda Strawczyńska - Strawczyn – Kostomłoty Drugie /do DK 74/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-0+539	zadowalający	dobry	dobry	dobry	3,75
0+539-2+690	zadowalający	dobry	niezadowalający	dobry	3,25
2+690-4+800	zadowalający	dobry	dobry	dobry	3,75
4+800-5+300	bardzo dobry	dobry	dobry	bardzo dobry	4
5+500-9+050	dobry	zadowalający	niezadowalający	bardzo dobry	3,25
9+050-12+300	dobry	dobry	dobry	-	4
12+300-13+102	zły	dobry	zły	-	2
Średnia ocena	3,14	3,86	3	4	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,5

DW 749					
/od DK 42/ Końskie - gr. woj. mazowieckiego					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-3+950	niezadawalający	niezadawalający	niezadawalający	zadawalający	2,25
3+950-5+300	dobry	dobry	dobry	dobry	4
5+300-6+280	niezadawalający	dobry	niezadawalający	-	2,66
6+280-6+630	dobry	dobry	dobry	dobry	4
6+630-10+388	niezadawalający	dobry	niezadawalający	niezadawalający	2,5
Średnia ocena	2,8	3,6	2,8	3,25	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: **3,11**

DW 750					
/od DK74/ Ćmińsk - Zagnańsk – Barcza /do S7/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+050-0+200	dobry	dobry	dobry	-	4
0+200-4+160	dobry	dobry	niezadawalający	-	3,33
4+160-4+850	niezadawalający	dobry	zły	-	2,33
4+850-10+800	zadawalający	dobry	zadawalający	zły	2,75
10+800-11+279	bardzo dobry	dobry	dobry	bardzo dobry	4
11+279-12+900	bardzo dobry	dobry	dobry	bardzo dobry	4
12+900-13+665	zadawalający	dobry	zły	dobry	3
Średnia ocena	3,43	4	2,71	3	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: **3,28**

DW 751					
Suchedniów - Bodzentyn - Nowa Słupia (nieciągłość na DW 756) - Ostrowiec Świętokrzyski /do DK 9/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-3+700	niezadawalający	niezadawalający	niezadawalający	zadawalający	2,25
3+700-6+530	niezadawalający	zadawalający	zadawalający	zadawalający	2,75
6+530-7+770	dobry	dobry	dobry	-	4
7+770-14+560	niezadawalający	zadawalający	zadawalający	zadawalający	2,75
14+560-16+400	dobry	zadawalający	zadawalający	zadawalający	3,25
16+400-18+900	dobry	dobry	dobry	dobry	4
18+900-20+700	dobry	dobry	dobry	-	4
20+700-26+675	dobry	dobry	dobry	zadawalający	3,75
26+675-30+191	dobry	dobry	dobry	dobry	4
30+191-31+421	zadawalający	dobry*	dobry	dobry	3,75
31+421-33+451	dobry	dobry	dobry	dobry	4
33+451-53+580	zadawalający	dobry	dobry	dobry	3,75
53+580-54+861	zadawalający	dobry*	dobry	dobry	3,75
Średnia ocena	3,31	3,61	3,61	3,27	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: **3,45**

*brak poboczki, przekrój uliczny z obustronnym chodnikiem

DW 752					
/od DK 74/ Górnó - Bodzentyn - Rzepin Pierwszy /do DW 756/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-6+326	dobry	zadowalający	zadowalający	dobry	3,5
6+326-6+890	dobry	zadowalający	dobry	-	3,66
6+890-8+616	dobry	dobry	dobry	dobry	4
8+616-11+377	dobry	dobry	dobry	-	4
11+377-14+122	dobry	dobry	dobry	dobry	4
14+122-17+365	zadowalający	zadowalający	zadowalający	zadowalający	3
17+365-23+007	niezadowalający	zadowalający	niezadowalający	dobry	2,75
23+007-24+530	dobry	zadowalający	dobry	dobry	3,75
24+530-26+631	dobry	zadowalający	dobry	dobry	3,75
Średnia ocena	3,66	3,33	3,55	3,86	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,6

DW 753					
/od DK 74/ Wola Jachowa - Bieliny - Stara Słupia /do DW 751/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-9+500	dobry	zadowalający	zadowalający	zadowalający	3,25
9+500-17+595	dobry	zadowalający	niezadowalający	zadowalający	3
17+595-19+766	dobry	zadowalający	dobry	dobry	3,75
Średnia ocena	4	3	3	3,33	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,33

DW 754					
/od DK 9/Ostrowiec Świętokrzyski - Baltów - gr. woj. (rzeka Wisła)					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-1+912	niezadowalający	zadowalający*	zadowalający	zadowalający	2,75
1+912-29+257	bardzo dobry	bardzo dobry	bardzo dobry	bardzo dobry	4
Średnia ocena	3	3,5	3,5	3,5	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,37

*brak poboczki, przekrój uliczny z obustronnym chodnikiem

DW 755					
/od DK9/ Ostrowiec Świętokrzyski – Ćmielów(obwodnica Ćmielowa) - Ożarów - Zawichost - gr. woj. lubelskiego /rzeka Wisła/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-1+391	niezadowalający	dobry*	dobry	dobry	3,5
1+391-1+897	bardzo dobry	bardzo dobry*	dobry	bardzo dobry	4
1+897-7+838	dobry	bardzo dobry	bardzo dobry	bardzo dobry	4
0+000-5+100**	bardzo dobry	bardzo dobry	bardzo dobry	bardzo dobry	4
11+660-23+035	bardzo dobry	bardzo dobry	bardzo dobry	bardzo dobry	4
23+035-34+590	niezadowalający	zadowalający	zadowalający	zadowalający	2,75
Średnia ocena	3,33	3,83	3,83	3,83	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,7

*brak poboczki, przekrój uliczny z obustronnym chodnikiem

**kilometraż tymczasowy dla obwodnicy Ćmielowa oddanej do użytkowania w 2019 r. – włączenia obwodnicy w istniejący ślad DW 755 w km 7+838 i w km 11+660

DW 756					
/od DK 42/ Starachowice - Nowa Słupia - Łągów – Raków - Szydłów (nieciągłość na DW 765) – Stopnica /do DK 73/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-4+334	niezadawalający	zadawalający	zadawalający	zadawalający	2,75
4+334-7+734	zadawalający	zadawalający	zadawalający	dobry	3,25
7+734-13+687	niezadawalający	zadawalający	niezadawalający	zadawalający	2,5
13+687-17+990	dobry	dobry	dobry	dobry	4
17+990-19+880	zadawalający	dobry	dobry	dobry	3,75
19+880-29+346	zadawalający	niezadawalający	dobry	dobry	3,25
29+346-42+296	dobry	niezadawalający	dobry	dobry	3,5
42+296-52+647	zły	niezadawalający	-	-	1,5
52+647-53+300	dobry	dobry	dobry	dobry	4
53+300-54+034	zły	dobry	zadawalający	-	2,66
54+034-59+100	bardzo dobry	bardzo dobry	bardzo dobry	bardzo dobry	4
59+100-61+121	zły	dobry	niezadawalający	-	2,33
61+140-61+300*	zły	dobry	niezadawalający	-	2,33
61+300-68+050	bardzo dobry	bardzo dobry	bardzo dobry	bardzo dobry	4
68+050-68+600	zły	dobry	zadawalający	-	2,66
68+600-68+800	bardzo dobry	bardzo dobry	bardzo dobry	bardzo dobry	4
68+800-69+500	zadawalający	dobry	dobry	-	3,66
69+500-69+950	dobry	dobry	dobry	-	4
69+950-70+900	zadawalający	dobry	dobry	-	3,66
70+900-71+100	bardzo dobry	dobry	dobry	-	4
71+100-71+700	zadawalający	dobry	dobry	-	3,66
71+700-73+400	zadawalający	-	dobry	dobry	3,66
73+400-73+850	zadawalający	-	-	dobry	3,5
73+850-74+310	bardzo dobry	bardzo dobry**	bardzo dobry	bardzo dobry	4
Średnia ocena	2,87	3,59	3,54	3,86	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,46

*nieciągłość na przejeździe kolejowym w km 61+130

**brak poboczy, przekrój uliczny z obustronnym chodnikiem

DW 757					
/od DK9/ Opatów - Iwaniska – Bogoria - Staszów – Stopnica /do DK73/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-13+500	zadawalający	dobry	dobry	dobry	3,75
13+500-29+078	zły	zadawalający	dobry	zadawalający	2,75
29+078-35+950	zadawalający	dobry	dobry	zadawalający	3,5
35+950-41+475	dobry	dobry	dobry	dobry	4
41+475-56+965	niezadawalający	zadawalający	niezadawalający	niezadawalający	2,25
Średnia ocena	2,6	3,6	3,6	3,2	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,25

DW 758					
/od DW757/ Iwaniska – Klimontów - Koprzywnica - gr. woj. podkarpackiego /rzeka Wisła/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-3+640	dobry	dobry	dobry	zadawalający	3,75

3+640-11+840	zły	zadawalający	niezadawalający	dobry*	2,5
11+840-17+554	niezadawalający	zadawalający	niezadawalający	dobry	2,75
17+554-28+189	niezadawalający	zadawalający	niezadawalający	-	2,33
28+189-34+204	zadawalający	niezadawalający	niezadawalający	dobry	2,75
34+204-35+289	niezadawalający	zadawalający	niezadawalający	-	2,33
Średnia ocena	2,33	2,5	2,33	3,75	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 2,73

*ścieżka rowerowa

DW 759 /od DW 777/ - Piotrowice - gr. woj. lubelskiego /rzeka Wisła/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-1+000	zły	zły	-	-	1
1+000-2+416	zły	zły	-	-	1
2+416-2+610	zadawalający	zadawalający	-	-	3
Średnia ocena	1,66	1,66	-	-	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 1,66

DW 761 /od DW 762/ Kielce – Piekoszów /do DW 786/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
3+736-3+952*	b. dobry	b. dobry	dobry	b. dobry	4
3+952-5+240	b. dobry	b. dobry	dobry	b. dobry	4
5+240-6+080	zadawalający	dobry	dobry	dobry	3,75
6+080-6+465	b. dobry	b. dobry	dobry	b. dobry	4
6+465-7+600	dobry	dobry	dobry	dobry	4
7+600-8+450	b. dobry	dobry	dobry	b. dobry	4
8+450-9+092	odcinek w trakcie przebudowy				
Średnia ocena	3,83	4	4	4	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,96

*od granicy miasta

DW 762 /od DK73/ Kielce - Chęciny – Małogoszcz /do DW 728/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
9+763-13+917*	dobry	dobry	dobry	-	4
14+956-15+030	zadawalający	zadawalający	niezadawalający	-	2,66
15+030-25+479	b. dobry	dobry	dobry	b. dobry**	4
25+479-27+140	b. dobry	dobry	dobry	b. dobry**	4
27+140-29+991	dobry	dobry	zadawalający	-	3,66
Średnia ocena	3,8	3,8	3,4	4	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,75

*od granicy miasta

**ciąg pieszo-rowerowy

DW 763						
/od DK73/ Kielce - Chęciny – Małogoszcz /do DW 728/						
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki		
0+000-0+350	odcinek w trakcie przebudowy					
0+350-3+500	dobry	dobry	dobry	dobry	4	
3+500-4+650	dobry	dobry	dobry	-	4	
4+650-11+268	zadowalający	dobry	dobry	dobry	3,75	
Średnia ocena	3,66	4	4	4	↓	

Średnia ocena stanu technicznego drogi: **3,91**

DW 764					
/od DK73/ Kielce – Daleszyce (obwodnica Daleszyc) – Raków (obwodnica Rakowa) – Staszów (obwodnica Staszowa, ul. Targowa) – Połaniec - gr. woj. podkarpackiego /rzeka Wisła/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
4+059-14+042*	b. dobry	b. dobry	dobry	dobry**	4
14+042-26+100	b. dobry	b. dobry	dobry	dobry**	4
26+100-28+953	zadowalający	dobry	dobry	dobry	3,75
28+953-36+948	zły	zadowalający	zadowalający	dobry	2,75
36+948-40+322	dobry	dobry	dobry	-	4
40+322-42+430	niezadowalający	zadowalający	niezadowalający	-	2,33
42+430-43+000	dobry	zadowalający	niezadowalający	-	3
43+000-44+180	niezadowalający	zadowalający	zadowalający	-	2,66
44+180-46+320	dobry	dobry	niezadowalający	-	3,33
46+320-52+700	niezadowalający	zadowalający	zadowalający	zadowalający	2,75
52+700-58+300	dobry	dobry	dobry	dobry**	4
58+300-74+250	dobry	zadowalający	dobry	dobry	3,75
74+250-74+776	zadowalający	dobry	dobry	dobry	3,75
74+776-78+800	dobry	dobry	dobry	dobry**	4
Średnia ocena	3,21	3,57	3,36	3,88	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: **3,5**

*od granicy miasta

**ścieżka rowerowa

DW 765					
/od DK73/ Chmielnik (obwodnica Chmielnika) – Gnojno - Szydłów - Staszów (nieciągłość na DW 764)– Osiek (obwodnica) /do DK 79/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-2+847	b. dobry	b. dobry	b. dobry	b. dobry	4
2+847-19+737	dobry	dobry	dobry	-	4
19+737-50+130	dobry	dobry	dobry	dobry	4
Średnia ocena	4	4	4	4	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: **4**

DW 766					
/od DK 73/ Morawica - Kije - Pińczów (obwodnica Pińczowa)- Michałów - Węchadłów /do DW 768/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-5+100	dobry	dobry	dobry	dobry	4
5+100-7+200	dobry	dobry	dobry	zadowalający	3,75
7+200-9+702	dobry	dobry	dobry	-	4
9+702-24+300	dobry	dobry	dobry	zadowalający	3,75
24+300-24+750	b. dobry	dobry	dobry	-	4
24+750-29+404	b. dobry	b. dobry	b. dobry	b. dobry	4
29+404-29+637	zadowalający	zadowalający	-	zadowalający	3
29+637-32+923	zadowalający	dobry	dobry	dobry	3,75
32+923-35+087	b. dobry	b. dobry	b. dobry	b. dobry	4
35+087-43+269	zły	-	zadowalający	-	2
Średnia ocena	3,5	3,88	3,88	3,57	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,71

DW 767					
/do DW 766/ Pińczów – Busko Zdrój /do DW 973/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-0+830	dobry	-	dobry	dobry	4
0+830-3+900	b. dobry	-	b. dobry	b. dobry	4
3+900-4+400	zadowalający	dobry	zadowalający	-	3,5
4+400-6+600	b. dobry	b. dobry	dobry	b. dobry	4
6+600-8+300	dobry	dobry	dobry	-	4
8+300-13+300	zadowalający	dobry	dobry	-	3,66
13+300-14+401	b. dobry	-	b. dobry	b. dobry	4
Średnia ocena	3,71	4	4	4	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,92

DW 768					
/od DK78/ Piaski–Jędrzejów (obwodnica Jędrzejowa) - Węchadłów–Działoszyce- Skalbmierz - Kazimierza Wielka obwodnica Kazimierzy Wielkiej) - gr. woj. małopolskiego					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-5+615	b. dobry	-	b. dobry	b. dobry	4
5+615-14+000	zły	dobry	zadowalający	-	2,66
14+000-22+100	dobry	dobry	zadowalający	-	3,66
22+100-26+800	zły	dobry	zadowalający	-	2,66
26+800-34+214	dobry	dobry	niezadowalający	-	3,33
34+214-36+570	dobry	dobry	dobry	dobry	4
36+570-37+100	zadowalający	dobry	dobry	-	3,66
37+100-42+900	zadowalający	dobry	dobry	dobry	3,75
42+900-45+340	dobry	dobry	dobry	dobry	4
45+340-51+050	dobry	dobry	dobry	dobry	4
51+050-52+380	niezadowalający	dobry	dobry	dobry	3,5
52+380-53+379	dobry	-	niezadowalający	dobry	3,33
53+379-54+920	niezadowalający	-	niezadowalający	dobry	2,66
54+920-63+020	niezadowalający	zadowalający	zadowalający	zadowalający	2,75

63+020-66+242	niezadawalający	zadawalający	zadawalający	-	2,66
Średnia ocena	2,93	3,83	3,26	3,88	J

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,47

DW 770 /od DW 768/ Drożejowice - Czarnocin – Krzyż /do DW 776/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-1+900	dobry	dobry	dobry	-	4
1+900-5+345	dobry	dobry	dobry	-	4
5+345-8+345	dobry	dobry	dobry	-	4
8+345-11+080	dobry	dobry	niezadawalający	-	3,3
Średnia ocena	4	4	3,5	-	J

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,83

DW 771 /od DW 776/ Wiślica – Strożyska /do DW 973/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-0+720	dobry	dobry	dobry	dobry	4
0+720-6+350	zadawalający	niezadawalający	dobry	-	3
6+350-7+700	dobry	dobry	dobry	dobry	4
7+700-8+516	zły	dobry	dobry	-	3
Średnia ocena	3	3,5	4	4	J

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,62

DW 776 gr. woj. małopolskiego - Kazimierza Wielka (obwodnica Kazimierzy Wielkiej) - Wiślica - Wolica /do DW 973/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
42+174-83+133*	dobry	dobry	dobry	dobry	4
Średnia ocena	4	4	4	4	J

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 4

*od granicy województwa małopolskiego

DW 777 /od DK77/ Sandomierz – Dwikozy –Zawichost (nieciągłość na DW 755) –Maruszów Kolonia - /do DK 74/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-2+400	b. dobry	b. dobry	b. dobry	dobry	4
2+400-5+335	niezadawalający	zadawalający	dobry	dobry	3,25
5+335-6+939	dobry	dobry	dobry	zadawalający	3,75
6+939-9+220	b. dobry	b. dobry	b. dobry	b. dobry	4
9+220-14+254	zadawalający	zadawalający	dobry	zadawalający	3,25
14+254-15+994	b. dobry	dobry	dobry	zadawalający	3,75
15+994-26+332	niezadawalający	dobry	dobry	zadawalający	3,25
Średnia ocena	3,28	3,71	4	3,43	J

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,6

DW 783					
gr. woj. małopolskiego – Skalmierz /do DW 768/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
60+258-60+978*	zadowalający	dobry	dobry	-	3,66
60+978-61+770	dobry	dobry	dobry	-	4
61+770-62+894	dobry	dobry	dobry	dobry	4
62+894-64+500	dobry	dobry	dobry	-	4
64+500-67+689	dobry	dobry	dobry	-	4
67+689-68+508	dobry	dobry**	dobry	dobry	4
Średnia ocena	3,83	4	4	4	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: **3,96**

*od granicy województwa małopolskiego

**brak poboczy, przekrój uliczny z obustronnym chodnikiem

DW 785					
gr. woj. łódzkiego – Włoszczowa /do DW 742/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
19+089-31+600*	dobry	dobry	dobry	dobry	4
31+600-32+400	niezadowalający	niezadowalający	niezadowalający	-	2
32+400-32+821	dobry	dobry	dobry	dobry	4
Średnia ocena	3,33	3,33	3,33	4	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: **3,5**

*od granicy województwa łódzkiego

DW 786					
gr. woj. śląskiego – Secemin - Włoszczowa – Krasocin - Łopuszno (nieciągłość na DW 728) - Piekoszów - Kielce /do DW762/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
45+781-101+248*	dobry	dobry	dobry	dobry	4
101+248-106+920	b. dobry	dobry	dobry	dobry	4
106+920-110+600	dobry	dobry	zadowalający	dobry	3,75
110+600-116+195	dobry	dobry	dobry	dobry	4
Średnia ocena	4	4	3,75	4	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: **3,94**

*od granicy województwa śląskiego

DW 795					
/od DW 786/ Secemin - gr. woj. śląskiego					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-4+300	dobry	dobry	dobry	dobry	4
4+300-7+030	niezadowalający	niezadowalający	niezadowalający	-	2
Średnia ocena	3	3	3	4	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: **3,25**

DW 872					
/od DK 9/ Jasienica – Świniary - gr. woj. podkarpackiego /rzeka Wisła/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-1+100	zły	zadowalający	dobry	-	2,66
1+100-2+998	dobry	dobry	dobry	dobry	4

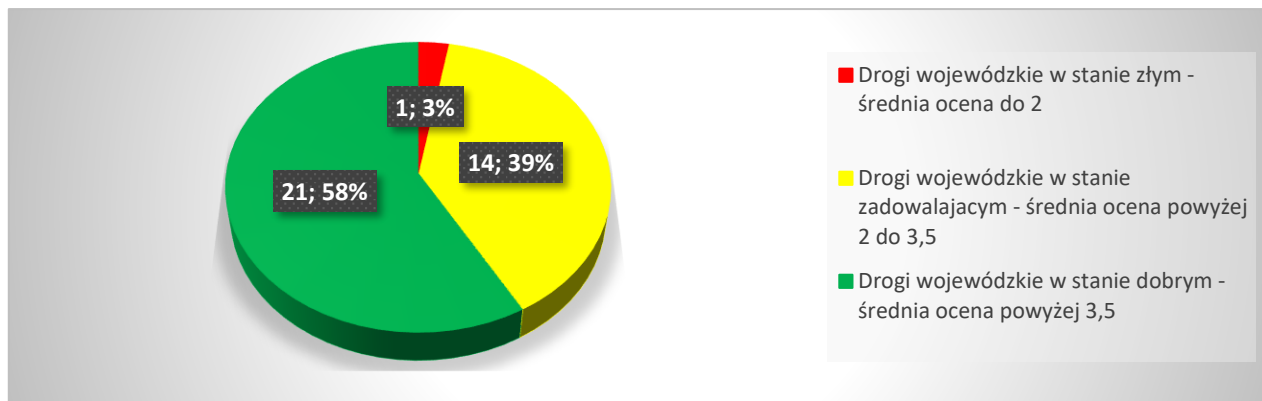
2+998-4+070	niezadawalający	zadawalający	niezadawalający	-	2,33
4+070-4+550	niezadawalający	zadawalający	niezadawalający	-	2,33
Średnia ocena	2,25	3,25	3	4	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,12

DW 973					
/od DK 73/ Busko-Zdrój - Nowy Korczyn (nieciągłość na DK 79)- gr. woj. małopolskiego - /rzeka Wisła/					
kilometraż	nawierzchnia	pobocza	odwodnienie	chodniki	
0+000-3+300	dobry	dobry	dobry	dobry	4
3+300-9+400	b. dobry	b. dobry	b. dobry	-	4
9+400-14+208	dobry	dobry	dobry	dobry	4
14+208-16+646	dobry	dobry	dobry	dobry	4
16+646-19+676	dobry	dobry	dobry	-	4
19+676-23+085	dobry	dobry	dobry	-	4
23+085-23+890	dobry	dobry	dobry	dobry	4
23+890-24+395	zadawalający	niezadawalający	-	-	2,5
Średnia ocena	3,87	3,75	4	4	↓

Średnia ocena stanu technicznego drogi: 3,9

W ocenie nie uwzględniono współczynnika który odzwierciedlałby znaczenie poszczególnych elementów drogi na jej funkcjonowanie, takich jak: nawierzchnia - bezpieczeństwo ruchu kołowego, komfort jazdy, chodniki/pobocza - bezpieczeństwo ruchu pieszego i kołowego, odwodnienie - trwałość drogi, bezpieczeństwo.

