

Załącznik Nr⁶.....
do protokołu Nr^{XIV/07}.....
z dnia^{24 października 2007}.....

Urząd Miejski w Szubinie
Wydział Gospodarki Komunalnej i Mieszaniowej
Referat Zarządzania Drogami

RAPORT O STANIE DRÓG GMINNYCH W GMINIE SZUBIN

Szubin, październik 2007

SPIS TREŚCI

1.	Wstęp	3
2.	Stan dróg gminnych	4
2.1	Ilość publicznych dróg i obiektów mostowych	4
2.1.1	Drogi publiczne	4
2.1.2	Publiczne obiekty mostowe	6
2.2	Ilość i stan dróg gminnych w gminie i mieście	8
2.2.1	Ilość i stan dróg gminnych na terenie miasta	10
2.2.2	Ilość i stan dróg gminnych na terenie gminy	12
2.3	Ilość i stan gminnych obiektów mostowych	14
2.4	Ocena stanu technicznego sieci dróg gminnych	15
2.4.1	Kryteria oceny	15
2.4.2	Ocena stanu dróg gminnych położonych na terenie miasta ...	17
2.4.2.1	Drogi bitumiczne, betonowe i z kostki brukowej	17
2.4.2.2	Drogi gruntowe	20
2.4.3	Ocena stanu dróg gminnych położonych na terenie gminy	22
2.4.3.1	Drogi bitumiczne, betonowe i brukowcowe	22
2.4.3.2	Drogi gruntowe	25
2.4.4	Ocena stanu dróg gminnych w gminie i mieście	27
2.5	Ocena stanu gminnych obiektów mostowych	28
2.6	Ocena stanu gminnych chodników	35
3.	Wydatki na drogi	39
4.	Możliwości pozyskiwania środków zewnętrznych na drogi	41
5.	Wnioski	42

1. WSTĘP

Prezentowany raport o stanie dróg gminnych jest pierwszą próbą zdiagnozowania sytuacji drogownictwa gminy Szubin. Dokonane w poprzednich latach sprawozdania o sieci dróg gminnych nie zawierały szczegółowych ocen o stanie dróg w zależności od rodzaju nawierzchni. Wskazywały na niektóre potrzeby w zakresie naprawy i budowy dróg.

W celu pełniejszego i czytelniejszego przekazu użyto formy opisowej oraz wykresów.

W niniejszym raporcie pokazano ilość dróg i mostów w zależności od kategorii drogi. Jednak najwięcej miejsca w tym raporcie poświęcono drogom gminnym, chodnikom i gminnym obiektom mostowym. Obiekty mostowe opisano łącznie dla całej gminy, a drogi gminne z podziałem na obszar miejski i wiejski z uwzględnieniem rodzaju nawierzchni.

W niniejszym raporcie dokonano oceny stanu technicznego dróg twardych i gruntowych oraz chodników i mostów gminnych. W wyniku dokonanej oceny wykazano wielkość potrzeby remontowych i ilość środków jaka winna być przeznaczona na utrzymanie i inwestycje drogowe. Pokazano dla których dróg, chodników i mostów wymagany jest natychmiastowy remont, które należy włączyć do planu remontów na najbliższe lata oraz które, ze względu na swój dobry stan nie wymagają remontu w najbliższym czasie.

W kilku zdaniach opisano o braku programów na pozyskanie środków zewnętrznych na budowę dróg gminnych.

Niniejszy raport o stanie dróg gminnych może stanowić doskonałą bazę wyjściową do stworzenia wieloletniego planu inwestycyjnego na drogach gminnych, który byłby realizowany już od 2008 roku.

Tym bardziej inwestycje na drogach stają się konieczne, gdyż raport wskazuje na problemy, których rozwiązania oczekują mieszkańcy gminy.

2. STAN DRÓG GMINNYCH

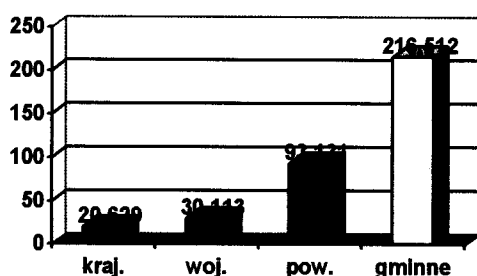
2.1 ILOŚĆ PUBLICZNYCH DRÓG I OBIEKTÓW MOSTÓW

2.1.1 DROGI PUBLICZNE

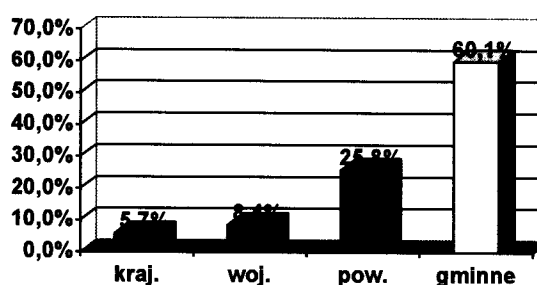
Na terenie gminy i miasta Szubin sieć drogową tworzy 360,385 km dróg publicznych, z tego **60,1% to drogi gminne, których jest 216,512 km**. Długość drogi krajowej wraz z obwodnicą Szubina wynosi 20,629 km, dróg wojewódzkich jest 30,113 km, a dróg powiatowych 93,131 km.

Poniżej na wykresach 1 i 2 zestawiono ilość dróg publicznych w zależności od kategorii drogi.

Wykres 1 - drogi w km



Wykres 2 - drogi w %



Wykres 1 – długość w km dróg publicznych w gminie Szubin

Wykres 2 – procentowa długość dróg publicznych w gminie Szubin

Z powyższych wykresów wynika, że na terenie gminy Szubin ponad połowa to drogi gminne. Niewielką ilość stanowią drogi wojewódzkie i krajowa. Z kolei dróg powiatowych jest ponad 25 %. Zarządcami dróg samorządowych z mocy ustawy o drogach publicznych tj., wojewódzkich, powiatowych i gminnych są odpowiednio: Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Starosta Nakielski i Burmistrz Szubina. Drogi wojewódzkie i powiatowe zarządzane są przez powołane zarządy drogowe, a drogi gminne zarządzane są bezpośrednio przez

Burmistrza Szubina. Drogi krajowe podlegają Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad.

W wyniku budowy obwodnicy Szubina (długości 5,734 km, czyli o tyle przybyło drogi krajowej) i oddania jej do użytkowania z dniem 13 lipca 2006 roku, przebiegający od Łachowa przez miasto Szubin do Nowego Świata odcinek drogi krajowej nr 5 długości 6,970 km na mocy art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych zaliczony został do kategorii drogi gminnej.

Należy również nadmienić, że na terenie gminy i miasta sieć drogową tworzą również drogi niepubliczne, czyli wewnętrzne, których długość szacuje się na około 400 km. Drogi te w przeważającej większości stanowią własność Skarbu Państwa, następnie stanowią mienie komunalne Gminy Szubin, osób fizycznych i prawnych (np. drogi leśne, na osiedlu spółdzielczym) oraz drogi gospodarcze obsługujące obwodnicę Szubina.

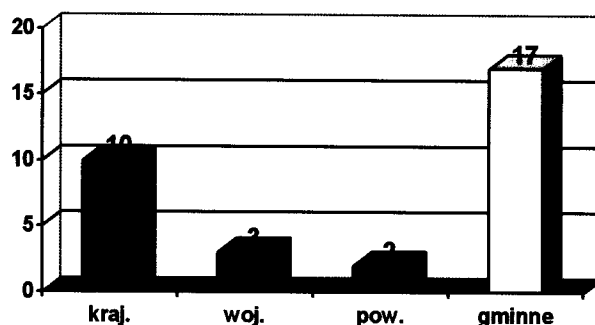
W zdecydowanej większości dróg wewnętrznych nawierzchnię stanowi grunt rodzimy. Ale są też drogi o nawierzchni bitumicznej np. drogi w Wymysłowie, Dąbrówce Słupskiej, Kornelinie i Chomętowie.

2.1.2 PUBLICZNE OBIEKTY MOSTOWE

Na terenie gminy i miasta Szubin znajdują się 32 obiekty mostowe, z tego w ciągu dróg gminnych 53 %, czyli 17 obiektów mostowych (16 mostów i 1 przepust dwururowy). W ciągu drogi krajowej wraz z obwodnicą znajduje się 10 obiektów mostowych (6 wiaduktów i 4 mosty), w ciągu dróg wojewódzkich 3 mosty, a powiatowych 2.

Poniżej na wykresach zestawiono ilość obiektów mostowych w ciągach dróg publicznych w gminie Szubin w zależności od kategorii drogi.

Wykres 3 - mosty szt.



Wykres 3 – ilość obiektów mostowych w ciągach dróg publicznych w gminie Szubin

Z powyższego wykresu wynika, że ponad połowa to gminne obiekty mostowe. Najmniej jest powiatowych i wojewódzkich. Ponad 1/3 stanowią krajowe obiekty mostowe. Do czasu budowy obwodnicy Szubina było ich 5, lecz 2 z nich stały się gminne, tj. na ul. Ludowego Wojska Polskiego w Szubinie i w Nowym Świecie (za torami kolejowymi). W związku z wykonaniem obwodnicy Szubina przybyło 5,734 km drogi krajowej i 7 krajowych obiektów mostowych (sześć wiaduktów i jeden most).

Z 32 obiektów mostowych 26 znajduje się na terenie gminy, a 6 na terenie miasta.

Należy również nadmienić, że na terenie gminy znajdują się mosty w ciągach dróg wewnętrznych, stanowiących własność Skarbu Państwa, tj. most na łąki w Starym Jaruzynie oraz most na Reputkach w obrębie geodezyjnym Smolniki.

