

**PLAN ROZWOJU DRÓG GMINNYCH
W GMINIE SĘPOPOL
NA LATA 2016 – 2020**

SPIS TREŚCI

1. Wstęp
2. Cel opracowania
3. Zakres opracowania
4. Charakterystyka dróg gminnych w gminie Sępopol
5. Klasyfikacja dróg gminnych do przebudowy
 - 5.1. Zalecenia remontowe
 - 5.2. Zalecenia inwestycyjne
6. Zarządzanie drogami gminnymi
 - 6.1. Przeglądy dróg
7. Plan realizacji zadań drogowych na lata 2016-2020

Powierzchnia gminy wynosi 24155 ha i jest trzecią pod względem wielkości powierzchni powiatu bartoszyckiego. Liczba mieszkańców miasta wynosi 2073 osoby, a gminy 4477 osoby (stan na 31.12.2015 r.).

Gmina Sępopol jest gminą miejsko-wiejską, w której dominuje rolnictwo. W strukturze użytkowania gruntów dominują użytki rolne zajmujące powierzchnię 18382 ha (dane gminy na koniec 2005 r.).

Tabela 1. Podział gminy na sołectwa

1.	Długa
2.	Dzietrzychowo
3.	Judyty
4.	Kinwagi
5.	Liski
6.	Lipica
7.	Lwowiec
8.	Masuny
9.	Ostre Bardo
10.	Prętławki
11.	Rogielkajmy
12.	Romankowo
13.	Różyna
14.	Rusajny
15.	Rygarby
16.	Smolanka
17.	Stopki
18.	Szczurkowo
19.	Śmiardowo
20.	Turcz
21.	Wiatrowiec
22.	Wodukajmy
Łącznie	22

Połączenia pomiędzy gminą a ważnymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi w regionie funkcjonują w oparciu o zbiorową komunikację publiczną oraz prywatne firmy transportowe (połączenia autobusowe).

Przez tereny gminy przebiega 13 odcinków dróg powiatowych z których niektóre prowadzą do miasta Bartoszyce.

2. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest ocena stanu istniejącego dróg gminnych na terenie gminy Sępopol, dostosowanie zakresu działań na tych drogach do działań modernizacyjnych oraz wskazanie kolejności budowy i remontów dróg na lata 2016-2020.

3. ZAKRES OPRACOWANIA

Opracowanie obejmuje wszystkie drogi gminne usytuowane w granicach administracyjnych gminy Sępól. Program zawiera analizę uwarunkowań technicznych realizacji budowy i remontów dróg. Na podstawie analizy opracowany został „Plan realizacji zadań drogowych na lata 2016-2020”. Zwiększające się wymagania użytkowników dróg pod względem jakości i bezpieczeństwa ruchu powoduje coraz większą presję mieszkańców gminy na właściwe utrzymanie ulic i dróg, poprawę stanu nawierzchni i profesjonalne podejście do tego problemu. Jednocześnie jest wymagany profesjonalizm w zarządzaniu drogami. Nie znamy jeszcze wszystkich zaleceń i propozycji, które wynikają z naszego członkostwa w Unii Europejskiej. Możemy się spodziewać, że wiele obecnych przepisów dotyczących jakości i utrzymania dróg będzie bardziej rygorystyczne. Oczekuje się na nowe zasady finansowania dróg i ulic oraz warunków wydatkowania funduszy. Różne są, co trzeba szczególnie podkreślić, cele samorządów odnośnie rozwoju gminy i jej sieci drogowej, różne możliwości realizacji tych celów oraz stan obecny. Nie bez znaczenia jest tutaj stan dróg, szczególnie nawierzchni, elastyczność układu transportowego i powiązanie z zewnętrzną siecią drogową. Możliwość znalezienia wielu powiązań w układzie, które w przypadku awarii pozwalają bez poważniejszego wydłużenia trasy i obniżenia komfortu jazdy, dotrzeć użytkownikowi do celu. Na podstawie doświadczeń oraz analizy potrzeb, określa się listę problemów, które winne być rozwiązywane w odniesieniu do dróg gminnych.