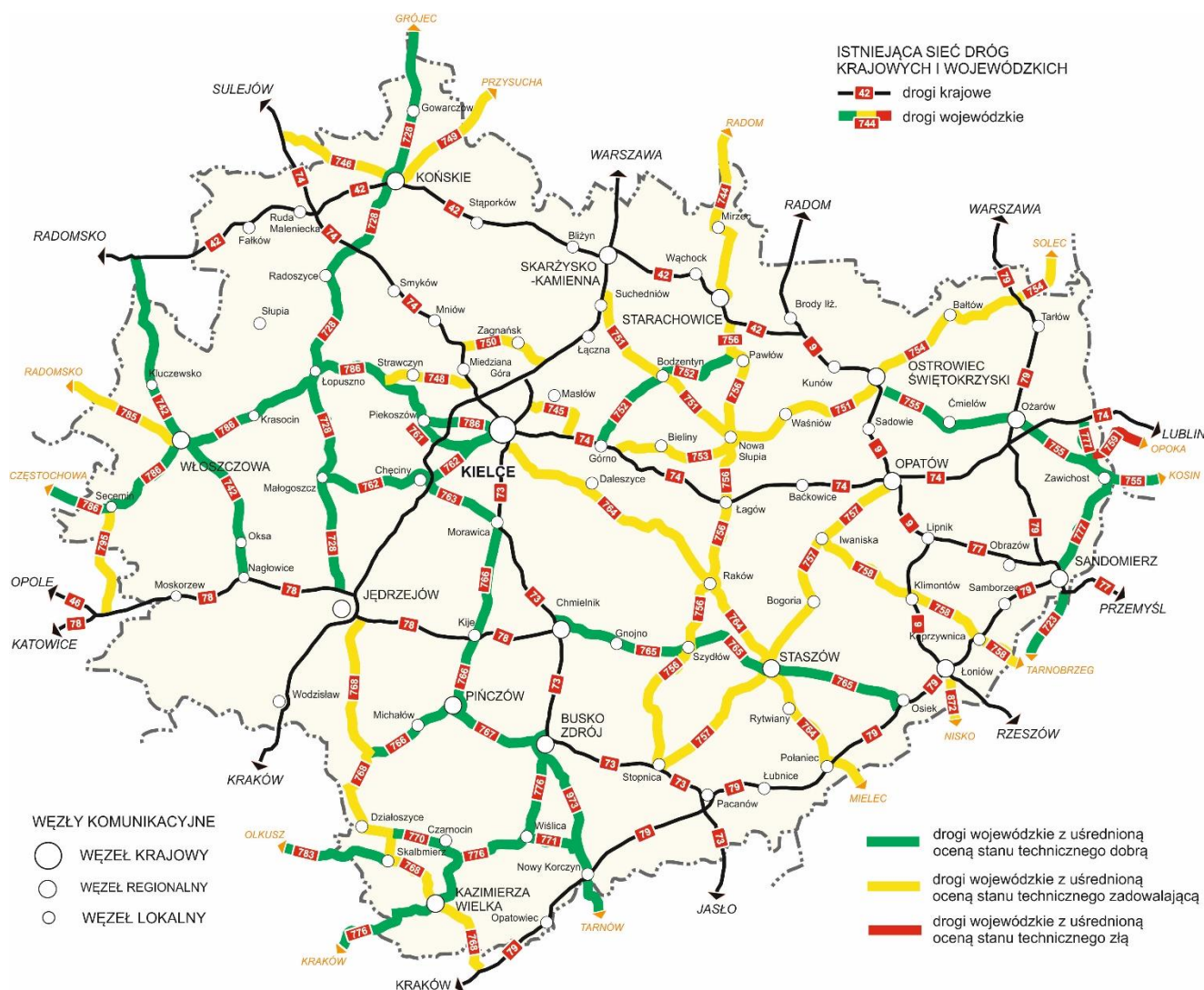


Wykres 1. Procentowy udział dróg w stanie dobrym, zadowalającym i złym w ogólnej liczbie dróg wojewódzkich
Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych ŚZDW w Kielcach

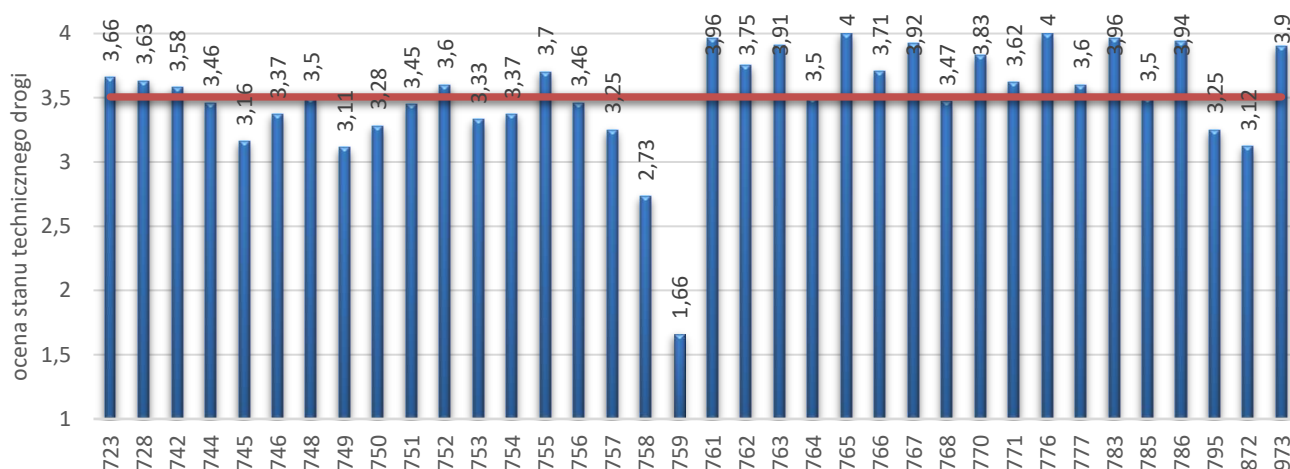
Uśrednione oceny stanu technicznego zestawiono w trzy grupy:

- grupa I – stan drogi zły – średnia ocena do 2,
- grupa II - stan drogi zadowalający – średnia ocena powyżej 2 do 3,5,
- grupa III - stan drogi dobry – średnia ocena powyżej 3,5.

Wyniki oceny stanu technicznego poszczególnych dróg zilustrowano na poniższym wykresie gdzie wskazano średnią ocenę dla wszystkich dróg wynoszącą 3,51.



Rysunek 3. Uśrednione oceny stanu technicznego ciągów dróg wojewódzkich w roku 2020
Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych ŚZDW w Kielcach



Wykres 2. Średnia ocena stanu technicznego dróg wojewódzkich na podstawie przeglądu rocznego 2020
Źródło. Opracowanie własne na podstawie danych ŚZDW w Kielcach

Najniższą średnią wynoszącą 1,66, oznaczającą stan zły, uzyskała DW 759, DW777-Piotrkowice-Opoka Duża. Jest to odcinek długości 2610 m łączący DW 777 na terenie województwa świętokrzyskiego

z DW 854 na terenie województwa lubelskiego, bez przeprawy mostowej czy promowej przez rzekę Wisłę – najbliższa stała drogowa przeprawa przez Wisłę znajduje się w pobliskim Annopolu. Najwyższe, maksymalne oceny stanu technicznego uzyskały drogi wojewódzkie nr 765 i 776:

- DW 765 Chmielnik-Szydłów-Staszów-Osiek – o łącznej długości w granicach województwa wynoszącej 50130 m została w protokole podzielona na trzy odcinki o długościach odpowiednio 2847, 16890 i 30393 m. Dwa pierwsze odcinki znajdują się w granicach Rejonu Dróg Wojewódzkich w Zgórsku, odcinek trzeci w granicach Rejonu Dróg Wojewódzkich w Staszowie.
- DW 776 Kraków-Proszowice-Kazimierza Wielka-Busko-Zdrój - o łącznej długości w granicach województwa wynoszącej 40959 m. W protokole odcinek ten został poddany ocenie bez podziału na mniejsze odcinki. Odcinek ten znajduje się w granicach Rejonu Dróg Wojewódzkich w Staszowie.

Za najważniejszy element drogi, z punktu widzenia jej funkcjonalności, bezsprzecznie należy uznać nawierzchnię. Drogą która w dokonanej ocenie ma najwięcej odcinków z nawierzchnią w stanie złym jest DW 756. Średnia ocena dla nawierzchni tej drogi to 2,87 co, zgodnie z przyjętymi kryteriami, kwalifikuje nawierzchnie drogi do stanu zadowalającego. Odnotowano na niej 5 odcinków w stanie złym. Pozostałe odcinki to: 2 w stanie niezadowalającym, 8 w stanie zadowalającym i 9 w stanie dobrym. Daje nam to 20% odcinków z nawierzchnią w stanie złym oraz ponad 37% odcinków z nawierzchnią w stanie dobrym. Jednocześnie łączna długość odcinków z nawierzchnią w stanie złym wynosi 13816 m co stanowi około 18% całej długości drogi wynoszącej 74310m a długość odcinków w stanie dobrym to 31032m co stanowi prawie 42% długości drogi. Uzyskane wyniki w przeliczeniu na odcinki jak i kilometry można w tym przypadku uznać za porównywalne.

Należy tu zwrócić uwagę na to, że przyjęty system oceny stanu technicznego w oparciu o ocenę poszczególnych elementów drogi dla poszczególnych odcinków drogi niesie za sobą ryzyko, że kilka krótkich odcinków drogi w złym stanie będzie zaniżać ocenę stanu technicznego całej drogi będącej generalnie w dobrym stanie. Lub odwrotnie, kilka krótkich odcinków drogi w dobrym stanie będzie zawyżać ocenę stanu technicznego całej drogi będącej generalnie w złym stanie. Uśrednienie oceny stanu technicznego dróg pozwala jednak dokonać ogólnej oceny stanu technicznego poszczególnych dróg na tle całej sieci drogowej dróg wojewódzkich.

4.3 Obiekty inżynierskie

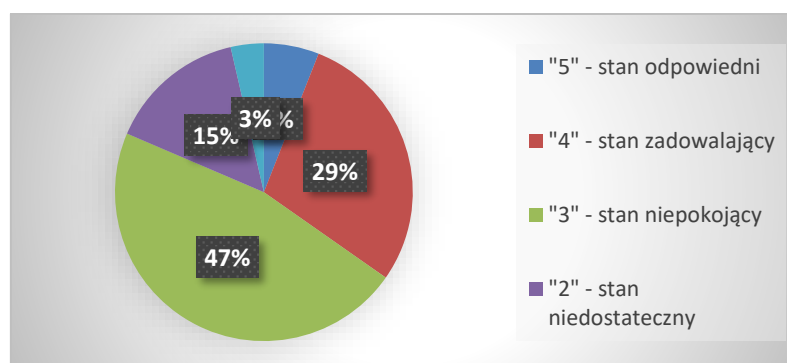
Łączna długość dróg wojewódzkich województwa świętokrzyskiego to 1052,071 km w skład których wchodzi także obiekty inżynierskie w ilości 167 szt. (mosty, wiadukty, kładki) o łącznej długości 5,72 km. Obiekty inżynierskie znajdujące się w ciągu dróg wojewódzkich możemy podzielić na mosty w ilości 141 szt, wiadukty 17 szt oraz kładki dla pieszych 9 szt.

Ze względu na rodzaj konstrukcji z których są wykonane dzielimy na sprężoną – 85 szt, żelbetową 73 szt oraz stalową 9 szt.

Nowe obiekty inżynierskie mosty, wiadukty posiadają nośność 50 t, a przy remontach i przebudowach obiektów istniejących dąży się do uzyskania nośności 30-50 t. Obiekty mostowe o niższej nośności uznaje się za obiekty nienormatywne, co przyczynia się do ograniczeń ruchu pojazdów ciężarowych.

Na podstawie corocznych przeglądów obiektów inżynierskich dokonano oceny ich stanu technicznego (stan z roku 2021). Określono parametry obiektów mostowych oraz ich ogólny stan techniczny wg. skali i kryteriów oceny elementów gdzie:

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



Wykres 3. Procentowy udział obiektów inżynierskich w różnym stanie technicznym w ich ogólnej liczbie
Źródło. ŚZDW w Kielcach

4.4 Generalny Pomiar Ruchu 2020-2021

W czasie pomiaru rejestracji podlegały wszystkie pojazdy silnikowe korzystające z dróg publicznych takie jak: motocykle, samochody osobowe, lekkie samochody ciężarowe (dostawcze), samochody ciężarowe bez przyczep, samochody ciężarowe z przyczepami, autobusy, ciągniki rolnicze. W ostatnich latach nie ewidencjonowano pojazdów zaprzęgowych. Średni dobowy ruch oznacza liczbę pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 24 godzin, średnio w ciągu 1 roku.

Najwyższy średni dobowy ruch w 2020 roku odnotowano na:

- DW762 (Kielce-W. Kielce Płd./S7/) – 19 326 pojazdy/dobę;
- DW 744 (Starachowice/Przejście)- 15 409 pojazdów/dobę;
- DW 777 (Sandomierz/Przejście: ul. Kwiatkowskiego (DK77)-Gr. Miasta/) – 12 970 pojazdów/dobę.

Największy ruch samochodów osobowych i mikrobusów generowany był na:

- DW 762 (Kielce-W. Kielce Płd. /S7/) – 15 803 pojazdy/dobę.;
- DW 744 (Starachowice/Przejście) – 13 698 pojazdów/dobę;
- DW 777 (Sandomierz/Przejście: ul. Kwiatkowskiego (DK77)- Gr. Miasta/) – 10 750 pojazdów/dobę;
- DW 754 (Ostrowiec Św./Przejście/) – 10 326 pojazdów/dobę.

Analizy ruchu lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych) wykazały, że w 2020 r. najbardziej obciążoną drogą były:

- DW 777 (Sandomierz/Przejście: ul. Kwiatkowskiego (DK77)-Gr. Miasta/) – 1 557 pojazdów/dobę;
- DW 762 (Kielce- W. Kielce Płd./S7/) – 1 531 pojazdów/dobę;
- DW 744 (Starachowice/Przejście) – 1 050 pojazdów/dobę.

Jeśli chodzi o ruch samochodów ciężarowych na drogach wojewódzkich, to był on niemal trzykrotnie mniejszy niż na drogach krajowych. Za najbardziej obciążone ruchem odcinki (powyżej 1,5 tys. pojazdów/dobę) można uznać:

- DW 762 (Kielce-W. Kielce Płd./S7/) – 1 858 pojazdów/dobę;
- DW 763 (Chęciny/DW7862/-Morawica/DK73/) – 1 702 pojazdy/dobę;
- DW 728 (Radoszyce-Łopuszno/DW 786/) – 1 523 pojazdów/dobę.

Analiza udziału samochodów ciężarowych w odniesieniu do średniego dobowego ruchu pojazdów wskazuje, że najwyższą wartość ww. wskaźnika odnotowano na: DW 728 (Radoszyce-Łopuszno/DW 786/) – 47% oraz DW 754 (Czekarzewice/DK79/-gr. woj. Mazowieckiego) – 43,6%.

Jeśli chodzi o ruch pojazdów autobusowych, to największą ich ilość w 2020 r. zarejestrowano na:

- DW 751 (Ostrowiec Św./Przejście: ul. Szymańskiego (GR. Miasta)-ul. Sandomierska (DK9)/)- 158 pojazdów/dobę;
- DW 754 (Ostrowiec Św./Przejście/) – 145 pojazdów/dobę;
- DW 744 (Starachowice/Przejście/) – 105 pojazdów/dobę.

Na drogach krajowych i wojewódzkich natężenie ruchu motocykli było porównywalne. Najwyższe wartości wskaźnika (powyżej 100 pojazdów/dobę) odnotowano w 2020 r. na następujących drogach:

- DW 744 (Starachowice/Przejście/) – 121 pojazdów/dobę;
- DW 751 (Ostrowiec Św./Przejście: ul. Szymańskiego (GR. Miasta) – ul. Sandomierska (DK9)/) – 121 pojazdów/dobę;
- DW 723 (Sandomierz/DK77/-Gr. Woj. Podkarpackiego) – 114 pojazdów/dobę;
- DW 756 (Nowa Słupia/DW751/-Wólka Milanowska/DW753/) – 103 pojazdy/dobę;
- DW 755 (Ostrowiec Św./Przejście: DK9 – Gr. Miasta/) – 100 pojazdów/dobę.

Największe natężenie ruchu rowerów odnotowano w 2020 r. na drogach wojewódzkich regionu:

- DW 751 (Ostrowiec Św./Przejście: ul. Szymańskiego (Gr. Miasta) – ul. Sandomierska (DK9)/) – 466 pojazdów/dobę;
- DW 728 (Końskie/DK42/-Sielpia/DK74/) – 352 pojazdy/dobę;
- DW 786 (Włoszczowa/Przejście/)- 347 pojazdów/dobę;
- DW 7855(Ostrowiec Św./Przejście: DK9-Gr. Miasta – 267 pojazdów/dobę;
- DW 748 (Strawczyn/DW786/-Kostomłoty/DK74/)-235 [pojazdów/dobę;
- DW 777 (Sandomierz-Dwikozy) -206 pojazdów/dobę;
- DW 754 (Ostrowiec Św./Przejście) – 203 pojazdy/dobę;

Na drogach krajowych wskaźnik nie przekraczał 100 pojazdów/dobę i najwyższy był na:

- DK 73 (Słupia/DK9/Szczucin ul. Kościuszki) – 93 pojazdy/dobę;
- DK 42 (Końskie/Przejście 1: Al. Solidarności (DW 728)-ul. Zamkowa (DW 749)/)- 89 pojazdów/dobę.

4.5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego na sieci dróg wojewódzkich

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego na drogach publicznych województwa wszystkich kategorii zmalała ilość wypadków ogółem z 1365 w roku 2016 (10 miejsce w kraju) do 1056 w 2019 (miejsce 12). Jednocześnie jednak wzrosła liczba ofiar śmiertelnych ze 107 w roku 2016 (15) do 131 w roku 2019 (12). W tym samym okresie zmalała liczba rannych z 1724(10) do 1241(11).

Wskaźniki obrazujące ilość wypadków oraz ofiar i rannych wraz ze wskazaniem miejsca w kraju w porównaniu ze wskaźnikami innych województw zebrano w tabeli poniżej.

	Wypadki na 100 tys. ludności	Ofiary śmiertelne na 100 tys. pojazdów	Ofiary śmiertelne na 100 tys. ludności	Ofiary śmiertelne na 100 wypadków	Ranni na 100 tys. pojazdów	Ranni na 100 wypadków
Rok 2016	108,8	11,34	8,53	7,8	182,66	126,3
Rok 2019	85,3	12,49	10,59	12,4	118,35	117,5
2016/2019	-27,5%	+10,1%	+24,1%	+58,9%	-54,3%	-7,2%
Pozycja w kraju 2016/2019	5/6	8/1	9/1	12/5	5/6	2/6

Tabela. Wskaźniki wypadków i ofiar na drogach województwa w roku 2016 i 2019

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Komenda Wojewódzka Policji w Kielcach rokrocznie gromadzi dane na temat zdarzeń na drogach w woj. świętokrzyskim obejmujące wszystkie kategorie dróg publicznych: krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Na potrzeby niniejszego opracowania szczegółowej analizie poddano zdarzenia na drogach wojewódzkich, które miały miejsce w 2019 r. Ponadto posiłkowano się również danymi za rok 2014 z zakresu statystyki ogólnej.

Pełne porównanie zdarzeń na sieci dróg wojewódzkich ze zdarzeniami na sieci dróg krajowych województwa wraz z ich ilustracją znalazło się w Regionalnym planie transportowym województwa świętokrzyskiego na lata 2021-2030.

W 2019 r. ogółem odnotowano 5976 zdarzeń (509 wypadków i 5467 kolizji). Dla porównania w 2015 r. było to 5171 zdarzeń (652 wypadki i 4519 kolizji).

W 2019 r. w 73 wypadkach kwalifikowanych jako śmiertelne życie straciły 83 osoby (58 w 48 wypadkach na drogach krajowych i 25 w 25 wypadkach na drogach wojewódzkich). Dla porównania w 2014 r. zginęło 83 osoby (57 w 52 wypadkach na drogach krajowych i 26 w 26 wypadkach na drogach wojewódzkich). Z powyższych analiz wynika, że liczba ofiar śmiertelnych na drogach krajowych przewyższa liczbę zdarzeń kwalifikowanych przez Policję jako wypadki śmiertelne.

Spośród dróg wojewódzkich, po 3 ofiary śmiertelne odnotowano w 2019 r. na DW 754, DW 751, DW 776 i DW 786, zaś na DW 748 – 2. Poza tym na pozostałych drogach wojewódzkich (DW 728, DW 751, DW 752, DW 753, DW 755, DW 756, DW 757, DW 762, DW 764, DW 765, DW 766, DW 767) śmierć poniosła 1 osoba. Dla porównania w 2014 r. najbardziej niebezpieczną drogą wojewódzką była DW 728, na której życie straciło 4 osoby. Po 2 ofiary śmiertelne pochłonęły: DW 750, DW 751, DW 753, DW 757, DW 765, DW 767 i DW 776. Jedna ofiara śmiertelna odnotowana została na: DW 743, DW 744, DW 754, DW 756, DW 762, DW 764, DW 766 i DW 786. Wśród dróg wojewódzkich w ww. statystykach powtarzają się: DW 751, DW 753, DW 757, DW 765, DW 767 jednak liczba ofiar śmiertelnych nie przekracza 1-2, co nie definiuje je jako szczególnie niebezpieczne.

Analiza danych statystycznych obejmujących wypadki śmiertelne wg rodzaju zdarzenia zaistniałe na drogach wojewódzkich woj. świętokrzyskiego w 2014 r. i 2019 r. wykonana na podstawie danych Komendy Wojewódzkiej Policji w Kielcach wykazała, że liczba ofiar śmiertelnych na drogach wojewódzkich w 2019 r. wyniosła 25 osób, a w 2014 r.- 26 osób. Liczba ofiar śmiertelnych na drogach wojewódzkich w analizowanych latach waha się od 0 do 4. Niepokojący jest fakt, że w przypadku DW 786 i DW 754 w badanych latach wzrosła liczba ofiar śmiertelnych z 1 do 3, podobnie na DW 776 odnotowano wzrost z 2 do 3 ofiar śmiertelnych. W analizowanych latach żadna z dróg nie może wykazać się brakiem ofiar śmiertelnych. Szczegółowy wykaz liczby ofiar śmiertelnych zawiera tabela. Liczba ofiar śmiertelnych na drogach wojewódzkich w 2014 i 2019 r.

L.p.	Nr drogi	2014 r.		2019 r.	
		Liczba ofiar śmiertelnych	Liczba ofiar śmiertelnych	Liczba ofiar śmiertelnych	Liczba ofiar śmiertelnych
1.	DW 728	4		1	
2.	DW 742	1		0	
3.	DW 744	1		0	
4.	DW 748	0		2	
5.	DW 750	2		0	
6.	DW 751	2		1	
7.	DW 752	0		1	
8.	DW 753	2		1	
9.	DW 754	1		3	
10.	DW 755	0		1	
11.	DW 756	1		1	
12.	DW 757	2		2	
13.	DW 762	1		2	
14.	DW 764	1		1	
15.	DW 765	2		1	
16.	DW 766	1		1	
17.	DW 767	2		1	
18.	DW 776	2		3	
19.	DW 786	1		3	

Komenda wojewódzka Policji w Kielcach dokonuje kwalifikacji poszczególnych odcinków dróg jako szczególnie niebezpieczne. Są to miejsca określone wg kryterium: liczba zdarzeń powyżej 20, długość odcinka 5 km, minimum 6 wypadków drogowych. W 2019 r. wśród dróg wojewódzkich negatywnie pod tym względem wyróżniła się DW 754 (Ostrowiec Świętokrzyski, odcinek 0-5), gdzie odnotowano 7 wypadków (w których życie straciła 1 osoba a 6 osób zostało rannych) oraz 69 kolizji.

W 2014 roku drogą wojewódzką z najniebezpieczniejszym odcinkiem okazała się DW 786 (Włoszczowa, odcinek 65-70) – 6 wypadków (9 rannych) i 45 kolizji.

Statystyka ogólna Policji wyodrębnia szereg rodzajów zdarzeń, które na potrzeby niniejszego opracowania zostały pogrupowane w następujące kategorie:

- najechanie na pieszego;
- najechanie na dziurę, wybój, garb;
- najechanie na pozostałe przeszkody: pojazd unieruchomiony, zwierzę, drzewo, słupek, znak, barierę ochronną, zaporę kolejową;
- zderzenia pojazdów: czołowe, tylne, boczne;
- pozostałe (wywrócenie się pojazdu, wypadek z pasażerem, itd.).

„Najechanie na pieszego” odnotowano na: DW 723 Sandomierz, DW 728 Gowarczów, Końskie, Łopuszno, DW 742 Włoszczowa, DW 744 Starachowice, DW 745 Masłów, DW 749 Końskie, DW 750 Zagnańsk, DW 751 Nowa Słupia, Bodzechów, Ostrowiec Świętokrzyski, DW 752 Bodzentyn, DW 753 Bieliny, DW 754 Bałtów, DW 755 Bodzechów, DW 756 Pawłów, Łagów, Szydłów, DW 757 Staszów, DW 761 Piekoszów, DW 762 Kielce, Nowiny, DW 764 Kielce, Rytwiany, DW 765 Chmielnik, Staszów, DW 766 Morawica, Pińczów, DW 767 Pińczów, DW 768 Jędrzejów, Skalbmierz, DW 771 Wiślica, DW 776 Kazimierza Wielka, DW 777 Sandomierz, DW 786 Włoszczowa, Kielce, Piekoszów.

W 2019 r. odnotowano 43 wypadki oraz 31 kolizji, których przyczyną było najechanie na pieszego na drogach wojewódzkich. Dla porównania w 2014 r. było to 57 wypadków i 37 kolizji. Najechanie na pieszego obejmujące wypadki i kolizje odnotowano na większości dróg wojewódzkich, co więcej w badanym 2014 r. i 2019 r. były to w zasadzie te same drogi. Zmianie ulegała jedynie lokalizacja zdarzenia. Jednak były takie miejscowości, w których najechanie na pieszego powtarzało się: DW 744 – Starachowice, DW 749 – Końskie, DW 752 – Bodzentyn, DW 762 – Kielce, DW 766 – Pińczów, DW 777 – Sandomierz, DW 786 – Kielce.

Szczegółowe informacje na powyższy temat zawiera tabela.