Ponadto posiadamy na terenie miasta kładki nad rzeką Gąsawka przy ulicy Mostowej, na przejściu od gimnazjum do PKP oraz przy lasku Wesółka, nad rzeką Biała Struga przy moście przy ulicy Ludowego Wojska Polskiego i na pracownicze ogródki działkowe, a na terenie gminy nad rowem w parku zabytkowym w Królikowie.

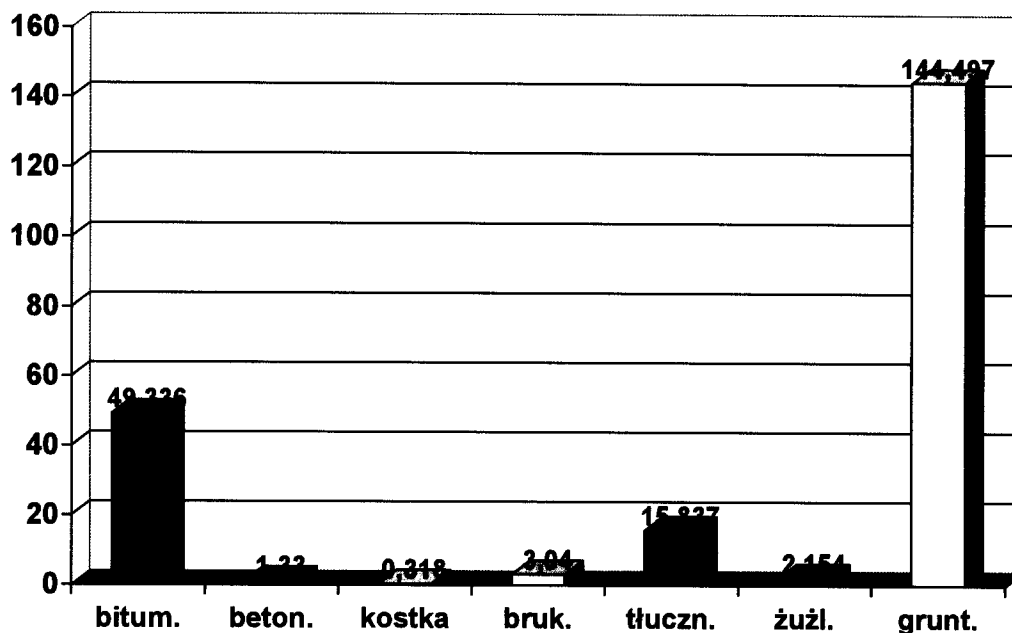
2.2 ILOŚĆ I STAN DRÓG GMINNYCH W GMINIE I MIEŚCIE

Na terenie gminy i miasta Szubin znajduje się ogółem 216,512 km dróg gminnych, w tym o nawierzchni twardej (bitumicznej, betonowej, kostkowej, brukowej) 54,024 km, stanowiące 24,9 % dróg, a pozostałe drogi to drogi gruntowe.

W zdecydowanej większości konstrukcję istniejących jezdni asfaltowych (nieremontowanych, jak np. ul. Winnica w Szubinie, czy była droga krajowa nr 5), stanowi podbudowa z tłucznia grubości średnio 15÷20 cm oraz asfaltobeton jako warstwa nośna i ścieralna grubości średnio 4÷5 cm.

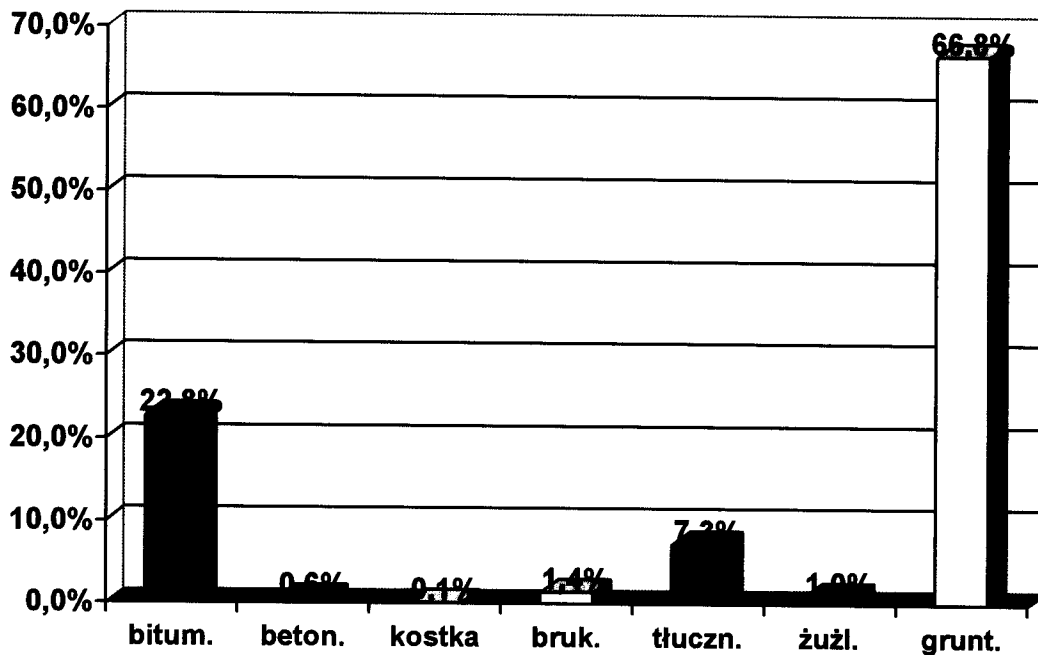
Poniżej na wykresach zestawiono ilość dróg gminnych publicznych w zależności od rodzaju nawierzchni.

Wykres 4 - drogi km



Wykres 4 – długość w km dróg gminnych w zależności od rodzaju nawierzchni na terenie gminy i miasta Szubin

Wykres 5 - drogi %



Wykres 5 – procentowa długość dróg gminnych w zależności od rodzaju nawierzchni na terenie gminy i miasta Szubin

Z powyższych wykresów 4 i 5 wynika, że największą ilość dróg gminnych położonych na terenie gminy i miasta Szubin stanowią drogi gruntowe (tłuczniowe, żużłowe i z gruntu rodzimego), tj. 75,1 %, czyli 162,488 km.

Drogi twarde stanowią 24,9% i jest ich 54,024 km. Najwięcej z dróg twardych jest 49,336 km dróg bitumicznych, stanowiących 22,8 % dróg gminnych ogółem.

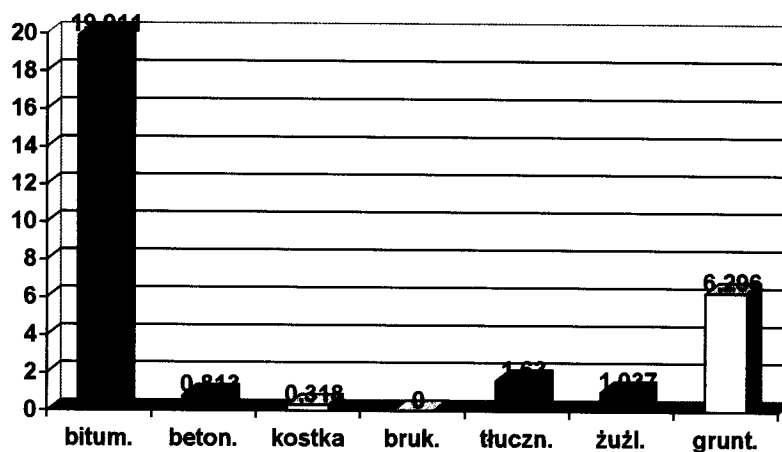
Należy zaznaczyć, że zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym do dróg twardych zalicza się drogi z jezdnią o nawierzchni bitumicznej, betonowej, kostkowej, klinkierowej lub brukowcowej oraz z płyt betonowych lub kamienno-betonowych. Inne drogi są drogami gruntowymi, w tym również drogi z jezdnią o nawierzchni tłuczniowej.

2.2.1 ILOŚĆ I STAN DRÓG GMINNYCH NA TERENIE MIASTA

Na terenie miasta znajduje się ogółem 30,005 km dróg gminnych.

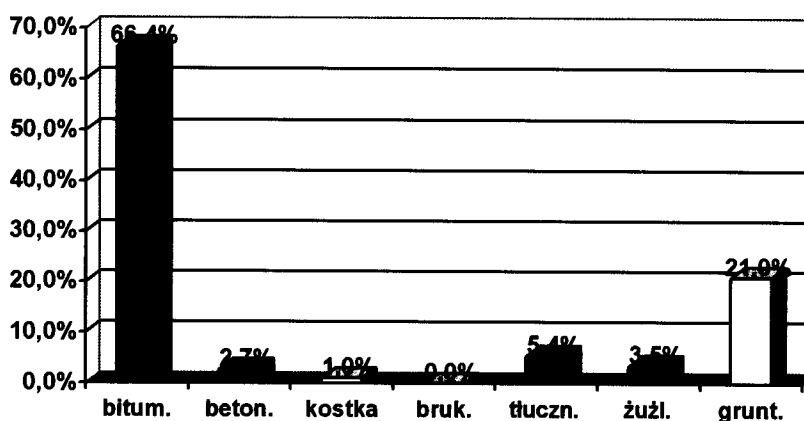
Poniżej na wykresach zestawiono ilość dróg gminnych publicznych w zależności od rodzaju nawierzchni.

Wykres 6 - drogi km



Wykres 6 – długość w km dróg gminnych w zależności od rodzaju nawierzchni na terenie miasta Szubina

Wykres 7 - drogi %



Wykres 7 – procentowa długość dróg gminnych w zależności od rodzaju nawierzchni na terenie miasta Szubina

Z powyższych wykresów 6 i 7 wynika, że na 30,005 km dróg gminnych najczęściej jest dróg o nawierzchni twardej (bitumicznej, betonowej i z kostki brukowej) 21,042 km, stanowiące 70,1 % dróg.