Do nich zalicza się:

- a) **planowanie**, w którym mieszczą się :
 - opracowanie projektów planów rozwoju sieci drogowej,
 - opracowanie projektów planów finansowych dla dróg,
 - modernizacje, utrzymanie i ochrona dróg oraz obiektów mostowych,
- b) **administrowanie**, do którego zalicza się:
 - koordynację robót w pasie drogowym,
 - wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego,
 - prowadzenie ewidencji dróg i drogowych obiektów mostowych,
 - wprowadzanie ograniczeń bądź zamykanie dróg i drogowych obiektów mostowych,
 - dokonywanie okresowych pomiarów ruchu i obciążeń nawierzchni,
 - pełnienie funkcji inwestora,
 - realizacja dróg,
 - ustalanie i pobieranie opłat i kar pieniężnych.
- c) **motywowanie**, szkolenie personelu administracji drogowej,
- d) **kontrolę** czyli m.in.:
 - sprawowanie nadzoru inwestorskiego nad zleconymi robotami,
 - kontrola stanu dróg,
- e) **wykonawstwo** tj:
 - wykonywanie robót inwestycyjnych
 - utrzymanie zieleni, a więc sadzenie, usuwanie drzew i krzewów,
 - instalowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu, oznakowanie pionowe i poziome.

Podobnie ma się sprawa z warunkami, które muszą spełniać drogi i ich nawierzchnie. Ważną kwestią jest uporządkowanie spraw techniczno-technologicznych tak, by użytkownicy nie byli zaskakiwani zmianami standardu dróg, nietypowymi rozwiązaniami z zakresu oznakowania czy inżynierii ruchu. Problemem jest opracowanie takich standardów i norm, aby nie zostały one tylko w sferze życzeń, ale

żeby możliwa była ich realizacja. Lepiej poprawić stopniowo stan dróg poprzez nieco niższe standardy na początku, niż doprowadzić do poważnego zróżnicowania ich jakości z powodu niemożliwości ich egzekwowania np. braku funduszu albo braku odpowiedniego wykonawstwa. Dlatego poza zadaniami określonymi w programie należy prowadzić bieżące prace remontowe takie jak: remonty cząstkowe nawierzchni, profilowania, uzupełnienie wyrw i przełomów tłuczniami lub żwirem.

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych tj. (Dz. U. z 2015 r. poz. 460) wyróżnia się cztery kategorie dróg publicznych:

- krajowe,
- wojewódzkie,
- powiatowe,
- gminne.

Sieć dróg gminnych na terenie Gminy Sępólno jest zarządzana przez Gminę Sępólno. Siecią dróg Powiatowych zarządza Powiatowy Zarząd Dróg w Dąbrowie.

Przedmiotem niniejszego opracowania są drogi gminne na terenie Gminy Sępólno, będące w zarządzie Burmistrza Sępólna. Drogi gminne to drogi o znaczeniu lokalnym, niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z drogami wewnętrznymi.

Gmina Sępólno posiada drogi gminne o łącznej długości 347,9 km, w tym o nawierzchni:

- bitumicznej 24,5 km - 1%
- gruntowej 303,4 km - 91%
- żwirowej 20,0 km - 6%

Tabela 2. Stan nawierzchni dróg gminnych w gminie Sępólno

Lp.	Numer drogi	Nawierzchnia	Nazwa drogi	Klasa
1.	12 1001N	gruntowa	Szczurkowo-do DPS	D
2.	12 1002N	gruntowa	Retowy-przez pola do Szczurkowa	D
3.	12 1003N	gruntowa	do Retow	D
4.	12 1004N	asfaltowa	do Trosin	D
5.	12 1005N	gruntowa, żwirowo-żużlowa	Poniki- Domarady, Domarady do dr. Powiatowej 1567N	D
6.	12 1006N	asfaltowa, żwirowo-żużlowa	do Rogielkajm	D
7.	12 1007N	asfaltowa, gruntowa	Rogielkajmy-Wodukajmy-Stopki	D
8.	12 1008N	gruntowa	Wodukajmy	D
9.	12 1009N	gruntowa	Rusajny-Liski	D
10.	12 1010N	gruntowa	Turcz-Roskajmy	D
11.	12 1011N	żużlowa	od drogi Smolanka-Boryty do Smolanka kol.	D
12.	12 1012N	asfaltowa, żwirowo-żużlowa, gruntowa	Smolanka k/ Leśniczówki	D
13.	12 1013N	gruntowa	od drogi powiatowej 1392N	D
14.	12 1014N	gruntowa	od drogi powiatowej 1394N	D
15.	12 1015N	gruntowa	Wiatrowiec k/krzyża	D
16.	12 1016N	gruntowa	Wiatrowiec	D
17.	12 1017N	gruntowa	do Łobzowa	D
18.	12 1018N	żużlowa	do Rygarb	D

PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG GMINNYCH W GMINIE SĘPOPOL NA LATA 2016-2020