2014 r.				2019 r.	
L.p.	Nr drogi	Liczba zdarzeń	Miejscowość K-kolizja, W-wypadek	Liczba zdarzeń	Miejscowość K-kolizja, W-wypadek
1.	DW 728	1W+2K	Gowarczów (1K), Korytków (1K), Łopuszno (1W)	3K+1W	Barycz (1K), Końskie (1K), Łopuszno (1K), Morzywół (W)
2.	DW 742	2W	Brzeście (1W), Międzylesie (1W)	1W+1K	Włoszczowa (1W) Nagłowice (1K)
3.	DW 744	5W+7K	Starachowice (5W+7K)	3W+7K	Starachowice (3W+6K), Stary Tychów (1K)
4.	DW 745	0		1W	Dąbrowa (1W)

5.	DW 748	3W	Kostomłoty (1W), Strawczyn (2W)	0	
6.	DW 749	1W+1K	Końskie (1K), Rogów(1W)	2K	Końskie (2K)
7.	DW 750	1W	Lekomín (1W)	2W	Zagnańsk (2W)
8.	DW 751	3W+2K	Bodzentyn (1W), Suchedniów (1K), Szewna (1W), Szwarszowice(1K), Waśniów (1W)	1W+1K	Jeziorko (1W), Podszkodzie (1K)
9.	DW 752	1W+1K	Bodzentyn (1W), Rzepin Kolonia-(1K)	2W	Bodzentyn (1W), Święta Katarzyna (1W)
10.	DW 753	2K	Bieliny-1K, Huta Nowa-1K	1W	Huta Stara Koszary (1W)
11.	DW 754	3W+5K	Ostrowiec Świętokrzyski (2W+5K, Sudół-1W)	1W	Bałtów (1W)
12.	DW 755	1K	Brzóstowa (1K)	1W	Goździelin (1W)
13.	DW 756	0		3W+1K	Pawłów (1W), Solec Stary (1W), Raków (1K), Wola Łagowska (1W)
14.	DW 757	2W+1K	Kiełczyzna (1K), Kolonia Gorzków (2W)	1W	Staszów (1W)
15.	DW 758	1W	Pokrzywianka (1W)	0	
16.	DW 761	0		1W	Piekoszów (1W)
17.	DW 762	4W+4K	Kielce (4W+3K), Korzecko (1W)	2	Kielce, Zgórsko
18.	DW 764	4W+2K	Chańcza (1W), Daleszyce (1K), Kielce (1K), Niwy (1K), Nowa Huta (1W), Suków (1W)	2	Kielce (1W), Rytwiany (1K)
19.	DW 765	2W+1K	Glinka (1W), Osiek (1K), Zrecze Duże (W)	2W+1K	Chmielnik (1K), Staszów (1W), Zrecze Duże (1W)
20.	DW 766	1W	Pińczów (1W)	2W+1K	Morawica (1K), Pińczów (2W)
21.	DW 767	6W	Pasturka (2W), Pińczów (3W), Wełecz (1W)	2W	Bogucice Pierwsze (1W), Pińczów (1W)
22.	DW 768	3W	Cudzynowice (1W), Niewiatrowice (1W), Węchadłów (1W)	1W+1K	Jędrzejów (1W), Skalbmierz (1K)
23.	DW 771	0		1K	Górki (1K)
24.	DW 776	0		2W	Kazimierza Wielka (1W), Skorczów (1W)
25.	DW 777	2W+2K	Dwikozy (1K), Sandomierz (1W), Słupcza (1W), Zawichost (1K)	1W	Sandomierz (1W)
26.	DW 785	1K	Danków Mały (1K)	0	
27.	DW 786	12W+6K	Kielce (10W+4K), Promnik (1W), Włoszczowa (1W+2K)	8W+8K	Kielce (8W+3K), Piekoszów (1K), Włoszczowa (4K)
28.	DW 973	1W	Badrzychowice (1W)	0	

Najechnie na dziurę, wybój, garb było przyczyną zdarzeń na drogach wojewódzkich: DW 728 (Radoszyce), DW 748 (Miedzian Góra), DW 762 (Kielce, Nowiny, Chęciny), DW 764 (Kielce), DW 767 (Pińczów), DW 768 (Jędrzejów), DW 776 (Busko-Zdrój), DW 786 (Kielce). Najechnie na

pozostałe przeszkody, takie jak: pojazd unieruchomiony, drzewo, zwierzę, słup, znak, barierę ochronną, czy zaporę kolejową miało miejsce na następujących drogach wojewódzkich przebiegających przez miejscowości: DW728 (Gowarczów, Końskie, Łopuszno, Małogoszcz, Jędrzejów), DW 742 (Kluczewsko, Włoszczowa, Oksa, Nagłowice), DW 744 (Mirzec, Starachowice), DW 745 (Masłów, Górnio), DW 746 (Końskie), DW 748 (Strawczyn, Miedziana Góra), DW 749 (Końskie), DW 750 (Zagnańsk), DW 751 (Suchedniów, Bodzentyn, Nowa Słupia, Waśniów, Bodzechów, Ostrowiec Świętokrzyski), DW 752 (Pawłów, Bodzentyn, Górnio), DW 753 (Górnio, Bieliny, Nowa Słupia), DW 754 (Ostrowiec Świętokrzyski, Bałtów, Tarłów), DW 755 (Bodzechów, Ćmielów, Ożarów, Zawichost), DW 756 (Pawłów, Nowa Słupia, Łągów, Raków, Szydłów, Tuczępy, Stopnica), DW 757 (Opatów, Iwaniska, Bogoria, Staszów, Tuczępy, Oleśnica, Stopnica), DW 758 (Iwaniska), DW 761 (Piekoszów, Kielce), DW 762 (Kielce, Nowiny, Chęciny, Małogoszcz), DW 763 (Morawica, Chęciny), DW 764 (Kielce, Daleszyce, Raków, Staszów, Rytwiany, Połaniec), DW 765 (Chmielnik, Szydłów, Staszów), DW 766 (Morawica, Kije, Pińczów, Michałów), DW 767 (Pińczów, Busko-Zdrój), DW 768 (Jędrzejów, Wodzisław, Michałów, Działoszyce, Skalbmierz, Kazimierza Wielka), DW 770 (Czarnocin), DW 771 (Wiślica), DW 776 (Busko-Zdrój, Wiślica, Czarnocin, Kazimierza Wielka), DW 777 (Zawichost, Dwikozy, Sandomierz), DW 783 (Skalbmierz), DW 785 (Włoszczowa), DW 786 (Kielce, Piekoszów, Łopuszno, Krasocin, Włoszczowa, Secemin), DW 795 (Secemin), DW 973 (Busko-Zdrój, Nowy Korczyn).

Najechnanie na dziurę, wybój, garb było w 2019 r. przyczyną 26 zdarzeń na drogach wojewódzkich. Dla porównania w 2014 r. odnotowano 26 takich przypadków. Należy dodać, że w 2019 r. do 9 kolizji z tego powodu doszło na DW 767, zaś w 2014 r. najwięcej - 8 kolizji odnotowano na DW 786. Pozostałe dane z ww. zakresu zawiera tabela.

		2014 r.	2019 r.
L.p.	Nr drogi	Liczba zdarzeń K-kolizja, W-wypadek	Liczba zdarzeń K-kolizja, W-wypadek
1.	DW 728	2K	6K
2.	DW 742	0K	2K
3.	DW 744	2K	0K
4.	DW 748	1K	1K
5.	DW 754	0K	1K
6.	DW 755	2K	0K
7.	DW 762	2K	4K
8.	DW 764	3K	1K
9.	DW 767	0K	9K
10.	DW 768	1K	1K
11.	DW 777	5K	0K

12.	DW 786	8K	1K
13.	DW 973	0K	1K

Zderzenia pojazdów (czołowe, tylne, boczne) odnotowano na drogach wojewódzkich: DW 728 (Gowarczów, Końskie, Radoszyce, Łopuszno, Małogoszcz, Jędrzejów), DW 742 (Kluczewsko, Włoszczowa, Oksa, Nagłowice), DW 744 (Mirzec, Starachowice), DW 745 (Masłów), DW 746 (Końskie), DW 748 (Strawczyn, Miedziana Góra), DW 749 (Końskie), DW 750 (Zagnańsk), DW 751 9Suchedniów, Bodzentyn, Nowa Słupia, Waśniów, Bodzechów, Ostrowiec Świętokrzyski), DW 752 (Pawłów, Bodzentyn, Górnio), DW 753 (Bieliny, nowa Słupia), DW 754 (Bałtów, Bodzechów), DW 755 (Ostrowiec Świętokrzyski, Bodzechów, Ćmielów, Ożarów, Zawichost), DW 756 (Pawłów, stopnica), DW 757 (Opatów, Bogoria, Staszów, Tuczępy, Oleśnica, Stopnica), DW 758 (Iwaniska, Klimontów, Koprzywnica), DW 761 (Kielce, Piekoszów), DW 762 (Kielce, Nowiny, Chęciny, Małogoszcz), DW 763 (Chęciny, Morawica), DW 764 (Kielce, Daleszyce, Raków, Staszów, Rytwiany, Połaniec), DW 765 (Chmielnik, Gnojno, Szydłów, Staszów, Osiek), DW 766 (Morawica, Kije, Pińczów, Michałów), DW 767 (Pińczów, Busko-Zdrój), DW 768 (Jędrzejów, Michałów, Działoszyce, Skalbmierz, Kazimierza Wielka, Bejsce), DW 770 (Działoszyce, Czarnocin), DW 776 (Busko-Zdrój, Wiślica, Czarnocin, Kazimierza Wielka), DW 777 (Zawichost, Dwikozy, Sandomierz), DW 786 (Skalbmierz), DW 785 (Włoszczowa), DW 786 (Włoszczowa, Krasocin, Łopuszno), DW 795 (Secemin), DW 872 (Łoniów), DW 973 (Busko-Zdrój, Nowy Korczyn).

Zderzenia pojazdów (czołowe, tylne, boczne) w 2019 r. było przyczyną 143 wypadków i 1626 kolizji, zaś w 2014 r. – 143 wypadków i 1212 kolizji na drogach wojewódzkich regionu. Najwięcej wypadków - 24 w 2019 r. miało miejsce na DW 786 DW oraz na DW 762, gdzie miało miejsce 20 wypadków. Ponadto 15 wypadków odnotowano na DW 764. Dla porównania w 2014 r. największa liczba wypadków- 25 miała miejsce na DW 786, następnie 21 wypadków na DW 762. Jeśli chodzi o kolizje, to najczęściej – 380 w 2019 r. odnotowano na DW 786, Duża liczba kolizji – 329 wydarzyła się w analizowanym roku na DW 762. W roku 2014 najczęściej kolizji-236 odnotowano na DW 786, nieco mniej, bo – 226 miało miejsce na DW 762.

Z powyższej analizy wynika, że DW 762 i DW 786 należą do niebezpiecznych dróg wojewódzkich w regionie. Szczegółowe dane dot. zderzeń pojazdów jako przyczyn wypadków zawarto w tabeli.

2014 r.			2019 r.
L.p.	Nr drogi	Liczba zdarzeń	Liczba zdarzeń
1.	DW 728	9W+47K	7W+80K
2.	DW 742	15K+1W	1W+13K
3.	DW 744	4W+75K	4W+90K

PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO DO 2030 ROKU

4.	DW 745	2W+11K	3W+14K
5.	DW 746	1W+9K	6K
6.	DW 748	4W+9K	7W+18K
7.	DW 749	23K	15K
8.	DW 750	2W+8K	5W+15K
9.	DW 751	9W+33K	8W+56K
10.	DW 752	6W+13K	3W+18K
11.	DW 753	6W+5K	3W+11K
12.	DW 754	1W+61K	3W+74K
13.	DW 755	1W+33K	7W+24K
14.	DW 756	4W+39K	3W+58K
15.	DW 757	5W+81	7W+48
16.	DW 758	2W+9K	1W+10K
17.	DW 759	1W	0
18.	DW 761	2W+7K	1W+10K
19.	DW 762	21W+226K	20W+329K
20.	DW 763	1W+17K	20K
21.	DW 764	6W+62K	15W+78K
22.	DW 765	3W+20K	5W+24K
23.	DW 766	11W+32K	5W+51K
24.	DW 767	3W+32K	39K
25.	DW 768	3W+47K	4W+48K
26.	DW 770	1W+ 1K	1W+4K
27.	DW 776	2W+22K	3W+26K
28.	DW 777	4W+25K	1W+34K
29.	DW 783	2K	1K
30.	DW 785	3W+3K	2W+9K
31.	DW 786	25W+236K	24W+380K
32.	DW 795	2K	3K
33.	DW 872	1K	1K
34.	DW 973	6K	19K

Pozostałe zdarzenia obejmują (wywrócenie się pojazdu, wypadek z pasażerem i inne). Na drogach wojewódzkich tego rodzaju zdarzenia dotyczyły dróg: DW 728 (Gowarczów, Końskie, Radoszyce, Łopuszno, Małogoszcz, Jędrzejów), DW 742 (Kluczewsko, Włoszczowa, Oksa), DW 744 (Starachowice, Mirzec), DW 745 (Masłów), DW 746 (Końskie), DW 748 (Strawczyn), DW 749 (Końskie), DW 750 (Zagnańsk), DW 751 (Suchedniów, Bodzentyn, Waśniów, Bodzechów, Ostrowiec Świętokrzyski), DW 752 (Bodzentyn, Pawłów), DW 753 (Górno-Nowa Słupia), DW 754 (Ostrowiec

Świętokrzyski, Bodzechów), DW 755 (Ćmielów, Ożarów, Zawichost), DW 756 (Pawłów, Nowa Słupia, Łągów, Raków, Stopnica), DW 757 (Opatów, Iwaniska, Bogoria, Staszów, Tuczępy, Oleśnica), DW 758 (Klimontów, Koprzywnica), DW 761 (Kielce, Piekoszów), DW 762 (Kielce, Chęciny, Małogoszcz), DW 763 (Chęciny, Morawica), DW 764 (Kielce, Daleszyce, Raków, Staszów, Rytwiany, Połaniec), DW 765 (Chmielnik, Gnojno, Szydłów, Staszów, Osiek), DW 766 (Morawica, Kije, Pińczów, Michałów), DW 767 (Pińczów, Busko-Zdrój), DW 768 (Jędrzejów, Wodzisław, Michałów, Działoszyce, Skalbmierz), DW 771 (Nowy Korczyn), DW 776 (Wiślica, Złota, Czarnocin, Kazimierza Wielka), DW 777 (Sandomierz, Dwikozy, Zawichost), DW 785 (Włoszczowa), DW 786 (Secemin, Włoszczowa, Krasocin, Łopuszno, Strawczyn, Piekoszów, Kielce), DW 795 (Secemin), DW 973 (Busko-Zdrój, Nowy Korczyn).

Pozostałe zdarzenia obejmujące (wywrócenie się pojazdu, wypadek z pasażerem i inne) były w 2019 r. przyczyną 16 wypadków i 96 kolizji na drogach wojewódzkich. Dla porównania w 2014 r. było to 20 wypadków i 85 kolizji. Najwięcej wypadków – 6 miało miejsce na DW 786, następnie 4 wypadki odnotowano na DW 765. Dla porównania w 2014 r. najwięcej, bo 7 wypadków miało miejsce na DW 786, kolejne miejsce z 6 wypadkami zajmowały DW 764 i DW 765. Analiza kolizji wskazuje, że w 2019 r. najwięcej, bo 32 miało miejsce na DW 756, następnie 31 kolizji zdarzyło się na DW 786. W 2014 r. największa liczba kolizji – 21 miała miejsce na DW 764, a kolejna w liczbie 18 miała miejsce na DW 786. Spośród ww. dróg negatywnie wyróżnia się DW 786.

2014 r.			2019 r.
L.p.	Nr drogi	Liczba zdarzeń	Liczba zdarzeń
1.	DW 728	2W+16 K	1W+31K
2.	DW 742	1W+6K	17K
3.	DW 744	1W+10K	2W+11K
4.	DW 745	2W+3K	5K
5.	DW 746	2K	3W+2K
6.	DW 748	3W+6K	1W+7K
7.	DW 749	1W+3K	2K
8.	DW 750	2W	1W+2K
9.	DW 751	4W+17K	3W+7K
10.	DW 752	4W+4K	5K
11.	DW 753	4W+3K	4K
12.	DW 754	4K	4K
13.	DW 755	1W+7K	1W+3K
14.	DW 756	3W+12K	2W+32K
15.	DW 757	1W+20K	3W+16K
16.	DW 758	1K	1W+4K

PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO DO 2030 ROKU

17.	DW 761	1K	4K
18.	DW 762	4W+27K	3W+23K
19.	DW 763	0	9K
20.	DW 764	6W+21K	2W+24K
21.	DW 765	6W+15K	4W+10K
22.	DW 766	2W+12K	2W+18K
23.	DW 767	1W+7K	9K
24.	DW 768	1W+11K	1W+10K
25.	DW 771	0	1K
26.	DW 776	2W+8K	1W+7K
27.	DW 777	2K	1W+10K
28.	DW 783	1K	0
29.	DW 785	1K	6K
30.	DW 786	7W+18K	6W+31K
31.	DW 795	1K	1W+1K
32.	DW 973	1W+9K	4K

Rowerzyści jako sprawcy

2014 r.			2019 r.
L.p.	Nr drogi	Liczba zdarzeń	Liczba zdarzeń
1.	DW 728	2W+2K	0
2.	DW 744	1K	1W
3.	DW 745	0	1K
4.	DW 749	0	1K
5.	DW 750	0	1W
6.	DW 751	0	1W+1K
7.	DW 753	0	1W
8.	DW 754	3K	2K
9.	DW 756	1K	1K
10.	DW 757	1W+1K	1W
11.	DW 758	0	1W
12.	DW 762	3K	2W+1K
13.	DW 764	1W+2K	1W+2K
14.	DW 765	1W+1K	1K
15.	DW 766	1W	1W
16.	DW 767	1K	0
17.	DW 768	0	1K
18.	DW 776	0	1K
19.	DW 777	0	1K
20.	DW 786	2W+3K	3W+2K

W 2019 r. na terenie województwa świętokrzyskiego odnotowanych zostało 122 wypadków drogowych z udziałem rowerzystów, co w stosunku do roku 2016 oznacza spadek o blisko 22%. W 60% tych wypadków sprawcami byli sami rowerzyści. Najwięcej wypadków miało miejsce na drogach powiatowych ok. 53% wszystkich zdarzeń, najmniej na drogach krajowych (16%). Wśród przyczyn kolizji z udziałem rowerzystów najczęstszą przyczyną było nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu - blisko 34% wszystkich wypadków. Do najniebezpieczniejszych dróg należą: DK 73, 74 i 42, DW 786, 1896T, 1145T oraz drogi gminne w Kielcach i Jędrzejowie. Wypadki drogowe z udziałem rowerzystów odnotowano na następujących drogach wojewódzkich: DW 744 Starachowice, DW 750 Zagnańsk, DW 751 Mirocice, DW 752 Krajno, DW 753 Huta Nowa, DW 757 Staszów, DW 758 Klimontów, DW 762 Kielce, DW 764 Kielce, Niwy, DW 765 Wiśniówka, Zrecze, DW 766 Pińczów, DW 776 Skorczów, DW 777 Linów, DW 786 Włoszczowa, Kielce, Piekoszów, Piotrowiec, Stojewsko, Wielebnów.

Analiza bezpieczeństwa ruchu rowerowego oparta o statystyki przekazane przez Komendę Wojewódzką Policji dot. kierowców wg rodzajów pojazdów jako sprawców zdarzeń drogowych zaistniałych na drogach krajowych i wojewódzkich woj. świętokrzyskiego wykazała, że w 2019 r. rowerzyści byli sprawcami 28 wypadków oraz 28 kolizji. W wyniku powyższych zdarzeń śmierć poniosło 6 osób, a ranne zostało 24 osoby (zasadniczo był to rowerzysta). Dla porównania w 2014 r. rowerzyści spowodowali 21 wypadków i 25 kolizji, w których życie straciło 3 osoby, a rannych zostało 18 osób.

Najwięcej wypadków i kolizji z winy rowerzysty na drogach wojewódzkich w 2019 roku miało miejsce na DW 762 gdzie odnotowano 2 wypadki i 1 kolizję, na DW 782 1 kolizja, na DW 786 1 kolizja oraz w Leszczynach gm. Górno na DW 745 – 1 kolizja.

Poza miastami zdarzenia z udziałem rowerzystów miały miejsce w miejscowościach: Zagnańsk na DW 750 – 1 wypadek, Mirocice na DW 751 – 1 wypadek, Huta Nowa na DW 753 – 1 wypadek, Wola Łagowska na D 756 – 1 kolizja (nikt nie ucierpiał), Niwy na DW 764 – 1 wypadek (ranne zostały 2 osoby), Ponik na DW 765 – 1 kolizja, Słupcza na DW 777 – 1 kolizja, Piotrowiec na DW 786 – 1 wypadek, Secemin na DW 786 – 1 kolizja, Stojewsko na DW 786 – 1 wypadek. Wypadek śmiertelny miał miejsce na DW 786 w miejscowości Wielebnów.

Wypadki i kolizje spowodowane z winy rowerzysty - rowerzyści jako sprawcy

L.p.	2014 r.		2019 r.
	Nr drogi	Liczba zdarzeń	Liczba zdarzeń
1.	DW 728	2W+2K	0
2.	DW 744	1K	1W
3.	DW 745	0	1K
4.	DW 749	0	1K

5.	DW 750	0	1W
6.	DW 751	0	1W+1K
7.	DW 753	0	1W
8.	DW 754	3K	2K
9.	DW 756	1K	1K
10.	DW 757	1W+1K	1W
11.	DW 758	0	1W
12.	DW 762	3K	2W+1K
13.	DW 764	1W+2K	1W+2K
14.	DW 765	1W+1K	1K
15.	DW 766	1W	1W
16.	DW 767	1K	0
17.	DW 768	0	1K
18.	DW 776	0	1K
19.	DW 777	0	1K
20.	DW 786	2W+3K	3W+2K

Z powyższych analiz wynika, że najczęściej wypadków i kolizji miało miejsce na terenie miast, gdzie często kolizyjny ruch rowerowy i samochodowy jest większy a nie wszędzie zapewniona jest odpowiednia infrastruktura w postaci ścieżek rowerowych, przejazdów dla rowerzystów, czy kontrapasów.

Analiza zdarzeń drogowych zaistniałych na drogach krajowych i wojewódzkich w 2019 r. wg stanu nawierzchni wykazała, że w badanym roku miał miejsce 1 wypadek na DK 78 w miejscowości Żydówek spowodowany przez koleiny, garby. Dla porównania w 2014 r. również miał miejsce 1 wypadek na DW 742 we Włoszczowie spowodowany przez dziury, wyboje. W 2019 r. na drogach wojewódzkich zdarzyły się 14 kolizje: DW 728 – Kapałów (1), Morzywół (1), Mularzów (1), DW 742 – Włoszczowa (1), DW 757 – Grzybów (1), DW 758 – Konary Kolonia (1), DW 762 – Kielce (3), DW 767 – Pińczów (2), Wełecz (1), DW 973 – Radzanów (1), Zbludowice (1).

W 2014 r. na drogach wojewódzkich również odnotowano 14 kolizji spowodowanych przez koleiny, garby, dziury i wyboje: DW 744 Osiny (1), Modliszewice (1), DW 752 Szerzawy (1), DW 757 Grzybów (2), DW 767 Wełecz (1), DW 768 Działoszyce (1), Prokocice (1), DW 777 Piotrowice (1), Sandomierz (2), Zawichost (2), DW 786 Kielce (1). Szczegółowe zestawienie przedstawia tabela.

2014 r.		2019 r.	
L.p.	Nr drogi	Liczba zdarzeń	Liczba zdarzeń
1.	DW 728	0	3K
2.	DW 742	1W	0

3.	DW 744	1K	0
4.	DW 746	1K	0
5.	DW 752	1K	0
6.	DW 757	2K	1W
7.	DW 758	0	1K
8.	DW 762	0	3K
9.	DW 767	1K	0
10.	DW 768	2K	0
11.	DW 777	5K	0
12.	DW 786	1K	0

Nawierzchnia DW 757 w miejscowości Grzybów oraz DW 767 w miejscowości Wełecz stała się przyczyną kolizji w analizowanych latach. Także w 2019 r. na DW 762 w mieście Kielce odnotowano najwięcej, bo aż 3 zdarzenia spowodowane przez koleiny, garby oraz dziury i wyboje.

5. Ocena realizacji inwestycji z Programu Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 – stan na 31.12.2022

Program rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014-2020 w załączniku nr 1 określił zamkniętą listę zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w latach 2014-2020. Zawierała ona 18 zadań głównych. Dziesięć z nich składało z 2 lub 3 części co w sumie dawało 32 zadania. Już w trakcie realizacji Programu część planowanych zadań została podzielona na kilka etapów. Dotyczyło to zadań nr: 3, 4c, 5a, 5c i 6. Etapy te zostały uwidocznione w tabeli i wyróżnione pogrubioną kreską tabeli. Ostatecznie zatem należy przyjąć, że załącznik nr 1 do Programu rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014-2020 wskazał 40 priorytetowych zadań do realizacji na sieci dróg wojewódzkich w latach 2014-2020. Spośród nich zrealizowane zostało 17 zadań, nie zrealizowano 17 zadań. Pozostałe 6 w momencie przeprowadzania niniejszej oceny znajdowały się w trakcie realizacji. Zaawansowanie realizacji wymienionych wyżej inwestycji (zrealizowanych oraz w trakcie realizacji), wyniosło zatem około 57%.

