Załącznik do Uchwały
Nr XXXII/308/2014
Rady Gminy Chłopice
z dnia 29 października 2014 r.

PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG GMINNYCH
w GMINIE CHŁOPICE
na lata 2015 - 2019

Chłopice, październik 2014 r.

Opracował: mgr Marek Brudek

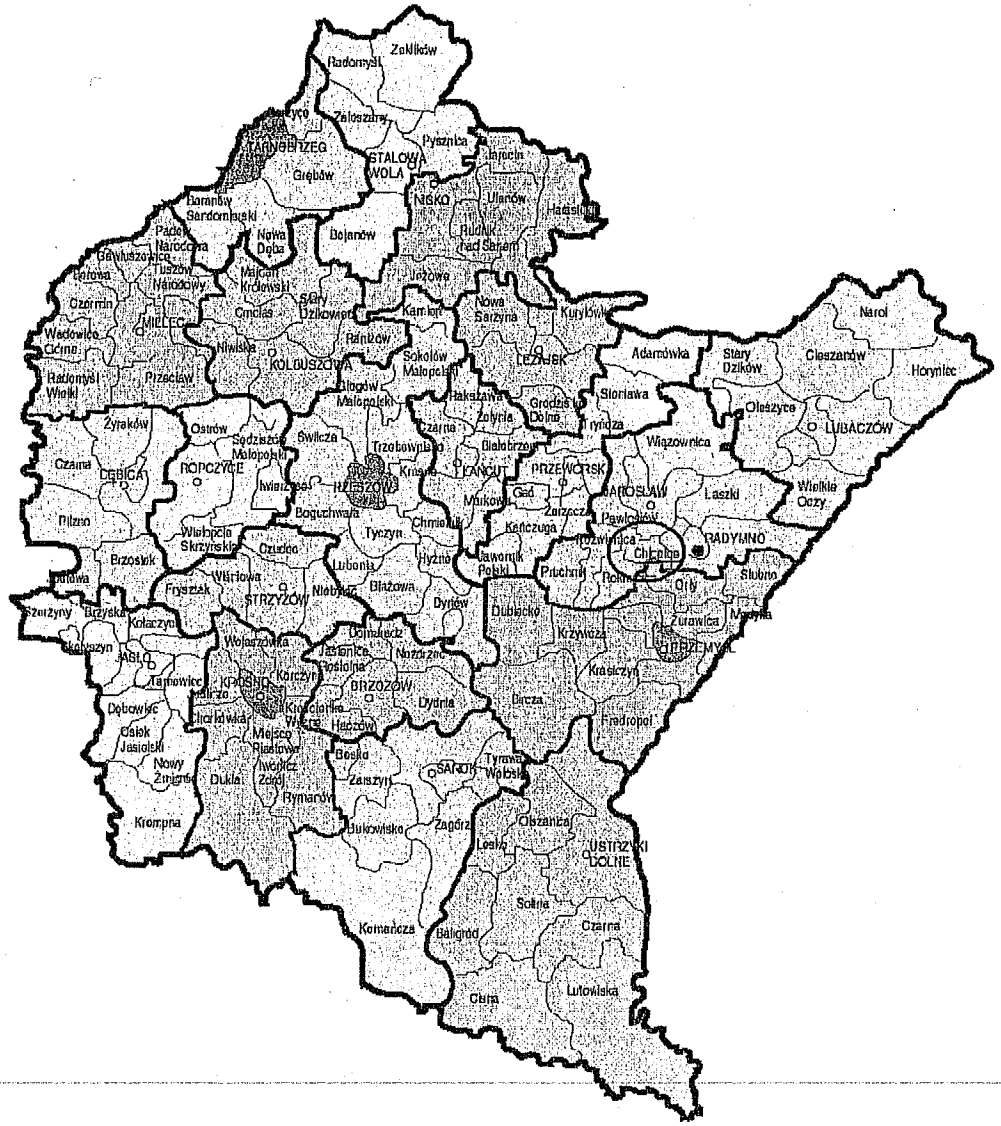
SPIS TREŚCI

1. Wstęp
2. Cel opracowania
3. Zakres opracowania
4. Charakterystyka dróg gminnych w gminie Chłopice
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 2015 - 2019

1. WSTĘP

Gmina Chłopice jest gminą wiejską położoną w południowo-wschodniej Polsce, w województwie podkarpackim. Administracyjnie należy do powiatu Jarosławskiego i graniczy z gminami: Radymno, Roźwienica, Rokietnica, Pawłosiów, Jarosław.

