

## Program modernizacji dróg powiatowych na lata 2009-2015

### Podstawowe dane o sieci dróg powiatowych

Długość dróg publicznych, które są własnością powiatu toruńskiego wynosi 305,5km. Drogi powiatowe pomimo, że są zaliczone do tej kategorii dróg publicznych nie spełniają nie tylko kryteriów ustawowych, ale w zdecydowanej większości nie spełniają określonych parametrów technicznych. Szerokość jezdni tych dróg waha się od 3,2 m do 6,0 m, pobocza mają szerokość od 0,5 do 1,5 m. Stan techniczny dróg jest bardzo zróżnicowany. W wielu przypadkach drogi nie są przystosowane do przenoszenia tak dużych obciążeń ze względu na bardzo kiepską podbudowę. Kategorię dróg powiatowych posiadają także drogi o nawierzchni gruntowej.

Długość dróg w poszczególnych gminach przedstawia poniższa tabela:

Wykaz dróg powiatu toruńskiego					
l.p.	Numer drogi	Nazwa drogi	Kilometraż		Długość w km
			Początek	Koniec	
1	2	3	4	5	6
<b>Miasto Chełmża</b>					
1	1619	ul. Trakt	12,546	14,955	2,409
2	2013	ul. Chełmińskie Przedmieście	3,955	5,243	1,288
3	2019	ul. Kard. Wyszyńskiego	0,000	1,500	1,500
		<b>Razem w mieście</b>			<b>5,197</b>
<b>Gmina Chełmża</b>					
1	1604	Brzozowo – Nawra	15,067	16,864	1,797
2	1615	Krusin – Staw – Bielczyny	12,711	14,341	1,630
3	1619	Lisewo – Dubielno – Chełmża	5,014	6,244	1,230
			9,662	12,546	2,884
4	1629	Trzebcz Szlachecki – Głuchowo	2,770	6,496	3,726
5	1638	Drzonówko – Grzegorz – Liznowo	0,150	4,818	4,668
6	1716	Płużnica – Bocień – Dźwierzno	4,809	10,281	5,472
7	2013	Bielczyny – Chełmża	0,000	3,955	3,955
8	2014	Nawra – Głuchowo	0,000	3,746	3,746
9	2016	Łubianka – Kończewice	6,133	7,260	1,127
10	2019	Chełmża – Brąchnowo – Pigża	1,500	5,116	3,616
11	2022	Dziemiony – Żelgno	0,000	4,320	4,320
12	2023	Chełmża – Świętosław – Węgorzyn	0,000	13,400	13,400
13	2024	Drzonowo – Bocień	0,000	3,886	3,886
14	2025	Mała Grzywna – Mirakowo	0,000	6,200	6,200
15	2026	Browina – Grzywna – Sławkowo	0,000	6,959	6,959
16	2027	Morczyń – Kamionki Małe	0,000	1,515	1,515
17	2031	Żelgno Bezdół – Żelgno	0,000	2,860	2,860
		<b>Razem w gminie</b>			<b>72,991</b>
<b>Gmina Obrowo</b>					
1	2037	Dobrzejewice – Świętosław – Mazowsze	0,000	8,450	8,450