Lp.	Nazwa zadania	Stan realizacji
1.	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 755 etap III	zrealizowano
	budowa obwodnicy Ćmielowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 755	zrealizowano
2.	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 754 w Ostrowcu Świętokrzyskim wraz z rozbudową mostu na rzece Kamiennej	w trakcie realizacji

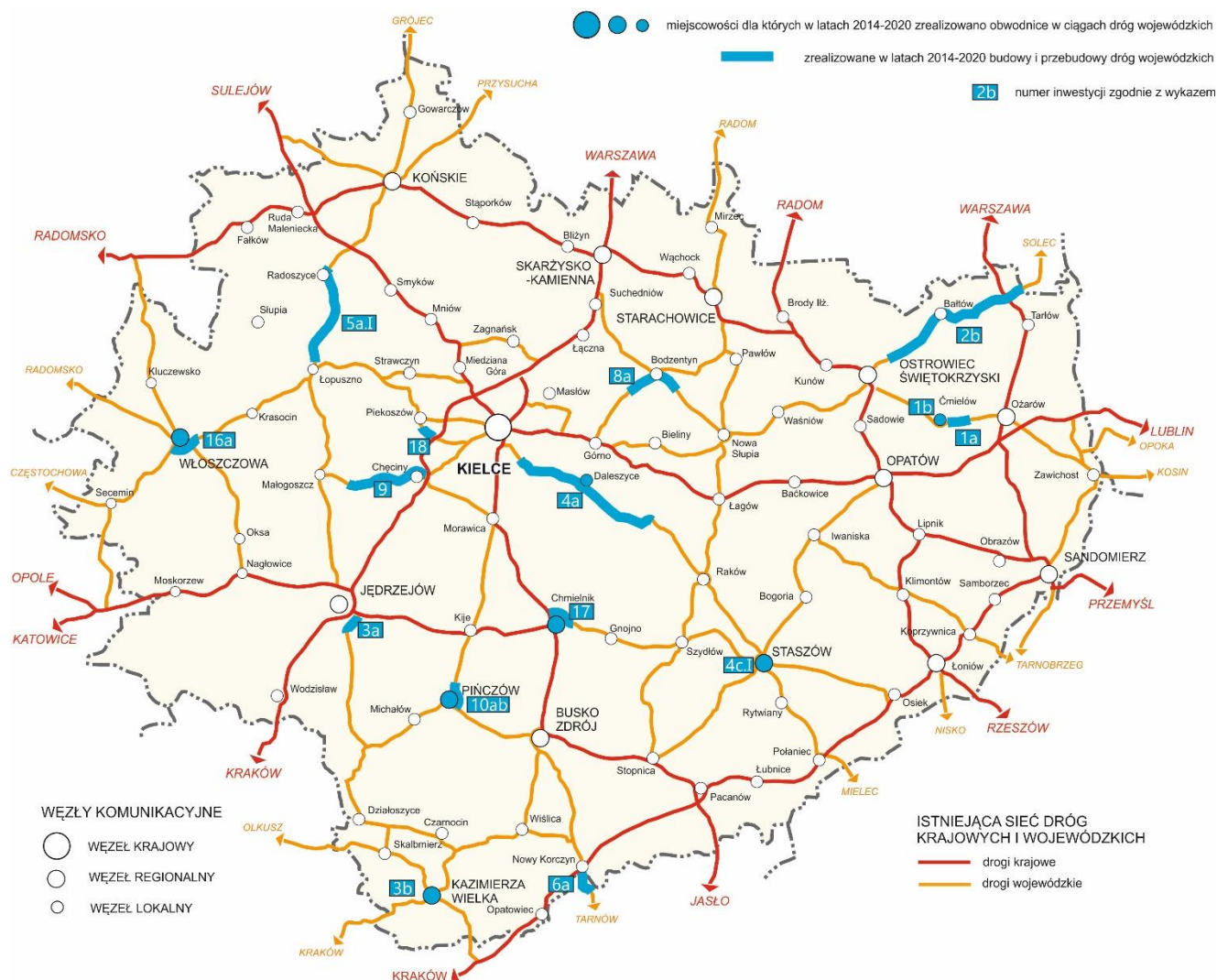
	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 754 na odcinku Ostrowiec Świętokrzyski-granica województwa		zrealizowano	
3.	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 768 na odcinku Jędrzejów-granica województwa wraz z obwodnicami miejscowości: Jędrzejów, Działoszyce, Skalbmierz, Topola, Kazimierza Wielka	etap I: obwodnica Jędrzejowa	zrealizowano	
		etap II: obwodnica Kazimierzy Wielkiej	zrealizowano	
		etap III: obwodnica Działoszyce, Skalbmierza Topoli	niezrealizowano	
4.	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 764 Kielce-Staszów wraz z budową obwodnic miejscowości Suków i Daleszyce		zrealizowano	
	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 764 Kielce-Staszów wraz z budową obwodnicy miejscowości Ociesęki		niezrealizowano	
	budowa układu obwodnicowego Staszowa	etap I	zrealizowano	
		etap II	w trakcie realizacji	
etap III		niezrealizowano		
5.	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 na odcinku Łopuszno-DK74 wraz z obwodnicą Łopuszna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 786	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 na odcinku Łopuszno-DK74	zrealizowano	
		rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 na odcinku DK74-DP0473T	W trakcie realizacji	
		obwodnica Łopuszna	niezrealizowano	
	budowa obwodnicy Końskich od miejscowości Kornica do miejscowości Młynek Nieświński w ciągu drogi wojewódzkiej nr 749			niezrealizowano
	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 na odcinku od obwodnicy miejscowości Kornica do Gowarczowa wraz z obwodnicą Gowarczowa	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 na odcinku Kornica-Gowarczów		niezrealizowano
		obwodnica Gowarczowa		niezrealizowano
6.	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 973 na odcinku Busko-Zdrój – Nowy Korczyn-Borusowa wraz z budową przeprawy mostowej na rzece Nidzie i rzece Wiśle	most na Wiśle w miejscowości Borusowa wraz z dojazdami	zrealizowano	
		obwodnica Nowego Korczyna	niezrealizowano	
7.	przebudowa drogi wojewódzkiej nr 758 na odcinku Ujazd-granicy gminy		w trakcie realizacji	
	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 758 w granicach gminy Klimontów wraz z obwodnicą Klimontowa		niezrealizowano	
	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 758		niezrealizowano	
8.	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 752 i drogi wojewódzkiej nr 751		zrealizowano	
	północna obwodnica Nowej Słupi w ciągu drogi wojewódzkiej nr 751		niezrealizowano	
9.	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 762 na odcinku węzeł drogowy granica gminy Chęciny		zrealizowano	

	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 762 na odcinku od granicy gminy Chęciny do obiektu mostowego na rzece Łososina w miejscowości Bocheniec	zrealizowano
10.	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 766 na odcinku Brzeście-ul. Republiki Pińczowskiej w miejscowości Pińczów	zrealizowano
	budowa obwodnicy Pińczowa	zrealizowano
	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 766 na odcinku Pińczów-Węchadłów wraz z budową obwodnicy miejscowości Michałów	niezrealizowano
11.	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 745 w miejscowości Masłów wraz z rozbudową sąsiadującej infrastruktury transportowej	niezrealizowano
12.	budowa obwodnic w miejscowości Radkowice i Brzeziny w ciągu drogi wojewódzkiej nr 763	niezrealizowano
13.	budowa południowej obwodnicy Morawicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 766 do skrzyżowania z projektowaną obwodnicą DK 73	niezrealizowano
14.	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 751 Suchedniów-Ostrowiec Świętokrzyski na terenie gminy Suchedniów	w trakcie realizacji
	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 751 na odcinku Wzdół Rządowy-Góra Św. Barbary	niezrealizowano
15.	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 744 na odcinku Tychów Stary-Starachowice wraz z budową obwodnicy Starachowic	w trakcie realizacji
16.	układ obwodnicowy miasta Włoszczowa - budowa obwodnicy miasta Włoszczowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 786 wraz z połączeniem z drogami wojewódzkimi nr 742 i 785 – etap I	zrealizowano
	układ obwodnicowy miasta Włoszczowa - budowa obwodnicy miasta Włoszczowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 786 wraz z połączeniem z drogami wojewódzkimi nr 742 i 785 – etap II	niezrealizowano
17.	północna obwodnica Chmielnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 765	zrealizowano
18.	rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 786 etap I: droga wojewódzka nr 786 na odcinku Łopuszno-Kielce oraz przebudowa drogi wojewódzkiej nr 761 na odcinku Piekoszków-Jaworznia	zrealizowano

Tabela: Ocena realizacji inwestycji objętych załącznikiem nr 1 do Programu Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020. Stan na 31.12.2022

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych własnych i ŚZDW.

PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO DO 2030 ROKU



Rysunek 4. Inwestycje zrealizowane w latach 2014-2020 na drogach wojewódzkich objęte załącznikiem nr 1 do Programu Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020.
Źródło: Opracowanie własne

Ocena realizacji wszystkich zadań inwestycyjnych wymienionych w Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014-2020, obejmująca oprócz omówionych w niniejszym rozdziale zadań samorządu województwa określonych w załączniku nr 1 do Programu również zadania samorządu województwa określone w załączniku nr 2 do Programu, inwestycje planowane w węzle krajowym i węzłach regionalnych oraz inwestycje planowane w głównych i regionalnych korytarzach transportowych., została szerzej omówiona w Regionalnym planie transportowym województwa świętokrzyskiego na lata 2021-2030.

CZEŚĆ II - STRATEGICZNA

1. Cel opracowania

Jak wspomniano we wstępie do niniejszego Planu ustawa o drogach publicznych w art.20 pkt.1 i 2 nakłada na zarządcę drogi obowiązek opracowania projektów planów rozwoju sieci drogowej i bieżącego informowania o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz opracowania projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich. Dokument niniejszy ma wypełniać ten obowiązek określając między innymi wytyczne które powinny być uwzględniane przy opracowywaniu dokumentów planistycznych takich jak studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Zapewni to prawidłowe funkcjonowanie sieci dróg wojewódzkich regionu a tym samym prawidłowe skomunikowanie obszarów gmin z regionem i , również poprzez sieć dróg krajowych, z reszta kraju. Dokument niniejszy ma również za zadanie wskazanie kierunków i zasad rozwoju sieci dróg wojewódzkich które służyłyby realizacji celu operacyjnego 3.3 Strategii rozwoju województwa świętokrzyskiego 2030+⁶ - wzmocnienie spójności przestrzennej i społecznej regionu poprzez realizację jednego z elementów kluczowego kierunku działań 3.3.1 jakim jest rozwój infrastruktury drogowej (oraz kolejowej i transportu publicznego).

2. Założenia do Planu rozwoju sieci dróg wojewódzkich

Program opracowano przy następujących założeniach:

1. Zgodność z misją oraz celami strategicznymi i operacyjnymi *Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+* w zakresie planowanego rozwoju sieci transportowej województwa.
2. Doprowadzenie sieci drogowej województwa do wymogów określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych⁷
3. Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa świętokrzyskiego do 2030 roku stanowić będzie integralną część Regionalnego planu transportowego województwa świętokrzyskiego na lata 2021-2030. Ze względu na szczegółowy charakter dokumentu, obejmującego tylko sieć dróg wojewódzkich regionu, będzie on w tym zakresie uzupełnieniem i rozwinięciem tegoż Regionalnego planu transportowego. Jednocześnie w celu zachowania spójności i czytelności dokumentu częściowo będzie on powielał jego zapisy.

⁶ Strategia Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+ przyjęta uchwałą Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego nr XXX/406/21 z dnia 29 marca 2021 roku

⁷ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 roku w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz.1518)

4. Projekt Planu drogowego, stanowiąc integralną część Regionalnego planu transportowego, zostanie wraz z nim przyjęty zgodnie z wymogami Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 z późniejszymi zmianami), zgodnie z którą projekty polityk, strategii, planów lub programów w dziedzinie m.in. transportu opracowywane lub przyjmowane przez organy administracji, wyznaczające ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko wymagają przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Projekt Planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, podlegać będzie opiniowaniu przez właściwe organy odpowiedzialne za kwestie środowiskowe. Zostanie także zapewniona możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Przy opracowaniu Planu zostaną wzięte pod uwagę ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko, opinie organów odpowiedzialnych za kwestie środowiskowe oraz rozpatrzone zostaną uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa. Plan drogowy wraz z prognozą oddziaływania na środowisko będą podane do publicznej wiadomości.

3. Dokumenty strategiczne

STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 ROKU

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

Realizacja celu głównego wymaga podjęcia następujących działań szerzej omówionych dalej:

1. budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
2. poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
3. zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego);
4. poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
5. ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko;
6. poprawy efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Wdrożenie tych działań wynika z potrzeby nadrobienia zaniedbań z przeszłości oraz wpisania się w nowe trendy technologiczne oraz gospodarcze w Europie i na świecie. Jednocześnie wymienione kierunki interwencji mają charakter komplementarny, nawzajem się przenikają i krzyżują, co oznacza, że nie można realizować żadnego z nich w oderwaniu od całej Strategii.

Strategia rozwoju województwa świętokrzyskiego 2030+ oraz Plan zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego zostały omówione w rozdziale II.5 Dokumenty wskazujące inwestycje i zadania w zakresie rozwoju dróg wojewódzkich.

4. Analiza SWOT

W celu dokonania stosownej weryfikacji oraz dostosowania oceny mocnych i słabych stron sieci dróg wojewódzkich posłużono się metodą analizy SWOT. Polega ona na posegregowaniu posiadanych informacji na cztery grupy (obszary oddziaływań), którymi są:

- **mocne strony**-obejmujące wszystko co stanowi atut, przewagę, zaletę wojewódzkiego układu transportowego,
- **słabe strony**-to słabości, bariery i mankamenty tego układu,
- **szanse**-wszystko co stwarza dla analizowanego układu szansę rozwoju lub korzystnej zmiany,
- **zagrożenia**- wszystko co stwarza niebezpieczeństwo niekorzystnej zmiany lub ograniczenia osiągnięcia zakładanych celów

W najczęściej stosowanych ujęciach mikroekonomicznych dwa pierwsze obszary odnoszą się najczęściej do środowiska wewnętrznego i zawierają najistotniejsze uwarunkowania wewnętrzne, natomiast dwa ostatnie odnoszą się analogicznie do oddziaływania zewnętrznego.

W wyniku dokonanej analizy SWOT identyfikacji głównych obszarów oddziaływań na rozwój sieci dróg wojewódzkich ustala się następujące elementy, które powinny współdecydować o kierunkach rozwoju tej sieci w latach 2021 – 2030.

Mocne strony

1. Centralne położenie województwa w stosunku do szybko rozwijających się miast: Warszawa, Kraków, Katowice, Łódź, Lublin, Rzeszów.
2. Położenie stolicy województwa w sąsiedztwie węzła dwóch dróg ekspresowych – zrealizowanej S7 i realizowanej S74 – stanowiących elementy sieci TEN-T.
3. Relatywnie równomierna sieć dróg wojewódzkich generalnie w zadowalającym stanie technicznym,
4. Stosunkowo równomierne rozmieszczenie i połączenie siecią dróg odpowiednich kategorii głównych ośrodków osadniczych regionu, stanowiących jednocześnie węzły transportowe,

sprzyjające kształtowaniu się pasm rozwoju i pogłębianiu wzajemnych więzi gospodarczych, rozwojowi drobnego przemysłu i rolnictwa stosownie do lokalnych predyspozycji i funkcji spełnianych w gospodarce województwa.

5. Możliwość pełniejszego wykorzystania walorów turystycznych województwa dzięki gęstej sieci dróg o twardej nawierzchni (3-cie miejsce w kraju w km/100km², 1-sze w km/10 tys. ludności), pod warunkiem dalszej poprawy ich stanu technicznego i lepszego dostosowania do potrzeb turystyki.
6. Istniejące na terenie województwa przeprawy mostowe na rzece Wiśle w Annopolu, Sandomierzu, Nagnajowie i Szczucinie, uzupełnione przez oddane do użytku w ostatnich latach nowe przeprawy mostowe w Sandomierzu, Połańcu i Nowym Korczynie.

Słabe strony

1. Słabe skomunikowanie województwa z głównymi korytarzami transportowymi – drogami ekspresowymi i autostradami wchodzącymi w skład sieci TEN-T - powodujące relatywnie słabą dostępność zewnętrzną regionu.
2. Słaby stan techniczny dużej części dróg i obiektów mostowych, zwłaszcza niższych kategorii.
3. Brak portu lotniczego o zasięgu regionalnym i międzynarodowym z jednoczesnym brakiem możliwości rozbudowy istniejącego lotniska lokalnego w Masłowie dla obsługi większych samolotów oraz lokalizacji towarzyszących funkcji gospodarczych.
4. Brak rozdzielenia ruchu lokalnego od dalekobieżnego, co wpływa na obniżenie prędkości komunikacyjnych, stwarza zagrożenie wypadkami oraz pogarsza warunki zamieszkiwania w miastach i miejscowościach położonych bezpośrednio przy drogach tranzytowych.
5. Niewydolne układy drogowe na wylotach miast stanowiących węzły komunikacyjne oraz w ich strefach centralnych (braki przekrojów dwujezdniowych i odpowiednio rozbudowanych skrzyżowań).
6. Niedobór miejsc parkingowych na obrzeżu stref centralnych większości dużych miast.
7. Brak normatywnych parametrów przypisanych danej kategorii dróg na całych ciągach drogowych - niskie klasy dróg, szczególnie uciążliwe na trasach tranzytowych.
8. Wysoki udział dróg o nawierzchni twardej nieulepszonej na drogach powiatowych i nawierzchni gruntowych na drogach gminnych.
9. Zbyt mała ilość chodników i ścieżek rowerowych, szczególnie wzdłuż dróg tranzytowych, stwarzająca kolizję ruchu pieszego i rowerowego z ruchem pojazdów samochodowych.
10. Niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.
11. Małe wykorzystanie transportu kolejowego do przewozów masowych.
12. Infrastruktura kolejowa, zdekapitalizowana i w większości niemodernizowana od lat.

13. Nie wykorzystanie rzeki Wisły jako szlaku transportowego.

Szanse

1. Realna szansa skorzystania z funduszy pomocowych Unii Europejskiej w celu wzrostu spójności terytorialnej województwa poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej, a w szczególności:
 - a) dokończenia budowy drogi S74 oraz rozpoczęcie prac związanych z budową drogi S73,
 - b) budowy i przebudowy tras międzyregionalnych — dróg krajowych i najważniejszych dróg wojewódzkich,
 - c) budowy nowych przepraw mostowych na najważniejszych rzekach regionu: Wiśle, Nidzie i Kamiennej,
 - d) realizacji obwodnic i przełożeń tras,
 - e) uzyskania wsparcia rozbudowy głównego układu komunikacyjnego w największych miastach, w tym wschodniej obwodnicy Kielc ważnej dla rozwoju ich funkcji metropolitalnych,
2. Lokalizacja funkcji gospodarczych i logistycznych w pobliżu istniejącego węzła na skrzyżowaniu dróg ekspresowych S7 i S74,
3. Wykorzystanie turystycznych walorów województwa w tym: obszaru Gór Świętokrzyskich, doliny rzeki Kamiennej, rzeki Wisły, Ponidzia,
4. Sprzężenie działań oraz środków finansowych samorządu, w tym funduszy pomocowych, z działaniami i środkami finansowymi zarządców sieci transportowych w celu zwiększenia efektywności interwencji,
5. Podejmowanie inicjatyw samorządowych w celu aktywowania tzw. „Szlaku Staropolskiego” w oparciu o drogę ekspresową na kierunku Lublin-Kielce-Częstochowa-Opole, która wzmocniłaby rangę Kielc jako krajowego węzła transportowego.

Zagrożenia

1. Zbyt małe, w stosunku do realnych potrzeb, nakłady finansowe na modernizację i rozbudowę dróg, co może wpływać niekorzystnie na dalszy rozwój województwa.
2. Brak na dzień dzisiejszy finansowania lub współfinansowania budowy RPL Kielce w Obicach ze środków unijnych, skutkujące brakiem możliwości jego realizacji a tym samym wyeliminowanie lotniska jako bodźca rozwojowego tej części regionu,
3. Bariery dla ruchu tranzytowego spowodowane słabym tempem realizacji obwodnic, zwłaszcza na obszarach węzłów komunikacyjnych, takich jak Kielce, Sandomierz, Opatów, Końskie, Staszów i przejazdu przez mniejsze miejscowości.

4. Małe wykorzystanie walorów turystycznych regionu spowodowane słabym stanem infrastruktury turystycznej, w tym słabym przystosowaniem tras turystycznych do obsługi zwiększającego się ruchu przejazdowego.
5. Odczuwalny brak lotniska regionalnego, zaspakajającego aktualne i docelowe potrzeby województwa w aspekcie rozwoju Targów Kielce, turystyki międzynarodowej, metropolizacji ośrodka wojewódzkiego czy przyciągania inwestorów zagranicznych.
6. Położenie województwa w oddaleniu od planowanego układu autostrad niosące ze sobą ryzyko peryferyzacji regionu.
7. Niedobór mocy wykonawczych przedsiębiorstw drogowych, nadmierne przedłużanie się prac przygotowawczych, trudności z wykupem gruntów.

5. Dokumenty wskazujące inwestycje i zadania w zakresie rozwoju dróg wojewódzkich

5.1 Inwestycje w Strategii rozwoju województwa świętokrzyskiego 2030+

Strategia rozwoju województwa świętokrzyskiego 2030+ określa kierunki polityki rozwoju regionu w perspektywie roku 2030. Wskazuje główne wyzwania, a także cele rozwojowe regionu. W części rozdziału dotyczącego głównych potencjałów i problemów rozwojowych województwa diagnozuje dostępność komunikacyjną jako jeden z najważniejszych elementów decydujących o możliwościach rozwojowych regionu. Potencjalnie korzystne jest położenie regionu pomiędzy największymi aglomeracjami w Polsce: Warszawą, Łodzią, Krakowem, Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią, a także Lublinem i Rzeszowem. Dalszych działań wymaga poprawa dostępności i jakości połączeń transportowych drogowych i kolejowych poprzez budowę drogi ekspresowej S74 Piotrków Trybunalski-Rzeszów oraz przebudowę i modernizację linii kolejowych umożliwiających komfortowe połączenia międzynarodowe oraz z głównymi ośrodkami w kraju. Za bardzo ważne uznaje też zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego poprzez przywracanie i reorganizację regionalnych i lokalnych połączeń transportowych zbiorowym transportem publicznym.

Realizacji powyższego ma służyć cel 3.3 i działanie 3.3.1 które zakładają wzmocnienie spójności przestrzennej i społecznej regionu poprzez rozwój infrastruktury drogowej, kolejowej i transportu publicznego. *Spójność terytorialna stanowi, zgodnie ze Strategią, warunek harmonijnego i włączającego rozwoju społeczno-gospodarczego. Jej podstawowym założeniem jest sprawność systemów transportowych oraz rozwój transportu zrównoważonego wykorzystującego inteligentne multimodalne rozwiązania opierające się o efektywne łączenie zero lub niskoemisyjnych form transportu (np. kolej – rower). Wymaga to dalszego rozwoju i poprawy parametrów infrastruktury drogowej, kolejowej i transportu publicznego ze szczególnym uwzględnieniem węzłów przesiadkowych,*

wiaduktów, obwodnic oraz infrastruktury towarzyszącej, w tym również inżynierskiej. Niezbędne jest podejmowanie działań prowadzących do likwidacji kolizyjnych skrzyżowań drogowo – kolejowych (zwłaszcza na drogach z dużym natężeniem ruchu) oraz budowa ścieżek rowerowych oddalonych od jezdni. Powyższe działania powinny uwzględniać kreowanie spójnej sieci dróg rowerowych oraz połączeń pieszych. Poprawa parametrów infrastruktury drogowej, kolejowej i transportu publicznego powinna uwzględniać cele środowiskowe, związane m.in. z odprowadzaniem wód z tych obszarów, a także projektowaniem ich w sposób minimalizujący negatywny wpływ na obszary zamieszkałe.

5.2 Inwestycje w Regionalnym planie transportowym województwa świętokrzyskiego na lata 2021-2030

Regionalny plan transportowy województwa świętokrzyskiego na lata 2021-2030, określając cele rozwojowe systemu transportowego województwa, wskazuje jednocześnie listę inwestycji mających służyć ich realizacji, w tym zadania na sieci dróg wojewódzkich. Zostały one określone w załączniku nr 1 – priorytetowe zadania inwestycyjne planowane do realizacji na sieci drogowej województwa świętokrzyskiego do 2030 rok. Wskazuje on listę 21 inwestycji z których część została podzielona na kilka mniejszych zadań/odcinków. Ostatecznie zatem lista inwestycji na sieci dróg wojewódzkich na lata 2021-2030 obejmuje 53 zadania. Szczegółowy imienny wykaz najważniejszych inwestycji planowanych do realizacji na sieci dróg wojewódzkich województwa świętokrzyskiego zamieszczono w rozdziale III.4 niniejszego Planu – Inwestycje planowane na sieci dróg wojewódzkich w latach 2021-2030

5.3 Inwestycje w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego ⁸ jest dokumentem planistycznym, określającym zasady organizacji przestrzennej województwa oraz kierunki polityki przestrzennej. W oparciu o nie rozmieszcza się w przestrzeni województwa inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym. Mają one służyć realizacji celu głównego planu - ukształtowaniu spójnego systemu korytarzy i węzłów komunikacyjnych zapewniających integrację z europejską siecią TEN-T. Jednocześnie Plan zakłada równoległą realizację dwóch celów o charakterze wewnętrznym:

- poprawę dostępności komunikacyjnej w obrębie obszarów funkcjonalnych poprzez podniesienie standardów technicznych głównych dróg, budowę systemu obwodnic i bezkolizyjnych

⁸ Plan zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego został przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego Nr XLVII/833/14 z dnia 22 września 2014 roku

skrzyżowań oraz stworzenie multimodalnego systemu transportowego w największych węzłach transportowych,

- rozbudowę sieci drogowej na obszarach niedosłużonych komunikacyjnie oraz realizację dodatkowych przepraw mostowych na głównych rzekach województwa.

Zamieszczony w Planie wykaz inwestycji celu publicznego oraz innych zadań o znaczeniu ponadlokalnym realizowanych, bądź planowanych do realizacji na obszarze województwa świętokrzyskiego, w zakresie dróg wojewódzkich obejmuje 5 zadań:

- budowa mostu na Wiśle w Połańcu wraz z budową odcinka drogi wojewódzkiej Nr 764,
- rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 765 na odcinku Staszów-Osiek wraz z obwodnicą Osieka,
- rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 764 na odcinku Staszów – Połaniec,
- rozbudowa obwodnicy Buska-Zdroju w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 973,
- rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 754 na odcinku Ostrowiec Świętokrzyski-granica województwa.

Plan zagospodarowania przestrzennego zakłada modernizację i przebudowę dróg wojewódzkich dla uzyskania jednorodnych ciągów o parametrach klasy technicznej nie niższej niż G, a w tym wykonanie obwodnic miejscowości lub poprowadzenia tras dróg nowymi odcinkami, zwłaszcza poza centrami miast i zwartą zabudową. W tym zakresie Plan wymienia realizację:

- nowych odcinków dróg nr 745,761,762,764,786 w obszarze i rejonie Kielc,
- nowych odcinków dróg nr 751,754 w obszarze i rejonie Ostrowca Świętokrzyskiego,
- nowych odcinków dróg nr 746, 749 w Końskich,
- układu obwodnicowego Włoszczowy,
- układu obwodnicowego Staszowa,
- przełożenia trasy drogi nr 766 w Pińczowie,
- obwodnicy Kazimierzy Wielkiej łączącej trasy dróg nr 768 i 776,
- estakady nad rzeką Kamienną i linią kolejową nr 25 w Starachowicach, w ciągu drogi nr 744, wraz z budową węzła na drodze krajowej nr 42,
- rozbudowy drogi nr 973 wraz z budową obwodnicy Buska-Zdroju oraz nowej, stałej przeprawy mostowej przez Nidę i Wisłę w rejonie Nowego Korczyna.

