



Kryteria do rankingu dróg i chodników

Rekomendacje Zespołu Konsultacyjnego

Dokument przygotowany przez Zespół Konsultacyjny ds. wypracowania kryteriów, stanowiących rekomendacje do stworzenia rankingu dróg na terenie Gminy Żukowo

ŻUKOWO, 30 kwietnia 2025 r.

I. Wprowadzenie

Niniejszy dokument stanowi podsumowanie prac Zespołu Konsultacyjnego powołanego na mocy Zarządzenia nr 285/2024 Burmistrza Gminy Żukowo z dnia 30.10.2024 r.

w sprawie powołania Zespołu Konsultacyjnego ds. wypracowania kryteriów, stanowiących rekomendacje do stworzenia rankingu dróg na terenie Gminy Żukowo.

Zawiera on wypracowane przez Zespół rekomendacje, dotyczące kryteriów mających zastosowanie przy tworzeniu rankingu dróg gminnych przeznaczonych do budowy lub modernizacji, dróg przeznaczonych do remontu, planów budowy nowych chodników lub remontu istniejących.

II. Założenia ogólne

1. Opracowany zestaw kryteriów obejmuje wyłącznie drogi będące własnością Gminy Żukowo. Drogi gminne zgodnie z warunkami technicznymi, projektowane są w klasach funkcjonalno-technicznych: lokalna i dojazdowa, przy czym ulice projektowane w klasie funkcjonalno-technicznej „dojazdowa” stanowią najniższą klasę ulic. Do wymienionej powyżej klasy zalicza się również ulice, których funkcja sprowadza się często do obsługi komunikacyjnej kilku nieruchomości, w tym drogi bez przejazdu – tzw. „ślepe”. Kryteria opracowano w stosunku do wszystkich z tych rodzajów dróg gminnych.
2. Zgodnie z rekomendacją Zespołu, kryteria służą opracowaniu jednego rankingu dróg, bez podziału na jednostki pomocnicze (sołectwa lub osiedla). Tak opracowany ranking będzie miał charakter uniwersalny, mający zastosowanie zarówno w podejmowaniu decyzji inwestycyjnych dotyczących budowy/modernizacji dróg czy chodników, jak i decyzji o remontach dróg czy chodników.
3. Zespół rekomenduje realizację przyszłych inwestycji drogowych na podstawie rankingu ustalonego w oparciu o poniższe kryteria, w formule kompleksowej, uwzględniającej budowę chodnika/ ciągu pieszo-rowerowego, oświetlenia, kanalizację deszczową oraz budowę lub konieczną przebudowę istniejącej infrastruktury sieciowej w pasie drogowym.
4. Opracowany na podstawie niniejszych kryteriów Ranking powinien mieć charakter wiążący, warunkujący podejmowanie przyszłych decyzji inwestycyjnych. W wyjątkowych sytuacjach Zespół dopuszcza realizację inwestycji poza kolejnością wynikającą z Rankingu. Odstępstwa od zastosowania Rankingu zostały opisane w Rozdziale VI - Wyjątki.
5. Okres przejściowy – do czasu opracowania pełnego rankingu Zespół rekomenduje realizację inwestycji posiadających aktualne pozwolenia na budowę.

III. Kryteria służące ustalaniu rankingu dróg gminnych

1. Ranking będzie ustalany w oparciu o cykliczną, przeprowadzaną co trzy lata, analizę, która wskaże priorytety inwestycyjne na podstawie następujących kryteriów wyboru:
 - a) Kryterium I – Liczba mieszkańców danej ulicy
 - b) Kryterium II – Liczba mieszkańców ulicy sąsiadującej
 - c) Kryterium III – Połączenie z drogami wyższego rzędu
 - d) Kryterium IV – Wykorzystanie drogi w układzie komunikacji zbiorowej
 - e) Kryterium V – Lokalizacja miejsc użyteczności publicznej
2. Ostateczny ranking dróg oraz punktacja poszczególnych kryteriów zostanie ustalona na podstawie wzorów przedstawionych i omówionych w rozdziale IV. W przypadku uzyskania dla więcej niż jednej drogi równej liczby punktów, o kolejności realizacji będzie decydować kryterium dodatkowe dotyczące istniejącej w drodze infrastruktury. W pierwszej kolejności w rankingu znajdzie się droga wyposażona w bardziej kompletną infrastrukturę (chodnik, oświetlenie, instalacja odprowadzająca wody opadowe, etc.)

