

Pan Tomasz Wroński
Radny Gminy Gidle

NR. OG.0003.22.2019

W odpowiedzi na Pana zapytanie z dnia 22.10.2018 r dot. zadań i wydatków w zakresie drogownictwa w latach 2010 – 2014 – 2018 informuję:

Każdorazowa przebudowa drogi bez względu na zastosowaną technologię wykonania ma swój okres eksploatacji.

W przypadku przebudowy dróg w technologii utwardzania żużlem , destruktem czy też kruszywem drogowym, podstawowym założeniem jest wykonanie utwardzenia bądź wzmocnienia podłoża gruntowego w celu poprawy warunków dojazdu do danego obszaru zamieszkania, gruntów rolnych i leśnych, dróg o większym znaczeniu komunikacyjnym itp.

Kolejnym etapem jest dążenie do poprawy jakości i parametrów technicznych dróg wykonanych w powyższej technologii jak np. wykonanie nakładki asfaltowej , powierzchniowego utrwalenia czy zastosowanie innych rozwiązań dla zapewnienia stabilnej i jednolitej warstwy jezdnej drogi.

Naturalnym jest zatem Pańskie stwierdzenie z którym się również zgadzamy ,że w pierwszej kolejności wykonanie np. warstwy asfaltowej powinno obejmować utwardzone drogi żużlowe.

Należy jednak zauważyć również fakt, iż pomijając ograniczone corocznie możliwości budżetowe Gminy w stosunku do występujących potrzeb w zakresie drogownictwa, bardzo ważne znaczenie w tym przypadku powinno mieć określenie celowości i efektywności zadania mając na uwadze ważność komunikacyjną drogi, jej przepustowość, funkcję, klasę ,bezpieczeństwo użytkowników itp.

Niektóre z utwardzonych w tej technologii dróg obsługujące głównie kompleksy leśne czy grunty rolne spełniają swoje podstawowe założenie. Oczywiście wymagają bieżącego utrzymania i sukcesywnego uzupełniania ubytków , ale również wiąże się to ściśle z ilością przeznaczonych z budżetu Gminy na ten cel środków finansowych.

W pojęciu „celowości” mieści się też sugerowana od wielu lat potrzeba zainteresowania się stanem istniejących dróg asfaltowych w celu zabezpieczenia warstwy jezdnej przed dalszą degradacją. Do chwili obecnej na drogach asfaltowych nie stosowano zasady zabezpieczenia nawierzchni poprzez jej wzmocnienie nową nakładką. Występujące wyrwy i ubytki uzupełniane są na bieżąco masą asfaltową „na zimno” bądź metodą „patchera” ale są to zabiegi tymczasowe i nie obejmują licznie spękanej nawierzchni.

Planowana do wykonania dokumentacja na wzmocnienie istniejącej nawierzchni asfaltowej na odcinku drogi Graby-Michałopol i Stęszów jest więc całkowicie uzasadniona i takie planowanie winno być sukcesywnie wprowadzane do realizacji w celu uniknięcia potrzeby wykonania znacznie większego zakresu prac, w przypadku degradacji podbudowy. Nadmieniam jednocześnie, że nawierzchnia asfaltowa na tych drogach wykonana została w latach 1983 i 1991.

Postępowanie takie wynika zatem nie tylko pośrednio z art.32 Konstytucji ale przede wszystkim z ustawy o finansach publicznych która wymaga od nas ekonomicznego i gospodarnego dysponowania dostępnymi środkami publicznymi.

W ramach tych zapisów nie ma więc większego znaczenia fakt , czy wyrwy i nierówności drogi występują na nawierzchni asfaltowej czy tłuczniowej. Zarzut o braku

zapewnienia prawa obywatela do równego traktowania może występować zatem w obu przypadkach.

Zauważyć należy również, że każda inwestycja określana jest w uchwale budżetowej a do Wójta Gminy należy tylko wykonanie uchwalonego a wcześniej przeanalizowanego pod względem zasadności i celowości przez Państwa Radnych rodzaju i zakresu zadań.

W kwestii ilości wykonanych nawierzchni asfaltowych czy też powierzchniowego utrwalania na drogach o podłożu żuźlowym przedstawia się następująco:

	Wykonany zakres w latach:								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nawierzchnia asfaltowa (mb)	2.488	910	306	0	0	1.125	575	2.163	770
Powierzchniowe utrwalanie (mb)	0	400	0	0	0	689	0	170	145

Uzupełnianie ubytków w drogach o nawierzchni żuźlowej i ich naprawa odbywa się przy użyciu żuźla hutniczego kruszywa drogowego i destruktu, natomiast ubytki w drogach o nawierzchni asfaltowej uzupełniane są na bieżąco masą asfaltową „na zimno” oraz „patcherem”.

Poniższa tabela przedstawia zaokrąglone wydatki na te prace.

	Wykonany zakres w latach:								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Naprawa metodą „patchera”, masa (tys zł)	57	41	50	0	47	48	42	71	21
Żuźel, kruszywo, destruktu, transport itp. (tys. zł)	51	0	51	67	33	65	52	47	91

Sp.M.B



WOJTA
Lech Bugaj