Docelowa przebudowa dróg wojewódzkich na ww. parametry wymagać będzie realizacji szeregu przełożeń i obwodnic miejscowości, w tym: Gowarczowa, Radoszyc, Czałczyna, Łopuszna na trasie drogi 728, Oksy (742), Mirca (744), Masłowa (745), Modliszewic (746), Rogowa (749), Nowej Słupi, Waśniowa (751), Św. Katarzyny, Bodzentyna (752), Bałtowa (754), Ćmielowa, Ożarowa (755), Łągowa (756), Iwanisk (757), Klimontowa (758), Brzezin, Radkowic (763), Sukowa, Daleszyc,

Ociesiek (764), Chmielnika, Gnojna, Szydłowa, Osieka (765), Morawicy (766), Działoszyce, Skalbmierza, Topoli (768), Zawichostu (777), Kurzelowa (785), Piekoszowa, Promnika, Łopuszna, Mieczyna, Krasocina (786) oraz krótszych korekt tras.

Plan zagospodarowania przestrzennego wskazuje również na potrzebę aktywizacji obszarów niedosłużonych komunikacyjnie i pozbawionych odpowiedniej rangi powiązań. Wymaga to zmiany kategorii wybranych dróg powiatowych na wojewódzkie, ich przebudowę na parametry dróg głównych i utworzenia połączeń:

- Szczekociny — Sędziszów — Wodzisław — Nawarzyce (droga nr 768);
- Jędrzejów — Imielno — Pińczów;
- Stopnica — Solec-Zdrój — Zielonki;
- Łopuszno — Przedbórz;
- Małogoszcz — Włoszczowa;
- Klimontów — Bogoria — Raków,
- gr. woj. (Przysucha) — Stąporków — Mniów — Promnik (alternatywnie: gr. woj. (Przysucha) — Stąporków — Mniów — Grzymałków — Ruda Strawczyńska).

5.4 Inwestycje w Planie zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego

Plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego⁹ stanowi część Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Świętokrzyskiego. Jest integralną częścią systemu planowania regionalnego i służy samorządowi województwa do kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej we współpracy z samorządami lokalnymi i władzami województw sąsiednich przy uwzględnieniu polityki przestrzennej kraju. Plan określa długofalowe cele i kierunki wojewódzkiej polityki przestrzennej przedstawiając wizję zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego Kielc w perspektywie 25-30 lat.

Jako cel główny w zakresie rozwoju powiązań komunikacyjnych Plan wskazuje *„ukształtowanie spójnego systemu korytarzy i węzłów komunikacyjnych zapewniających integrację obszaru funkcjonalnego z europejską siecią TEN-T oraz poprawę dostępności komunikacyjnej w obrębie obszaru funkcjonalnego poprzez podniesienie standardów technicznych głównych dróg, budowę systemu obwodnic i bezkolizyjnych skrzyżowań”*. Będzie on realizowany poprzez określone

⁹ Plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego został przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego Nr XXVII/377/20 z dnia 28 grudnia 2020 roku

w Planie cele polityki przestrzennej oraz zasady i kierunki rozwoju i ochrony układu transportowego województwa.

Zamieszczony w Planie wykaz inwestycji celu publicznego oraz innych zadań o znaczeniu ponadlokalnym realizowanych, bądź planowanych do realizacji na obszarze miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego, w zakresie dróg wojewódzkich obejmuje 7 zadań:

- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 764 na odcinku od DK 73 do granicy miasta Kielce (do realizacji pozostał jedynie odcinek od Ronda Czwartaków do granicy miasta),
- rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 745 w msc. Masłów wraz z rozbudową sąsiadującej infrastruktury transportowej,
- budowa obwodnic msc. Radkowice i msc. Brzeziny w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 763,
- budowę południowej obwodnicy Morawicy w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 766 do skrzyżowania z projektowaną obwodnicą drogi krajowej Nr 73,
- przedłużenie drogi wojewódzkiej na odcinku od drogi krajowej 74 do drogi krajowej 73 poprzez rozbudowę ciągu ulic Zagnańskiej i ul. Witosa w Kielcach oraz budowę nowego połączenia ul. Witosa z ul. Radomską,
- budowę nowego przebiegu DW 786 w Kielcach na odcinku od granicy miasta Kielce do węzła drogowego Kielce-Zachód, na połączeniu DK 74 z S7,
- budowa połączenia drogi wojewódzkiej nr 762 (ul. Krakowska) i 761 (ul. Łopuszniańska).

5.5 Inwestycje w Wieloletniej prognozie finansowej województwa na lata 2020-2041

Wieloletnia prognoza finansowa województwa świętokrzyskiego na lata 2020-2041¹⁰ jest dokumentem służącym długookresowemu zarządzaniu finansami województwa. Prezentuje wielkość dochodów budżetu województwa oraz wydatków na realizację zadań mających służyć realizacji planów rozwojowych regionu. Wykaz wieloletnich przedsięwzięć województwa we wskazanej perspektywie zawiera załącznik nr 2 do Prognozy. W tabeli poniżej przedstawiono zadania inwestycyjne z zakresu dróg wojewódzkich.

WPF	Nazwa	Realizacja
1.1.2.1	Inwestycje drogowe w ramach RPO na lata 2014 - 2020	
	Projekt: NR 2 Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 764 Kielce - Staszów wraz z budową obwodnic miejscowości Suków, Daleszyce, Ociesęki, układ obwodnicowy Staszowa; dł. ok.45 km /Układ obwodnicowy m. Staszów dr.woj.nr764/ (1d002)	zakończone

¹⁰ Wieloletnia prognoza finansowa województwa świętokrzyskiego została przyjęta uchwałą Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego Nr XVII/216/19 z dnia 30 grudnia 2019 roku

	Projekt: NR 3 Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 755 na odcinku Ćmielów - skrzyżowanie z DK nr 74 od km 12+559 do km 23+065,72 wraz z budową obwodnicy Ćmielowa, ok. 11,4 km /Rozbudowa DW 755 etap III A od km 12+124,50 do km 16+247,00 wraz z budową obwodnicy Ćmielowa/ (1d003)	zakończone
	Projekt: NR 4 Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 754 Ostrowiec Św. - Bałtów - Czekarzewice - granica województwa dł., ok. 29,3 km/Rozbudowa DW 754 od km 1+912 do 29+269/ (1d004)	zakończone
	Projekt: NR 5 Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 973 na odc. Busko-Zdrój - Nowy Korczyn - Borusowa wraz z budową przeprawy mostowej na rz. Nidzie oraz rz. Wiśle /Budowa obwodnicy m. Zbludowice/ (1d005)	zakończone
	Projekt: NR 6 Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 768 na odc. Jędrzejów - granica województwa wraz z obwodnicami m. Jędrzejów, Działoszyc, Skalbmierz, Topola, Kazimierza Wielka /Budowa obwodnicy m. Jędrzejów od DK 78 do DW 768 w km ok. 2+500 wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej Nr 768 od km ok. 2+500 do ok. 5+500 (skrzyżowanie z DP 0170T) - w systemie zaprojektuj - zbuduj (1d006)	zakończone
	Projekt: NR 7 Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 768 na odc. Jędrzejów - granica województwa wraz z obwodnicami m. Jędrzejów, Działoszyc, Skalbmierz, Topola, Kazimierza Wielka /Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 768 od km ok. 49+200 (ist. 51+300) do km ok. 64+163 (ist. 66+152,48) wraz z budową obwodnicy m. Kazimierza Wielka oraz budową obwodu drogowego -w systemie zaprojektuj - zbuduj/ (1d007)	w trakcie realiz.
	Projekt: NR 8 Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 766 na odcinku Pińczów - Węchadłów do skrzyżowania z DW 768 dł. ok. 27,0 km /Budowa obwodnicy Pińczowa/ (1d008)	zakończone
	Projekt: NR 9 Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 973 na odc. Busko-Zdrój - Nowy Korczyn - Borusowa wraz z budową przeprawy mostowej na rz. Nidzie oraz rz. Wiśle /Budowa mostu na Wiśle w m. Borusowa wraz z dojazdami/ (1d009)	zakończone
	Projekt: NR 10 Mała Pętla Świętokrzyska: a) DW 752 - Podgórze - Bodzentyn; dł. ok. 2,5 km i DW 751-Bodzentyn - Dąbrowa Dolna, dł. ok. 4,0 km (1d010)	zakończone
	Projekt: NR 11 Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 758 na odcinku Iwaniska - Klimontów - Koprzywnica wraz z budową obwodnic. Razem odc. dł. ok. 26,0 km /Budowa obwodnicy Klimontowa/ (1d011)	w trakcie proj. (1c270 zgodnie z WPF czerwcowym)
	Projekt: NR 12 Układ obwodnicowy miasta Włoszczowa - budowa obwodnicy miasta Włoszczowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 786 wraz z połączeniem z drogą wojewódzką 742 i 785 /Etap I - Obwodnica Włoszczowy w ciągu DW 786/ (1d012)	zakończone
	Projekt: NR 13 Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 Jędrzejów - gr. województwa wraz z budową obwodnic m. Łopuszno, Końskie Ok. 40,0 km/Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 na odc. Łopuszno - DK 74/ (1d013)	zakończone
	Projekt: NR 14 Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 973 na odc. Busko-Zdrój - Nowy Korczyn - Borusowa wraz z budową przeprawy mostowej na rz. Nidzie oraz rz. Wiśle /Budowa obwodnicy m. Nowy Korczyn/ (1d014)	zakończony projekt
1.1.2.7	Rozbudowa DW 762 na odcinku: węzeł Kielce Południe (S7) – granica gminy Chęciny	zakończone
1.1.2.8	Rozbudowa DW 764 na odcinku: granica miasta Kielce – granica gminy Daleszyce wraz z budową obwodnic m. Suków i Daleszyce	zakończone
1.1.2.9	Budowa północnej obwodnicy Chmielnika w ciągu DW 765 od skrzyżowania z DK 73	zakończone
1.1.2.29	Rewitalizacja obszarów miejskich i wiejskich	
	Poprawa bezpieczeństwa na obszarze rewitalizacji na DW 777 w gminie Dwikozy (1e001)	zakończone
	Poprawa bezpieczeństwa na drodze wojewódzkiej 748 na odcinku w miejscowości Strawczyn, w tym na terenach poprzemysłowych (1e002)	w trakcie realiz.
	Budowa ciągu pieszo-rowerowego na odcinku DW 756 Łągów km 29+925 - 30+800 (1e003)	w trakcie realiz.

PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO DO 2030 ROKU

	Budowa miejsc postojowych dla samochodów osobowych w ciągu drogi wojewódzkiej nr 728 w miejscowości Łopuszno od km 121+738 do km 121+808 (1e004)	zakończone
	Poprawa bezpieczeństwa na drodze wojewódzkiej nr 766 w m. Michałów (1e005)	zakończone
	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze wojewódzkiej nr 750 poprzez budowę wyniesionych przejść dla pieszych na terenie gminy Zagnańsk (1e006)	w trakcie realiz.
1.3.2.1	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 744 na odc. Tychów Stary – Starachowice wraz z budową obwodnicy m. Starachowice /Budowa przeprawy mostowej na rz. Kamiennej wraz z drogami dojazdowymi w ciągu obwodnicy Starachowic na DW744 od km ok. 35+536,68 na DW744 do km ok. 262+377,28 na DK42/	zakończony projekt.
1.3.2.2	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. Budowa obwodnicy miejscowości Łągów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 756	w trakcie projekt.
1.3.2.3	Opracowanie dokumentacji projektowej (wraz z wykupem gruntów) dla zadania pn.: Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 728 na odc. od obwodnicy Końskich m. Kornica do Gowarczowa wraz z obwodnicą m. Gowarczów	zakończony projekt.
1.3.2.5	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 750 na odcinku Chrusty-Lekomini w km 11+300 do km 12+900	zakończone
1.3.2.6	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 768 od km ok. 49+200 (ist.51+300) do km ok. 64+163 (ist. 66+152,48) wraz z budową obwodnicy m. Kazimierza Wielka oraz budową obwodu drogowego - w systemie zaprojektuj - zbuduj. Zakres: od km 53+045 (ist.54+990) do granicy województwa świętokrzyskiego - km 64+163 (ist.66+152,48)	zakończony projekt.
1.3.2.7	Budowa chodników w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 742 w miejscowościach: Kluczewsko, Brzeście i Stanowiska	w trakcie realizacji
1.3.2.9	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn.: Budowa obwodnicy miejscowości Bogoria w ciągu drogi wojewódzkiej nr 757	w trakcie projekt.
1.3.2.10	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 756 polegająca na budowie ciągu pieszo-rowerowego w ciągu DW 756 na odc. Nowa Słupia – Dębniak od km 20+400 do km 24+200	w trakcie projekt.
1.3.2.12	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. Poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 762 Kielce-Małogoszcz z drogą powiatową Nr 0379T i Nr 0381T ul. Sitkówka - budowa ronda turbinowego	w trakcie projekt.
1.3.2.13	Opracowanie dokumentacji projektowej (wraz z wykupem gruntów) dla zadania pn. Budowa ciągu pieszo-rowerowego w ciągu DW 756 ul. Łagowska w Rakowie (od km 40+902,00 do km 41+900,00)	w trakcie projekt.
1.3.2.15	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 755 od DK 74 do ul. Plażowej w m. Zawichost - etap I	w trakcie projekt.
1.3.2.16	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 777 od DK 74 do DW 759 oraz budowa nowego odcinka DW 759 od DW 777 do granicy województwa - etap I	w trakcie projekt.
1.3.2.17	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. Rozbudowa DW 749 na odcinku od km 5+300 do km 6+280 i od km 6+630 do km 8+500 w miejscowości Nieświń	w trakcie projekt.
1.3.2.18	Budowa parkingu przy siedzibie SZDW w Kielcach, ul. Jagiellońska 72	zakończony projekt.
1.3.2.19	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 756 polegająca na budowie ciągu pieszo-rowerowego w ciągu DW 756 na odc. Nowa Słupia – Dębniak od km 20+400 do km 24+200	w trakcie projekt.
1.3.2.21	Odszkodowania tytułem wykupu gruntów pod budowę ścieżki rowerowej na terenie gminy Sitkówka-Nowiny wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 762	w trakcie realiz.
1.3.2.24	Budowa chodnika przy drodze wojewódzkiej nr 744 na odcinku Osiny – Osiny Mąjorat wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej i wykupem gruntów	w trakcie projekt.
1.3.2.27	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn.: „Budowa wschodniej obwodnicy Kielc”	w trakcie projekt.
1.3.2.28	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. Budowa obwodnic w m. Radkowie i w m. Brzeziny w ciągu DW 763	po przetargu projektu

1.3.2.30	Opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej budowy obwodnicy m. Dobrowoda i m. Olganów w ciągu DW973 na terenie gminy Busko-Zdrój	w trakcie projekt.
1.3.2.34	Budowa ciągu pieszo-rowerowego w ciągu DW 756 ul. Łagowska w Rakowie (od km 40+902,00 do km 41+900,00)	nie podjęto prac odnośnie przetargu na realizację
1.3.2.35	Wykup i aktualizacja projektu na drugi etap budowy obwodnicy STASZOWA na długości 1,5 km	w trakcie opracow. dok. projekt
1.3.2.36	Wykup gruntów dla rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 754 na odcinku od km 0+000 do km 1+912, przebudowie tej drogi od km 1+912 do km 1+940 oraz budowie nowego mostu na rzece Kamiennej na terenie miasta Ostrowiec Świętokrzyski	projekt zakończ.
1.3.2.37	Budowa chodnika przy drodze wojewódzkiej nr 742 w miejscowości Oksa	zakończone
1.3.2.38	Rozbudowa DW 748 polegająca na budowie chodnika w m. Chełmce, gm. Strawczyn	zakończone
1.3.2.39	Opracowanie dokumentacji projektowej dla przedsięwzięcia pn.: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 751 na odcinku Wzdół Kolonia - Bodzentyn /od km ok. 11+284,00 do km ok. 16+412,00/	po przetargu
1.3.2.40	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 777 na terenie Gminy Dwikozy	w trakcie realiz. Termin koniec lipca 2021
1.3.2.41	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 757 na odcinku Mostki - Kolonia Bogoria	w trakcie realiz. Termin koniec sierpnia 2021
1.3.2.42	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 771 na odcinku Wiślica - Szczerbaków	w trakcie realiz. Termin listopad 2021
1.3.2.43	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 756 w km od 52+700 do 53+400	w trakcie. Termin sierpień 2021
1.3.2.44	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 744 na odc. Tychów Stary – Starachowice wraz z budową obwodnicy m. Starachowice /Budowa przeprawy mostowej na rz. Kamiennej wraz z drogami dojazdowymi w ciągu obwodnicy Starachowic na DW744 od km ok. 35+536,68 na DW744 do km ok. 262+377,28 na DK42/	projekt zakończony, nie zrealizowano inwestycji
1.3.2.45	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn.: Budowa obwodnicy Końskich w ciągu DW 749 - I etap (od DW 728 do DW 749) dł. ok. 2,0 km	podpisana umowa na dokumentację
1.3.2.46	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. Budowa kładki dla pieszych przy DW 765 w km 13+786 w m. Jarząbki wraz z połączeniem do istniejącego ciągu pieszego	realizacja do końca 2021
1.3.2.47	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 761 od km 8+450 do km 9+021 w m. Piekoszów gm. Piekoszów	zakończone
1.3.2.48	Opracowanie dokumentacji projektowej dla rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 758 na odcinku od granicy gminy Klimontów (km ok. 7+058) do początku obwodnicy Klimontowa (km ok. 14+557)	na etapie przygotowania ST
1.3.2.49	Budowa ciągu pieszo rowerowego przy DW 750 na odcinku od km 0+000 do km 13+919 wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej i wykupem gruntów	na etapie przetargu na opracowanie dokumentacji projektowej
1.3.2.50	Aktualizacja dokumentacji projektowej dla przedsięwzięcia pn. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 751 w miejscowości Wzdół Rządowy - Góra Św. Barbary wraz z wykupem gruntów	w trakcie projekt
1.3.2.52	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zmianę stałej organizacji ruchu na skrzyżowaniu DW 771 ul. Batalionów Chłopskich z ul. Długosza w Wiślicy na skrzyżowanie o ruchu okrężnym typu rondo	zrealizowana
1.3.2.53	Opracowanie dokumentacji projektowej pn. Świętokrzyska ścieżka rowerowa - odcinek od granicy Gminy Staszów do skrzyżowania z DW 757 w m. Staszów: rozbudowa DW 764 od km 45+907 do km 55+021, dł. ok. 9,1 km	na etapie opracowania ST
1.3.2.54	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn.: Rozbudowa DW 764 na odc. Wólka Pokłonna - Raków, dł. ok 4,0 km	na etapie przetargu

PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO DO 2030 ROKU

1.3.2.55	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn.: Rozbudowa DW 764 na odc. Raków - Chańcza, dł. ok. 5,5 km	na etapie przetargu
1.3.2.56	Opracowanie dokumentacji projektowej pn.: "Budowa obwodnicy m. Ociesęki w ciągu DW764"	na etapie przetargu
1.3.2.57	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 757 na odcinku Sielec - Grzybów w km 42+400 do km 43+100	zrealizowana
1.3.2.58	Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych w m. Mieczyn poprzez wykonanie wyniesionego pobocza	zrealizowana
1.3.2.59	Rozbudowa zespołu obiektów mostowych wraz z dojazdami w ciągu DW728 w km 79+630 - 80+100 i 83+780 - 84+000	zrealizowana
1.3.2.60	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 785 poprzez budowę ronda na skrzyżowaniu ulic Sienkiewicza, Młynarskiej i Głowackiego we Włoszczowie	zrealizowana
1.3.2.62	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn.: „Budowa obwodnicy Nowej Słupi, dł. ok. 3.0 km”	na etapie opracowania ST
1.3.2.63	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. "Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 758 na odcinku Iwaniska - Klimontów - Koprzywnica wraz z budową obwodnic. Razem odc. dł. ok. 26,0 km /Budowa obwodnicy Klimontowa/" wraz z wykupem gruntów	na etapie projektu
1.3.2.64	Wykup gruntów dla rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 728 na odcinku od skrzyżowania z DK 74 w km ok. 0+007 do skrzyżowania z drogą powiatową 0473T w km 4+148 na terenie gminy Radoszyce, w powiecie koneckim	w trakcie realizacji
1.3.2.66	Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Budowa ciągu pieszo – rowerowego jednostronnego w ciągu DW 751 za rowem, szer. 3,0m od km 18+750 (skrzyżowania m. Dąbrowa Górna) do km ok. 26+700 (m. Mirocice) dł. 7,95 km”	na etapie przetargu
1.3.2.67	Budowa obwodnicy miasta Włoszczowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 786 wraz z połączeniem z drogą wojewódzką nr 742 i nr 785 /Etap II – Obwodnica Włoszczowy w ciągu DW 742/	na etapie przetargu
1.3.2.68	Budowa południowej obwodnicy Morawicy w ciągu DW 766 od skrzyżowania z projektowaną obwodnicą DK73	na etapie przetargu
1.3.2.69	Budowa DW 723 od budowanego węzła w ciągu DK 77 do istniejącego śladu DW 723 w m. Sandomierz o dł. ok. 1,35 km	na etapie przetargu
1.3.2.70	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 973 na odc. Busko-Zdrój - Nowy Korczyn - Borusowa wraz z budową przeprawy mostowej na rz. Nidzie oraz rz. Wiśle /Budowa obwodnicy m. Nowy Korczyn/	projekt zakończony

Źródło: Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich – stan na dzień 31.12.2021

CZEŚĆ III - MERYTORYCZNA

1. Wprowadzenie

Proponowany w niniejszym Planie układ regionalnych korytarzy transportowych, tworzonych głównie przez drogi wojewódzkie, nawiązuje do sieci paneuropejskiej ustalonej Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE. W obszarze Polski ustala ona dwa korytarze europejskie: Bałtyk-Adriatyk i Morze Północne-Bałtyk oraz dwupoziomową strukturę transeuropejskiej sieci transportowej, obejmującą sieć kompleksową i ustanowioną w oparciu o nią sieć bazową. Elementem korytarza Bałtyk-Adriatyk zlokalizowanym na obszarze województwa świętokrzyskiego, jest linia kolejowa nr 4 — Centralna Magistrala Kolejowa, planowana do włączenia do sieci Kolei Dużych Prędkości (KDP). Elementami europejskiej sieci kompleksowej są: linia kolejowa nr 8, linia kolejowa nr 25, linia kolejowa nr 61, Centralna Magistrala Kolejowa oraz droga ekspresowa S7 i droga ekspresowa S74. Stanowią one połączenie Kielc z bazową siecią europejską, w tym z węzłami tej sieci: Warszawą, Łodzią, Katowicami i Krakowem.

Potrzebom województwa generalnie wychodził naprzeciw dokument rządowy z 13 grudnia 2011 roku „Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030”¹¹ który stracił ważność w listopadzie 2020 roku i nie został dotychczas zastąpiony innym dokumentem strategicznym. W koncepcji przewidziano budowę 3 dróg ekspresowych łączących świętokrzyskie z europejskimi korytarzami transportowymi. Są to drogi: S7 (Warszawa - Kraków), S74 (Łódź - Rzeszów) oraz S73 (Kielce - Tarnów). Taki układ dróg szybkiego ruchu w regionie, uzupełniony siecią pozostałych dróg krajowych i dróg wojewódzkich, umożliwiłby stworzenie sprawnej sieci drogowych połączeń regionalnych.

Rysunki wchodzące w skład niniejszego Planu, lub będące załącznikami do niego, przedstawiają istniejącą sieć drogową województwa zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia 2020 roku. Przebiegi dróg wskazane w niniejszym Planie mogą obejmować również odcinki prowadzone po nowych śladach, których lokalizacja nie została ostatecznie przesądzona. W tym zakresie obowiązują ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin oraz *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego*. Ich uszczegółowienie nastąpi na podstawie prac studialnych i uzgodnień środowiskowych lub na podstawie odpowiednich przepisów „specustaw”. Może się to wiązać z koniecznością realizacji dodatkowych, nie wymienionych w niniejszym Planie,

¹¹ Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 przyjęta uchwałą Rady Ministrów Nr 239 z dnia 13 grudnia 2011 roku (M.P.2012 poz.252). Koncepcja przestała obowiązywać z dniem 13 listopada 2020 roku w związku z Ustawą z dnia 15 lipca 2020 roku o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2020 poz.1378).

rozwiązań i elementów. Wszystkie przedstawione w części graficznej niniejszego Planu lokalizacje należy traktować zatem jako przybliżone.

2. Karty dróg wojewódzkich

W celu gromadzenia danych i bieżącego monitoringu stanu technicznego dróg wojewódzkich oraz szybkiego dostępu do danych tego typu zakłada się stworzenie dla wszystkich dróg wojewódzkich bazy danych - karty drogi. Zawierać ona powinna podstawowe dane dotyczące poszczególnych odcinków dróg wojewódzkich, ich wyposażenia w elementy infrastruktury towarzyszącej (chodniki, ścieżki rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe czy pieszo-jezdne, kanalizacja deszczowa), stanu technicznego poszczególnych elementów drogi oraz uśrednionej ocenę stanu technicznego całej drogi jak i poszczególnych jej odcinków.