IV. Opis poszczególnych kryteriów

1. Kryterium I – Liczba mieszkańców danej ulicy

Wartość niniejszego kryterium *Liczba mieszkańców danej ulicy* (K1) dla każdej drogi zostanie wyliczona na podstawie liczby osób zameldowanych na pobyt stały i czasowy na dzień 30 czerwca roku, w którym będzie sporządzany lub aktualizowany ranking.

Liczba ta zostanie ustalona w oparciu o dane ewidencji ludności, na podstawie zameldowania przy danej drodze (w oparciu o jej nazwę). Wyznacznikiem jest nazwa drogi a nie jej przebieg geodezyjny.

W przypadku dróg bez nadanych nazw sumowana będzie liczba mieszkańców zameldowanych pod adresem posesji graniczących z badaną działką drogową.

Ze względu na możliwe duże wartości kryterium, Zespół zdecydował o podzieleniu ogólnej liczby mieszkańców danej drogi przez wartość 100.

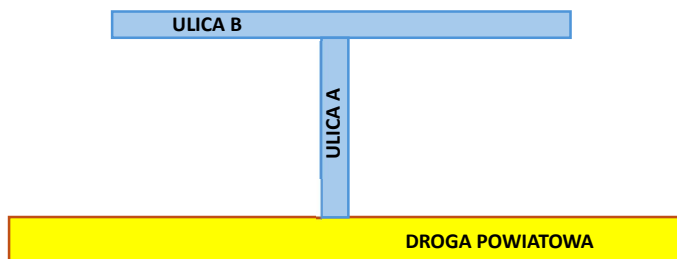
Kryterium (K1) opisuje poniższy wzór:

$$\frac{\text{Liczba mieszkańców danej ulicy}}{100}$$

2. Kryterium II – Liczba mieszkańców ulicy sąsiedniej

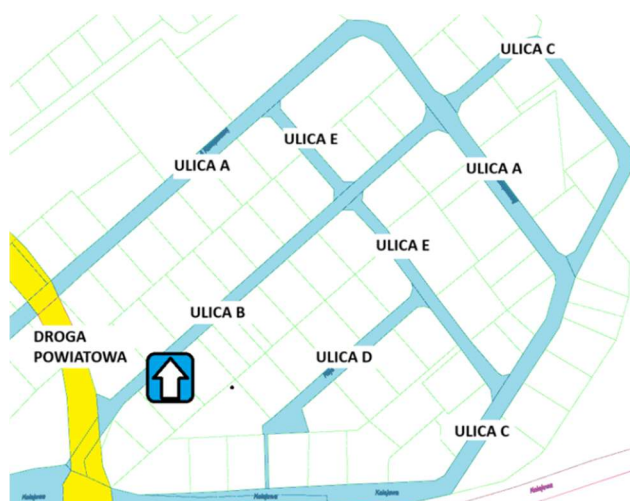
Ulica sąsiadująca, to ta do której mieszkańcy dojeżdżają i z której wyjeżdżają, korzystając z drogi dla której ustalana jest punktacja. Ulicą sąsiadującą może być zarówno droga gminna, jak i droga prywatna. Jeśli wjazd/wyjazd z ulicy sąsiadującej może odbywać się kilkoma drogami, to liczba mieszkańców ulicy sąsiadującej dzielona jest proporcjonalnie na te drogi.