19.	12 1019N	gruntowa	Rygarby w kierunku Sokolicy	D
20.	12 1020N	gruntowa	Ostre Bardo	D
21.	12 1021N	brukowa, żwirowa	Ostre Bardo k/ cerkwi do granicy	D
22.	12 1022N	asfaltowa	Stopki do rzeki	D
23.	12 1023N	gruntowa	Stopki	D
24.	12 1024N	gruntowa	Długa do drogi powiatowej 1567N	D
25.	12 1025N	gruntowa	Długa od drogi powiatowej 1390N do drogi powiatowej 1567N	D
26.	12 1026N	żwirowa	Długa do ogrodów działkowych	D
27.	12 1027N	gruntowa	Sępopol	D
28.	12 1028N	gruntowa	Sępopol od Straży Granicznej brukowa do skrzyżowania	D
29.	12 1029N	brukowa	Sępopol od skrzyżowania do Różyny do lasu	D
30.	12 1030N	żużlowa, gruntowa	Różyna	D
31.	12 1031N	gruntowa	Różyna	D
32.	12 1032N	gruntowa	Różyna	D
33.	12 1033N	żużlowa	Kinwagi do koszarki	D
34.	12 1034N	żużlowo-żwirowa	do Prętławek	D
35.	12 1035N	żużlowa, gruntowa	Miedna-Romankowo-Prętławki	D
36.	12 1036N	żużlowa	Romankowo	D
37.	12 1037N	żużlowa	Romankowo	D
38.	12 1038N	żwirowa	Lipicak/ kościoła do granicy i do lasu	D
39.	12 1039N	żwirowo-żużlowa	Lipica do granicy	D
40.	12 1040N	gruntowa	Lipica od drogi powiatowej 1579N do Masun	D
41.	12 1041N	żwirowa	Lipica	D
42.	12 1042N	żwirowo-żużlowa	Dzietrzychowo do sklepu	D
43.	12 1043N	żwirowo-żużlowa	Gierkiny od drogi powiatowej 1394N do Garbna	D
44.	ul. Boczna	betonowa kostka brukowa	Sępopol dz. 150 obręb 3	L
45.	ul. Długa	asfaltowa	Sępopol dz. 2/1 i 2/2 obręb 2	L
46.	ul. Dworcowa	asfaltowa	Sępopol dz. 101 i 96 obręb 2	L
47.	ul. Marii Konopnickiej	betonowa kostka brukowa	Sępopol dz. 141 obręb 3	L
48.	Pl. Mikołaja Kopernika	betonowa kostka brukowa	Sępopol dz. 48/1 obręb 2	L
49.	ul. Kościelna	asfaltowa	Sępopol dz. 47/1 obręb 2	L
50.	ul. T. Kościuszki	asfaltowa	Sępopol dz. 47/2 obręb 2	L
51.	ul. Korszyńska	asfaltowa	Sępopol dz. 28 obręb 3	L
52.	ul. Krótka	gruntowa	Sępopol dz. 46/40 obręb 2	L
53.	ul. Leśna	asfaltowa	Sępopol dz. 44 obręb 1	L
54.	ul. 22-Lipca	asfaltowa	Sępopol dz. 99 i 97/2 obręb 2	L
55.	ul. Lipowa	asfaltowa	Sępopol dz. 23 obręb 3	L
56.	ul. A. Mickiewicza	betonowa kostka brukowa	Sępopol dz. 78 obręb 3	L
57.	ul. St. Moniuszki	asfaltowa	Sępopol dz. 53/2 obręb 2	L
58.	ul. Mostowa	asfaltowa	Sępopol dz. 103 obręb 2	L
59.	ul. Nad Gubrem	asfaltowa	Sępopol dz. 206/12 obręb 2	L
60.	ul. Nowa	betonowa kostka brukowa	Sępopol dz. 85/1 obręb 2	L

61.	ul. Ogrodowa	betonowa kostka brukowa	Sępopol dz. 34/1 obręb 1	L
62.	ul. Piaskowa	betonowa kostka brukowa	Sępopol dz. 62 obręb 3	L
63.	ul. Podgrodzie	betonowa kostka brukowa	Sępopol dz. 40/15 obręb 2	L
64.	ul. B. Prusa	asfaltowa	Sępopol dz. 113/1 obręb 2	L
65.	ul. Przemysłowa	betonowa kostka brukowa, gruntowa	Sępopol dz. 54, 97/15 i 97/12 obręb 1	L
66.	ul. Słoneczna	gruntowa	Sępopol dz. 164/4 obręb 2	L
67.	ul. Spółdzielcza	betonowa kostka brukowa	Sępopol dz. 17 obręb 1	L
68.	Pl. Spółdzielczy	asfaltowa	Sępopol dz. 50 obręb 2	L
69.	ul. Gen. K. Świerczewskiego	betonowa kostka brukowa	Sępopol dz. 121 obręb 3	L
70.	Al. Wojska Polskiego	asfaltowa	Sępopol dz. 100, 101 obręb 1 dz. 74 obręb 2	L
71.	Pl. Wolności	betonowa kostka brukowa, gruntowa	Sępopol dz. 169/1 i 170 obręb 3	L
72.	ul. Włókiennicza	betonowa kostka brukowa	Sępopol dz. 17 obręb 1	L
73.	ul. Łąkowa	gruntowa	Sępopol dz. 82 obręb 1	L
74.	ul. Polna	gruntowa	Sępopol dz. 188/1 obręb 2	L
75.	ul. Poprzeczna	gruntowa	Sępopol dz. 93 obręb 3	L
76.	ul. Wierzbowa	gruntowa	Sępopol dz. 46/1 obręb 3	L