2	2038	Łążyn – Kawęczyn	0,000	2,405	2,405
3	2039	Zębowo – Zębówiec	0,000	4,925	4,925
4	2040	Zębówiec – Skrzypkowo – Krzykomy	0,000	5,504	5,504
5	2041	Brzozówka – Szembekowo – Łążynek	0,000	4,900	4,900
		<b>Razem w gminie</b>			<b>26,184</b>
<b>Gmina Zławieś Wielka</b>					
1	1544	Dąbrowa Chełmińska – Bolumin – Skłudzewo	5,000	6,720	1,720
2	1545	Dąbrowa Chełmińska – Cichoradz	1,816	4,834	3,018
3	2001	Zławieś Mała – Zarośle Cienkie	0,000	4,455	4,455
4	2002	Gierkowo – Skłudzewo – Rzęczkowo	0,000	6,497	6,497
5	2003	Siemoń – Łążyn	0,000	4,443	4,443
6	2004	Łążyn – Zarośle Cienkie – Smolno	0,000	7,756	7,756
7	2005	Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Czarne Błoto	5,759	10,554	4,795
8	2006	Rozgarty – Górsk	0,000	2,190	2,190
9	2015	Siemoń – Wybcz	0,000	2,029	2,029
		<b>Razem w gminie</b>			<b>36,903</b>
<b>Gmina Łubianka</b>					
1	2005	Łubianka - Zamek Bierzgłowski – Czarne Błoto	0,000	5,759	5,759
2	2015	Siemoń – Wybcz	2,029	4,550	2,521
3	2016	Łubianka – Kończewice	0,000	6,133	6,133
4	2017	Biskupice – Wymysłowo – Warszewice	0,000	4,650	4,650
5	2018	Biskupice – Brąchnowo	0,000	1,972	1,972
6	2019	Chełmża – Brąchnowo – Pigża	5,116	10,743	5,627
7	2020	Brąchnowo – Kowróż	0,000	1,350	1,350
8	2032	Bierzgłowo – Zamek Bierzgłowski	0,000	3,005	3,005
		<b>Razem w gminie</b>			<b>31,017</b>
<b>Gmina Łysomice</b>					
1	2007	Ostaszewo – Łysomice	0,000	2,186	2,186
2	2008	Gostkowo – Papowo Toruńskie, st. kol.	0,000	4,980	4,980
3	2010	Turzno – Rogówko – Lubicz Dolny	0,000	0,670	0,670
4	2011	Turzno – Papowo Toruńskie	0,000	7,533	7,533
5	2012	Papowo Toruńskie st. kol. – droga 552.	0,000	0,350	0,350
6	2020	Brąchnowo – Kowróż	1,350	1,908	0,558
7	2021	Świerczynki – Ostaszewo	0,000	8,487	8,487
8	2027	Morczyzny – Kamionki Małe	1,515	6,715	5,200
9	2028	Zakrzewko – Tylice	0,000	4,784	4,784
10	2029	Kamionki Małe – Turzno	0,000	2,624	2,624
11	2030	Turzno – Gronowo	0,000	1,264	1,264
		<b>Razem w gminie</b>			<b>38,636</b>
<b>Gmina Lubicz</b>					
1	2009	Brzeźno – Młyniec – Lubicz Górny	0,000	9,590	9,590
2	2010	Turzno – Rogówko – Lubicz Dolny	0,670	9,699	9,029
3	2030	Turzno – Gronowo	1,264	4,227	2,963
4	2035	Młyniec I – Jedwabno – Toruń	0,000	5,885	5,885
5	2036	Krobia – Mierzynek – Młyniec II	0,000	4,925	4,925
		<b>Razem w gminie</b>			<b>32,392</b>
<b>Gmina Wielka Nieszawka</b>					
1	2033	Cierpice – Rojewo – Inowrocław	0,000	5,120	5,120
2	2034	Choraławka – Glinki	0,000	1,657	1,657
		<b>Razem w gminie</b>			<b>6,777</b>
<b>Gmina Czernikowo</b>					
1	2037	Dobrzejewice – Świętosław – Mazowsze	12,000	13,769	1,769
2	2042	Kijaszkowo – Dąbrówka	0,000	5,527	5,527
3	2043	Mazowsze – Steklinek – Wygoda	0,000	6,247	6,247
4	2044	Czernikowo – Bobrowniki – Włocławek	0,000	12,905	12,905

			14,542	15,955	1,413
5	2045	Steklin – Osówka	0,000	2,763	2,763
6	2046	Walentowo – Osówka	0,000	4,375	4,375
7	2047	Wola – Osówka	2,193	8,040	5,847
8	2048	Mazowsze – Trutowo – Wola	13,769	15,896	2,127
			16,440	17,095	0,655
9	2049	Nieszawa – Brzeźno	0,252	0,759	0,507
			2,291	3,055	0,764
10	2132	Sitno – Działyń – Mazowsze – Czernikowo	6,259	16,725	10,466
		<b>Razem w gminie</b>			<b>55,365</b>
		<b>Razem w powiecie</b>			<b>305,462</b>

W północnej części powiatu drogi powiatowe posiadają bardzo wąskie jezdnie co przy istniejącym ruchu stanowi poważny problem zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom, ale i doprowadza do ich niszczenia poprzez obłamywanie krawędzi jezdni. Na terenie powiatu funkcjonują także żwirownie z których pozyskiwane są kruszywa i transportowane pojazdami o ładowności znacznie przekraczającej dopuszczalne normy nacisku. Drogi nie posiadają wydzielonych pasów dla najsłabszych użytkowników tj. pieszych i rowerzystów. W ostatnich latach rozpoczęty program budowy chodników tylko w znikomym zakresie poprawia sytuację pieszych. Urbanizacja nowych obszarów także przy drogach powiatowych stwarza też ogromną presję mieszkańców na PZD i otwiera oczekiwania nie tylko naprawy istniejącej infrastruktury drogowej, ale także budowy chodników i ciągów pieszo –rowerowych.