Rysunek 1. Gmina Chłopice na tle województwa podkarpackiego



Rysunek 2. Usytuowanie gminy Chłopice na tle powiatu jarosławskiego



Gmina posiada korzystny układ komunikacyjny – położona jest w odległości 8 km na południe od Jarosławia i rozciąga się wzdłuż szlaków komunikacyjnych łączących Jarosław z Pruchnikiem, Kidałowice – Żurawica, Chłopice – Radymno. Powierzchnia gminy wynosi 4911 ha i jest jedną z mniejszych (ósmą co do wielkości) gmin powiatu jarosławskiego. Obszar gminy stanowi zaledwie 0,27% powierzchni województwa podkarpackiego. Liczba mieszkańców wynosi 5737 osoby (stan na 31.12.2012 rok) wg. Urzędu Gminy.

Gmina Chłopice jest gminą wiejską, w której dominuje rolnictwo. Na terenie gminy nie występują obszary przemysłowe. W strukturze użytkowania gruntów dominują użytki rolne zajmujące powierzchnię 4.460 ha (dane gminy na koniec 2012 roku).

Tabela 1. Powierzchnia gmin powiatu jarosławskiego

Gmina	Powierzchnia w ha
Wiązownica	24 419
Radymno (gm. wiejska)	18 219
Laszki	13 800
Jarosław (gm. wiejska)	11 347

Pruchnik	7 828
Roźwienica	7 080
Rokietnica	5 708
Chłopice	4 911
Pawłosiów	4 742
Jarosław (gm. miejska)	3 461
Radymno (gm. miejska)	1 362

Tabela 2. Powierzchnia gminy Chłopice w podziale na sołectwa

Sołectwo	**Powierzchnia (ha)**
Boratyn	731
Chłopice	616
Dobkowice	792
Jankowice	553
Lutków	273
Łowce	1199
Zamiechów	747
Razem	**4911**

Gmina posiada korzystny układ komunikacyjny, jest gminą podmiejską oddaloną 7 km od miasta Jarosławia. Przez teren gminy przebiega pięć odcinków dróg powiatowych, z których niektóre prowadzą między innymi do miast: Przemyśla, Jarosławia i Radymna. Przez teren Gminy Chłopice przebiega oddany do użytku w 2013 roku odcinek autostrady A – 4 „Węzeł Przeworsk – Korczowa granica państwa", oraz drogi Powiatowe: Kidałowice – Rokietnica, Mokra – Jankowice – Chłopice, PGR Jankowice - Rudołowice, Boratyn – Zamiechów, Chłopice – Łowce – Radymno, Łowce – Zamiechów.

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

2. Cel opracowania

Celem opracowania jest ocena stanu istniejącego dróg gminnych na terenie gminy Chłopice, dostosowanie zakresu działań na tych drogach do działań modernizacyjnych oraz wskazanie kolejności budowy i remontów dróg na lata 2015 - 2019.

3. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje wszystkie drogi gminne usytuowane w granicach administracyjnych gminy Chłopice. Program zawiera analizę uwarunkowań technicznych realizacji budowy i remontów dróg. Na podstawie analizy opracowany został „Plan realizacji zadań drogowych na lata 2015-2019".