Przykład 1:



- Ulica A zbiera ruch mieszkańców z ulicy B
- Ulica B nie zbiera ruchu z ulicy A
- Ulica A otrzymuje w tym kryterium liczbę mieszkańców zamieszkujących ulicę B
- Ulica B nie posiada ulic sąsiadujących, nie otrzymuje punktów w tym kryterium

Przykład 2:



- Ulice D i E nie mają bezpośredniego połączenia wyjazdowego z osiedla
- Ulica B jest jednokierunkowa na osiedle i nie daje możliwości wyjazdu
- ruch na osiedlu „zbierają” ulica A i ulica C
- do danych ulic A i C doliczona będzie liczba mieszkańców z ulicy D i E (po 50%)

Wartość niniejszego kryterium Liczba mieszkańców ulicy sąsiedniej (K2) dla każdej ulicy sąsiadującej zostanie wyliczona na podstawie liczby osób zameldowanych na pobyt stały i czasowy na dzień 30 czerwca roku, w którym będzie sporządzany lub aktualizowany ranking.

Liczba ta zostanie ustalona w oparciu o dane ewidencji ludności, na podstawie zameldowania przy danej drodze (w oparciu o jej nazwę). Wyznacznikiem jest nazwa drogi a nie jest przebieg geodezyjny.

W przypadku dróg bez nadanych nazw sumowana będzie liczba mieszkańców zameldowanych pod adresem posesji graniczącej z badaną działką drogową.

Ze względu na możliwe duże wartości kryterium, Zespół zdecydował o podzieleniu ogólnej liczby mieszkańców danej drogi przez wartość 100.

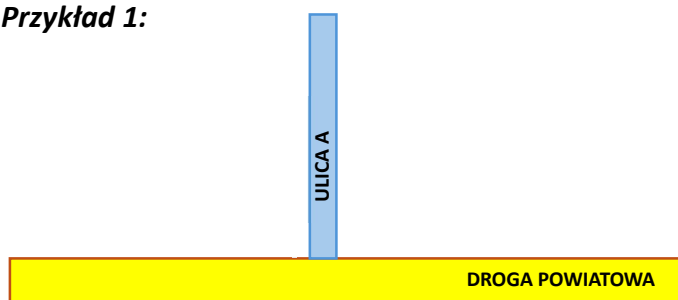
Kryterium (K2) opisuje poniższy wzór:

$$\frac{\text{Liczba mieszkańców ulicy sąsiadującej}}{100}$$

3. Kryterium III – Połączenie z drogami wyższego rzędu

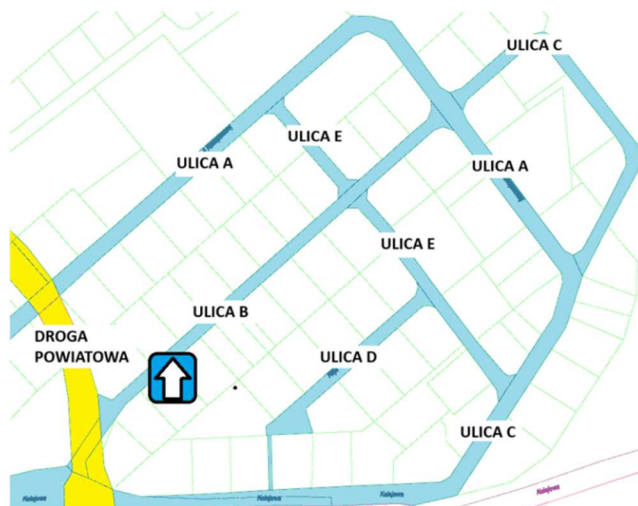
Celem tego kryterium jest przyznanie punktów drogom, które łączą się z drogami powiatowymi/wojewódzkimi/krajowymi i równocześnie „zbierają” ruch w obu kierunkach z innych ulic, które takiego bezpośredniego dostępu nie posiadają.