Stąd też samorząd powiatowy stoi przed ogromnym wyzwaniem sprostania tym oczekiwaniom.

## Perspektywy poprawy stanu dróg – źródła finansowania

Chcąc planować inwestycje na drogach powiatowych należy określić wielkość środków jakie powiat może przeznaczyć na to zadanie. Wielkość tych środków uzależniona jest nie tylko od:

- możliwości pozyskiwania zewnętrznych środków.
- możliwości finansowych powiatu w zakresie własnych dochodów
- możliwości kredytowych

Dotychczas dostępne źródła zewnętrzne nie są zbyt duże. W ramach środków pomocowych tylko Regionalny Program Operacyjny województwa kujawsko-pomorskiego pozwala na ubieganie się o środki w ramach konkursów rozpisanych przez Zarząd Województwa. Planowane środki dla poszczególnych powiatów uzależnione będą od długości dróg powiatowych w danej jst. Dla powiatu toruńskiego przewidziano środki w wysokości ok. 850.000 Euro przy założeniu dofinansowania do poziomu maksymalnie 50% kosztów kwalifikowanych. W tym przypadku należy pamiętać, że ostateczna wysokość środków w PLN zostanie określona w momencie podpisywania umów finansowych (spadek wartości ze względu na umacnianie się polskiej złotówki).

Drugim źródłem zewnętrznym jest rezerwa celowa Ministra Finansów, która w minionym okresie czasu pozwalała na dofinansowanie inwestycji w powiecie toruńskim na poziomie ok. 400-500 tysięcy złotych rocznie.

Trzecim źródłem finansowania są środki w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych na lata 2008-2011 (NPPDL).

Powiat przy obecnej strukturze dochodów i konieczności zapewnienia realizacji innych zadań nie jest w stanie zabezpieczyć środków większych środków na realizację zadań drogowych. Jedynym wyjściem staje się konieczność kredytowania oraz współfinansowania inwestycji przez samorządy gminne.

Możliwości finansowe określone z tych źródeł można szacować na poziomie ok. 24 mln złotych na przestrzeni lat 2009-2013.

Wg źródeł finansowych przedstawiają się one następująco:

- RPO	- 2.850 tys.zł
- Rezerwa celowa Budżetu Państwa	- 3.500 tys.zł
- NPPDL – MSWiA	- 7.250 tys.zł
- Samorządy gminne	- 2.400 tys.zł
- Własne (kredyt, obligacje)	- 8.000 tys.zł

**Ze względu na stan techniczny dróg, oczekiwania użytkowników oraz rosnące z roku na rok koszty inwestycji należy planowane inwestycje realizować jak najszybciej tj. wg zasady BUDUJ I SPŁACAJ.**

## **Podstawowe korytarze komunikacyjne istotne dla powiatu toruńskiego**

Powiat toruński jest jednym z nielicznych powiatów w województwie kujawsko-pomorskich o bardzo dobrze rozwiniętej sieci dróg kategorii krajowej i wojewódzkiej. Centralne położenie Torunia oraz przebiegi dróg krajowych zapewniają komunikację powiatu na zewnątrz oraz wewnątrz powiatu. Siecią dróg krajowych połączone są miejscowości gminne z miastem Toruniem. Uzupełnieniem tej sieci jest także sieć dróg wojewódzkich. Ten podstawowy układ dróg zapewnia komunikację promieniście z Torunia na zewnątrz.

Rozpoczęta budowa autostrady A-1 wraz z dwoma węzłami w miejscowości Turzno i Lubicz oraz konieczność wybudowania dróg łączących węzła Turzno z drogą krajową nr 1 i 15 poszerzy sieć dróg w naszym regionie. Według zapewnień GDDKiA oraz ZDW stan techniczny tych dróg w najbliższym okresie radykalnie poprawi się.