Z dróg twardych najczęściej jest dróg o nawierzchni bitumicznej, tj. 19,911 km, stanowiące 66,4 % dróg ogółem.

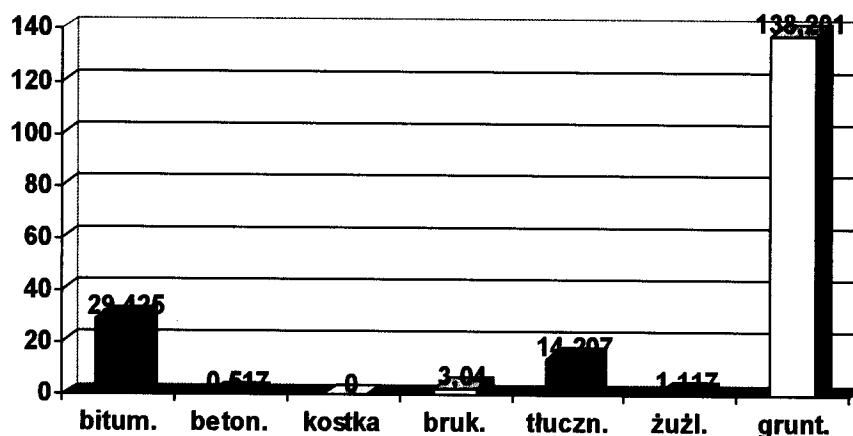
Na terenie miejskim drogi gruntowe stanowią sporą ilość, tj. 8,963 km, czyli 29,9 %.

2.2.2 ILOŚĆ I STAN DRÓG GMINNYCH NA TERENIE GMINY

Na terenie gminy znajduje się ogółem 186,507 km dróg gminnych.

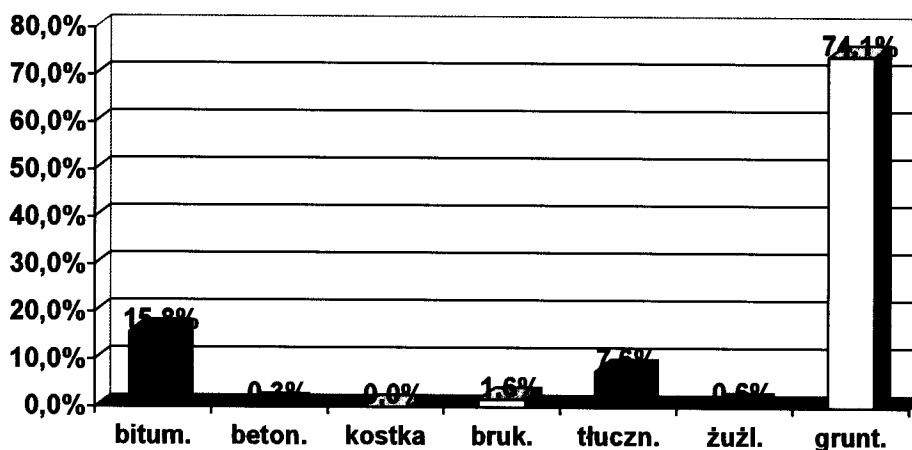
Poniżej na wykresach zestawiono ilość dróg gminnych publicznych w zależności od rodzaju nawierzchni.

Wykres 8 - drogi km



Wykres 8 – długość w km dróg gminnych w zależności od rodzaju nawierzchni na terenie gminy Szubin

Wykres 9 - drogi %



Wykres 9 – procentowa długość dróg gminnych w zależności od rodzaju nawierzchni na terenie gminy Szubin

Na 186,507 km dróg gminnych najczęściej jest o dróg nawierzchni gruntowej (tłuczniowej, żuźlowej i z gruntu rodzimego) 153,525 km, stanowiące aż 82,3 %.

Drogi twarde stanowią pozostałą część sieci dróg gminnych położonych na terenie wiejskim i jest ich 17,7 %, czyli 32,982 km. Z dróg twardych (bitumicznych, betonowych, brukowcowych) najczęściej jest dróg o nawierzchni asfaltowej, tj. 29,425 km, stanowiące 15,8 % dróg ogółem.

Z przedstawionych powyżej wykresów 4, 5, 6 i 7 dotyczących stanu i ilości dróg gminnych publicznych położonych na terenie gminy i miasta Szubin wynika, że dróg twardych więcej znajduje się na obszarze wiejskim, bo 32,982 km. Na terenie miasta dróg twardych jest 21,042 km.

Na terenie wiejskim zdecydowanie więcej znajduje się dróg gruntowych, bo aż 153,525 km, a na terenie miasta 8,963 km.

2.3 ILOŚĆ I STAN GMINNYCH OBIEKTÓW MOSTOWYCH

Na terenie **gminy i miasta Szubin** w ciągu dróg gminnych publicznych znajduje się **17 obiektów mostowych** (16 mostów i 1 przepust dwururowy) o łącznej długości 182,2 mb. 15 z nich jest o konstrukcji żelbetowej oraz po 1 o konstrukcji drewnianej i stalowej.

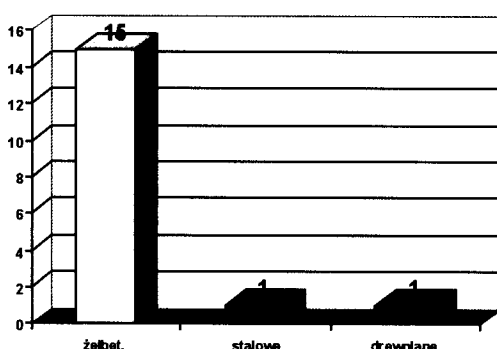
Na terenie **miasta** znajduje się **6 obiektów mostowych** o konstrukcji żelbetowej (pięć mostów i jeden przepust dwururowy w ciągu ulicy Mostowej) o łącznej długości 52,1 mb.

Na terenie **gminy** znajduje się **11 mostów** o łącznej długości 130,1 mb. 9 mostów jest o konstrukcji żelbetowej oraz po 1 o konstrukcji drewnianej i stalowej.

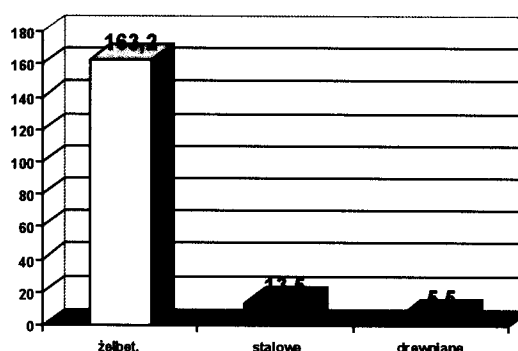
Konstrukcję tych obiektów mostowych stanowią elementy prefabrykowane, typowe w budownictwie okresu lat siedemdziesiątych, z poręczami metalowymi.

Poniżej na wykresie zestawiono ilość obiektów mostowych w ciągu dróg gminnych publicznych na terenie gminy i miasta Szubin wraz z długościami w zależności od konstrukcji obiektu mostowego.

Wykres 10 - mosty szt.



Wykres 11 - mosty mb



Wykres 10 – ilość obiektów mostowych w ciągu dróg gminnych na terenie gminy i miasta Szubin

Wykres 11 – długość w mb obiektów mostowych w ciągu dróg gminnych na terenie gminy i miasta Szubin

2.4 OCENA STANU TECHNICZNEGO SIECI DRÓG GMINNYCH

2.4.1 KRYTERIA OCENY

Analiza wyników przeglądów technicznych nawierzchni pozwala na ocenę stanu nawierzchni i podjęcie niezbędnych decyzji dotyczących sposobu i zakresu naprawy nawierzchni z uwzględnieniem zakresu uszkodzeń.

Sposób i zakres naprawy powinny być wybrane na podstawie:

- istniejącego i przewidywanego obciążenia ruchem drogowym,
- oceny stanu technicznego nawierzchni na podstawie wyników przeprowadzonych badań i oględzin,
- konieczności naprawy uszkodzeń nawierzchni w zależności od ich rodzaju i genezy,
- optymalizacji planowanych działań.

Ocenę stanu technicznego nawierzchni asfaltowych dróg gminnych dokonano na podstawie danych o takich cechach techniczno-eksploatacyjnych nawierzchni jak:

- stanu spękań, informujący o stopniu nieciągłości górnych warstw nawierzchni,
- równość podłużna, informująca o komforcie jazdy i mająca wpływ na koszty eksploatacji pojazdu,
- równość poprzeczna (głębokość kolein), informująca o zagrożeniach związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- stan powierzchni, informujący o stopniu dezintegracji,
- wpływ urządzeń obcych na stan nawierzchni jezdni i chodników
- estetyka drogi

Stan nawierzchni wyraża się w czterostopniowej skali od klasy A do klasy D.

Do oceny stanu nawierzchni dróg twardych (asfaltowej, betonowej, brukowcowej i z kostki brukowej) wykorzystano czterostopniową skalę przedstawioną w tabelicy poniżej:

Klasa	Ocena opisowa	Charakterystyka stanu nawierzchni
A	stan dobry	Nawierzchnie nowe, odnowione
B	Stan zadowalający	i eksploatowane, na których mogą sporadycznie występować uszkodzenia, lecz nie wymagają one remontu
C	Stan niezadowalający	Nawierzchnie ze znacznymi uszkodzeniami, które należy włączyć do planu remontów
D	stan zły	Nawierzchnie ze znacznymi i rozległymi uszkodzeniami, wymagany natychmiastowy remont

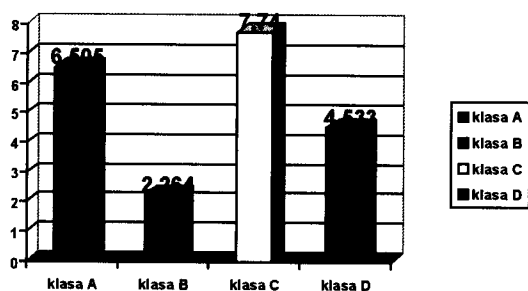
Ocenę dróg o nawierzchni asfaltowej, betonowej, brukowcowej i z kostki brukowej dokonano na podstawie wyżej opisanego kryterium ocen oraz na podstawie codziennych przeglądów i wieloletnich obserwacji eksploatacji nawierzchni ulic oraz znaczenia dróg ze względu na słuźenie miejscowym potrzebom, jak również uwzględniono natężenie ruchu kołowego.