Zwiększające się wymagania użytkowników dróg pod względem jakości jak i bezpieczeństwa ruchu powodują 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) ***p l a n o w a n i e***, 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) ***a d m i n i s t r o w a n i e***, 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) ***m o t y w o w a n i e,*** szkolenie personelu administracji drogowej,

d) ***k o n t r o l ę*** czyli m.in.:

- sprawowanie nadzoru inwestorskiego nad zleconymi robotami,
- kontrola stanu dróg,

e) ***w y k o n a w s t w o*** **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 poprawiać stopniowo stan dróg poprzez nieco niższe standardy na początku, niż doprowadzić do poważnego zróżnicowania ich jakości z powodu niemożliwości ich egzekwowania np. braku funduszy 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 tłuczniem lub żwirem.

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086) wyróżnia się cztery kategorie dróg publicznych:

- krajowe,
- wojewódzkie,
- powiatowe
- gminne.

Sieć dróg gminnych na terenie Gminy Chłopice jest zarządzana przez Gminę Chłopice. Siecią dróg powiatowych zarządza Powiatowy Zarząd Dróg w Jarosławiu z/s przy ul. Jana Pawła II 17.

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

Gmina Chłopice posiada drogi gminne o łącznej długości 40,5 km, w tym o nawierzchni:

- bitumicznej 21,1 km- 52%
- gruntowej 12,8 km- 31%
- żwirowej 3,4 km- 9%
- tłuczniowej 3,2 km- 8%

Tabela 3. Stan nawierzchni dróg gminnych w gminie Chłopice

Lp.	Nr drogi	Nazwa ciągu drogi	Nawierzchnia	Klasa	Długość
1.	111465R	Droga koło S.Pelca do Fedaka	Bitumiczna gruntowa	D	2,800
2.	111466R	Droga na zmyślówkę	gruntowa	D	1,067
3.	111467R	Droga koło J. Dubaja	gruntowa	D	1,033
4.	111468R	Droga koło W. Drapały	gruntowa	D	1,100
5.	111469R	Droga przy rzece	gruntowa	D	1,200
6.	111470R	Droga do Rudułowic	gruntowa	D	1,833
7.	111471R	Droga podgaj do Gilarskiego	bitumiczna	D	1,600
8.	111472R	Droga zagumienna koło cmentarza (Łowce)	Bitumiczna gruntowa	D	2,730
9.	111473R	Droga podgaj koło Popieli	tłuczniowa	D	370
10.	111474R	Droga zagumienna Podgaj	tłuczeń	D	870
11.	111475R	Droga dołami (Łowce)	gruntowa	D	1,800
12.	111476R	Droga koło Hołowacza (Łowce)	gruntowa	D	3,300
13.	111477R	Droga do przystanku koło starej poczty Chłopice)	gruntowa	D	433
14	111452R	DROGA PRZEZ WIEŚ Chłopice do Murowanki	Bitumiczna	L	2,250
15	111453R	Droga zagumienna od sali gimnastycznej do Sosniny	bitumiczna	L	1,280
16	111454R	Droga od BS do UG. Chłopice	bitumiczna	L	450
17	111455R	Droga wschodnia na Porolku w Chłopicach	bitumiczna	L	500
18	111456R	Droga Boratyn – Dobkowice przez Parcelację	bitumiczna	D	2,350
19	111457R	Droga przez wieś Boratyn do Lubei	bitumiczna	D	1,900
20	111458R	Droga dołem przez Dobkowice do szkoły	bitumiczna	D	900
21	111459R	Droga Dobkowice Kaszyce	bitumiczna	L	1000