Głównym problemem władz powiatu toruńskiego jest zapewnienie właściwej jakości dróg już istniejących umożliwiającym mieszkańcom powiatu dojazd z miejsca zamieszkania (pracy) do dróg wyższej kategorii. Drugim istotnym elementem jest zapewnienie alternatywnych przebiegów dla dróg krajowych i wojewódzkich pozwalających korzystać z nich w sytuacji wypadków komunikacyjnych bądź innych zdarzeń losowych. Układ dróg powiatowych rozładowuje także w wielu przypadkach korki na drogach wyższej kategorii. Nie zapewnia użytkownikom należytego bezpieczeństwa i komfortu jazdy, a przede wszystkim zagraża fizycznemu istnieniu tych dróg.

### Kryteria wyboru dróg

Samorządu powiatowego nie stać na zaplanowanie inwestycji na całej długości dróg powiatowych. Konieczność dokonania wyboru z całej sieci dróg powiatowych wymaga ustalenia jasnych kryteriów jakie muszą spełniać wybrane drogi.

Proponowane kryteria:

- Połączenie miasta Chełmży z autostradą A-1,
- Połączenie dróg krajowych i wojewódzkich w celu utworzeniu skrótów i tzw obwodnic miasta Torunia,
- Połączenie z sąsiednimi powiatami poprzez jedyną możliwą drogę powiatową,

- Odciążenie mostu w Lubiczu poprzez alternatywny most w Młyńcu
- Połączenie z węzłami autostradowymi
- Poprawa dojazdu do miejsc atrakcyjnych turystycznie

Załącznik nr 1 (mapka) przedstawia strategiczną sieć dróg powiatowych.

Zakwalifikowano do niej następujące ciągi dróg:

- Chełmża – Świętosław - Węgorzyn
- Łążyn - Zarośle Cienkie - Smolno
- Łubianka – Kończewice
- Brzeźno – Młyniec - Lubicz Górny
- Świerczynki - Brąchnowo - Kowróż ÷ Ostaszewo
- Dobrzejewice – Łążyn – Świętosław – Mazowsze – Wola
- Działyń - Mazowsze – Czernikowo – Osówka
- Chełmża – Lisewo
- Turzno - Papowo Toruńskie
- Turzno – Rogówko – Lubicz Dolny
- Mała Grzywna – Mirakowo
- Morczyny – Kamionki Małe
- Łubianka - Zamek Bierzgłowski – Czarne Błoto
- Zębowo – Zębówiec
- Walentowo – Osówka
- Rozgarty - Górsk

## **Plan inwestycji na drogach powiatowych na lata 2009-2015**

Wskazane drogi ze względu na ich stan techniczny oraz możliwości finansowe nie są planowane do modernizacji na całej długości. Proponowane są do modernizacji tylko niektóre odcinki, które albo są kontynuacją wcześniejszych decyzji inwestycyjnych albo też ze względu na stan techniczny oraz potrzeby komunikacyjne należy wykonać w pierwszej kolejności.

W przypadku dróg proponowanych do dofinansowania w ramach RPO województwa Kujawsko-Pomorskiego przewiduje się wykonanie w standardzie zapewniającym szerokość jezdni 6m wraz z rekonstrukcją rowów oraz zjazdów. Natomiast w pozostałych przypadkach proponuje się wykonanie modernizacji w ograniczonym zakresie. Propozycja obejmuje ułożenie dywanika asfaltowego na istniejących szerokościach jezdni (5m) bez rekonstrukcji rowów oraz zjazdów. Pozwoli to na wykonanie prac na dłuższych odcinkach.

Załącznik nr 2 przedstawia wykaz zrealizowanych inwestycji w latach 2009-2010 wraz z harmonogramem czasowym.

Wykaz proponowanych zadań do realizacji w latach 2011- 2015 przedstawia załącznik nr 3.