Przykład 1:



- Ulica A łączy się z drogą powiatową
- Ulica A nie zbiera ruchu z innych ulic.
- Dlatego ulica A nie otrzymuje punktów za połączenie z drogą wyższego rzędu (powiatową).

Przykład 2:



- Ruch na osiedlu „zbierają” ulica A i ulica C, mające połączenie z drogą powiatową
- Ulica B, choć ma połączenie z drogą powiatową, to będąc ulicą jednokierunkową nie zbiera ruchu z osiedla, więc nie uzyskuje punktów
- ulice A i C zyskują dodatkowe 3 pkt za połączenie z drogą powiatową

W ramach przedmiotowego kryterium (K3) przyznawana będzie następująca punktacja:

10 pkt	- dostęp do drogi krajowej poprzez skrzyżowanie
5 pkt	- dostęp do drogi wojewódzkiej poprzez skrzyżowanie
3 pkt	- dostęp do drogi powiatowej poprzez skrzyżowanie
0 pkt	- brak takiego dostępu poprzez skrzyżowanie

4. Kryterium IV – Wykorzystanie drogi w układzie komunikacji zbiorowej

Celem tego kryterium jest przyznanie punktów drogom, które wykorzystywane są w układzie komunikacji zbiorowej lub zapewniają dojazd do przystanku kolejowego.

W tym kryterium do przyznania punktów brane są pod uwagę:

- przebiegi tras komunikacji, dla której organizatorem jest Gmina Żukowo
- przebiegi tras innych organizatorów komunikacji zbiorowych, przebiegających przez Gminę Żukowo (trasy autobusów ZKM Gdynia, ZTM Gdańsk, PA GRYF)
- drogi bezpośrednio prowadzące do przystanków kolejowych

W ramach przedmiotowego kryterium (K4) przyznawana będzie następująca punktacja:

- | | |
|--------|--|
| 10 pkt | - droga stanowi dojazd do przystanku kolejowego i jest jednocześnie częścią przebiegu linii komunikacji zbiorowej |
| 5 pkt | - droga stanowi dojazd do przystanku kolejowego lub jest częścią przebiegu linii komunikacji zbiorowej |
| 0 pkt | - pozostałe drogi |

5. Kryterium V – Lokalizacja miejsc użyteczności publicznej

Celem tego kryterium jest przyznanie punktów drogom, przy których zlokalizowana jest publiczna infrastruktura, generująca dodatkowy ruch mieszkańców. Zespół rekomenduje posługiwanie się pojęciem „miejsc użyteczności publicznej”, w odróżnieniu od ustawowej definicji obiektu użyteczności publicznej.

Za miejsca użyteczności publicznej, wyróżniające się przy ustalaniu punktacji w ramach przedmiotowego kryterium uznawane są **wyłącznie**:

1. Urząd Gminy
2. Ośrodek Kultury i Sportu
3. GOPS (Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej)
4. Świetlica wiejska
5. SP ZOZ
6. Posterunek Policji
7. OSP
8. Szkoła
9. Przedszkole (lub punkt przedszkolny)
10. Żłobek (lub punkt opieki na dziećmi do lat 3)
11. Biblioteka
12. Plac zabaw
13. Boisko
14. Siłownia na świeżym powietrzu
15. Inna publiczna infrastruktura sportowa
16. PSZOK (Punkt Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych)

Pod uwagę brane są tylko te drogi, z **których jest bezpośrednie wejście** do miejsc użyteczności publicznej.