2.4.2 OCENA STANU DRÓG GMINNYCH POŁOŻONYCH NA TERENIE MIASTA

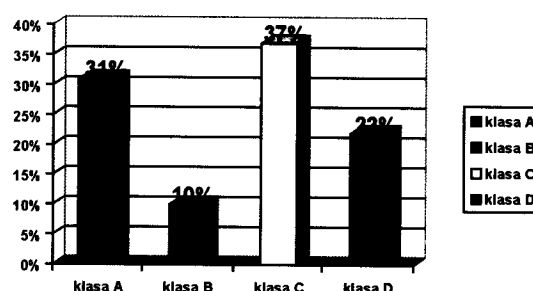
2.4.2.1 DROGI BITUMICZNE, BETONOWE I Z KOSTKI BRUKOWEJ

Ponizej na wykresach pokazano rozkład klas stanu nawierzchni dróg gminnych (o nawierzchni twardej) położonych na terenie miasta.

Wykres 12 - ocena dróg km



Wykres 13 - % ocena dróg km



Wykres 12 – rozkład klas stanu nawierzchni dróg gminnych w km położonych na terenie miasta

Wykres 13 – procentowy rozkład klas stanu nawierzchni dróg gminnych położonych na terenie miasta

Ocenie poddano ogółem 21,042 km ulic miasta Szubina o nawierzchni twardej, z tego:

- 19,911 km ulic o nawierzchni asfaltowej,
- 0,813 km ulic o nawierzchni betonowej
- 0,318 km ulic o nawierzchni z kostki brukowej.

Do stanu dobrego (klasa A) zaliczono 6,505 km ulic. Nawierzchnie tych ulic są nowe, odnowione i nie wymagają remontu. Są to ulice:

- Nowa,
- Winnica,
- Podgórna,
- Młyńska (0,137 km o nawierzchni z kostki),
- Powst.Wlkp. (0,900 km odcinek do oczyszczalni)

- f) część byłej drogi krajowej nr 5 (bez ul. Sędziwoja Pałuki 0,440 km - klasa C).

Do stanu zadowalającego (klasa B) zaliczono 2,264 km. Są to nawierzchnie, na których mogą sporadycznie występować uszkodzenia, lecz **nie wymagają one remontu**. Są to ulice:

- a) pl. Wolności,
- b) Rynek,
- c) Krasickiego,
- d) Kochanowskiego,
- e) Broniewskiego,
- f) 21 Stycznia,
- g) Kasprowicza.

Do stanu niezadowalającego (klasa C) zaliczono 7,740 km. Są to nawierzchnie ze znacznymi uszkodzeniami, które należy **włączyć do planu remontów**. Są to ulice:

- a) Bema,
- b) Reymonta,
- c) Wiewiórowskiego,
- d) Sportowa,
- e) Cieleckiego,
- f) Mostowa,
- g) Harcerska,
- h) Młyńska (część asfaltowa),
- i) Orzeszkowej,
- j) Szkolna,
- k) Wyspiańskiego,
- l) Reja,
- m) Matejki,
- n) Kilińskiego,
- o) Powst. Wlkp. (1,000 km odcinek przy zabudowaniach),
- p) Browarna,
- q) Leśna,
- r) Dąbrowskiej,
- s) Słowackiego,
- t) Św. Marcina,
- u) Mickiewicza
- v) pl. Kościelny.

Do stanu złego (klasa D) zaliczono 4,533 km. Są to nawierzchnie ze znacznymi i rozległymi uszkodzeniami, dla których **wymagany jest natychmiastowy remont**. Są to ulice:

- a) Pałucka,
- b) Ogrodowa,
- c) Dąbrowskiego,
- d) Poprzeczna,
- e) Konopnickiej,
- f) Glinica,
- g) Tysiąclecia,
- h) Wyzwolenia,
- i) Sienkiewicza.

2.4.2.2 DROGI GRUNTOWE

Ocenę dróg o nawierzchni gruntowej dokonano na podstawie cyklicznych przeglądów i wieloletnich obserwacji eksploatacji nawierzchni dróg oraz znaczenia drogi ze względu na słuzenie miejscowym potrzebom, jak również natężenie ruchu.

Ocenie poddano ogółem 8,963 km ulic miasta Szubina o nawierzchni gruntowej, w tym nawierzchnię:

- a) tłuczniową stanowi 1,630 km,
- b) wzmocnioną żużlem czy destruktem asfaltowym stanowi 1,037km,
- c) ulic z gruntu rodzimego jest 6,296 km.

Z dróg do bezpośredniego wykonania nakładki bitumicznej nadaje się ulica Świerczewskiego o długości 0,220 km.

Pozostałe ulice o łącznej długości 1,410 km, które w części posiadają nawierzchnie tłuczniowe jak:

- a) Sportowa,
- b) Wiejska,
- c) Lipowa,

wymagają uprzednio wzmocnienia i wyrównania kruszywem wapiennym czy bazaltowym.

Wzmocnione nawierzchnie, posiadają ulice:

- a) Brzozowa 0,411 km – destruktem asfaltowym,
- b) Klonowa 0,344 km – destruktem asfaltowym,
- c) Żeromskiego 0,099 km – żużlem,
- d) Świerkowa 0,183 km – gruzem.

Wykonane wzmocnienia nawierzchni pomagają w utrzymaniu tych ulic w dłuższym stanie przejezdności.

Drogi gruntowe, w które wbudowane są wszystkie niezbędne media podziemne, szczególnie ulice na osiedlach winny być ujęte

w klasie C, czyli być włączone do planu remontów tak jak w przypadku dróg o nawierzchni twardej. Są to ulice o łącznej długości 1,740 km:

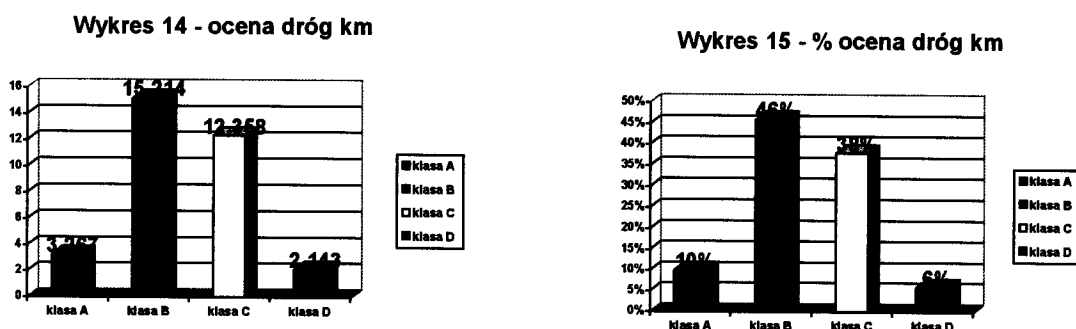
- a) Brzozowa,
- b) Klonowa,
- c) Świerkowa,
- d) Sosnowa,
- e) Modrzewiowa,
- f) Lipowa,
- g) Świerczewskiego,
- h) Boczna,
- i) Broniewskiego,
- j) Krótka.

Wskazane jest wykonanie nawierzchni na tych ulicach z materiału rozbieralnego np. kostki brukowej.

2.4.3 OCENA STANU DRÓG GMINNYCH POŁOŻONYCH NA TERENIE GMINY

2.4.3.1 DROGI BITUMICZNE, BETONOWE I BRUKOWCOWE

Poniżej na wykresach pokazano rozkład klas stanu nawierzchni dróg gminnych (o nawierzchni twardej) położonych na terenie gminy.



Wykres 14 – rozkład klas stanu nawierzchni dróg gminnych w km położonych na terenie gminy

Wykres 15 – procentowy rozkład klas stanu nawierzchni dróg gminnych położonych na terenie gminy

Ocenie poddano ogółem 32,982 km dróg położonych na terenie gminy Szubin o nawierzchni twardej, z tego:

- 29,425 km dróg o nawierzchni asfaltowej,
- 0,517 km dróg o nawierzchni betonowej,
- 3,040 km dróg o nawierzchni brukowcowej.

Do stanu dobrego (klasa A) zaliczono 3,267 km dróg, które stanowią 10% dróg twardych. Nawierzchnie tych ulic są nowe, odnowione i **nie wymagają remontu**. Jest to:

- część drogi Rynarzewo-Wojśławiec-Szkocja - nowo wybudowany odcinek 0,950 km w Szkocji,
- ulica Orzeszkowej w Rynarzewie 0,317 km,
- 2,000 km byłej drogi krajowej nr 5.