## Wykaz zmodernizowanych dróg powiatowych w latach 2009-2010

Lp	Nazwa zadania	km	dł.	szer.	Wart. (tys.zł)	Lata	Uwagi	Współfinansowanie	Uwagi
1	2021 Świerczynki ÷ Kowróż ÷ Ostaszewo	5+321÷6+822	1,501	3,20	990	2009	Zły stan techniczny nawierzchni, koleiny, deformacja nawierzchni, liczne spękania, obłamane krawędzie bardzo wąskiej (3,2m – nienormatywna dla standardów drogi powiatowej) nawierzchni. Wybrany odcinek stanowi połączenie zmodernizowanych w latach ubiegłych odcinków we wsi Kowróż, Ostaszewo i Wytrębówice, które były wykonane z Środków Funduszy Europejskich. Stanowi połączenie komunikacyjne przy dowozie pracowników do PSE w Ostaszewie. Na modernizację drogi jest opracowana dokumentacja techniczna.	RPO, sam. gminy	zrealizowano
2	2023 Chełmża ÷ Świętosław ÷ Węgorzyn	1+236÷3+036	1,800	3,20 ÷ 4,00	1,370	2009	Wąska (3,2m – nienormatywna dla standardów drogi powiatowej) i bardzo zniszczona nawierzchnia, poobłamywane krawędzie, spękania i ubytki. Duży ruch maszyn rolniczych. Droga łączy szereg wsi gminy jak również Chełmżę, Płużnicę i Wąbrzeźno. Stanowi bardzo ważny ciąg wywozu buraków cukrowych do cukrowni w Chełmży i innych płodów rolnych. Na modernizację drogi jest opracowana dokumentacja techniczna.	RPO, sam. gminy	zrealizowano
3	2019 Chełmża ÷ Brachnowo ÷ Pigża	7+097÷9+197	2,100	3,00	1,150	2009	Odcinek o bardzo wąskiej (3,0m – nienormatywna dla standardów drogi powiatowej), zniszczonej nawierzchni. Koleiny i poobłamywane przez mijające się pojazdy krawędzie. Droga stanowi połączenie z drogą wojewódzką Nr 553. Stanowi awaryjny objazd do Torunia w przypadku awarii, wypadków, korków itp. na dr. krajowej nr 1 w Łysomicach. Na modernizację drogi jest opracowana dokumentacja techniczna.	RPO, sam. gminy	zrealizowano
<b>RAZEM:</b>			<b>5,401</b>		<b>3,510</b>				

4	2019 Chełmża ÷ Brąchnowo ÷ Pigża	9+197÷10+743	1,546	5,00	450	2009-2010	Odcinek o bardzo wąskiej (3,0m – nienormalywna dla standardów drogi powiatowej), zniszczonej nawierzchni. Kolejny i poobłamywane przez mijające się pojazdy krawędzie. Droga stanowi połączenie z drogą wojewódzką Nr 553. Stanowi awaryjny objazd do Torunia w przypadku awarii, wypadków, korków itp. na dr. krajowej nr 1 w Łysomicach. Na modernizację drogi jest opracowana dokumentacja techniczna.	MSWiA, sam. gminy	zrealizowano
5	2037 Dobrzejewice ÷ Świętosław ÷ Mazowsze	0+000÷7+432 10+982÷11+551	8,001	5,00	4,520	2009-2010	Droga stanowi ważne połączenie z pow. Golubsko-Dobrzyńskim. Zniszczona dodatkowo ciężkim ruchem pojazdów objeżdżających modernizowaną drogę nr 10. zdeformowana nawierzchnia, obłamane krawędzie.	MSWiA, sam. gminy	zrealizowano
6	2009 Brzeźno ÷ Młyniec ÷ Lubicz Górny 2035 Młyniec ÷ Jedwabno	3+450+9+590 0+000÷0+703	6,843	5,00	4,210	2009-2010	Droga o zdeformowanym profilu, zniszczona nawierzchnia, spękania, ubytki, poobłamywane krawędzie. Odcinek przebiega na terenie licznych żwirowni z dużym ruchem ciężkich pojazdów. Zniszczony chodnik w m. Młyniec I.	MSWiA, sam. gminy	zrealizowano
7	2031 Zelgno Bezdół ÷ Zelgno	2+460÷2+860	0,400	3,50	400	2009-2010	Wąska (3,5m – nienormalywna dla standardów drogi powiatowej), zdeformowana nawierzchnia, obłamane krawędzie. Znajduje się w centrum dużej wsi. Przy drodze są usytuowane instytucje publiczne i zakłady pracy. Teren zurbanizowany z dużym ruchem pieszych.	sam. gminy	zrealizowano
8	2004 Łążyń ÷ Zarośle Cienkie ÷ Smolno	0+550÷1+135	585	3,50 ÷ 5,00	600	2009-2010	Odcinek o bardzo wąskiej (3,5m – nienormalywna dla standardów drogi powiatowej), zniszczonej i zdeformowanej nawierzchni. Na pozostałym odcinku droga posiada szer. 5,00m. Droga stanowi połączenie z drogą krajową nr 80. Poszerzenia wymaga odcinek na obszarze zabudowań wiejskich i dojazdów do sklepów.	sam. gminy	zrealizowano
9	2132 Sitno ÷ Działyń ÷ Mazowsze ÷ Czernikowo 2044 Czernikowo ÷ Bobrowniki ÷ Włocławek	6+259÷16+725 0+815÷5+090	14,741	5,00 ÷ 8,00	5,270	2009-2010	Droga o zdeformowanym profilu, często występujących przełomach (niestabilne podłoże). Droga stanowi ważne połączenie z pow. Golubsko-Dobrzyńskim, gmin Golub-Dobrzyń, Czernikowo, Zbójno oraz drogi wojewódzkiej 554 z drogą krajową nr 10. Na modernizację drogi w km 6+259÷9+650 jest opracowana dokumentacja techniczna	MSWiA, sam. gminy	zrealizowano
		<b>RAZEM:</b>	<b>32,116</b>		<b>15,450</b>				
		<b>RAZEM:</b>	<b>37,517</b>		<b>18,960</b>				