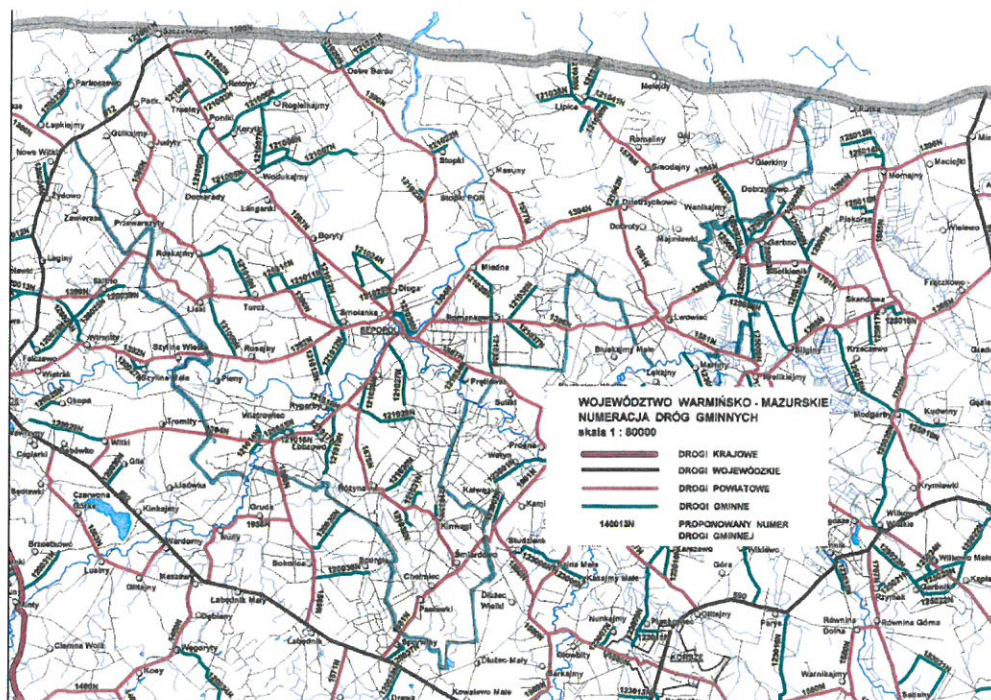
4.CHARAKTERYSTYKA DRÓG GMINNYCH W GMINIE SĘPOPOL

Na terenie Gminy Sępopol drogi gminne zostały podzielone:

Drogi klasy L- droga lokalna- jedna z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 roku Nr 43 poz. 430). Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy. Wymagania te uzależnione są od prędkości projektowej dla nas drogi. Dla klasy L dopuszcza się dwie prędkości projektowane na terenie zabudowanym: 30 i 40 km/h oraz dwie prędkości projektowe poza terenem zabudowanym: 40 i 50 km/h. Drogi klasy L mogą należeć do kategorii dróg Powiatowych (wyjątkowo) lub dróg gminnych.

Drogi klasy D – droga dojazdowa – najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 roku Nr 43 poz. 430). Dla klasy D dopuszcza się jedną prędkość projektową na terenie zabudowanym: 30 km/h oraz dwie prędkości projektowe poza terenem zabudowanym: 30 i 40 km/h. Drogi klasy D mogą należeć do kategorii dróg gminnych. Głównym zadaniem dróg gminnych lokalnych i dojazdowych jest wewnętrzna obsługa miejscowości: obszarów osiedlowych i obszarów komercyjnych oraz połączeń tych obszarów z drogami wyższych kategorii.

Rysunek 3. Mapa poglądowa rozkładu dróg gminnych na terenie Gminy Sępólno



Nie wszystkie drogi zaliczone do kategorii dróg gminnych spełniają wymogi stawiane drogom tej kategorii. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, minimalna szerokość ulicy w liniach rozgraniczających dla dróg gminnych dojazdowych wynosi 10 m a dla dróg gminnych lokalnych – 12 m.