Do stanu zadowalającego (klasa B) zaliczono 15,214 km, które stanowią 46% dróg twardych. Są to nawierzchnie, na których mogą sporadycznie występować uszkodzenia, lecz **nie wymagają one remontu**. Jest to:

- a) część drogi Rynarzewo-Wojśławiec-Szkocja – ul. 700-Lecia w Rynarzewie 0,600 km,
- b) brukowcowy odcinek drogi Wojśławiec-Kornelin 0,260 km,
- c) część drogi Pińsko-Folusz-Kowalewo – odcinek drogi w Wolwarku 0,170 km i brukowcowy odcinek w Foluszu 0,030 km,
- d) część drogi Szubin-GrzecznaPanna-SamokłęskiDuże – 0,500 km odcinek drogi w Samokłęskach Dużych,
- e) część drogi Słupy-Kowalewo-Smolniki – 1,700 km drogi w Smolnikach i 0,550 km ulicy Szkolnej w Kowalewie,
- f) brukowcowy odcinek drogi Stary Jaruzyn-Chobielin 1,800 km,
- g) część drogi Wieszki-Stary Jaruzyn – droga przy cmentarzu w Samokłęskach Dużych 0,150 km,
- h) asfaltowy odcinek drogi Grzeczna Panna-Pińsko 1,000 km,
- i) 0,200 km ulicy Hutniczej w Turze,
- j) 0,050 km ulicy Zaulek w Turze,
- k) 0,400 km ulicy Okopowej w Królikowie,
- l) 0,169 km ulicy Szkolnej w Kołaczku,
- m) 0,400 km ulicy Pałuckiej w Kołaczku,
- n) 1,647 km drogi Kołaczko-Zazdrość,
- o) 1,484 km drogi Ameryczka-Królikowo (w tym, 0,400 km drogi brukowcowej),
- p) 0,070 km drogi Szubin-Wolwark (przedłużenie ul. Pałuckiej),
- q) część drogi Żurczyn-Głębołek – odcinek 0,802 km w Żurczynie,
- r) 3,232 km drogi Szaradowo-Ameryczka.

Do stanu niezadowalającego (klasa C) zaliczono 12,358 km, które stanowią 38 % dróg twardych. Są to nawierzchnie ze znacznymi uszkodzeniami, które należy **włączyć do planu remontów**. Jest to:

- a) część drogi Rynarzewo-Wojśławiec-Szkocja – stary odcinek drogi w Szkocji 1,709 km,
- b) ulica Leśna i część ulicy Pałuckiej w Kołaczku 0,200 km,
- c) ulica Powst.Wlkp. w Rynarzewie 0,130 km,

- d) część drogi Szubin-GrzecznaPanna-SamokłęskiDuże – przedłużenie ulicy Reymonta i droga asfaltowa w Niedźwiadach 3,263 km,
- e) droga Tur-Brzózki 2,000 km,
- f) betonowy odcinek drogi Szubin-Godzimierz 0,200 km,
- g) asfaltowy odcinek drogi Wąsosz-Żędowo 2,650 km,
- h) ul. Szkolna, Stolarska, Rynek, Mickiewicza, Krótka i Bydgoska w Rynarzewie o łącznej długości 1,018 km,
- i) ulica Spokojna w Zalesiu 0,200 km,
- j) ulica Szkolna w Królikowie 0,200 km,
- k) asfaltowa część drogi Żędowo-Redczyce 0,384 km,
- l) droga Szubin-Wieś-betoniarnia 0,404 km.

Do stanu złego (klasa D) zaliczono drogę: Dąbrówka Słupska-Wrzosy długości 2,143 km, która stanowi 6% dróg twardych. Jest to nawierzchnia ze znacznymi i rozległymi uszkodzeniami, dla których **wymagany jest natychmiastowy remont.**

2.4.3.2 DROGI GRUNTOWE

Ocenę dróg o nawierzchni gruntowej dokonano na podstawie cyklicznych przeglądów i wieloletnich obserwacji eksploatacji nawierzchni dróg, znaczenia drogi ze względu na słuźenie miejscowym potrzebom, natężenie ruchu oraz zgłaszane wnioski przez rady sołeckie co do stanu przejeźdności.

Ocenie poddano ogółem 153,525 km dróg gminnych połoźonych na terenie gminy Szubin o nawierzchni gruntowej, w tym nawierzchnię:

- a) tłuczniową stanowi 14,207 km,
- b) wzmocnioną żuzłem stanowi 1,117 km,
- c) a dróg z gruntu rodzimego jest 138,201 km.

Z dróg do bezpośredniego wykonania nakładki bitumicznej nadaje się:

- a) część drogi Kowalewo-Smolniki dłuźości 2,000 km, na którą opracowana jest dokumentacja techniczna, lecz na budowę tej drogi gmina nie otrzymała dotacji ze środków unijnych.
- b) tłuczniowy odcinek 1,200 km drogi Grzeczna Panna – Niedźwiady został wyremontowany ze środków nadleśnictwa i gminy i stanowi idealne podłoże do wykonania nakładki bitumicznej. Jednak realizacja tego zadania uwarunkowana jest od wykonania nakładki bitumicznej przez nadleśnictwo na dalszym ponad 9 kilometrowym odcinku drogi leśnej biegnącym do pożarowego zbiornika wodnego w Studzienkach.
- c) wykonanie nakładki bitumicznej na 1,175 km odcinku drogi tłuczniowej Ameryczka-Królikowo jest wskazany, gdyż odcinek tej drogi stanowi połączenie (bliźsze i bezpieczniejsze niż istniejącą drogą powiatową) Szubina z wsią Królikowo.
- d) z kolei po usytuowaniu i przyłączeniu się do mediów podziemnych nakładkę bitumiczną lub nawierzchnię z kostki brukowej należy wykonać na ulicy Św. Wojciecha (0,269 km) i Słonecznej (0,325km) w Kołaczkowie, wykorzystując istniejącą podbudowę tłuczniową.
- e) kolejnym odcinkiem drogi do wykonania nakładki bitumicznej jest 1,000 km drogi tłuczniowej Wrzosa-Retkowo, po którym porusza się autobus szkolny.

- f) również 1,273 km drogi tłuczniowej Rzemieniewice-Malice winien posiadać nawierzchnię asfaltową.

Wykonanie nawierzchni twardych asfaltowych, czy z kostki brukowej na w/w odcinkach dróg jest wskazane ze względu na wykorzystanie istniejących nawierzchni tłuczniowych jako podbudowy, a co za tym idzie zminimalizowanie kosztów.

Pozostałe drogi tłuczniowe, czy wzmocnione destruktem budowlanym lub asfaltowym należy utrzymywać w stanie przejezdności. Dopiero po wykonaniu nawierzchni twardych na w/w drogach należy przystąpić do wykonania nawierzchni asfaltowych. Są to np. drogi:

- a) ul. Wierzbowa w Królikowie (1,500 km)
- b) 2,200 km drogi Drogosław – Gąbin.

Drogi tłuczniowe winny być ujęte w klasie C, czyli być **włączone do planu remontów**.

Na pozostałych drogach wykonane wzmocnienia nawierzchni (gruzem, tłuczniem itp.) pomagają w utrzymaniu tych dróg w dłuższym stanie przejezdności.

Drogi gruntowe, w które wbudowane są wszystkie niezbędne media podziemne, szczególnie ulice na osiedlach również powinny być ujęte w klasie C, czyli być **włączone do planu remontów** tak jak w przypadku dróg o nawierzchni twardej. W przyszłości będą to ulice osiedlowe położone w:

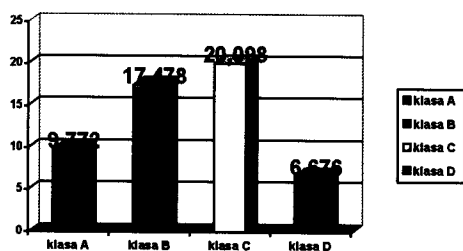
- a) Zamościu,
- b) Rynarzewie,
- c) Turze,
- d) Zalesiu,
- e) Wąsoszu.

Wskazane jest wykonanie nawierzchni na tych ulicach z materiału rozbieralnego np. kostki brukowej.

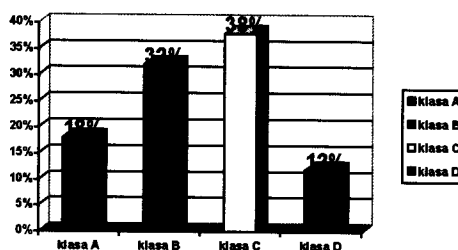
2.4.4 OCENA STANU DRÓG W GMINIE I MIEŚCIE

Poniżej na wykresach pokazano rozkład klas stanu nawierzchni dróg gminnych (o nawierzchni twardej) położonych na terenie gminy i miasta Szubin. Rozkład klas zebrano razem z wykresu 12 i 13 dla dróg w mieście oraz 14 i 15 dla dróg w gminie.

Wykres 16 - ocena dróg km



Wykres 17 - % ocena dróg



Wykres 16 – rozkład klas stanu nawierzchni dróg gminnych w km położonych na terenie gminy i miasta (razem)

Wykres 17 – procentowy rozkład klas stanu nawierzchni dróg gminnych położonych na terenie gminy i miasta (razem)

Powyższe wykresy pokazują, że do stanu dobrego i zadowalającego (klasa A i B) zaliczono **27,250 km dróg gminnych** położonych na terenie gminy i miasta Szubin, które **nie wymagają remontu**. Stanowią one połowę dróg o nawierzchni twardej.

Pozostałe drogi to drogi w klasie C i D. Do stanu niezadowalającego (klasa C) zaliczono **20,098 km dróg gminnych**, które należy **włączyć do planu remontów**. Stanowią one 38 % dróg o nawierzchni twardej. Do stanu złego (klasa D) zaliczono **6,676 km dróg gminnych**, dla których **wymagany jest natychmiastowy remont**. Stanowią one 12 % ogółu dróg o nawierzchni twardej (zaliczono tutaj wszystkie drogi o nawierzchni bitumicznej).