## Wykaz proponowanych zadań do realizacji w latach 2011-2015

Lp	Nazwa zadania	km	dł.	szer.	Wart. (tys.zł)	Lata	Uwagi	Współfinansowanie	Uwagi
1	1619C Lisewo ÷ Dubielno ÷ Chełmża	8+980÷12+552 12+552÷14+955	5,975	4,2÷7	3,999	2011- 2015	Wąska (4,0m – nienormatywna dla standardów drogi powiatowej) i bardzo zniszczona nawierzchnia, poobłamywane krawędzie, spękania i ubytki. Duży ruch maszyn rolniczych. Droga łączy szereg wsi gminy jak również Chełmżę, Płużnicę i Wąbrzeżno. Stanowi bardzo ważny ciąg wywozu buraków cukrowych do cukrowni w Chełmży i innych płodów rolnych. Na modernizację drogi jest opracowana dokumentacja techniczna. Stanowi najkrótsze połączenie do przyszłej autostrady A-1 w m.Lisewo. Brak chodnika na obszarze miejskim.	NPPDL	
2	2004C Łążyn ÷ Zarośla Cienkie ÷ Smolno	0+000÷7,756	7,756	5	2,661	2011- 2015	Droga stanowi połączenie z drogą krajową nr 80 i wojewódzką nr 564. Poszerzenia wymaga odcinek na obszarze zabudowań wiejskich i dojazdów do sklepów. Koleiny, deformacja nawierzchni, liczne spękania.	NPPDL	
3	2019C Chełmża ÷ Brąchnowo ÷ Pigża	0+000÷0+701 1+247÷1+500 1+500÷1+826	1,280	5÷6	527	2011- 2015	Odcinek o bardzo zniszczonej nawierzchni. Koleiny i poobłamywane krawędzie. Droga stanowi połączenie z drogą wojewódzką Nr 553. Stanowi awaryjny objazd do Torunia w przypadku awarii, wypadków, korków itp. na dr. krajowej nr 1 w Łysomicach. Kontynuacja robót z roku 2009 kiedy zmodernizowany został odcinek w km 7+113÷10+743. Konieczność poprawy bezpieczeństwa pieszych w m. Brąchnowo		
4	2011C Turzno ÷ Papowo Toruńskie	0+300÷7+533	7,233	5	3,472	2011- 2015	Droga zniszczona, łączy drogę wojewódzką nr 552 (północna obwodnica m.Torunia) z drogą wojewódzką 646 i przyszłym węzłem A-1 w Turznie	RPO	
5	2010C Turzno ÷ Rogówko ÷ Lubicz Dolny	5+461÷9+699	4,238	5	2,034	2011- 2015	Liczne spękania, deformacja nawierzchni. Na drodze występuje ruch ciężki spowodowany licznymi kopalniami i wywozem kopalni. Łączy duże wsie gminy Lubicz, jak również drogę wojewódzką nr 646 z drogą krajową nr 15 i drogą krajową nr 10. Na odcinku drogi w km 2+337÷3+282 oraz 5+461÷9+699 jest opracowana dokumentacja techniczna.		