Warstwę przestrzenną będą stanowiły aktualizowane dane z BDOT10K, które będą zasilane danymi opisowymi gromadzonymi przez ŚZDW. Przygotowana baza danych zapewni automatyczną wizualizację danych przestrzennych w zakresie: średniego dobowego ruchu w punktach pomiarowych oraz stanu nawierzchni drogi, poboczy, odwodnienia, chodników oraz średnią ocenę dla danego odcinka drogi.

Zorganizowanie przestrzennej bazy danych dla wszystkich dróg wojewódzkich pozwoli na gromadzenie i aktualizowanie danych w jednym miejscu. Ponadto stworzy podstawy do zasilania jej danymi z różnych źródeł i ułatwi wizualizację oraz analizę. Przed analizą i założeniem karty drogi należy sprawdzić wszystkie przebiegi dróg w tym ich początki i końce.

3. Planowany rozwój sieci dróg wojewódzkich do 2030 roku

Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa świętokrzyskiego do 2030 roku wskazuje możliwe do realizacji oraz pożądane z punktu widzenia poprawy funkcjonowaniu systemu dróg wojewódzkich kierunki, zasady i możliwości rozwoju sieci dróg wojewódzkich oraz postulowanych i planowanych zmian na tej sieci. Drogi wojewódzkie powinny charakteryzować się cechami funkcjonalno-technicznymi przypisanymi dla tej kategorii dróg. Na docelową sieć dróg wojewódzkich winny składać się ciągi drogowe, które w szczególności:

- łączą drogi krajowe, w tym drogi szybkiego ruchu,
- przenoszą duże potoki ruchu,
- pełnią ważną rolę w ruchu gospodarczym-wykazują się dużym udziałem ruchu ciężarowego ,
- łączą miasta mające istotne znaczenie dla regionu, ośrodki społeczno-gospodarcze, ośrodki turystyczne, w tym również położone w sąsiednich województwach.

Zakłada się, że ciągi dróg wojewódzkich winny docelowo zostać przebudowane dla uzyskania jednolitych ciągów w klasie technicznej nie niższej niż G, uzyskując w obszarach miejskich, jeśli będzie zachodzić taka potrzeba, przekrój dwujezdniowy. Wiązać się to często może z koniecznością realizacji przełożeń i obwodnic miejscowości. Ponadto, zgodnie z *Planem zagospodarowania przestrzennego województwa świętokrzyskiego*, aktywizacja obszarów niedosłużonych komunikacyjnie i pozbawionych odpowiedniej rangi powiązań wymaga zmiany kategorii wybranych dróg powiatowych na wojewódzkie, ich przebudowę na parametry dróg głównych i utworzenia połączeń:

1. Szczekociny — Sędziszów — Wodzisław — Nawarzyce (droga nr 768);
2. Jędrzejów — Imielno — Pińczów;
3. Stopnica — Solec-Zdrój — Zielonki;
4. Łopuszno — Przedbórz;
5. Małogoszcz — Włoszczowa;
6. Klimontów — Bogoria — Raków,
7. gr. woj. (Przysucha) — Stąporków — Mniów — Promnik (alternatywnie: gr. woj. (Przysucha) — Stąporków — Mniów — Grzymałków — Ruda Strawczyńska).

Jednocześnie rozważyć należy przekazanie innym zarządcom ciągów dróg nie spełniających warunków dla kategorii dróg wojewódzkich i dróg klasy G, a mianowicie:

- droga wojewódzka Nr 771 Wiślica - Strożyska dł. 8,516 km - droga wojewódzka łącząca miasto Wiślica o znaczeniu turystycznym z miejscowością Strożyska nie będącą siedzibą gminy lub powiatu. Droga o znaczeniu lokalnym, turystycznym, bez znaczenia gospodarczego, łącząca dwie drogi wojewódzkie Nr 973 z DW 776. Na odcinku od km 0+450 do km 6+030 posiada nienormatywną szerokość dla dróg klasy G < 6,0 tj. 5,0 m,
- droga wojewódzka Nr 770 Drożejowice - Czarnocin – Krzyż dł. 11,080 km- droga wojewódzka łącząca dwie miejscowości Drożejowice i Krzyż nie będące siedzibą gminy lub powiatu. Droga o znaczeniu lokalnym, turystycznym, bez znaczenia gospodarczego, łącząca dwie drogi wojewódzkie Nr 768 z DW 776. Nie jest uzupełnieniem dla sieci dróg krajowych,
- droga wojewódzka Nr 872 /DK 9/ - Jasienica - Świniary - gr. woj. (rzeka Wisła) - (Baranów Sandomierski) dł. 4,55 km – droga wojewódzka o znaczeniu lokalnym, łącząca istniejącą przeprawę promową na rzece Wisła z drogą krajową DK 9. Droga wojewódzka nie jest połączeniem dla żadnej większej miejscowości.



Rysunek 5. Propozycje nowych odcinków dróg wojewódzkich
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z PZPWŚ(2014)

5. Priorytetem dla Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich jest doprowadzenie wszystkich dróg wojewódzkich do zgodności pod względem technicznym do wymagań *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych*, w szczególności:

- doprowadzenie dróg wojewódzkich do szerokości min. 7,0m z możliwością zwiększenia do 8,0m (7m jezdni + bitumiczne pobocza 2x0,5m) ;
- doprowadzenie nośności konstrukcji nawierzchni do 115kN/oś;
- budowę skrzyżowań typu rondo lub skanalizowanych z wydzieleniem pasów włączania i wyłączania dla zapewnienia płynności ruchu;
- budowę ciągów pieszych lub pieszko-rowerowych zlokalizowanych poza rowem drogowym dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszych;
- oświetlenie skrzyżowań i chodników w miejscach przewidzianych w warunkach technicznych;

- budowę obwodnic miast i miejscowości dla wyeliminowania uciążliwości ruchu drogowego oraz uciążliwości emisji hałasu i spalin z ośrodków miejskich i terenów zurbanizowanych.

Zakłada się budowę wzdłuż dróg wojewódzkich sieci dróg dla rowerów, w pierwszej kolejności w obszarach zurbanizowanych oraz przy odcinkach łączących większe miejscowości oraz ośrodki i atrakcje turystyczne. Szczegółowe ustalenia w zakresie przebiegu i budowy dróg dla rowerów w obszarze województwa zawiera *Koncepcja przebiegu tras rowerowych na terenie województwa świętokrzyskiego*.

Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich dąży do wyznaczenia głównych korytarzy dróg utworzonych przez ciągi dróg wojewódzkich. W niniejszym Planie wytypowano III główne ciągi drogowe oraz ciągi uzupełniające ważne dla funkcjonowania sieci dróg wojewódzkich, stanowiących połączenie sąsiednich województw, uzupełnienie sieci dróg krajowych bądź połączenie ważnych ośrodków województwa Świętokrzyskiego.

Ciąg I - połączenie województwa łódzkiego i mazowieckiego z województwem małopolskim z kierunku północ - południe poprzez sieć dróg wojewódzkich zlokalizowanych w zachodniej części regionu. Korytarz ten, obejmujący DW 728 oraz DW 768, prowadzi od granicy województwa poprzez m. Końskie, Łopuszno, Małogoszcz do m. Jędrzejów drogą DW 728. Następnie kontynuacja tego ciągu to DW 768 przez m. Jędrzejów, Węchadłów, Działoszyce, Skalbmierz, Kazimierza Wielka do gr. woj. świętokrzyskiego i małopolskiego, dalej droga prowadzi w kierunku Koszyc do DK 79:

- planuje się w tym ciągu budowę obwodnic m. Gowarczów, Końskie, Łopuszno, Węchadłów, Skalbmierz;
- planuje się rozbudowę odcinka DW 728 od DK 74 w kierunku m. Plenna;
- w zakresie DW 768 planuje się w pierwszym etapie rozbudowę odcinka od końca obwodnicy Jędrzejowa w kierunku m. Węchadłów oraz dokończenie budowy obwodnicy Kazimierzy Wielkiej i dalej rozbudowę w kierunku m. Dobiesławice w kierunku m. Koszyce;
- wykonanie kolejnych odcinków na tym ciągu dróg, uzależnione jest od możliwości pozyskania środków finansowych;

Ciąg II - połączenie S7 od m. Suchedniów i Kielc w kierunku przeprawy mostowej na rzece Wisła w kierunku województwa podkarpackiego. Ten korytarz składa się, jadąc od kierunku północnego po stronie wschodniej województwa świętokrzyskiego, z dróg DW 751 Suchedniów – Nowa Słupia, DW 756 Nowa-Słupia – Raków, DW 764 Raków- Staszów, DW 764 obwodnica Staszowa, DW 765 Staszów – Osiek do DK 79 i dalej do Połańca do przeprawy mostowej. Uzupełnieniem tego korytarza będzie DW 764 Kielce – Raków:

- planuje się na tych ciągach budowę obwodnic m. Nowa Słupia (751), Łagów (756), Chańcza (764) Staszów (764) oraz Ociesęki (764) z kierunku Kielc;
- planuje się rozbudowę odcinków DW 751 odc. Suchedniów – Bodzentyn , DW 756 odc. Nowa Słupia – Raków, DW 764 Raków – Staszów oraz Widelki –Raków od str. Kielc,
- ważnym elementem jest poczynienie starań związanych z rozbudową odcinka DW 765 (Staszów-Osieki) z uwagi na fakt , że ten odcinek stanie się odcinkiem tranzytowym dla pojazdów ciężarowych w związku z ograniczeniem odcinka DW 765 Staszów-Połaniec do 20t,
- wykonanie kolejnych odcinków na tym ciągu dróg uzależnione jest od możliwości pozyskania środków finansowych

Ciąg III - kierunek wschód – zachód w północnej części województwa świętokrzyskiego z kierunku od granicy woj. mazowieckiego DW 754 Czekarzewice – Ostrowiec , DW 755 Ostrowiec- Nowa- Słupia ,DW 753 N. Słupia –Wola Jachowa do DK 74 w kierunku Kielc. Następnie DW 786 w kierunku m. Piekoszków, Łopuszno, Włoszczowa w kierunku województwa śląskiego również poprzez DW 795, DW 785 i DW 742:

- planuje się w tych ciągach dróg budowę obwodnic m. Łopuszno (786) , m. Włoszczowa (786);
- planuje się rozbudowę DW 754 w m. Ostrowiec wraz z przebudową obiektu mostowego;
- przebudowa DW 742 Włoszczowa –Kluczewsko
- przebudowa DW 748 Strawczyn – Bugaj jako połączenie S74 do DW 768 ;
- wykonanie kolejnych odcinków na tym ciągu dróg uzależnione jest od możliwości pozyskania środków finansowych ;

Pozostałe odcinki dróg wojewódzkich wpisują się jako uzupełnienie i odciążenie dróg krajowych oraz połączenie Kielc oraz ważnych odcinków o znaczeniu gospodarczym i komunikacyjnym dla województwa świętokrzyskiego i na tych odcinkach planowana jest rozbudowa w szczególności:

- w części północnej województwa DW 744 Osiny- Starachowice wraz z obwodnicą Starachowic do połączenia z DK 42;
- w centralnej części województwa w okolicy Kielc DW 745 Masłów, DW 763 Radkowiec-Brzeziny, DW 750 Samsonów-Lekomin,
- w części północno wschodniej okolicy Ożarów i Sandomierza planuje się rozbudowę odcinków DW 755 Ożarów-Zawichost, DW 777 Maruszów –Zawichost do przeprawy DW 759 Piotrowice, DW 777 Zawichost-Sandomierz DW 723 ul Lwowska w Sandomierzu;
- DW 758 Iwaniska –Klimontów – Koprzywnica stanowiąca połączenie DW 757 w m. Iwaniska do DK 79 w m. Koprzywnica. Przewidziano w planie rozbudowę odcinka Ujazd-Klimontów wraz z obwodnicą Klimontowa oraz kontynuowanie przebudowy w kierunku Koprzywnicy. Zasadnym

byłoby podjęcie w okresie niniejszego Planu podjęcie działań mających na celu przekazanie gminie Koprzywnica odcinka Koprzywnica – Ciszycza jako odcinka nie wpisującego się w ciąg sieci o znaczeniu wojewódzkim, natomiast pozyskanie odcinka łączącego odcinek od m. Iwaniska w kierunku DK 74 w okolicach Baćkowic lub innej lokalizacji, wówczas DW 758 byłaby drogą łączącą DK 74 (S 74) z DK 79 w Koprzywnicy:

- w części południowo-wschodniej połączenie znajdujących się tam miejscowości w DK 73 i DK 79 w kierunku mostu przez rz. Wisła w Borusowej w szczególności DW 757 Opatów-Stopnica do DK 73 wraz z budową obwodnicy Bogorii, DW 756 Raków-Stopnica do DK 73, DW 973 obwodnica Dobrowody oraz Nowego Korczyna. W okolicach Pińczowa rozbudowę DW 766 i 767 na odcinku Pińczów-Busko Zdrój

4. Inwestycje planowane na sieci dróg wojewódzkich w latach 2021-2030

Regionalny plan transportowy województwa świętokrzyskiego na lata 2021-2030, którego częścią stanowi niniejszy Plan, za cel główny stawia sobie *Rozwój odpornej na zmianę klimatu, zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i intermodalnej sieci TEN-T oraz mobilności regionalnej obejmującej dostęp do tej sieci*. Wymaga to zwiększenia dostępności i łączności regionu z europejską siecią transportową, uzupełnienia brakujących odcinków dróg, rozwiązania problemu wąskich gardeł oraz poprawy jakości infrastruktury pod względem bezpieczeństwa i ograniczenia wpływu na środowisko. W celu osiągnięcia zamierzonych celów zakłada się realizację inwestycji na sieci dróg wojewódzkich, z których najważniejsze przedstawiono w poniższej tabeli. Obejmują one zadania których nie udało się zrealizować w perspektywie lat 2014-2020 oraz nowe zadania, w tym zadania stanowiące ich kontynuację lub uzupełnienie. Zadania przewidziane do realizacji w *Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014-2020* a nie zrealizowane i wpisane na kolejną perspektywę lat 2021-2030 wyróżniono w tabeli kolorem niebieskim.

LP.	Nazwa inwestycji / Etapy realizacji		Nr korytarza
1.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 wraz z budową obwodnic miejscowości Gowarczów i Łopuszno	a. Odcinek Plenna-DK74	10
		b. Odcinek Końskie Gowarczów wraz z budową ścieżki rowerowej	
		c. Obwodnica Gowarczowa	
		d. Obwodnica Łopuszna	
2.	Budowa wschodniej obwodnicy Kielc wraz z budową ścieżki rowerowej		18
3.	Budowa obwodnicy miejscowości Włoszczowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 742		11
4.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 744	a. Odcinek Starachowice-Tychów Stary wraz z budową ścieżki rowerowej	29
		b. Łącznik DK42 stary-nowy przebieg	

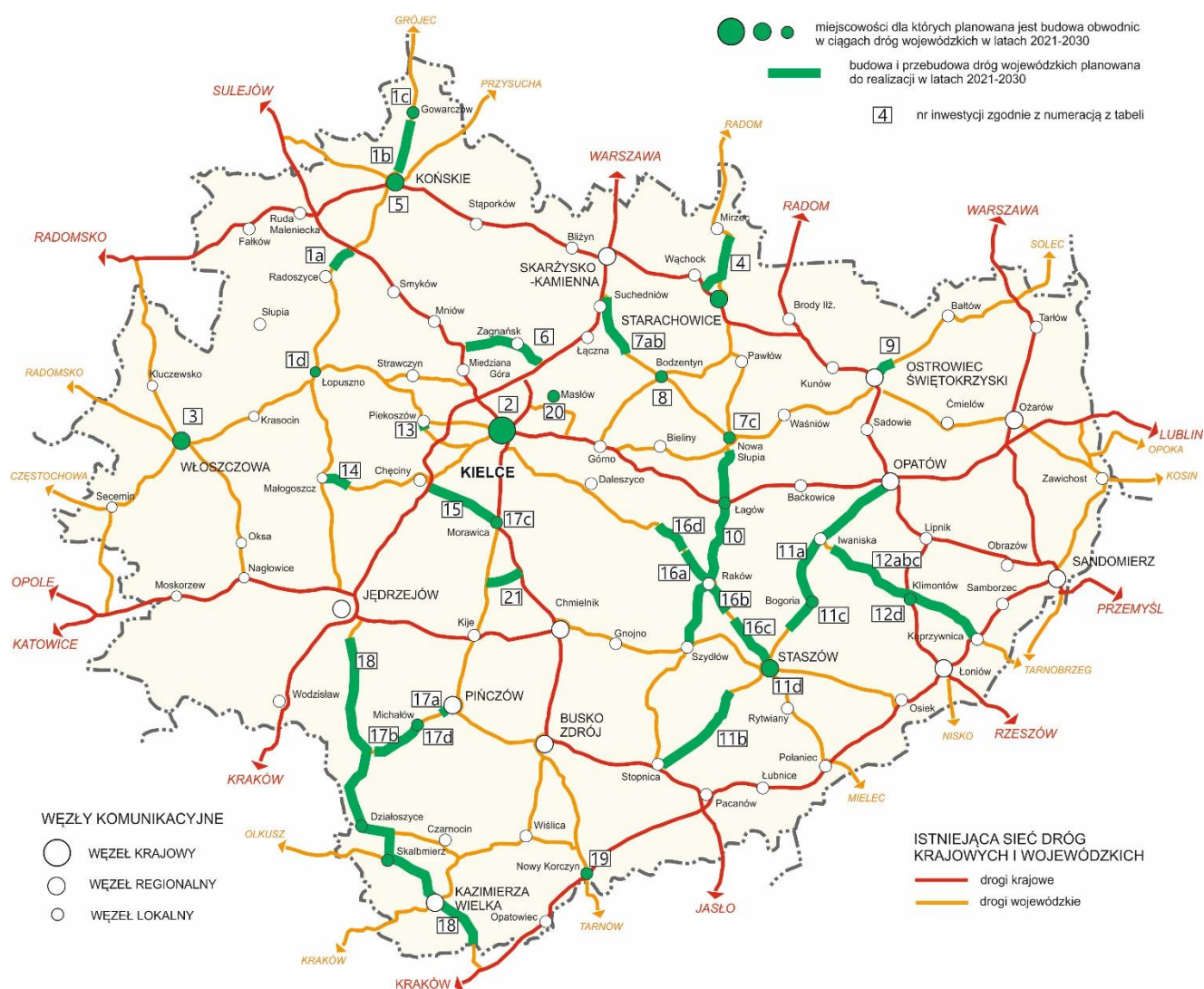
		c. Węzeł drogowy DK 42 i DW 744	
		d. Obwodnica Starachowic wraz z budową ścieżki rowerowej	
5.	Budowa obwodnicy Końskich wraz z budową ścieżki rowerowej	Etap I – od DW 728 do DW 749	10
		Etap II – od DW 749 do DK 42	14
6.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 750 Ćmińsk-Barcza wraz z budową ścieżki rowerowej		21
7.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 751	a. Odcinek Suchedniów-Michniów wraz z budową ścieżki rowerowej	33
		b. Odcinek Góra Św. Barbary-Wzdół Rządowy wraz z budową ścieżki rowerowej	
		c. Obwodnica Nowej Słupi	
8.	Budowa obwodnicy Bodzentyna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 752 wraz z budową ścieżki rowerowej		43
9.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 754 w Ostrowcu Świętokrzyskim wraz z budową ścieżki rowerowej - cd		33
10.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 756	Odcinek Nowa Słupia-granica gminy wraz z realizacją ścieżki rowerowej	30
		Odcinek granica gminy-Łagów wraz z budową ścieżki rowerowej	
		Odcinek Łagów-Raków wraz z budową ścieżki rowerowej	
		Odcinek Raków-Szydłów wraz z budową ścieżki rowerowej	
		Obwodnica Łagowa	
11.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 757	a. Odcinek Opatów-Mostki	31
		b. Odcinek Grzybów-Stopnica	
		c. Obwodnica Bogorii	
		d. Obwodnica Staszowa wraz z budową ścieżki rowerowej	
12.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 758	a. Odcinek Ujazd-granica powiatu	37
		b. Odcinek granica powiatu-Klimontów	
		c. Odcinek Klimontów-Koprzywnica wraz z budową ścieżki rowerowej	
		d. Obwodnica Klimontowa	
13.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 761	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 761 w miejscowości Piekoszów	23
14.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 762	Odcinek Bocheniec-Małogoszcz wraz z budową ścieżki rowerowej	17
15.	Budowa obwodnicy miejscowości Radkowice i Brzeziny w ciągu drogi wojewódzkiej nr 763		18
16.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 764	a. Odcinek Wólka Pokłonna-Raków wraz z budową ścieżki rowerowej	32
		b. Odcinek Raków-Chańcza wraz z budową ścieżki rowerowej	
		c. Odcinek Wola Osowa-Staszów wraz z budową ścieżki rowerowej	

		d. Obwodnica Ociesek i Wólki Pokłonnej wraz z budową ścieżki rowerowej	
17.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 766	a. Odcinek Pińczów-Skrzypiów wraz z budową ścieżki rowerowej	19
		b. Odcinek Michałów -Węchadłów	
		c. Obwodnica Morawicy	
		d. Obwodnica Michałowa	
18.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 768 wraz z budową obwodnic miejscowości Skalbmierz, Działoszyce i Topola	Odcinek Kazimierza Wielka-granica województwa -etap I	10
		Odcinek Kazimierza Wielka-granica województwa -etap II	
		Odcinek Łysaków-Węchadłów wraz z budową ścieżki rowerowej	
		Odcinek Węchadłów-Działoszyce wraz z budową ścieżki rowerowej	
		Odcinek Działoszyce-Skalbmierz wraz z budową ścieżki rowerowej	
		Odcinek Skalbmierz-Kazimierza Wielka wraz z budową ścieżki rowerowej	
		Obwodnica Skalbmierza i Topoli wraz z budową ścieżki rowerowej	
		Obwodnicy Działoszyce wraz z budową ścieżki rowerowej	
19.	Budowa obwodnicy Nowego Korczyna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 973	28	
20.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 745 Masłów-Mąchocice-Radlin wraz z budową obwodnicy Masłowa oraz ścieżki rowerowej	106	
21.	Budowa drogi wojewódzkiej w miejscowości Obice	19a	

Tabela: Inwestycje planowane do realizacji na sieci dróg wojewódzkich do 2030 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych własnych i ŚZDW.

Inwestycje planowane do realizacji na sieci dróg wojewódzkich do 2030 roku wskazane w powyższej tabeli zilustrowano na rysunku. Numery inwestycji na rysunku odpowiadają numeracji inwestycji w tabeli.



Rysunek 6. Inwestycje planowane na sieci dróg wojewódzkich do 2030 roku
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych własnych i SZDW.

5. Drogi dla rowerów i infrastruktura przystankowa w ciągach dróg wojewódzkich

W celu tworzenia połączeń między miejscowościami umożliwiającymi poruszanie się nie zmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego, przy zapewnieniu im maksymalnego poziomu bezpieczeństwa, wskazuje się na potrzebę tworzenia dróg dla rowerów, w formie:

- osobnych ciągów,
- ciągów pieszo-jezdných,
- ciągów pieszo-rowerowych.

Projektowanie oraz realizacja przedmiotowych dróg musi być zgodna z *Koncepcją przebiegu tras rowerowych na terenie województwa świętokrzyskiego*¹², ustawą o drogach publicznych, *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących*

¹²Koncepcja przebiegu tras rowerowych na terenie województwa świętokrzyskiego przyjęta Uchwałą Zarządu Województwa Świętokrzyskiego Nr 4962/22 z dnia 2.03.2022 roku

dróg publicznych, ustawą *Prawo o ruchu drogowym*¹³ oraz innymi przepisami w tym zakresie, w tym w szczególności ze standardami projektowania tras rowerowych¹⁴. Przyjmuje się, że tworzenie dróg dla ruchu rowerowego na sieci dróg wojewódzkich będzie się odbywało przy następujących założeniach:

- maksymalnej separacji ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego,
- w pasie drogowym, generalnie tylko w uzasadnionych przypadkach,
- po ciągach pieszo-jezdnych i drogach serwisowych, w tym także zlokalizowanych w pasie drogowym,
- przy projektowaniu należy uwzględniać wymogi klasy technicznej drogi, jej wymogów funkcjonalnych, natężenia ruchu i warunków terenowych,
- poza terenem zabudowy drogi dla rowerów generalnie winny być lokalizowane poza pasem drogowym,
- w terenie zabudowy dopuszcza się, w ramach uspokajania ruchu, możliwość prowadzenie dróg dla rowerów po jezdni, z zachowaniem minimalnych parametrów dopuszczalnych dla danej klasy technicznej drogi,
- przecięcia dróg z drogami dla rowerów winny być realizowane wyłącznie poprzez wyznaczone przejazdy dla rowerów,
- nowo budowane obiekty mostowe powinny posiadać stosowną infrastrukturę rowerową, odseparowaną fizycznie od jezdni,
- przebudowywane lub remontowane obiekty mostowe w miarę możliwości winny być wyposażone w infrastrukturę rowerową,
- inwestycje na sieci dróg wojewódzkich związane z realizacją infrastruktury rowerowej nie mogą obniżać poziomu bezpieczeństwa dla pozostałych uczestników ruchu drogowego, w tym w szczególności dla pieszych,
- przy projektowaniu i budowie dróg dla rowerów należy zwrócić uwagę na zachowanie ich ciągłości, szczególnie w sytuacji kiedy do prowadzenia tras rowerowych wykorzystuje się drogi serwisowe lub inne rozwiązania czy elementy drogi.

Na podobnych założeniach jak określone wyżej winny być lokalizowane i projektowane ciągi piesze i pieszo-rowerowe.