2.5 OCENA STANU GMINNYCH OBIEKTÓW MOSTOWYCH

Kryteria oceny

Ocenę stanu technicznego obiektów mostowych dokonano na podstawie corocznych przeglądów podstawowych wykonanych w 2006r. w oparciu o następujące kryteria:

„5” – odpowiedni – bez uszkodzeń i zanieczyszczeń możliwych do stwierdzenia podczas przeglądu

„4” – zadawalający – wskazuje zanieczyszczenia lub pierwsze objawy uszkodzeń pogarszających wygląd estetyczny

„3” – niepokojący – wykazuje uszkodzenia, których nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji

„2” – niedostateczny – wykazuje uszkodzenia obniżające przydatność użytkową, ale możliwą do naprawy

„1” – przedawaryjny – wskazuje nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące przydatność użytkową

„0” – awaryjny – uległ zniszczeniu lub przestał istnieć

Ponadto w 2006 roku dla mostów Szubinie, ul. Świętego Marcina, Rynarzewie, ul. Powst.Wlkp. i Wolwarku oraz w 2005 roku dla mostu w Smolnikach wykonano ekspertyzy techniczne. Obecnie zlecono wykonanie ekspertyz technicznych dla mostów w Szubinie, ul. Młyńska i Chobielinie oraz dla przepustu w Szubinie, ul. Mostowa.

Oceny zestawiono w poniższej tabeli:

I.p.	JNI	Rodzaj obiektu	Lokalizacja	Nazwa przeszkody	Ocena całego obiektu z 2006r.
1.	01024259	most żelbetowy	Szubin, ul.21Stycznia	rów łączący rz.Gąsawka z Czrnym Rowem	2,0
2.	01024252	most żelbetowy	Szubin, ul.Młyńska	rz. Biała Struga	3,0
3.	01024260	most żelbetowy	Szubin, ul.Zamek	rz. Gąsawka	3,0
4.	01024261	most żelbetowy	Szubin, ul.Św.Marcina	rz. Biała Struga	2,0

5.	01024251	przepust żelbetowy dwururowy	Szubin, ul. Mostowa	rz. Biała Struga	3,0
6.	02180019	most żelbetowy	Szubin, ul.LWP	rz. Biała Struga	3,0
7.	02180020	most żelbetowy	Kowalewo Nowy Świat	rz. Gąsawka	3,0
8.	01024248	most żelbetowy	Rynarzewo, ul.Powst.Wlkp.	rz. Gąsawka	3,0
9.	01024255	most żelbetowy	Wolwark	rz. Biała Struga	3,0
10.	01024256	most drewniany	Folusz	rz. Gąsawka	1,0
11.	01024257	most żelbetowy	Smolniki	rz. Gąsawka	2,7
12.	01024250	most żelbetowy	Skórzewo	rz. Gąsawka	4,0
13.	01024247	most żelbetowy	Wojstawiec	rz. Gąsawka	2,9
14.	01024249	most żelbetowy	Chobielin	rz. Noteć	2,92
15.	01024258	most stalowy	Małe Rudy	rz. Noteć	3,0
16.	01024254	most żelbetowy	Zazdrość	Czarny Rów	2,0
17.	01024253	most żelbetowy	Zazdrość	rz. Gąsawka	2,6

Zalecenia

Zalecenia dla czterech obiektów mostowych wynikające z wykonanych ekspertyz technicznych:

1. most żelbetowy w Smolnikach JNI 01024257

Do kolejnego przeglądu pięcioletniego tj. do 2010 roku należy wykonać następujące prace remontowe:

- a) poprawić osadzenie pozostałych balustrad z wymianą znajdujących się w bardzo złym stanie betonowych wylewek podporęczowych. Elementy stalowe balustrady nie mogą być zakryte betonem jak to ma miejsce w obecnej chwili na moście np. dolny przeciąg z ceownika 65,
- b) ułożyć na moście hydroizolację zabezpieczającą prefabrykowane belki żelbetowe przed wpływem wilgoci. Brak zabezpieczenia belek może doprowadzić do pogłębienia się korozji ich zbrojenia, a co za tym idzie do obniżenia nośności mostu,

- c) nową nawierzchnię bitumiczną przedłużyć po 20 m z obu stron końca mostu. Ograniczy to nanoszenie błota przez koła pojazdów bezpośrednio na nawierzchnię mostu,
- d) usunąć skorodowane kotwy zabezpieczające belki prefabrykowane przed przemieszczeniami. Pręty te są silnie skorodowane i powodują destrukcję betonu przyczółka. Po naprawieniu uszkodzonych fragmentów przyczółków należy wykonać nowe zabezpieczenie belek prefabrykowanych przed rozsunięciem,
- e) wymienić na nowe elementy gzymsowe lub poprawić ich zakotwienie.

2. most żelbetowy w Rynarzewie ul. Powst.Wlkp. JNI 01024248

- a) naprawić opaski pełniące rolę chodnika,
- b) ułożyć na moście hydroizolację zabezpieczającą belki żelbetowe przed wpływem wilgoci. Brak zabezpieczenia belek może doprowadzić do pogłębienia się korozji ich zbrojenia, a co za tym idzie do obniżenia nośności mostu. Wymienić sączi do odprowadzenia wody z powierzchni hydroizolacji,
- c) ułożyć nową nawierzchnię bitumiczną po 20 m w obydwie strony poza most. Ograniczy to nanoszenie błota przez koła pojazdów bezpośrednio na nawierzchnię mostu,
- d) oczyścić i naprawić powierzchnię betonowe belek gzymsowych,
- e) naprawić uszkodzenia żelbetowych belek nośnych,
- f) oczyścić miejsce oparcia belek na podporze i zabezpieczyć antykorozyjnie stalowy płaskownik,
- g) naprawić ubytki betonu w podporach mostu,
- h) wykonać umocnienie stożków zabezpieczające je przed rozmyciem,
- i) poprawić umocowanie biegnącego wzdłuż mostu kabla osłaniającego rurą z PCV.

3. most żelbetowy w Wolwarku JNI 01024255

- a) ułożyć na moście hydroizolację zabezpieczającą belki żelbetowe przed wpływem wilgoci. Brak zabezpieczenia belek może doprowadzić do pogłębienia się korozji ich zbrojenia, a co za tym idzie do obniżenia nośności mostu,
- b) ułożyć nową nawierzchnię bitumiczną,
- c) naprawić nawierzchnię chodnika na moście,
- d) oczyścić i naprawić powierzchnię betonowe belek gzymsowych,
- e) naprawić uszkodzenia żelbetowych belek nośnych,
- f) oczyścić miejsce oparcia belek na podporze,
- g) naprawić ubytki betonu w podporach mostu,
- h) udrożnić przykrawężnikowe wpusty do odprowadzania wody,
- i) wykonać umocnienie stożków zabezpieczające je przed rozmyciem.

4. most żelbetowy w Szubinie, ul. Św. Marcina JNI 01024261

- a) ogólny stan techniczny określono na niepokojący. W najgorszym stanie technicznym są prefabrykowane żelbetowe belki teowe, kształtowniki pod belkami gzymsowymi i belki gzymsowe,
- b) most wymaga niezwłocznie kapitalnego remontu lub przebudowy ze względu na zły stan techniczny elementów nośnych. W razie pojawienia się nowych spękań zarysowań lub innych uszkodzeń na belkach nośnych należy ograniczyć ruch samochodowy lub zupełnie go wyeliminować,
- c) niezwłocznie należy wymienić, lub wykonać dodatkowo w innym miejscu podparcie belki gzymsowej w postaci wspornika z belek stalowych walcowanych, gdyż obecny jego stan techniczny stwarza zagrożenie dla użytkowników obiektu.

W dalszej kolejności do momentu remontu lub przebudowy należy wykonać następujące prace remontowe:

- d) poprawić osadzenie balustrad (można przy tej okazji podwyższyć je do 10 cm),
- e) oczyścić i naprawić powierzchnie betonowe belek gzymsowych,
- f) naprawić miejscowo ubytki i spękania żelbetowych belek nośnych teowych,
- g) oczyścić miejsce oparcia belek na podporze i zabezpieczyć antykorozyjnie stalowy kształtownik,
- h) naprawić ubytki betonu w podporach mostu,
- i) wykonać umocnienie stożków zabezpieczające je przed rozmyciem,
- j) ułożyć na moście hydroizolację zabezpieczającą belki żelbetowe przed wpływem wilgoci,
- k) oczyścić i zabezpieczyć antykorozyjnie oraz poprawić mocowanie biegnących wzdłuż mostu przewodów rurowych.

W celu przeprowadzenia zalecanych powyżej prac remontowych dla tych czterech mostów należy wykonać odpowiedni projekt techniczny.

Zalecenia dla obiektów mostowych z wykonanych przeglądów: corocznego podstawowego z 2006r. i pięcioletniego szczegółowego z 2005r. oraz ekspertyz technicznych:

5. most żelbetowy w Szubinie, ul. 21 Stycznia JN1 01024259

- a) wykonanie ekspertyzy stanu technicznego dźwigarów i przyczółków,
- b) remont belek gzymsowych i zabezpieczenie antykorozyjne dźwigarów stalowych,
- c) określenie nośności mostu na podstawie ekspertyzy technicznej.

6. most żelbetowy w Szubinie, ul. Młyńska JNI 01024252
 - a) wykonanie ekspertyzy technicznej stanu przyczółków ze względu na podmycia,
 - b) zlecono ekspertyzę techniczną.
7. przepust żelbetowy w Szubinie, ul. Mostowa JNI 01024251
 - a) naprawa rur żelbetowych,
 - b) oznaczenie nośności przepustu na podstawie ekspertyzy technicznej,
 - c) zlecono ekspertyzę techniczną.
8. most żelbetowy w Szubinie, ul. Zamek JNI 01024260
 - a) określenie nośności mostu na podstawie ekspertyzy technicznej.
9. most żelbetowy w Wojławcu JNI 01024247
 - a) wykonanie ekspertyzy technicznej stanu zarysowanego przyczółka.
10. most drewniany w Foluszu JNI 01024256
 - a) wykonanie przeglądu specjalnego,
 - b) zamknięcie dla ruchu kołowego, do czasu przebudowy użytkować jako kładkę dla pieszych,
 - c) wykonanie ekspertyzy technicznej celem określenia nośności mostu,
 - d) niezwłocznie zabezpieczyć przyczółki i ściany oporowe,
 - e) most ten został ujęty do przebudowy w planach Wojewódzkiego Zarządu Dróg i Melioracji Wodnych Oddział w Bydgoszczy przy planowanej regulacji rzeki Gąsawki.
11. most żelbetowy w Chobielinie JNI 01024249
 - a) wykonanie ekspertyzy technicznej celem określenia nośności mostu,
 - b) zabezpieczyć stożki przed rozmyciem,
 - c) zlecono ekspertyzę techniczną.