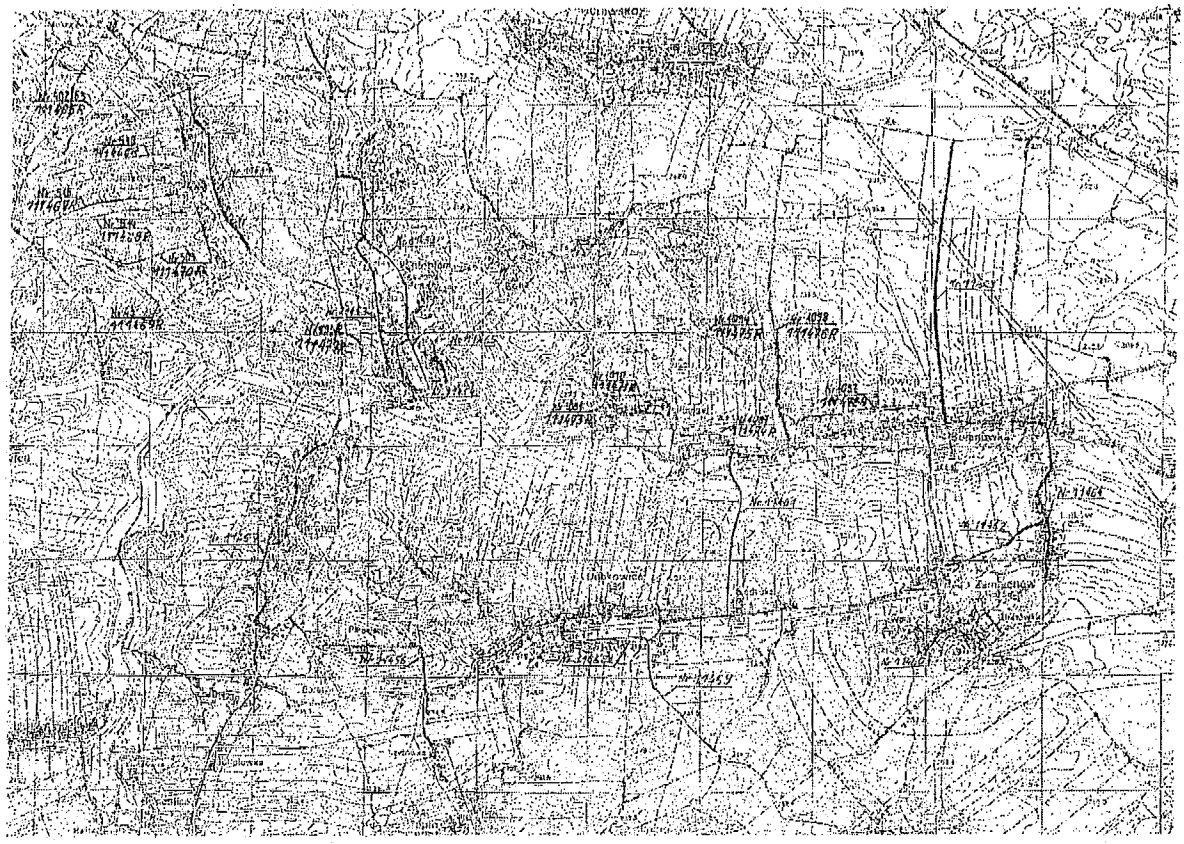
22	111460R	Droga przez wieś Zamiechów do Woli	bitumiczna	D	550
23	111461R	Droga Łowce Dobkowice	tłuczeń	D	1,300
24	111462R	Droga Zamiechów Lutków	tłuczeń	D	850
25	111463R	Droga Łowce Tuczempy	bitumiczna	L	2,650
26	111464R	Droga Łowce Lutków	bitumiczna	L	2,600
27	1114651R	Droga dołem przez wieś Jankowice	bitumiczna	L	1,790

4. CHARAKTERYSTYKA DRÓG GMINNYCH W GMINIE CHŁOPICE

Na terenie Gminy Chłopice drogi gminne zostały podzielone na:

- **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, pozycja 430). Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy. Wymagania te uzależnione są od prędkości projektowej dla danej drogi. Dla klasy L dopuszcza się dwie prędkości projektowe 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, pozycja 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 Chłopice



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 Sołeckie 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 cząstkowych nawierzchni. Stan techniczny dróg zostaje ustalony przez pracowników Urzędu Gminy Chłopice na podstawie wizualnych oględzin przeprowadzonych w trakcie objazdów dróg. Wyniki przeprowadzonej kontroli stanu dróg są podstawą do określenia zakresu:

- remontów cząstkowych nawierzchni;
- generalnych remontów nawierzchni dróg z ewentualną przebudową;
- prac związanych z utrzymaniem poboczy (wykaszanie);
- prac związanych z odwadnianiem korony drogi (udrażnianie rowów przydrożnych i przepustów).