W pasach drogowych dróg wojewódzkich, prócz wymienionych wcześniej elementów infrastruktury rowerowej i pieszej, lokalizowana jest również infrastruktura służąca obsłudze publicznego transportu

¹³ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2021 r. poz.450)

¹⁴ Standardy projektowe dla tras rowerowych województwa świętokrzyskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego, autor: dr inż. T. Kopta, Kraków, czerwiec 2020 r.

zbiorowego, taka jak: przystanki komunikacyjne, perony przystankowe, zatoki autobusowe czy, w obszarach miejskich, buspasy. Przy lokalizacji przystanków komunikacyjnych należy kierować się względami funkcjonalnymi tej infrastruktury (jak najbliższej źródeł i celów podróży) oraz zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również założeniami:

- w małych miejscowościach zaleca się lokalizować co najmniej jedną parę przystanków komunikacyjnych,
- w obszarach intensywnie zurbanizowanych należy lokalizować przystanki komunikacyjne w sposób dostosowany do zagospodarowania przestrzennego przyległego obszaru, w uzgodnieniu z właściwą gminą i/lub odpowiednim organizatorem zbiorowego transportu publicznego,
- przy przebudowie i rozbudowie dróg wojewódzkich zaleca się dokonanie oceny lokalizacji istniejących przystanków komunikacyjnych, pod kątem faktycznych potrzeb mieszkańców czy względów bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ze względu na charakter tranzytowy niektórych odcinków dróg wojewódzkich, w tym szczególnie obwodnic, nie dopuszcza się na nich lokalizacji infrastruktury przystankowej.

6. Wytyczne do dokumentów planistycznych gmin

Podstawowymi dokumentami planistycznymi gminy są studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Drugi z tych dokumentów określa przeznaczenie terenów, sposób ich zagospodarowania czy rozmieszczenie inwestycji celu publicznego, w tym dróg wojewódzkich. W celu prowadzenia przez gminy rozsądnej polityki przestrzennej w zakresie rozwoju sieci drogowej, przy zachowaniu możliwości rozwoju gmin oraz zwiększenia sprawności i bezpieczeństwa drogowego systemu transportowego, przy opracowywaniu dokumentów planistycznych należy kierować się poniższymi zaleceniami:

- należy zagwarantować odpowiedniej szerokości korytarz drogowy, umożliwiający umieszczenie elementów drogi i urządzeń z nią związanych takich jak odpowiednia ilość pasów ruchu, skrzyżowań, pasów zieleni i zieleni izolacyjnej (w szczególności w obszarach zurbanizowanych), dróg dla rowerów lub ciągów pieszo-rowerowych, wynikających z założeń funkcjonalnych drogi oraz uwarunkowań terenowych,
- z uwagi na niejednokrotnie odległe terminy budowy obwodnic, wymagane jest zachowanie rezerw terenów oraz sukcesywne pozyskiwanie gruntów pod korytarze drogowe przy okazji scaleń i wymiany gruntów,

- zaleca się stosowanie minimalnej linii zabudowy większej niż wskazana w przepisach szczegółowych¹⁵ dla usytuowania obiektów przy drogach, co ma na celu umożliwienie rozbudowy drogi oraz zwiększa ochronę obiektów zlokalizowanych na działkach przylegających do pasa drogowego przed jej uciążliwością wynikającą z nadmiernego hałasu czy drgań, zaleca się aby odległość linii zabudowy wyznaczana była od linii rozgraniczającej drogi,
- w przypadku lokalizacji nowych terenów inwestycyjnych wzdłuż ciągów dróg wojewódzkich (i wyższych kategorii) należy zapewnić obsługę komunikacyjną tych terenów wyłącznie poprzez odpowiednie drogi niższych klas. W szczególności dotyczy to nowych odcinków dróg oraz obwodnic miejscowości,
- drogi niższych klas, obsługujące ruch lokalny, winny być włączane do nadrzędnej sieci drogowej (drogi krajowe i wojewódzkie) zgodnie z wymogami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych,
- maksymalne ograniczenie realizacji nowych zjazdów indywidualnych z istniejących terenów zabudowy zlokalizowanych wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich. W przypadku nieruchomości które posiadają dostęp do innych dróg niższych kategorii winien obowiązywać zakaz bezpośredniej obsługi komunikacyjnej poprzez drogę krajową lub wojewódzką.

W przypadku braku obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy, zapisy określające zasady obsługi komunikacyjnej i lokalizację nowej zabudowy, analogiczne jak w przypadku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, winny znaleźć się w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego lub decyzji o warunkach zabudowy.

7. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz niechronionych uczestników ruchu.

Przy przebudowie i rozbudowie sieci dróg wojewódzkich regionu należy dążyć do stosowania rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo poruszania się pojazdów, rowerzystów oraz pieszych. Dążenie to nie powinno obejmować jedynie poprawy parametrów technicznych dróg ale również rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu obejmujące odpowiednią organizacją ruchu czy różnego rodzaju pasywne (informacje, oznaczenia, ograniczenia) i aktywne (bariery, osłony) urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wprowadzanie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo na drodze winno być poprzedzone analizą potrzeb i możliwości przebudowy drogi, uwzględniającą klasę techniczną drogi, jej funkcję w sieci dróg wojewódzkich, charakter generowanego na drodze ruchu oraz otoczenie drogi. Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa może następować między innymi poprzez:

¹⁵ Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2021 r. poz.1376,1595)

- dostosowanie dróg i ich otoczenia do parametrów danej klasy technicznej, obejmujące:
 - segregację ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego,
 - obsługę obszarów zainwestowanych poprzez drogi niższych klas,
 - poprawę geometrii na łukach, zakrętach i skrzyżowaniach,
 - poszerzenie jezdni do wartości normatywnych,
- przebudowę miejsc i odcinków niebezpiecznych, obejmującą:
 - realizację skrzyżowań skanalizowanych, w tym typu rondo,
 - stosowania pasów włączania i wyłączania z ruchu,
 - stosowanie sygnalizacji świetlnej, zwłaszcza w miejscach szczególnie niebezpiecznych,
 - realizacja bezpiecznych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów,
- zmiany organizacji ruchu, obejmujące:
 - realizację skrzyżowań bezkolizyjnych i z układem kierunkowym, tzw. ronda turbinowe,
 - ograniczenia prędkości w centrach miast i miejscowości, w miejscach niebezpiecznych czy obiektach wymagających szczególnej uwagi jak szkoły czy obiekty opieki zdrowotnej,
 - wprowadzanie czasowych i/lub odcinkowych ograniczeń ruchu dla określonych typów i rodzajów pojazdów,
 - wyznaczanie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów w nowych i bezpiecznych miejscach i zastępowanie nimi innych nie spełniających już wymogów bezpieczeństwa,
- wprowadzanie nowych elementów dróg, takich jak:
 - ułatwiających bezpieczne wyprzedzanie odcinków jezdni typu 2+1,
 - wyniesień nawierzchni przejść dla pieszych i rowerzystów oraz całych tarcz skrzyżowań,
 - zatok autobusowych,
 - pasy rozdziału, bariery czy wyniesione elementy kanalizujące ruch, fizycznie rozdzielające pasy ruchu w przeciwnych kierunkach,
 - urządzenia pochłaniające energię takie jak: odkształcalne bariery energochłonne, osłony energochłonne czy zabezpieczające,
- stosowanie urządzeń informujących i chroniących użytkowników drogi przed niebezpiecznymi miejscami i sytuacjami oraz poprawiających widoczność i dostrzegalność, takich jak:
 - oświetlenie drogowe skrzyżowań, przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerzystów,
 - lustra drogowe,
 - dodatkowe oświetlenie znaków drogowych o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa,
 - punktowe elementy odblaskowe,
 - osłony przeciwoślepieniowe,

- systemy odcinkowego pomiaru prędkości,
- systemy wykrywania pojazdów przejeżdżających na czerwonym świetle,
- znaki i sygnalizatory informujące np. o niebezpieczeństwie gołoledzi,
- rejestratory prędkości jazdy wyświetlające informację o przekroczeniu dozwolonej prędkości, szczególnie w rejonie takich obiektów jak przejścia dla pieszych czy szkoły,
- stosowanie rozwiązań podnoszących bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, takich jak:
 - co najmniej jednostronne chodniki w obszarach zabudowanych,
 - realizacje dróg dla rowerów oraz ciągów pieszo-jezdnych i pieszo-rowerowych,
 - stosowanie bezpiecznych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów, szczególnie w rejonie szkół, obiektów użyteczności publicznej i opieki zdrowotnej, w tym z sygnalizacją świetlną.

8. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz zdrowie i jakość życia

W Prognozie oddziaływania na środowisko sporządzonej dla *Regionalnego Planu Transportowego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2021–2030* oraz *Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Świętokrzyskiego do 2030 r.*, który jest suplementem załączonym do tego dokumentu, przedstawiono najważniejsze propozycje zapobiegania i łagodzenia negatywnego wpływu na środowisko, który może być wywołany realizacją inwestycji planowanych w tych dokumentach. Zaproponowane rozwiązania stanowią jedynie wskazówki i kierunki działań, które mogą zostać podjęte. Propozycje te są alternatywą całkowitego lub częściowego zrównoważenia negatywnych oddziaływań na środowisko. Ich uszczegółowienie dla konkretnych inwestycji powinno nastąpić w trakcie przeprowadzania ocen oddziaływania na środowisko dla tych inwestycji.

Zalecenia ogólne:

- egzekwowanie wymogów ochrony środowiska przy projektowaniu, budowie i eksploatacji dróg;
- zagwarantowanie wysokiego poziomu przebiegu procedur oceny oddziaływania na środowisko dla poszczególnych przedsięwzięć, w które powinni być zaangażowani projektanci, przedstawiciele administracji samorządowej, ale także służby ochrony przyrody, środowisko naukowe oraz organizacje społeczne;
- przeprowadzanie inwentaryzacji przyrodniczych przed przystąpieniem do realizacji inwestycji, w celu określenia faktycznych zasobów przyrodniczych występujących w rejonach planowanych inwestycji;
- ochrona przed nieuzasadnionym przekształcaniem oraz zniszczeniem elementów środowiska ważnych dla jego funkcjonowania i utrzymania różnorodności biologicznej oraz elementów

kształtujących lokalne walory krajobrazu, jak np.: kompleksy leśne, doliny rzeczne, zadrzewienia i zakrzaczenia, zbiorniki wodne, łąki, obszary podmokłe, dorodne okazy drzew itp.;

- unikanie prowadzenia nowych odcinków dróg przez cenne przyrodniczo obszary (w tym istniejące obszary chronione i planowane do objęcia ochroną), w szczególności zapobieganie fragmentaryzacji struktur przyrodniczych tworzących system przyrodniczy;
- nowe szlaki komunikacyjne powinny być realizowane z uwzględnieniem wartości użytkowej gleb, tj. powinny być prowadzone przez tereny o jak najniższych klasach bonitacyjnych lub powinny przebiegać przez tereny o dobrych klasach bonitacyjnych po jak najkrótszych odcinkach;
- planowanie realizacji nowych odcinków dróg w taki sposób, aby przebiegały one (o ile tylko jest to możliwe) po terenach niepodlegających ochronie akustycznej, w jak największej odległości od budynków mieszkalnych;
- maksymalne wykorzystanie istniejących tras przebiegu infrastruktury technicznej (skupianie liniowych elementów infrastruktury w korytarzach, spowoduje o wiele mniejszą skalę negatywnych oddziaływań na środowisko, niż w przypadku gdy każdy liniowy element infrastruktury będzie prowadzony w osobnym korytarzu);

Zalecenia na etapie realizacji inwestycji:

- stosowanie technologii, materiałów i rozwiązań konstrukcyjnych przyjaznych środowisku;
- w przypadku kolizji z obszarami prawnie chronionymi prace przy realizacji inwestycji komunikacyjnych powinny być prowadzone z uwzględnieniem zakazów i ograniczeń obowiązujących w tych obszarach;
- w przypadku prac prowadzonych w sąsiedztwie przyrodniczo cennych obiektów/obszarów wszelkie działania, z którymi będą się wiązać prace budowlane powinny być prowadzone z uwzględnieniem walorów i funkcji tych obiektów/obszarów, a zwłaszcza w sposób obejmujący wszelkie możliwe rozwiązania pozwalające na: ograniczenie lub wykluczenie bezpośredniej ingerencji, zachowanie ich funkcjonalności ekologicznej oraz zachowanie stanowisk i siedlisk chronionych gatunków flory i fauny;
- prowadzenie prac na terenach cennych przyrodniczo w jak najkrótszym czasie oraz dostosowanie terminów robót do terminów rozrodu, wegetacji, okresów lęgowych itp.;
- przeprowadzanie koniecznych wycinek drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków oraz ograniczanie ich do niezbędnego minimum;
- ostrożne prowadzenie prac przy bryłach korzeniowych drzew w sposób minimalizujący straty systemów korzeniowych (prace ziemne w obrębie korzeni nie powinny być planowane w okresie

wegetacji roślin, powinno wykonywać się je w okresie spoczynku zimowego roślin, pnie drzew należy zabezpieczyć w sposób uniemożliwiający mechaniczne uszkodzenie roślin);

- stosowanie zasady oszczędnego korzystania z terenu i minimalnego przekształcenia jego powierzchni jedynie w zakresie niezbędnym dla realizacji inwestycji;
- prawidłowe zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy na etapie realizacji inwestycji, w tym zwłaszcza w miejscach styku z ekosystemami szczególnie wrażliwymi na zmiany warunków siedliskowych (m.in.: zabezpieczanie terenu inwestycji przed przedostawaniem się ewentualnych zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, stosowanie podczyszczania zanieczyszczonych wód opadowych, bezpieczne magazynowanie materiałów mogących stwarzać zagrożenie zanieczyszczenia gruntu, osłanianie i przykrywanie magazynowanych i transportowanych materiałów sypkich, ochrona warstwy humusowej gleby poprzez jej zebranie przed rozpoczęciem prac ziemnych oraz ponowne rozścielenie po zakończeniu prac, kontrolowanie maszyn budowlanych w celu uniemożliwienia zanieczyszczenia środowiska glebowo-wodnego substancjami ropopochodnymi);
- nie lokalizowanie w sąsiedztwie cieków wodnych baz materiałowo-sprzętowych (magazyny, składy, bazy transportowe), urobku z wykopów oraz odpadów powstających podczas prowadzenia prac budowlano-remontowych (gruz budowlany, elementy prefabrykowane jezdni i chodników itp.);
- używanie podczas prac remontowo-budowlanych sprawnego sprzętu, który będzie stacjonował na wyznaczonym i właściwie zabezpieczonym zapleczu (w szczególności miejsca postojów i konserwacji maszyn budowlanych muszą być zabezpieczone przed możliwością wycieku substancji ropopochodnych i przedostaniem się ich do gruntu);
- zdjęcie wierzchniej warstwy ziemi przed przystąpieniem do prac budowlanych i składowanie w sposób uporządkowany (pryzmy) w celu dalszego wykorzystania;
- odprowadzanie ścieków bytowych z zaplecza budowy do szczelnych zbiorników bezodpływowych i sukcesywnie wywożenie ich przez uprawnione podmioty do najbliższej oczyszczalni ścieków;
- odpowiednie zaplanowanie systemu gospodarki odpadami powstającymi w wyniku prowadzenia prac budowlanych i modernizacyjnych, w tym m.in. minimalizowanie ilości powstających odpadów, prowadzenie segregacji i właściwego magazynowania (np. w miejscach zadaszonych, bez dostępu osób postronnych, z zabezpieczeniem środowiska gruntowo-wodnego) oraz zapewnienie właściwego transportu odpadów;

- poddanie w pierwszej kolejności wytworzonych odpadów odzyskowi w miejscu ich powstania, a gdy nie jest to możliwe przekazanie specjalistycznym firmom prowadzącym działalność w zakresie gospodarowania odpadami;
- stosowanie rozwiązań zmniejszających uciążliwość hałasu powstającego w związku z pracami budowlanymi z użyciem ciężkiego sprzętu, np.: odpowiedni dobór okresów prowadzenia prac budowlanych, ograniczanie czasu pracy maszyn i urządzeń, wykorzystywanie tras dostarczania materiałów budowlanych jak najmniej uciążliwych dla terenów zabudowanych, stosowanie urządzeń o dobrych parametrach akustycznych;
- w sytuacji możliwej kolizji prowadzonych prac budowlanych z obiektami zabytkowymi, stosowanie rozwiązań eliminujących zagrożenie (np. omińnięcie obiektu, prowadzenie prac w sposób nie powodujący zagrożenia dla obiektu, przeprowadzenie wyprzedzających badań archeologicznych, w ostateczności zmiana miejsca usytuowania obiektu zabytkowego);
- w przypadku natrafienia w trakcie prowadzenia prac ziemnych na przedmioty o charakterze zabytkowym — konieczne jest przerwanie prac, zabezpieczenie terenu znaleziska oraz powiadomienie o tym fakcie wojewódzkiego konserwatora zabytków;
- uprzątnięcie terenu po zakończeniu prac budowlano-remontowych i przywrócenie do stanu umożliwiającego jego wykorzystanie zgodnie z założonymi celami.

Zalecenia na etapie eksploatacji inwestycji:

- stosowanie urządzeń ułatwiających przemieszczanie się zwierząt w poprzek korytarzy transportowych (tunele, przepusty, mosty, kładki itp.);
- stosowanie grodzenia tras szybkiego ruchu w celu zapobiegania kolizji ze zwierzętami;
- stosowanie sprawnie funkcjonujących systemów odwodnienia obiektów komunikacyjnych wraz z podczyszczaniem brudnych wód opadowych;
- zapewnienie optymalizacji zimowego utrzymania obiektów komunikacyjnych, przy zastosowaniu środków wykluczających możliwość wystąpienia zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego;
- stosowanie rozwiązań ograniczających rozprzestrzenianie się negatywnych oddziaływań obiektów komunikacyjnych na sąsiadujące z nimi tereny zamieszkałe (m.in.: budowa nieuciążliwych krajobrazowo ekranów akustycznych, realizacja obudowy biologicznej z zastosowaniem nasadzeń gatunków odpornych na zanieczyszczenie środowiska);
- utrzymywane w odpowiednim stanie eksploatowanych obiektów komunikacyjnych (ewentualne uszkodzenia będą na bieżąco usuwane);

- prowadzenie przez zarządzającego drogą pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii wprowadzanych w związku z eksploatacją tych obiektów;
- utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku, gdy z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko albo z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.

9. Potencjalne zagrożenia w realizacji inwestycji

Potencjalne zagrożenia i ograniczenia w realizacji zadań inwestycyjnych:

- ograniczone, w stosunku do istniejących potrzeb, zasoby finansowe,
- utrudnienia w przebudowie dróg głównych spowodowane ich gęstą obudową,
- brak rezerw terenów pod budowę nowych odcinków dróg, w tym likwidacja rezerw utrzymywanych w planach ogólnych zagospodarowania przestrzennego miast i gmin które straciły ważność na podstawie przepisów prawa,
- problemy z pozyskaniem gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji związane z nieuregulowanymi stosunkami własnościowymi oraz brakiem zgody właścicieli,
- potencjalne kolizje z obszarami chronionymi, gdzie istnieje potrzeba szczególnie starannej oceny ich wpływu na środowisko przyrodnicze i przedstawienia rozwiązań wariantowych,
- czasochłonne procedury formalne od decyzji o rozpoczęciu przygotowania realizacji inwestycji aż po uzyskanie pozwolenia na budowę a także postępowania przetargowe mające na celu wyłonienie wykonawcy prac.

10. Plan finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich

Wydatki na inwestycje na sieci dróg wojewódzkich na lata 2021-2027(2030) szacuje się na kwotę 1.487 mld zł. Koszty utrzymania dróg wojewódzkich na terenie województwa świętokrzyskiego, obejmujące remonty dróg i mostów oraz bieżące utrzymanie letnie i zimowe, w latach 2014-2020 wyniosły 133.585 mln zł, a wydatki na ten sam cel w latach 2022-2030 szacuje się na kwotę 422,310 mln zł.

Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach finansuje zadania dotyczące budowy/przebudowy dróg wojewódzkich przy współudziale źródeł zewnętrznych:

1. Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020,
2. Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020,
3. Programu Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027,

4. Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027,
5. dotacji celowych otrzymanych z tytułu pomocy finansowej udzielanej między jednostkami samorządu terytorialnego,
6. środków finansowych otrzymanych z państwowych funduszy celowych,
7. środków finansowych otrzymanych na dofinansowanie własnych inwestycji samorządów województw, pozyskanych z innych źródeł,
8. dotacji celowych przekazanych na zadania bieżące realizowane na podstawie porozumień (umów) między jednostkami samorządu terytorialnego.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020, priorytet 5
Nowoczesna komunikacja, działanie 5.1 Infrastruktura drogowa.

ŚZDW realizuje do roku 2023 przy współudziale Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020 n/w projekty:

1. Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 762 na odcinkach:/Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 762 na odcinku od granicy gm. Chęciny tj. km 25+198 do obiektu mostowego na rzece Łososina (Wierna Rzeka) w miejscowości Bocheniec tj. km 27+138 długości ok. 2 km,(1d001)
2. Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 764 Kielce-Staszów wraz z budową obwodnic miejscowości Suków, Daleszyce, Ociesęki, układ obwodnicowy Staszowa; dł. ok 45 km /układ obwodnicowy Staszowa dr. woj. Nr 764/, (1d002)
3. Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 755 na odcinku Ćmielów-skrzyżowanie z DK Nr 74 od km 12+559 do km 23+065,72 wraz z budową obwodnicy Ćmielowa, ok. 11.4 km /Rozbudowa DW 755 etap III A od km 12+124,50 do km 16+247,00 wraz z budową obwodnicy Ćmielowa/, (1d003)
4. Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 754 Ostrowiec Świętokrzyski – Bałtów – Czekarzewice – granica województwa dł. ok. 29,3 km /Rozbudowa DW 754 od km 1+912 do 29+269/, (1d004)
5. Rozbudowa drogi Wojewódzkiej Nr 973 na odc. Busko-Zdrój – Nowy Korczyn – Borusowa wraz z budową przeprawy mostowej na rz. Nidzie oraz rz. Wiśle /Budowa obwodnicy m. Zbludowice/, (1d005)
6. Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 768 na odc. Jędrzejów – granica województwa wraz z obwodnicami m. Jędrzejów, Działoszyce, Skalbmierz, Topola, Kazimierza Wielka /Budowa obwodnicy m. Jędrzejów od DK 78 do DW 768 w km ok.2+500 wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej Nr 768 od km ok. 2+500 do ok. 5+500 (skrzyżowanie z DP 0170T) – w systemie zaprojektuj – zbuduj, (1d006)

7. Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 768 na odc. Jędrzejów – granica województwa wraz z obwodnicami m. Jędrzejów, Działoszyce, Skalbmierz, Topola, Kazimierza Wielka /Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 768 od km. ok. 49+200 9ist.51+3000 do km ok. 64+163 9ist.66+152,480 wraz z budową obwodnicy m. Kazimierza Wielka oraz budową obwodu drogowego – w systemie zaprojektuj-zbuduj/, (1d007)
8. Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 766 na odcinku Pińczów-Węchadłów do skrzyżowania z DW 768 dł. ok 27,0 km /Budowa obwodnicy Pińczowa/, (1d008)
9. Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 973 na odc. Busko-Zdrój – Nowy Korczyn – Borusowa wraz z budową przepraw mostowych na rz. Nidzie oraz na rz. Wiśle /Budowa mostu na Wiśle w m. Borusowa wraz z dojazdami/, (1d009)
10. Mała Pętla Świętokrzyska: DW 752 – Podgórze – Bodzentyn; dł. ok. 2,5 km i DW 751 – Bodzentyn – Dąbrowa Dolna, dł. ok. 4,0 km, (1d010)
11. Układ obwodnicowy miasta Włoszczowa – budowa obwodnicy miasta Włoszczowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 786 wraz z połączeniem z drogą wojewódzką Nr 742 i Nr 785 /Etap I – Obwodnica Włoszczowy w ciągu DW 786/, (1d012)
12. Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 728 Jędrzejów – gr. województwa wraz z budową obwodnic m. Łopuszno, Końskie, ok. 40,0 km /Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 na odc. Łopuszno-DK 74/, (1d013)
13. Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 751 na odcinku Suchedniów-Wzdół Rządowy /Rozbudowa DW 751 Suchedniów-Ostrowiec Św. Na odcinku od km. 0+000 do km 6+530 na terenie gminy Suchedniów/, (1d015)
14. Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 758 odc. Ujazd-granica gminy Iwaniska od km 3+640 do km 7+058, (1d016)
15. Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 728 na odc.no-DK 74 wraz z budową obwodnicy m. Łopuszno w ciągu DW 786, ok. 25 km /odc. od DK 74 do skrzyżowania z dr. Powiatową nr 0473T w m. Plenna/, (1d017)
16. Układ obwodnicowy m. Staszów DW 764 /Budowa obwodnicy Staszowa – II etap od DW 764 do DW 757/. (1d018)

Program Operacyjny Polska Wschodnia na lata 2014-2020,

Oś priorytetowa II Nowoczesna Infrastruktura Drogowa, działanie 2.2 Infrastruktura drogowa

1. Rozbudowa DW 761 na odcinku: Piekoszów-węzeł Jaworznia(S7), (1a166)
2. Rozbudowa DW 752 na odcinku: węzeł Kielce Południe(S7) – granica gminy Chęciny, (1a171)

3. Rozbudowa DW 764 na odcinku: granica miasta Kielce-granica gminy Daleszyce wraz z budową obwodnicy m. Suków i Daleszyce, (1a173)
4. Budowa północnej obwodnicy Chmielnika w ciągu DW 765 od skrzyżowania z DK 73. (1a174)

Program Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027*

1. Budowa obwodnicy m. Nowy Korczyn, (1a149)
2. Budowa obwodnicy m. Bogoria w ciągu DW 757, (1a150)
3. Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 744 ma odcinku Tychów Stary – Starachowice, (1a146)
4. Budowa obwodnicy Końskich w ciągu DW 749 – I etap (od DW 728 do DW 749) dł. o. 2,0 km, (1a147)
5. Rozbudowa DW 749 w miejscowości Nieświń, (1a151)
6. Budowa obwodnicy miejscowości Łagów - I etap w ciągu DW 756,
7. Budowa obwodnic w m. Radkowice i w m. Brzeziny w ciągu DW 763,

** w przypadku braku uzyskania dofinansowania z Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027, w/w projekty zostaną zgłoszone do dofinansowania w ramach Programu Regionalnego Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027.*

Program Regionalny na lata 2021-2027 Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego, Priorytet 4 Dostępne Świętokrzyskie, działanie 4.1 Infrastruktura drogowa.