12. most żelbetowy w Zazdrości JNI 01024253
 - a) naprawa nawierzchni i izolacji mostu,
 - b) wykonanie ekspertyzy technicznej celem określenia nośności mostu.
13. most żelbetowy w Zazdrości JNI 01024254
 - a) wykonanie ekspertyzy stanu technicznego celem określenia nośności mostu,
 - b) wykonanie projektu remontu przyczółków i ich naprawa.
14. most żelbetowy w Skórzewie JNI 01024250
 - a) zmniejszyć prześwity balustrad,
 - b) wykonać oznakowanie nośności mostu przebudowanego 2004r. przez Wojewódzki Zarząd Dróg i Melioracji Wodnych Oddział w Bydgoszczy wg projektu technicznego opracowanego dla regulacji rzeki Gąsawka.
15. most stalowy w Małych Rudach JNI 01024258
 - a) wykonać ekspertyzę techniczną stanu zarysowanego przyczółka,
 - b) wykonanie ekspertyzy stanu technicznego celem określenia nośności mostu.
16. most żelbetowy w Szubinie, ul. LWP JNI 02180019 i w Nowym Świecie JNI 02180020
 - a) mosty zostały przejęte od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy na początku stycznia 2007r., w związku z wykonaniem obwodnicy Szubina,
 - b) z otrzymanych kart przeglądu podstawowego wyniku, że stan tych mostów oceniono na „3”, czyli jako stan niepokojący, wykazujący uszkodzenia, których nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji. W kartach przeglądu nie wykazano zaleceń. Stąd brak danych co do rodzaju uszkodzeń.

2.6 OCENA STANU GMINNYCH CHODNIKÓW

Do oceny stanu chodników gminnych wykorzystano kryteria oceny przyjęte jak dla dróg gminnych w klasach ocen: A, B, C, D.

miasto Szubin

Do stanu dobrego (klasa A) zaliczono następujące chodniki z kostki brukowej:

- a) w ciągu byłej drogi krajowej nr 5:
 - szosa bydgoska do końca ogródków działkowych,
 - ul. Sędziwoja Pałuki,
 - Kościuszki,
 - Paderewskiego,
 - 3 Maja,
 - Kcyńska
 - LWP,
- b) Ogrodowa,
- c) Bema,
- d) pl. Kościelny,
- e) Matejki,
- f) pl. Wolności – alejki wewnątrz,
- g) Winnica,
- h) Poprzeczna,
- i) Dąbrowskiego – przy przedszkolu,
- j) Sportowa – przy posesji p. Kłosowskiego,
- k) Konopnickiej – od ul. Matejki do Świerczewskiego,
- l) ul. Powst. Wlkp. – do torów,
- m) schody na ul. Konopnickiej,
- n) schody przy banku PKO,
- o) schody od ul. Ogrodowej do bloków,
- p) przejście w Parku Miejskim przy ul. Kcyńskiej.

Nawierzchnie tych chodników są nowe, odnowione i nie wymagają remontu.

Do stanu zadowalającego (klasa B) zaliczono następujące chodniki:

- 1) z płytek betonowych:
 - a) ul. Wiewiórowskiego,
 - b) ul. Kasprowicza,
 - c) ul. Dąbrowskiej,
 - d) ul. Mickiewicza.
- 2) z kostki brukowej:
 - a) ul. Wiewiórowskiego,
 - b) ul. Św. Marcina,
 - c) przejście od ul. Kcyńskiej do ul. Ogrodowej.
- 3) bitumiczne:
 - a) pl. Kościelny – alejki wewnątrz placu,
 - b) ul. Kochanowskiego.

Są to nawierzchnie, na których mogą sporadycznie występować uszkodzenia, lecz **nie wymagają one remontu**.

Do stanu niezadowalającego (klasa C) zaliczono następujące chodniki:

- 1) bitumiczne:
 - a) w ciągu byłej drogi krajowej nr 5: szosa bydgoska od końca ogródków działkowych do nadleśnictwa.
- 2) z płytek betonowych:
 - a) ul. Ogrodowa,
 - b) ul. Matejki,
 - c) ul. Dąbrowskiego,
 - d) ul. Leśna,
 - e) ul. Kilińskiego,
 - f) ul. Wyspiańskiego,
 - g) ul. Reja,
 - h) ul. Browarna.

Są to nawierzchnie ze znacznymi uszkodzeniami, które należy **włączyć do planu remontów**.

Do stanu złego (klasa D) zaliczono następujące chodniki:

1) z płytek betonowych:

- a) ul. Tysiąclecia,
- b) ul. Wyzwolenia,
- c) ul. Sienkiewicza,
- d) ul. Młyńska – od rynku do mostu,
- e) ul. Konopnickiej – od schodów do ul. Matejki,
- f) ul. Szkolna,
- g) ul. Glinica.

2) bitumiczne:

- a) Sportowa – od ul. LWP do istniejącego chodnika z kostki brukowej

Są to nawierzchnie ze znacznymi i rozległymi uszkodzeniami, dla których **wymagany jest natychmiastowy remont.**

Z uwagi na brak chodników występuje konieczność pilnej budowy w następujących miejscach:

- a) ul. Pałucka – na odcinku od ul. Ogrodowej do bloków mieszkalnych,
- b) ul. Leśna – od końca chodnika do ul. Brzozowej,
- c) ul. Słowackiego – od ul. Kasprowicza do placu zabaw,
- d) ul. Konopnickiej – od ul. Świerczewskiego do ul. Sienkiewicza,
- e) ul. Powst. Wlkp. – od torów do końca zabudowań,
- f) ul. Browarna – od końca chodnika do ul. Wiejskiej,
- g) ul. Kochanowskiego – od ul. Browarnej wzdłuż browarów.

Ponadto chodniki, czy ciągi piesze i rowerowe należy wykonać włącznie z budową, przebudową i remontem dróg, które zostały poddane ocenie i zakwalifikowane do klasy D i C.

gmina Szubin

Do stanu dobrego (klasa A) zaliczono następujące chodniki z kostki brukowej:

- a) ul. Brzozowa w Turze – wzdłuż szkoły,
- b) ul. Św. Stanisława Kostki w Turze,
- c) ul. Orzeszkowej w Rynarzewie.

Nawierzchnie tych chodników są nowe, odnowione i **nie wymagają remontu**.

Do stanu zadowalającego (klasa B) zaliczono następujące chodniki:

- 1) z płytek betonowych: ul. Rynek w Rynarzewie – chodnik wokół rynku,
- 2) z kostki brukowej: ul. Rynek w Rynarzewie przy byłej restauracji,

Są to nawierzchnie, na których mogą sporadycznie występować uszkodzenia, lecz **nie wymagają one remontu**.

Do stanu niezadowalającego (klasa C) zaliczono następujące chodniki z płytek betonowych:

- a) ul. Szkolna w Kołaczkowie,
- b) ul. Powst. Wlkp. w Rynarzewie.

Są to nawierzchnie ze znacznymi uszkodzeniami, które należy **włączyć do planu remontów**.

Do stanu złego (klasa D) zaliczono następujące chodniki z płytek betonowych:

- a) ul. Pałucka w Kołaczkowie – od torów przez drogę krajową nr 5 do ul. Szkolnej.

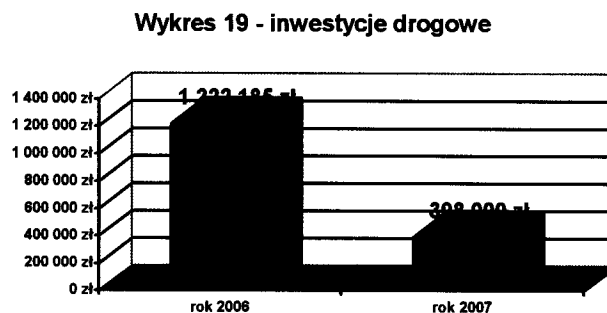
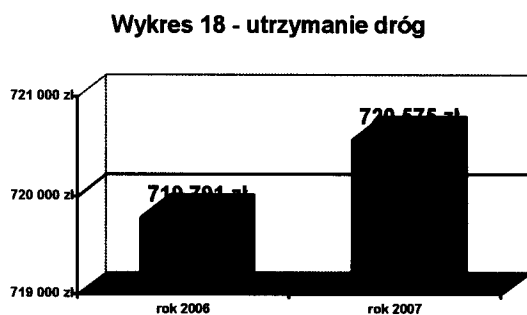
Nawierzchnia tego chodnika posiada znaczne uszkodzenia i **wymagany jest natychmiastowy remont**.

3. WYDATKI NA DROGI

Na wydatki na drogi składają się środki na utrzymanie dróg tj.:

- 1) na zakup materiałów drogowych (zakup masy bitumicznej na zimno, kruszywa, znaków drogowych, farb itp.),
- 2) usług remontowych (remonty nawierzchni asfaltowych, wiat przystankowych, równanie dróg gruntowych itp.),
- 3) pozostałych usług (transport, utrzymanie zimowe, przeglądy i ekspertyzy mostów, odnowienie oznakowania poziomego i pionowego itp.) oraz środki przeznaczone na inwestycje na drogach (budowa dróg).

Poniżej pokazano wielkość środków przeznaczanych na utrzymanie i inwestycje na drogach gminnych w roku 2006 i 2007 (wg planu budżetowego).



Wydatki na utrzymanie dróg w opisywanych latach są na tym samym poziomie i wynoszą 720 tys. złotych, czyli na utrzymanie jednego kilometra dróg gminnych przeznaczają się 3,3 tys. złotych.