Stan techniczny dróg gminnych jest bardzo zróżnicowany. Brak jest jasnych założeń dla rodzaju nawierzchni, stosowane nawierzchnie ulepszone dobierane są w bardzo dowolny sposób. Wiele dróg mimo wykonania nawierzchni twardych nie posiada żadnego systemu odbioru wód opadowych skutkuje to przyspieszoną degradacją korpusu drogowego oraz źle wpływa na posesje przyległe do dróg gminnych. Większość dróg o nawierzchni bitumicznej wymaga lub w niedalekiej przyszłości będzie wymagała zabiegów remontowych przynajmniej warstwy ścieralnej.

5. KLASYFIKOWANIE DRÓG GMINNYCH DO PRZEBUDOWY

Wobec braku odpowiednich środków finansowych, pozwalających w krótkim czasie przebudować wszystkie drogi gminne, nadając im parametry wymagane przepisami, konieczna jest ocena najpilniejszych potrzeb w tym zakresie.

Plan przebudowy dróg przygotowywany jest w oparciu o:

- ocenę stanu technicznego dróg dokonywaną w ramach sprawowanego zarządu nad drogami,
- wnioski wpływające od mieszkańców Gminy, Radnych, Rady Sołeckiej itp., dotyczące potrzeb w zakresie przebudowy dróg gminnych.

Ocena stanu technicznego dróg gminnych przeprowadzana jest na bieżąco w ciągu roku, ze szczególnym uwzględnieniem okresu wiosennego z uwagi na konieczność identyfikacji uszkodzeń powstałych w okresie zimowym, pod kątem przeprowadzenia remontów częściowych nawierzchni.

Stan techniczny dróg zostaje ustalony przez pracowników Urzędu Gminy Sępopol na podstawie wizualnych oględzin przeprowadzonych w trakcie objazdów dróg.

Wyniki przeprowadzonej kontroli stanu dróg są podstawą do określenia zakresu:

- remontów częściowych nawierzchni,
- generalnych remontów nawierzchni dróg z ewentualną przebudową,
- prac związanych z utrzymaniem poboczy (wykaszenie),
- prac związanych z odwadnianiem korony drogi (udrażnianie rowów przydrożnych i przepustów).

Na terenie gminy występują następujące potrzeby modernizacyjne dróg gminnych:

- 1) Wykonanie nawierzchni ulepszonych lub bitumicznych.
- 2) Wykonanie prawidłowego odwodnienia pasa drogowego. Wiele dróg gminnych posiada nawierzchnie ulepszone bez zapewnienia odbioru wód opadowych.
- 3) Wykonanie wzmocnienia nawierzchni gruntowych dróg gminnych.
- 4) Drogi o nawierzchni z tłucznia, destruktu bitumicznego winno się zabezpieczyć szczelnymi nawierzchniami, aby nie ulegały szybkiej dekapitalizacji.
- 5) Wykonanie remontów lub przebudowy istniejących nawierzchni bitumicznych, których założony czas eksploatacji dobiega końca.

Przy remontach i budowie dróg należy uwzględnić rodzaj gruntu podłoża, wielkość ruchu pojazdów jak również parametry coraz większych i cięższych samochodów oraz sprzętu (w tym rolniczego).

Drogi gminne w większości rolnicze nie były przystosowane do zwiększonego natężenia ruchu ciężkiego sprzętu rolniczego, jaki występuje w chwili obecnej. Rozwój rolnictwa dotowanego przez unię europejską spowodował wzrost ruchu na drogach.

5.1. ZALECENIA REMONTOWE

1. Drogi o nawierzchni bitumicznej:

Nawierzchnie dróg charakteryzują się odkształceniami, ubytkami i spękaniami. Świadczy to o utracie nośności. Biorąc pod uwagę ruch po drogach, należy je wzmocnić i zabezpieczyć przed dekapitalizacją. Proponuje się na tych drogach, po wyprofilowaniu istniejącej nawierzchni, dodatkowe ułożenie warstwy wiążącej z asfaltobetonu gruboziarnistej 0/20 – 0/25 h= 6,0 cm i ułożenie warstwy ścieralnej – cienkiego dywanika „na gorąco” o grubości minimum 2,0 cm – zalecane 4 cm grubości.

2. Drogi o nawierzchni tłuczniowej:

Nawierzchnie tłuczniowe (lub z gruzu) winny być wyprofilowane i ułożona powinna zostać warstwa wiążąca i ścieralna o parametrach jak w przypadku dróg o nawierzchni bitumicznej.

3. Drogi o nawierzchni gruntowej, gruntowo – tłuczniowej:

Nawierzchnie gruntowe i gruntowo – tłuczniowe należy „wykorytować” i wyprofilować, następnie wykonać odpowiednią podbudowę z tłucznia kamiennego łamanego (nie zaleca się stosowania tłucznia wapiennego szczególnie przy wysokim stanie wód gruntowych). Po wykonaniu podbudowy, całość powinno się zaklinować kamieniem łamanym o granulacji od 0 do 32,5. Tak przygotowana

nawierzchnia może być eksploatowana a w późniejszym okresie po drobnym przeprofilowaniu może na niej zostać ułożona nawierzchnia bitumiczna.