W ramach programu regionalnego planuje się n/w zadania inwestycyjne:

1. Budowa obwodnicy Klimontowa w ciągu DW 758, (1a307)
2. Rozbudowa DW 758 na odcinku od granicy gminy Klimontów do początku obwodnicy Klimontowa,
3. Rozbudowa DW 728 na odc. od obwodnicy Końskich m. Kornica do Gowarczowa, (1a310)
4. Rozbudowa DW 768 Kazimierza Wielka – gr. województwa etap I na odcinku od km 54+900 do km 61+341, (1a312)
5. Rozbudowa DW 768 Kazimierza Wielka – gr. województwa etap II na odcinku od km 61+341 do km 66+152, (1a313)
6. Rozbudowa DW 751 w miejscowości Wzdół Rządowy – Góra św. Barbary wraz z wykupem gruntów,
7. Budowa obwodnicy Nowej Słupi dł. ok. 3.0 km,
8. Budowa obwodnicy miejscowości Ociesęki w ciągu DW 764,
9. Rozbudowa DW 766 na odcinku od km 27+575 do km 29+142,

10. Budowa drogi wojewódzkiej w m. Obice.

Zadania realizowane (6350) – z udziałem środków otrzymanych z państwowych funduszy celowych na finansowanie kosztów realizacji inwestycji i zakupów inwestycyjnych jednostek sektora finansów publicznych.

N/w zadania są realizowane z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg:

1. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 755 od DK 74 do ul.Plażowej w m. Zawichost - etap I,
2. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 777 od DK 74 do DW 759 oraz budowa nowego odcinka DW 759 od DW 777 do granicy województwa – etap I,
3. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 744 na odc. Tychów Stary – Starachowice wraz z budową obwodnicy m. Starachowice /Budowa przeprawy mostowej na rz. Kamiennej wraz z drogami dojazdowymi w ciągu obwodnicy Starachowic na DW 744 od km ok. 35+536,68 na DW 744 do km ok. 262+377,28 na DK 42/,
4. Budowa obwodnicy miasta Włoszczowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 786 wraz z połączeniem z drogą wojewódzką nr 742 i nr 785 /Etap II – obwodnica Włoszczowy w ciągu DW 742/,
5. Budowa południowej obwodnicy Morawicy w ciągu DW 766 od skrzyżowania z projektowaną obwodnicą DK 73,
6. Budowa DW 723 od budowanego węzła w ciągu DK 77 do istniejącego śladu DW 723 w m. Sandomierz o dł. ok. 1,35 km.

Zadania realizowane (6370) – z udziałem środków na dofinansowanie własnych inwestycji gmin, powiatów (związków gmin, związków powiatowo-gminnych, związków powiatów), samorządów województw, pozyskane z innych źródeł.

Niżej wymienione zadanie realizowane jest z Rządowego Funduszu Polski Ład:

1. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 754 na odcinku od km 0+000 do km 1+912 w Ostrowcu Świętokrzyskim wraz z rozbudową mostu na rzece Kamiennej.

W zakres bieżącego utrzymania dróg i mostów corocznie wchodzi następujące zadania:

Zimowe utrzymanie dróg

Zimowym utrzymaniem dróg (ZUD) objęta jest cała sieć dróg wojewódzkich. Drogi wojewódzkie utrzymywane są zgodnie ze standardami zimowego utrzymania. Na koszt zimowego utrzymania składa się koszt usług sprzętowo-transportowych oraz zakup materiałów do usuwania śliskości zimowej oraz koszty utrzymania i remontów posiadanego sprzętu.

Koszty ZUD są ściśle powiązane z ceną usług sprzętowych ceną materiałów, inflacją powodującą wzrost tych czynników, a w szczególności z panującymi warunkami atmosferycznymi w okresie zimowym.

W celu skutecznego monitorowania zimowego utrzymania przy drogach wojewódzkich zainstalowano 29 stacji osłony meteorologicznej. Dostępny jest obraz z kamer, odczyt temperatury powietrza, nawierzchni, prędkości i kierunku wiatru i wilgotności powietrza. Dane ze stacji osłony meteorologicznej są pomocne w podejmowaniu decyzji o wysyłaniu sprzętu do zimowego utrzymania dróg. Obraz z kamery oraz w/w parametry pogodowe będą dostępne dla każdego użytkownika drogi poprzez stronę www.szdw.kielce.com.pl

Dodatkowo nośniki piaskarko-solarek posiadają system pozycjonowania GPS dzięki czego akcja ZUD może odbywać się w sposób bardziej skoordynowany i efektywny.

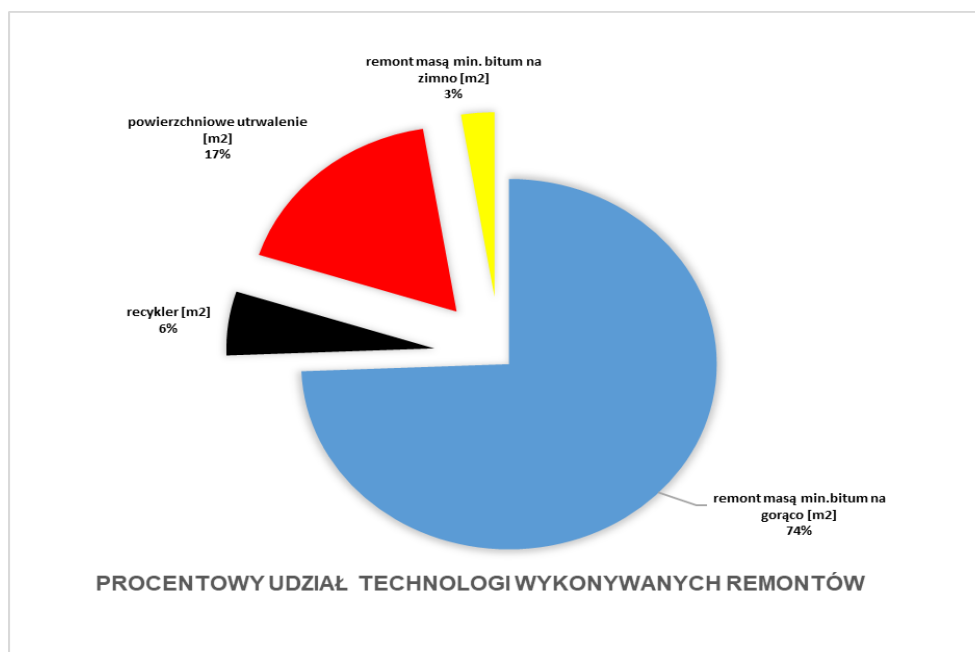
Remont cząstkowy jezdni i chodników

W ramach remontów cząstkowych jezdni dróg i chodników wykonuje się remont nawierzchni dróg wojewódzkich, likwidację kolein, spękań oraz miejsc przełomowych – prace te wykonywane są systemem zleconym. Brygady robocze dodatkowo wykonują prace naprawcze masą na zimno.

Remont cząstkowy jezdni i chodników wynika ze stale postępującej degradacji nawierzchni i konieczności jej zabezpieczenia. Zadania w zakresie remontów cząstkowych wykonywane są sukcesywnie przez cały rok zgodnie z potrzebami, w okresie zimowym uzupełniając ubytki w jezdni masą na zimno, następnie gdy warunki atmosferyczne na to pozwalają realizowane są remonty cząstkowe recyklerem, masą na gorąco z otaczarki i powierzchniowym utrwalaniem emulsją i grysami.

Usługi remontowe wykonuje się celem poprawy stanu nawierzchni dróg wojewódzkich, co powoduje większy komfort kierowców, jak również zwiększa bezpieczeństwo na drogach.

Rocznie wykonuje ok 17km remontów cząstkowych przeliczając na całą szerokość 7m jezdni.



Wykres 4. Procentowy udział technologii wykonywanych remontów

Źródło: Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich

Utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu

Odnowa oznakowania poziomego dróg wojewódzkich

W ramach odnowy oznakowania poziomego zostaje odnowione oznakowanie poziome cienkowarstwowe, oznakowanie grubowarstwowe oraz ścieranie (frezowanie) istniejącego oznakowania.

Uzupełnienie i wymiana oznakowania pionowego

Zakres oznakowania pionowego obejmuje ustawienie nowych i poprawę stojących znaków drogowych oraz słupków hektometrowych.

Opracowanie projektów zmiany stałej organizacji ruchu na podstawie protokołów z objazdów Komisji ds. Inżynierii Ruchu oraz wprowadza się nową organizację ruchu na odcinkach nowo wybudowanych dróg.

Utrzymanie w sprawności 8 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną w Ostrowcu Świętokrzyskim, Starachowicach, Dwikozach, Zagnańsku, Zgórsku i Strawczynie.

Prowadzenie i aktualizacja ewidencji dróg

Celem zadań związanych z aktualizacją ewidencji jest jednoznaczne lokalizowanie zdarzeń i elementów występujących na danej drodze lub związanych z tą drogą oraz opisywanie parametrów technicznych i eksploatacyjnych poszczególnych odcinków dróg, ze szczególnym uwzględnieniem stref złożonych węzłów sieciowych (węzły zawierające punkty łącznicowe i odcinki łącznicowe) i tym samym dowiązanie uzyskiwanych w tym trybie informacji i danych do kilometraża lokalnego.

Jednym z elementów ewidencji jest fotorejestracja całej sieci dróg wojewódzkich, dzięki której na bieżąco możemy mieć możliwość pozyskania z sekwencyjnie wykonanych zdjęć wielu danych o drodze.

Utrzymanie zieleni w pasach drogowych

Jednym z istotnych elementów bieżącego utrzymania dróg wojewódzkich jest działanie związane z utrzymaniem zieleni przydrożnej. Działania te polegają na prowadzeniu dwukrotnego koszenia pasa drogowego w tym rowów i poboczy, wycinkę krzewów i drzew jak również dokonywaniu nasadzeń w miejsce wycinanych drzew.

Wpływa to na bezpieczeństwo ruchu i sprawne działanie odwodnienia. Bujna roślinność nie może ograniczać widoczności ani przesłaniać znaków drogowych. Z kolei system odwodnienia musi zapewnić sprawne odprowadzenie wody z jezdni, ponieważ od tych aspektów bezpośrednio zależy bezpieczeństwo na drodze.

Sprzątanie całej sieci dróg wojewódzkich oraz remont urządzeń ochrony środowiska

ŚZDW utrzymuje czystość terenów pasa drogowego poprzez zlecenie usług sprzątania jezdni, nawierzchni ścieżek rowerowych, dróg serwisowych zarówno w okresie letnim jak również po okresie zimowym.

Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich utrzymuje w należyтым stanie i oczyszcza urządzenia ochrony środowiska (separatory, studzienki, kolektory). Prace polegają na udrażnianiu kanalizacji deszczowej, czyszczeniu wpustów ulicznych i studni ściekowych, przykanalików, separatorów, piaskowników, osadników i studni rewizyjnych, zastawek oraz wlotów do tych urządzeń w systemie zleconym oraz poprzez pracę brygad interwencyjnych.

Z tytułu eksploatacji elementów ochrony środowiska SZDW ponosi coroczne opłaty.

Utrzymanie odwodnienia

Jednym z istotnych elementów bieżącego utrzymania dróg wojewódzkich jest działanie związane z utrzymaniem odwodnienia pasa drogowego polegające na oczyszczaniu rowów przydrożnych, przepustów pod drogami, utrzymanie elementów odwodnienia liniowego, rowów krytych czy skarp rowów drogowych umocnionych elementami prefabrykowanymi czy geokratami, odwodnień z drenażu francuskiego.

Utrzymanie mostów, przepustów i barier

W zakres zadania wchodzi roboty utrzymaniowe, konserwacyjne, remontowe obiektów mostowych wynikłe/stwierdzone na podstawie przeglądów bieżących, podstawowych czy rozszerzonych czy też ekspertyz.

Wykonywane są remonty w zakresie elementów obiektów mostowych, a w szczególności naprawy i odtworzenia elementów konstrukcji i wyposażenia obiektów mostowych, przepustów, murów oporowych w tym m.in. malowanie poręczy mostowych, wymiana barier energochłonnych, umacnianie skarp ażurami, konserwacja elementów mostowych, uszczelnienie spękań i dylatacji.

Praca brygad interwencyjnych

Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich oprócz wykonywania czynności utrzymaniowych systemem zleconym prowadzi działania utrzymaniowe za pośrednictwem brygad interwencyjno-patrolowych, które wykonują prace utrzymaniowe jak wyszczególnione powyżej jednak bez zaangażowania firm zewnętrznych. Koszt robót wykonywanych przez brygady to ponad 4 mln rocznie i stanowi to istotne wzmocnienie do ŚZDW. Jednak do prawidłowego funkcjonowania brygad interwencyjnych potrzeba jest sprawnego transportu w postaci samochodów patrolowych, samochodów typu master, Unimog czy też różnego rodzaju elektronarzędzi.

Finansowy plan rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich w latach 2021-2030

Wariant I

W latach 2021 i 2022 wydatki na utrzymanie sieci dróg wojewódzkich wyniosły odpowiednio 26 486 800,00 zł i 29 034 500,00 zł. Jest to średni przyrost wydatków o ok 10 %. Budżet na rok 2023 zaplanowano na kwotę 32 073 500 zł czyli również większy o 10 % od roku poprzedniego. Wariant I zakłada roczny przyrost cen o 10% w latach 2022-2030.

Wariant I - Wzrost wydatków w latach 2021-2030	
Rok	Wydatki
2021	26 486 800,00 zł
2022	29 034 500,00 zł
2023	32 073 500,00 zł
2024	35 280 850,00 zł
2025	38 808 935,00 zł
2026	42 689 828,50 zł
2027	46 958 811,35 zł
2028	51 654 692,49 zł
2029	56 820 161,73 zł
2030	62 502 177,91 zł



Wykres 5. Przewidywany wzrost kosztów utrzymania sieci drogowej – wariant I

Źródło: Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich

Wariant II

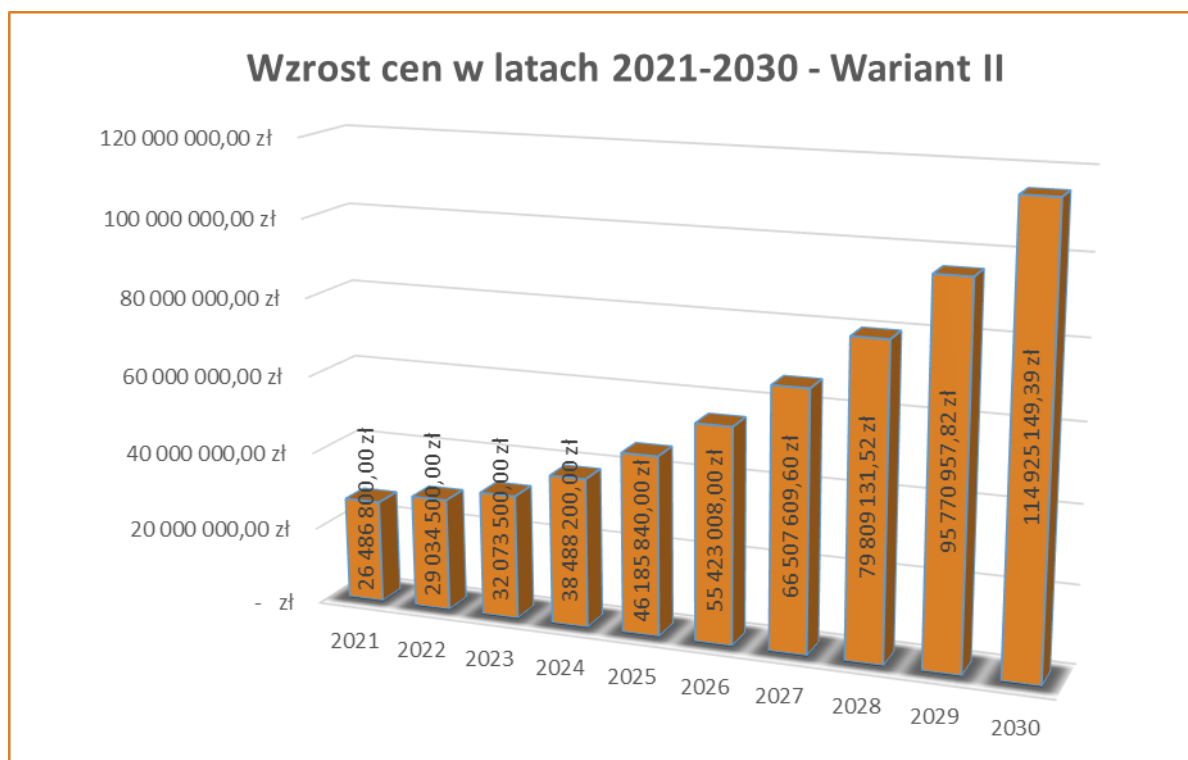
W latach 2021, 2022, 2023 wydatki na utrzymanie sieci dróg wojewódzkich średnio podnoszono o ok 10 % i taki przyrost cen w zestawieniu przedstawiono. Natomiast Wariant II zakłada roczny przyrost cen o 20% w latach 2022-2030. Związane jest to z podniesieniem standardów utrzymania, w szczególności:

- podniesienie standardów utrzymania w tym krotności np. III koszenia roczne;
- realizacja zaleceń Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- zakup sprzętu i wyposażenia dla brygad interwencyjnych;
- elektronizacja i komputeryzacja (ewidencja dróg, mostów, monitoring, nowoczesne oprogramowanie działań utrzymaniowych);
- stosowania nowoczesnych form oznakowania, zabezpieczenia ruchu;
- budowa nowych baz materiałowych dla ZUD (Włoszczowa, Końskie, Kazimierza W.);
- zakup nowoczesnego sprzętu do ZUD.

Wariant II - Wzrost wydatków w latach 2021-2030	
Rok	Wydatki

Rok	Wydatki
-----	---------

2021	26 486 800,00 zł
2022	29 034 500,00 zł
2023	32 073 500,00 zł
2024	38 488 200,00 zł
2025	46 185 840,00 zł
2026	55 423 008,00 zł
2027	66 507 609,60 zł
2028	79 809 131,52 zł
2029	95 770 957,82 zł
2030	114 925 149,39 zł



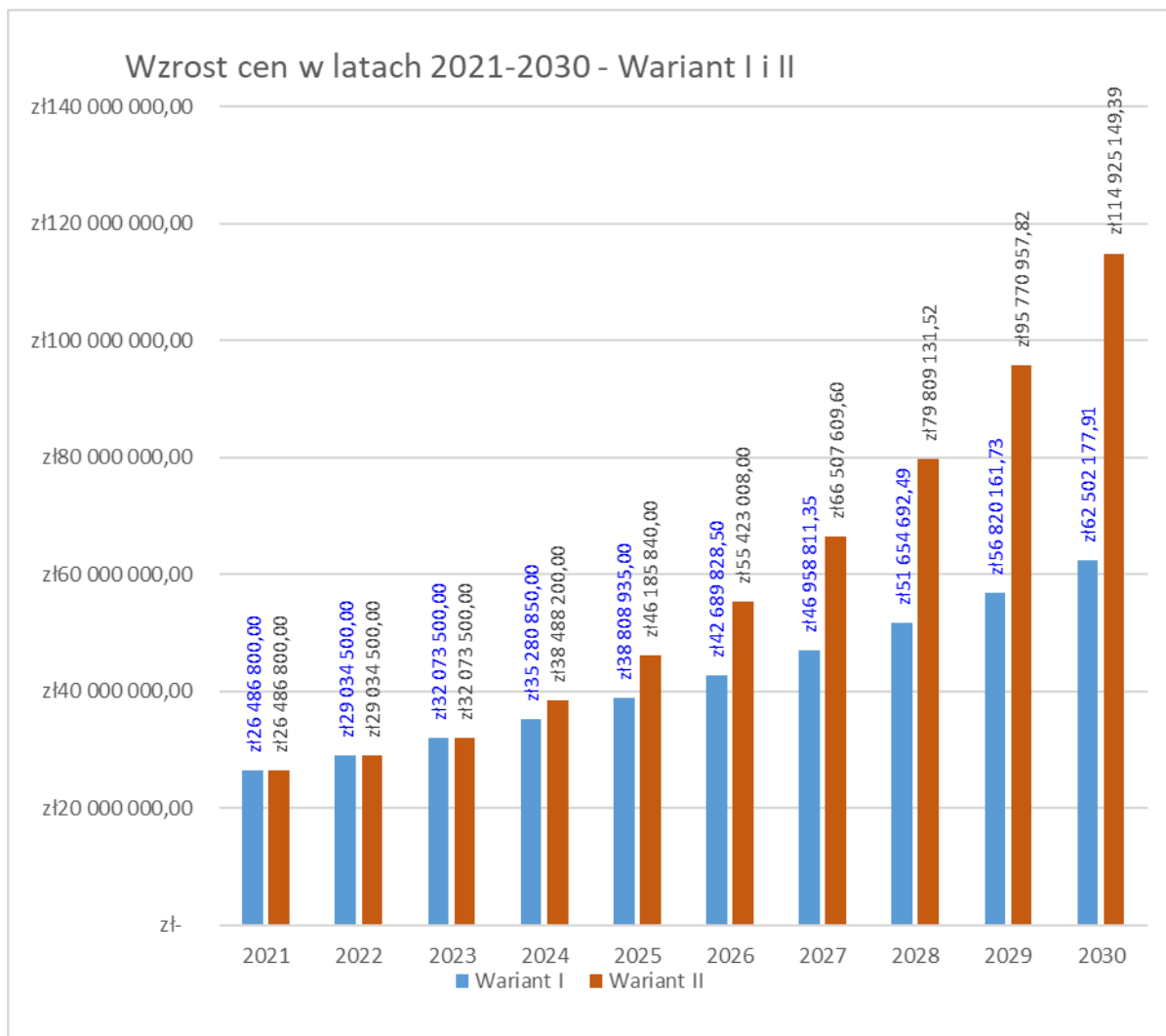
Wykres 6. Przewidywany wzrost kosztów utrzymania sieci drogowej – wariant II

Źródło: Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich

Zestawienie dwóch wariantów

Wariant I i II - Wzrost wydatków w latach 2021-2030		
Rok	Wariant I	Wariant II
2021	26 486 800,00 zł	26 486 800,00 zł
2022	29 034 500,00 zł	29 034 500,00 zł
2023	32 073 500,00 zł	32 073 500,00 zł
2024	35 280 850,00 zł	38 488 200,00 zł
2025	38 808 935,00 zł	46 185 840,00 zł
2026	42 689 828,50 zł	55 423 008,00 zł
2027	46 958 811,35 zł	66 507 609,60 zł

2028	51 654 692,49 zł	79 809 131,52 zł
2029	56 820 161,73 zł	95 770 957,82 zł
2030	62 502 177,91 zł	114 925 149,39 zł



Wykres 7. Przewidywany wzrost kosztów utrzymania sieci drogowej – porównanie wariantu I i II
 Źródło: Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich

Spis rysunków

- Rysunek 1. Istniejąca sieć krajowego, regionalnych i lokalnych węzłów transportowych,
- Rysunek 2. Schemat istniejącej nadrzędnej sieci drogowej województwa – drogi krajowe i wojewódzkie,
- Rysunek 3. Uśrednione oceny stanu technicznego ciągów dróg wojewódzkich w roku 2020,

Rysunek 4. Inwestycje zrealizowane w latach 2014-2020 na drogach wojewódzkich objęte załącznikiem nr 1 do Programu Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020,

Rysunek 5. Propozycje nowych odcinków dróg wojewódzkich,

Rysunek 6. Inwestycje planowane na sieci dróg wojewódzkich w latach 2021-2030,

Spis tabel

- Korytarze transportowe w węźle krajowym,
- Korytarze drogowe o charakterze krajowym,
- Korytarze kolejowe o charakterze krajowym,
- Korytarze rowerowe o charakterze krajowym,
- Drogowe korytarze regionalne,
- Rowerowe korytarze regionalne,
- Tabele oceny stanu technicznego dróg wojewódzkich od 1 do 36,
- Wskaźniki wypadków i ofiar na drogach województwa w latach 2016 i 2019,
- Ocena realizacji inwestycji zapisanych w Programie rozwoju infrastruktury transportowej województwa świętokrzyskiego na lata 2014-2020,
- Inwestycje zapisane w Wieloletniej prognozie finansowej województwa na lata 2020-2041,
- Inwestycje planowane do realizacji na sieci dróg wojewódzkich do 2030 roku

Spis wykresów

Wykres 1. Procentowy udział dróg w stanie dobrym, zadowalającym i złym w ogólnej liczbie dróg wojewódzkich,

Wykres 2. Średnia ocena stanu technicznego dróg wojewódzkich na podstawie przeglądu rocznego 2020,

Wykres 3. Procentowy udział obiektów inżynierskich w różnym stanie technicznym w ich ogólnej liczbie,

Wykres 4. Procentowy udział technologii wykonywanych remontów,

Wykres 5. Przewidywany wzrost kosztów utrzymania sieci drogowej – wariant I,

Wykres 6. Przewidywany wzrost kosztów utrzymania sieci drogowej – wariant II,

Wykres 7. Przewidywany wzrost kosztów utrzymania sieci drogowej – porównanie wariantu I i II,