Należy jednak podkreślić, że w 2007 roku nastąpił gwałtowny wzrost cen za roboty drogowe, które wzrosły w granicach 30-40% w stosunku do cen z roku ubiegłego oraz przybyło nam substancji

drogowej do utrzymania – była droga krajowa nr 5, która po wybudowaniu obwodnicy stała się drogą gminną.

W 2007 roku na budowę dróg zaplanowano mniej środków niż w 2006. Wynika to z faktu, że w 2006 roku wybudowano przy pomocy środków zewnętrznych 0,950 km drogi w Szkocji.

4. MOŻLIWOŚCI POZYSKIWANIA ŚRODKÓW ZEWNĘTRZNYCH NA DROGI

Obecnie tworzone są dokumenty programowe dotyczące pozyskiwania środków unijnych na budowę dróg.

Z informacji uzyskanych na szkoleniach wynika, że w najbliższych latach środki na budowę dróg będą przeznaczone na drogi o znaczeniu ponadlokalnym, łączące duże ośrodki miejskie, wpływające na rozwój regionu.

W związku z czym, z tego programu wyłączone zostaną drogi gminne.

Ewentualnie można spodziewać się, że środki na budowę dróg gminnych położonych tylko na obszarze wiejskim ujęte zostaną w Programie Rozwoju Obszarów Wiejskich, lecz jeszcze nie ma opracowanych dokumentów programowych.

Z powyższego wynika, że finansowanie budowy i remontu dróg spoczywać będzie na budżecie gminy.

5. WNIOSKI

- 1) w oparciu o niniejszy raport należy opracować drogowy plan inwestycyjny i go sukcesywnie realizować, gdyż czym prędzej do niego przystąpimy tym poniesiemy mniejsze koszty, a odwrotu od remontu dróg nie ma.
- 2) najwięcej z sieci drogowej na terenie gminy i miasta Szubin jest dróg gminnych, bo aż 60,1 %.
- 3) 53 % obiektów mostowych należy do gminy, bo aż 17.
- 4) w wyniku planowanej budowy trasy S-5 i obejść Zamościa i Rynarzewa oraz Kowalewa po nowej trasie, dotychczasowa droga krajowa nr 5 wraz z mostami przejdzie na utrzymanie gminy. Stąd też nieuchronnym jest dalszy wzrost środków na utrzymanie substancji drogowej.
- 5) zbyt dużo dróg gminnych jest o nawierzchni gruntowej, bo aż 75,1 %, czyli 162,488 km. Stan taki jest niezadowalający i nie spełnia oczekiwań społecznych. Tak wysoki udział tych dróg wymaga znacznych nakładów na utrzymanie przejezdności w dodatku ponoszonych co roku (równanie dróg). Stąd też na terenach zurbanizowanych np. Osiedlu Leśnym w Szubinie należy rozpocząć budowę nawierzchni ulic. Na terenie wiejskim można jako prace wstępne do nakładki bitumicznej wykonać utwardzenie dróg kruszywem.
- 6) tylko 54,024 km dróg gminnych posiada nawierzchnię asfaltową, betonową czy brukowcową. Stanowi to 24,9 % dróg gminnych.
- 7) w **stanie złym mamy 6,676 km** dróg bitumicznych położonych na terenie gminy i miasta Szubin, dla których **wymagany jest natychmiastowy remont**. Wybór technologii remontu dróg gminnych np. powierzchniowe spryskanie emulsją i grysami istniejącej jezdni (zabezpieczy jezdnię przed degradacją na okres ponad 5 lat),

nakładka bitumiczna wyrównawcza na istniejącą jezdnię, a następnie powierzchniowe spryskanie emulsją i grysami (zabezpieczy jezdnię przed degradacją na okres ponad 10 lat), czy budowa drogi od podstaw wraz z wymianą gruntu (trwałość ponad 20 lat), będzie wynikał z przyjętych założeń projektowych oraz stanu finansów gminy.

- 8) Według rozstrzygniętego przetargu z dnia 06.06.2007r. na przebudowę drogi wojewódzkiej nr 246 na odcinku Paterek-Szubin 14,400 km cena wyniosła 19.735.012,07 zł. Stąd też można założyć, że obecnie remont 1 km drogi wynosi średnio 1,37 miliona złotych (dla dróg gminnych może wynieść mniej, ze względu na przyjęcie cieńszej warstwy bitumicznej, lecz dalsze wnioski oparto o tę cenę, gdyż nie uwzględniono wzrostu cen i inflacji). **Stąd też na 2008 rok potrzeba około 9,3 miliona złotych w celu wyremontowania dróg gminnych będących w stanie złym.**
- 9) nawierzchni asfaltowych ze znacznymi uszkodzeniami, które należy włączyć do planu remontów mamy 20,098 km na terenie gminy i miasta. **Stąd też potrzeba dalszego zabezpieczenia środków w wysokości 27,5 miliona złotych w latach następnych, począwszy od 2009 roku.**
- 10) Dróg o nawierzchni gruntowych, które powinny być włączone do planu remontów mamy: na terenie miasta 1,740 km (ulice z pełnym uzbrojeniem), a na terenie gminy są to drogi o nawierzchni tłuczniowej 14,207 km. **Stąd też potrzeba dalszego zabezpieczenia środków w wysokości 21,8 miliona złotych w latach następnych, począwszy od 2009 roku.**
- 11) **most w ciągu ulicy Św. Marcina w Szubinie wymaga niezwłocznie przebudowy ze względu na zły stan techniczny**

elementów nośnych. Koszt przebudowy może wynieść około 300 tys. złotych. Przebudowę należy wykonać w 2008 roku.


- 12) most w Foluszu w ciągu drogi Kowalewo-Wolwark winien być zamknięty dla ruchu kołowego, a do czasu przebudowy użytkowany jako kładka dla pieszych. Most ten został ujęty do przebudowy wraz z planowaną regulacją rzeki Gąsawka.
- 13) **dla pozostałych obiektów mostowych należy wykonać projekt techniczny dla zalecanych napraw i przystąpić do realizacji. Szacuje się, że na ten cel w 2008 roku potrzeba około 200 tys. złotych.**
- 14) w 2008 roku trzeba wyremontować chodniki, dla których wymagany jest natychmiastowy remont tj. chodnik na ul. Tysiąclecia, Wyzwolenia, Sienkiewicza, Młyńska, Konopnickiej, Sportowa w Szubinie oraz ul. Pałucka w Kołaczkanie. **Szacuje się, że na ten cel potrzeba około 400 tys. złotych na rok 2008.**
- 15) do planu remontu należy włączyć chodniki przy: szosie bydgoskiej, ulicy Ogrodowej, Matejki, Dąbrowskiego, Leśna, Kilińskiego, Wyspiańskiego, Reja i Browarna w Szubinie oraz przy ulicy Szkolnej w Kołaczkanie i ulicy Powst. Wlkp. W Rynarzewie. **Szacuje się, że na ten cel potrzeba około 400 tys. złotych w latach następnych.**
- 16) pilnie należy wykonać chodniki przy ulicy Pałuckiej (wraz z budową drogi), Leśnej, Słowackiego, Konopnickiej, Powst. Wlkp. (wraz z budową drogi), Browarnej-Wiejska, Kochanowskiego do Browarnej w Szubinie. **Szacuje się, że na ten cel potrzeba około 800 tys. złotych.**
- 17) **łącna wielkość nakładów na remonty dróg, mostów i chodników (nie uwzględniając środków na utrzymanie) wynosi na 2008 rok 11 milionów złotych.**

- 18) **łączna wielkość środków na plany remontowe wynosi około: 49,7 miliona złotych bez uwzględniania inflacji i wzrostu cen na materiały i usługi.**
- 19) wielkość powierzchni dróg, zaliczana do zdegradowanych, a więc wymagających do natychmiastowego remontu oraz mniej zdegradowanych, wymagających włączenia do planu remontów jest zmienna w czasie. Zależy od prac utrzymaniowych, zwłaszcza związanych z przygotowaniem nawierzchni do zimy, kiedy często występują tzw. „przejścia przez zero”. Wielkość powierzchni zdegradowanej po zimie sięga 2-5 % ogólnej powierzchni dróg.
- 20) drogi o nawierzchni gruntowej często prowadzą do nowych osiedli mieszkaniowych oraz terenów intensywnie użytkowanych i mają duży wpływ na negatywne postrzeganie stanu dróg gminnych.
- 21) niezadowalający stan dróg wiąże się też ze **zbyt słabymi konstrukcjami nawierzchni**. Są one niedostosowane do współczesnych potrzeb transportowych.
- 22) innym powodem negatywnej oceny dróg są także **uszkodzenia wynikające ze słabej podbudowy**. Podbudowę tą stanowią często wcześniej zbudowane nawierzchnie żwirowe czy brukowe na podsypce piaskowej.
- 23) również konstrukcja nawierzchni dróg bitumicznych na wielu odcinkach jest niedostosowana do istniejącego i prognozowanego obciążenia ruchem oraz nacisków na oś.
- 24) stan nawierzchni jezdni i chodników należy uznać za niezadowalający także z powodu skutków wprowadzenia sieci podziemnych i nadziemnych oraz awarii.
- 25) **o ponad połowę winny wzrosnąć środki na utrzymanie dróg gminnych, czyli winny wynosić 1 milion złotych, tym bardziej,**

że wzrosły ceny na usługi drogowe oraz przejęto była drogę krajową nr 5 w mieście Szubinie wraz z dwoma obiektami mostowymi.

26) z uwagi na brak programów dot. pozyskiwania środków unijnych na budowę dróg gminnych finansowanie musi odbywać się ze środków własnych.

Opracował:
Wiesław Stepczyński
p.o. Kierownika
Referatu Zarządzania Drogami



NACZELNIK WYDZIAŁU
Edmund Karnowski