5.2. ZALECENIA INWESTYCYJNE.

Przy planie inwestycyjnym przebudowy dróg gminnych należy jasno określić, jaką rolę dana droga spełnia w układzie komunikacyjnym sołectwa, gminy czy powiatu. Od odpowiedniego zakwalifikowania drogi gminnej powinny zależeć jej parametry techniczne. Wszystkie drogi o charakterze lokalnym zapewniające obsługę osiedli domków jednorodzinnych lub osiedli mieszkaniowych należy projektować o nawierzchni bitumicznej lub betonowej kostki brukowej dla dróg. Dodatkowo z uwagi na niewystarczające szerokości pasa drogowego i brak możliwości rozdzielania ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów należy na drogach gminnych stosować oznakowanie stref zamieszkania, co zapewnia optymalne warunki bezpieczeństwa w tych obszarach.

Nawierzchnie **dróg lokalnych** stanowiących bezpośrednie włączenia do dróg wyższych kategorii lub stanowiące połączenia pomiędzy drogami o znaczeniu ponad osiedlowym należy wykonywać, jako bitumiczne co jest czytelnym uwidocznieniem skrzyżowania. W ciągu takich dróg bezwzględnie należy wydzielić miejsce na chodniki lub na ścieżki pieszo rowerowe o nawierzchni z kostki bezfazowej.

Nawierzchnie **dróg gminnych dojazdowych** do terenów rolnych powinny zostać wykonane w technologii tłuczniowej z zamknięciem górnej warstwy odpowiednim kłincem lub poprzez wykonanie powierzchniowego utrwalenia emulsją bitumiczną.

Przyjęcie prostych zasad dotyczących rodzaju nawierzchni na odpowiednich drogach pozwala na czytelny odbiór charakteru drogi dla ich użytkowników i powoduje wypracowanie odpowiednich zachowań na danej drodze, co wpływa na poprawę bezpieczeństwa i płynności ruchu. Wprowadzenie obszarów „strefa zamieszkania” pozwala zminimalizować ilości znaków a dodatkowo uspokaja ruch w obszarach zwartej zabudowy mieszkaniowej.

Podane zalecenia mogą służyć, jako sugestie lub wytyczne dla projektowanych dróg.

O wyborze konkretnych rozwiązań musi decydować projektant posiadający odpowiednie uprawnienia, a wyboru dokonać po przeprowadzeniu badań gruntu i uzgodnieniu odpowiedniej konstrukcji z inwestorem.

6. ZARZĄDZANIE DROGAMI GMINNYMI

Plan rozwoju sieci dróg gminnych w Gminie Sępopol musi opierać się o właściwe zarządzanie siecią dróg gminnych. Elementem niezbędnym dla właściwego zarządzania drogami i wymaganym przez obecne przepisy jest Ewidencja Dróg. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzenia informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach (Dz. U. Nr 67, poz. 582 i 583 z dnia 25 kwietnia 2005) nakłada na Gminne Jednostki Samorządu Terytorialnego obowiązek zakładania i prowadzenia Książek Dróg. Przepisy te ustalają nowy zakres i zasady prowadzenia ewidencji dróg publicznych i obiektów mostowych. W zasadniczy sposób zmieniają one zakres i stopień szczegółowości opisywania danych składających się na ewidencję drogi. Informacje te dotyczą między innymi: rodzaju nawierzchni, szerokości drogi, przepustów, barier i ekranów, zatok i przystanków autobusowych, zjazdów i obiektów przydrożnych, oświetlenia itp. W dotychczasowych ewidencjach tzw. Metrykach Drogi dane te nie były umieszczane w ogóle. Brak możliwości podania lokalizacji poszczególnych elementów drogi w formularzach prowadzonych metryk powodował, że

były one w dużym stopniu bezużyteczne. Fakt ten w powiązaniu z dużą pracochłonnością i powszechnym brakiem środków spowodował powszechne zaniechanie jakichkolwiek, a w szczególności prowadzonych na bieżąco działań związanych z ewidencją dróg.

Rozwój nowych technik i technologii, jak również wejście w życie nowych przepisów wymusza na gminach przejście na system Książek Dróg. Nie jest to jednak możliwe poprzez przepisanie metryk (nawet jeśli były one prowadzone poprawnie) do nowego formatu. Wiele gmin nie ma jednak nawet takich danych. Aby można było zarządzać właściwie siecią dróg gminnych w tym racjonalnie planować zabiegi remontowe, przebudowy czy proste prace utrzymaniowe konieczne jest wykonanie właściwej Ewidencji Dróg Gminnych Gminy Sępopol.