Na terenie gminy występują następujące potrzeby modernizacyjne dróg gminnych:

I) Wykonanie nawierzchni ulepszonych lub bitumicznych,

II) Wykonanie prawidłowego odwodnienia pasa drogowego. Wiele dróg gminnych posiada nawierzchnie ulepszone bez zapewnienia odbioru wód opadowych.

III) Wykonanie wzmocnienia nawierzchni gruntowych dróg gminnych.

IV) Drogi o nawierzchni z tłucznia, destruktu bitumicznego winno się zabezpieczyć szczelnymi nawierzchniami, aby nie ulegały szybkiej dekapitalizacji.

V) 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 wzrastający 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 4cm 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 nawierzchni 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. Dodatkowo z uwagi na niewystarczające szerokości pasa drogowego i brak możliwości rozdzielenia 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 klińcem lub poprzez wykonie 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 Chłopice 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 sporządzania 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 Chłopice.

6.1. Przeglądy dróg.

W okresie od 26 kwietnia 2010 r. do 27 września 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 nierzetelności - negatywnie oceniono również działalność skontrolowanych zarządców w zakresie przeprowadzania 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 dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane 17, dotyczących przeprowadzania okresowych kontroli stanu technicznego dróg. W trzech jednostkach nie przeprowadzano takich kontroli w ogóle, a w dwóch - kontrole te przeprowadzały osoby nieuprawnione. Ponadto, w 10 jednostkach (tj. w 40% zbadanych zarządów 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 „wybaczającej" (podatne otocznie 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 drogi w tzw. Strefie bezpieczeństwa.

Właściwie 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 posiłkować listą kontrolną zagrożeń.

Tabela 4. 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 2015-2019

Z przeprowadzonej analizy stanu technicznego nawierzchni dróg wynika, że na terenie Gminy Chłopice występują potrzeby w zakresie poprawy infrastruktury drogowej. Ogólna wartość nakładów, jakie powinna być przeznaczona na realizację zadań przedstawionych w programie wynosi łącznie 1 911 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 gdzie między nimi.

W ostatnich 4 latach Gmina Chłopice przeznaczyła na zadania drogowe (inwestycyjne i remontowe) ok. 2,5 mln zł. Radykalne zwiększenie środków finansowych z przeznaczeniem na infrastrukturę drogową nie jest raczej nie możliwe. Zakładając, że przez najbliższe lata gmina Chłopice 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 2015-2019 i przedstawić „Plan zadań drogowych "

Tabela 5. Plany inwestycyjne związane z przebudową dróg gminnych na lata 2015 -2019 na terenie Gminy Chłopice.

Lp	Miejscowość	Nr drogi	długość	Powierzchnia w m^2	Koszt szacunkowy w tys. zł.	Technologia prac	
1	Chłopice	111452R	2250	10125	405	masa	
2	Chłopice	111453R	500	1500	60	masa	
3	Boratyn	111456R	2350	7050	282	masa	
4	Dobkowice	111458R	900	3600	144	masa	
5	Dobkowice	111459R	1000	5000	400	masa	
6	Dobkowice Łowce	111461R	800	2400	120	masa	
7	Łowce - Tuczempy	111463R	2650	12000	500	masa	
	Razem				1911		

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

Z-ca PRZEWODNICZĄCEGO
RADY GMINY

mgr Wawrzyniec Kościk

Uchwała Nr XXXII/308/2014

Rady Gminy Chłopice

z dnia 29 października 2014 r.

w sprawie przyjęcia „Planu rozwoju sieci dróg gminnych w gminie Chłopice"

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 i art. 7 ust. 1 pkt 2 ustaw z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2013 r. poz. 594 z późn. zm.) w związku z art. 20 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2013 poz. 260 z późn. zm.), Rada Gminy Chłopice uchwala, co następuje:

§1

Przyjmuje się „Plan rozwoju sieci dróg gminnych w gminie Chłopice stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§2

Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Chłopice.

§3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Z-ca PRZEWODNICZĄCEGO
RADY GMINY

mgr Wawrzyniec Kościk