W ramach przedmiotowego kryterium (K5) przyznawana będzie następująca punktacja:

- | | |
|--------|--|
| 10 pkt | – przy drodze znajdują się 4 lub więcej miejsc użyteczności publicznej |
| 5 pkt | - przy drodze znajdują się 2 lub 3 miejsc użyteczności publicznej |
| 3 pkt | - przy drodze znajduje się 1 miejsce użyteczności publicznej |
| 0 pkt | - pozostałe |

V. Opis ustalania łącznej punktacji

Do każdego z opisanych w poprzednim rozdziale kryteriów rekomendowany jest poziom wag przedstawionych poniżej:

Lp.	Opis kryterium	Waga (w %)
Kryterium (K1)	$\frac{\text{Liczba mieszkańców danej ulicy}}{100}$	35%
Kryterium (K2)	$\frac{\text{Liczba mieszkańców ulicy sąsiadującej}}{100}$	30%
Kryterium (K3)	Poprzez badaną drogę inne drogi mają dostęp do drogi: 10 pkt - krajowej 5 pkt - wojewódzkiej 3 pkt - powiatowej 0 pkt - brak takiego dostępu	10%
Kryterium (K4)	Wykorzystanie drogi w układzie komunikacji zbiorowej 10 pkt - droga stanowi dojazd do przystanku kolejowego i jest częścią przebiegu linii komunikacji 5 pkt - dojazd do przystanku kolejowego lub fragment linii komunikacji 0 pkt - pozostałe	15%
Kryterium (K5)	Lokalizacja miejsc użyteczności publicznej 10 pkt - przy drodze znajdują się 4 lub więcej miejsc użyteczności publicznej 5 pkt - przy drodze znajdują 2 lub 3 miejsc użyteczności publicznej 3 pkt - przy drodze znajduje 1 miejsca użyteczności publicznej 0 pkt - pozostałe	10%
	RAZEM:	100%

Ogólna liczba punktów dla danej drogi liczona jest wg wzoru:

$$L_{\text{pkt}} = (K1) * 35\% + (K2) * 30\% + (K3) * 10\% + (K4) * 15\% + (K5) * 10\%$$

VI. Wyjątki

Realizacja inwestycji drogowych powinna wynikać bezpośrednio z pozycji zajętej w rankingu, opracowanym na podstawie powyższych kryteriów.

Odstępstwa od zastosowania rankingu przy decyzjach inwestycyjnych mogą dotyczyć wyłącznie sytuacji opisanych poniżej:

1. Fundusz Sołecki i fundusz wyodrębniony dla Osiedli

Realizacja inwestycji wynika z decyzji mieszkańców podjętej w ramach rozdysponowania środków Funduszu Sołeckiego, środków do dyspozycji Sołtysa i Rady Sołeckiej oraz funduszu wyodrębnionego dla Osiedli. Odstępstwo od realizacji drogi bez względu na zajmowaną pozycję w rankingu obejmuje realizację inwestycji tylko w zakresie sfinansowanym ze środków Funduszu Sołeckiego, środków do dyspozycji Sołtysa i Rady Sołeckiego lub funduszu wyodrębnionego dla Osiedli.

2. Program płytowy

Program płytowy umożliwia realizację utwardzenia dróg gruntowych, przy współfinansowaniu ze strony mieszkańców. Zatem uzasadnione jest w tym przypadku realizacja inwestycji bez względu na pozycję danej drogi w rankingu.

3. Uwarunkowania programów pomocowych

Specyficzne uwarunkowania zasad dofinansowania środkami zewnętrznymi, wymuszające wybór drogi o określonych parametrach. W tym przypadku uzasadnione jest pominięcie dróg, które nie spełniają określonych parametrów. W tej sytuacji należy wybrać pierwszą z dróg w rankingu, spełniającą parametry danego dofinansowania.

4. Powiązanie z przebudową dróg wyższego rzędu

Jeśli budowa lub przebudowa sieci dróg wyższego rzędu (krajowych, wojewódzkich, powiatowych) wymaga podjęcia działań inwestycyjnych na danej drodze, to uzasadniona jest realizacja bez względu na pozycję w rankingu.

5. Umowy 16-kowe

Jeśli inwestycja na danej drodze będzie realizowana w ramach tzw. Umowy 16-kowej, możliwe jest odstępstwo od zasad rankingu. Umowa 16-kowa, to umowa zawarta na podstawie art. 16 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2024 poz. 320).