6.1. PRZEGLĄDY DRÓG

W okresie od 26 kwietnia 2010 do 27 kwietnia 2010 r. Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła z własnej inicjatywy kontrolę w zakresie wykonywania funkcji zarządcy dróg przez organy samorządu terytorialnego w latach 2008-2010.

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia działalność skontrolowanych zarządców dróg w latach 2008 – 2010 (I półrocze) w zakresie nadzoru, nad jakością wykonywanych robót drogowych, rzetelnością ich odbioru a także przeglądu dróg w okresie gwarancyjnym i egzekwowaniu uprawnień inwestora wobec wykonawcy robót w okresie objętym gwarancją. Z powodu niezgodności z obowiązującymi przepisami prawa, bądź nierzetelność- negatywnie oceniono również działalność skontrolowanych zarządców w zakresie przeprowadzenia kontroli stanu technicznego dróg i obiektów mostowych, organizacji ruchu drogowego oraz prowadzenia ewidencji dróg. W co piątej skontrolowanej jednostce ujawniono naruszenie przepisów art. 62 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, 17, dotyczących przeprowadzenia okresowych kontroli stanu technicznego dróg. W trzech jednostkach nie przeprowadzono takich kontroli w ogóle, w w dwóch – kontrole te przeprowadzały osoby nieupoważnione. Ponadto w 10 jednostkach (tj. w 40% zbadanych zarządców dróg) nierzetelnie sporządzano protokoły z okresowych kontroli stanu technicznego. W protokołach tych m. in. brakowało zapisów, czy zostały usunięte usterki z poprzednich przeglądów. W rezultacie, dane pozyskiwane z okresowych przeglądów nie mogły stanowić dla kierownictwa zarządów dróg podstawy do całościowej oceny stanu technicznego sieci drogowej.

Obecny system wykonywania przeglądów pod kątem bieżącego remontu dróg jest w Polsce niskiej jakości. Nakierowany jest on głównie na stan techniczny nawierzchni drogowej i oznakowania, mniejsze znaczenie mają wszystkie inne cechy drogi także nawierzchni i oznakowania, które:

- obniżają rozpoznawalność i czytelność drogi,
- decydują o jednorodności funkcjonalnej i geometrycznej drogi,
- świadczą o spełnieniu warunków drogi „wybaczącej” (podatne otoczenie drogi).

Nawet jeśli zarządy dróg są przekonane o potrzebie wykonywania dokładniejszego i poprawnego merytorycznie przeglądu z punktu widzenia bieżącego remontu dróg, to brakuje jednolitych procedur i materiałów pomocniczych. Wielkie zróżnicowanie praktyk i zbyt duża dobrowolność stawia pod znakiem zapytania skuteczność przeglądów z punktu widzenia bieżącego remontu dróg. Zasadnicza różnica pomiędzy przeglądami w Polsce i zagranicą polega na znikomym zwracaniu uwagi w Polsce na otoczenie w tzw. Strefie bezpieczeństwa.

Właściwe wykonane przeglądy dróg gminnych to:

- regularnie prowadzone działanie prewencyjne służące identyfikacji mankamentów na eksploatowanej drodze i w jej otoczeniu,

- przeglądy przeprowadzane przez zespół wykwalifikowanych inspektorów,
- kończące się raportem o występujących zagrożeniach dla wszystkich uczestników ruchu drogowego,
- umożliwienie wdrażanie skutecznych i efektywnych działań naprawczych, dostosowując sieć drogową do standardów bieżącego remontu dróg.

Podczas przeglądów dróg należy się posługiwać listą kontrolną zagrożeń.

Tabela 3. Lista kontrolna przeglądów dróg.

limity i strefy prędkości	- dopuszczalna prędkość niedostosowana do pożądanej, - brak uzasadnienia wprowadzenia limitu prędkości, - limit prędkości stosowany zamiast docelowych rozwiązań (np. w przypadku zniszczonej nawierzchni), - brak stref ograniczonej prędkości w obszarach typowo mieszkalnych i handlowych,
natężenie i prowadzenie ruchu pieszego i rowerowego	- brak urządzeń Brd w miejscach koncentracji ruchu pieszego i rowerowego, - brak tras rowerowych w miejscach dużego natężenia ruchu rowerowego, - brak chodników, - nieprawidłowa lokalizacja przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych,
prowadzenie ruchu ciężkiego	- brak zachowania skrajni drogowej, - prowadzenie ruchu drogowego przez obszary typowo mieszkalne,
transport zbiorowy	- brak zatok autobusowych, - nieprawidłowa lokalizacja przystanków, - brak udogodnień dla ruchu pojazdów transportu zbiorowego.