6	2023C Chełmża ÷ Świętosław ÷ Węgorzyn	9+652÷12+156 12+156÷12+741	3,089	4,2÷5	2,958	2011-2015	Zły stan techniczny mostu: całkowicie zniszczona izolacja, liczne przecieki i wykwyty, obniżona wytrzymałość betonu, uszkodzenie belki podporęczowej. Brak danych dotyczących nośności mostu (budowany przed 1939 rokiem). Na przebudowę mostu w Zajączkowie jest opracowana dokumentacja.	Rezerwa Min. Infrastruktury	
7	2018C Biskupice ÷ Brąchnowo	0+000÷1+972	1,972	4,5	1,048	2011-2015	Zły stan techniczny nawierzchni, koleiny, deformacja nawierzchni, liczne spękania, obłamane krawędzie bardzo wąskiej (4,0m – nienormalna dla standardów drogi powiatowej) nawierzchni. Wybrany odcinek stanowi połączenie zmodernizowanych w latach ubiegłych odcinków we wsi Kowróż, Ostaszewo i Wytrębówice, które były wykonane z Środków Funduszy Europejskich. Stanowi połączenie komunikacyjne przy dowozie pracowników do PSE w Ostaszewie.		
8	2046C Walentowo ÷ Osówka	0+000÷2+480	2,480	5	2,100	2011-2015	Droga mocno spękana i zniszczona przełomami, łączy się z drogą krajową nr 10.		
9	2039C Zębowo ÷ Zębówiec	1+700÷4+925	3,225	5	1,500	2011-2015	Droga o bardzo zdeformowanym profilu podłużnym i poprzecznym. Stanowi połączenie z drogą krajową nr 10.		
10	2009C Brzeźno ÷ Młyniec ÷ Lubicz Górny	0+000÷3+450	3,450	5	1,657	2011-2015	Droga o zdeformowanym profilu, zniszczona nawierzchnia, spękania, ubytki, poobłamywane krawędzie. Odcinek przebiega na terenie licznych żwirowni z dużym ruchem ciężkich pojazdów. Dojazd do drogi krajowej nr 15. Kontynuacja robót z roku 2010 kiedy zmodernizowany został odcinek w km 3+450÷9+590.		
11	2023C Chełmża ÷ Świętosław ÷ Węgorzyn	3+045÷5+878 5+878÷9+652	6,607	3,2÷5	1,999	2011-2015	Wąska – nienormalna dla standardów drogi powiatowej) i bardzo zniszczona nawierzchnia, poobłamywane krawędzie, spękania i ubytki. Duży ruch maszyn rolniczych. Droga łączy szereg wsi gminy jak również Chełmżę, Płużnicę, Wąbrzeźno i Golub Dobrzyń. Stanowi bardzo ważny ciąg wywozu buraków cukrowych do cukrowni w Chełmży i innych płodów rolnych. Kontynuacja robót z roku 2009 kiedy został zmodernizowany odcinek w km 1+236÷3+045.		

12	2042C Kijaszkowo ÷ Dąbrówka	0+805÷2+805	2,000	5	1,310	2011- 2015	Droga o bardzo zdeformowanym profilu podłużnym i poprzecznym.		
13	2005C Łubianka ÷ Zamek Bierzgłowski ÷ Czarne Błoto	1+947÷4+076 9+600÷10+554	3,083	5	1,520	2011- 2015	Droga mocno pofałdowana i zniszczona, łączy drogę wojewódzką nr 553 z drogą krajową nr 80. W Zamku Bierzgłowskim jest baza paliw do której występuje ruch ciężkich cystern		
14	2027C Morczyny ÷ Kamionki Małe	1+250÷1+515 1+515÷4+124	2,874	5	4,793	2011- 2015	Droga mocno zniszczona, stanowi dojazd do ośrodka wypoczynkowego w Kamionkach, łączy się z drogą wojewódzką nr 499		
15	2006C Rozgarty ÷ Górszk	0+110÷2+190	2,080	3,5	1,316	2011- 2015	Droga o nienormatywnej dla standardów drogi powiatowej szerokości. Bardzo zniszczona nawierzchnia, poobłamywane krawędzie, spękania i ubytki. Duży ruch pojazdów osobowych do szybko rozwijającej się wsi. Dojazd do kościoła, cmentarza oraz jeziora. Łączy się z drogą krajową nr 80. Kontynuacja robót z roku 2009, kiedy zmodernizowany został odcinek w km 0+000÷0+110 wraz z budową parkingu.		
		<b>RAZEM:</b>	<b>57,342</b>		<b>32,894</b>				