7. PLAN REALIZACJI ZADAŃ DROGOWYCH NA LATA 2016 - 2020

Z przeprowadzonej analizy stanu technicznego nawierzchni dróg wynika, że na terenie Gminy Sępólno występują potrzeby w zakresie poprawy infrastruktury drogowej. Ogólna wartość nakładów, jakie powinna być przeznaczona na realizację zadań przedstawionych w programie wynosi łącznie 7884 tys. zł. Analizując budżet ostatnich kilku lat, należy stwierdzić, że pełna realizacja zadań wymienionych w projekcie nie będzie możliwa bez pozyskania środków finansowych ze źródeł zewnętrznych. Należy, więc nieustannie poszukiwać możliwości finansowania ze środków pozabudżetowych. Przed podjęciem decyzji o realizacji, wszystkie zadania, zarówno inwestycyjne, jak i remontowe, powinny być każdorazowo poddawane rzetelnej weryfikacji i analizie pod względem ważności i możliwości realizacyjnych. Powinny uwzględniać kryteria:

- techniczne uwarunkowania kolejności realizacji zadań drogowych,
- stan techniczny dróg, zarówno o nawierzchni asfaltowej jak i nieutwardzonej, gdzie należy przyjąć następującą kolejność działań:
 - a) W pierwszej kolejności należy realizować zadania drogowe z grupy pierwszej, a więc drogi przelotowe które łączą drogi powiatowe z gminnymi. Priorytet w tym zakresie będą miały drogi, które posiadają uregulowany stan prawny, a jednocześnie charakteryzuje je zły stan techniczny.

- b) Następnie (lub równolegle) należy regulować stany prawne oraz realizować inwestycje nie drogowe (odwodnienie terenu – przepusty, mosty), które usuną bezpośrednie przeszkody realizacji inwestycji drogowej lub remontu drogi.

Wybierając konkretne do realizacji zadania należy uwzględnić dodatkowe kryteria np. :

- oczekiwania społeczne (liczba mieszkańców, czas zamieszkania, wnioski mieszkańców oraz radnych gminy),
- usprawnienie organizacji ruchu w miejscowościach.

W ostatnich 4 latach Gmina Sępólno przeznaczyła na zadania drogowe (inwestycyjne i remontowe) ok. 4,4 mln zł. Zakładając, że przez najbliższe lata gmina Sępólno przekazuje środki na poziomie ok. 0,5 mln zł. rocznie to na podstawie analizy stanu istniejącego, technicznych uwarunkowań oraz dodatkowych kryteriów, proponuje się ustalić kolejność realizacji zadań inwestycyjnych i remontowych na lata 2016 – 2020 i przedstawić „Plan zadań drogowych”.

Tabela 4. Plany inwestycyjne związane z przebudową dróg gminnych i ulic na lata 2016 – 2020 na terenie Gminy Sępólno.

LP.	Miejscowość	Nr drogi (nr działki)	Długość	Koszt szacunkowy w tys. zł.	Technologia prac
1.	Sępólno ul. Korszyńska	28 obręb 3	500	796	masa
2.	Sępólno ul. Lipowa	23 obręb 3	700	1012	masa
3.	Sępólno ul. Długa	2/1 obręb 2	700	976	masa
4.	Wiatrowiec	2621004	500	700	masa
5.	Rygarby	105	450	600	masa
6.	Stopki	382/6	480	600	masa
7.	Smolanka	2621046	300	400	masa
8.	Sępólno ul. Nowa	85/1	150	200	masa
9.	Sępólno ul. Kościelna	47/1	200	300	masa
10.	Sępólno ul. St.Moniuszki	53/2	350	500	masa
11.	Sępólno ul. T. Kościuszki	47/2	170	300	masa
12.	Sępólno ul. Dworcowa	101 i 96	150	300	masa
13.	Sępólno ul. 22-Lipca	99 i 97/2	300	450	masa
14.	Sępólno ul. Mostowa	103	300	500	masa
15.	Sępólno Pl. Spółdzielczy	50	70	150	masa
16.	Sępólno Pl. Kopernika	48/1	50	100	masa
	Razem			7884	

Niezależnie od zadań na drogach gminnych zawartych w ww. planie kontynuowane będą zadania remontowe na drogach gminnych i wewnętrznych tj.:

- układanie płyt Yomb,
- przepustów rurowych,
- budowa chodników z kostki brukowej,
- prace remontowe przy użyciu „remontera” i emulsji asfaltowej.

PRZEWODNICZĄCA
RADY MIEJSKIEJ
W SĘPOPOLU
Beata Jarzynka