6. Partycypacja przedsiębiorców

Jeśli przedsiębiorca zamierza współfinansować realizację inwestycji drogowej, to możliwe jest odstępnie od zasad rankingu. Odstępstwo dotyczyć może wyłącznie dróg przy których są zameldowani mieszkańcy. Warunkiem dodatkowym jest partycypacja finansowa przedsiębiorcy w **całkowitych kosztach inwestycji** na poziomie nie niższym niż 70 %.

VII. Rekomendacje

Niniejsze kryteria zostały wypracowane przez Zespół Konsultacyjny, w skład którego weszli radni, przedstawiciele urzędu, przewodniczący osiedli, sołtysi, społecznicy i eksperci posiadający doświadczenie i wiedzę z zakresu transportu lub budowy infrastruktury drogowej. Nabór do Zespołu był otwarty, zapewniając dostęp wszystkim zainteresowanym tematem osób. Wypracowane kryteria są wynikiem osiągniętego w toku kilkumiesięcznych prac konsensusu i odzwierciedlają oczekiwania mieszkańców.

Myślą przewodnią Zespołu była idea stworzenia Kryteriów, które pozwolą na wskazanie najważniejszych dróg w gminnym układzie drogowym, których budowa lub remont poprawi największej liczbie mieszkańców bezpieczeństwo i komfort życia.

Poniżej przedstawiamy rekomendacje dotyczące przygotowanych kryteriów:

1. Zespół Konsultacyjny rekomenduje przyjęcie zasad ustalania rankingu, opisanych w rozdziałach II-VI powyżej w formie Uchwały Rady Miejskiej, wprowadzającej Wieloletni Program Budowy i Remontów Dróg Gminnych w Gminie Żukowo. Podstawę do jej wydania stanowi artykuł 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2024 r.,poz. 1465 z późn. zm.).
2. Celem uchwały może być przyjęcie wieloletniego programu budowy (modernizacji) lub remontów dróg i chodników. Program powinien określać minimalną kwotę środków przeznaczonych w budżecie gminy na budowę/modernizację dróg oraz osobną kwotę minimalną przeznaczoną w budżecie na remonty dróg. Natomiast zasady wyboru dróg do inwestycji lub remontów powinny wynikać z rankingu ustalanego na podstawie kryteriów, stanowiących załącznik do uchwały.
3. Uchwała powinna przewidywać aktualizację rankingu co 3 lata, w oparciu o aktualne dane dotyczące poszczególnych kryteriów. Również 3-letni powinien być horyzont czasowy Wieloletniego Programu Budowy i Remontów Dróg Gminnych w Gminie Żukowo.
4. Wskazany jest ustalenie i aktualizacji rankingu w terminach do 31 lipca danego roku na kolejny 3-letni okres w oparciu o dane z 30 czerwca danego roku. W ten sposób ranking byłby tworzony w oparciu o liczbę mieszkańców, brana pod uwagę również przy ustalaniu wysokości Funduszu Sołeckiego.

5. Sam ranking powinien zawierać pozycję „uwagi” w stosunku do danej drogi, która powinna zawierać dodatkowe informacje dotyczące dróg, takie jak rodzaj posiadanej nawierzchni i jej stan techniczny. Pozwoli to na transparentny i nie budzący wątpliwości pogląd na to jakie drogi są wybierane do realizacji.
6. Ranking powinien zostać opracowany przez Referat Komunalno-Drogowy na podstawie ustalonych przez Zespół Kryteriów i być podstawą do realizacji dla Referatu Inwestycji tut. Urzędu.
7. Zespół konsultacyjny ds. Kryteriów do Rankingu Dróg po upływie 3 lat od opublikowania rankingu chciałby przeprowadzić ewaluację wybranych kryteriów i dokonać ponownych konsultacji oraz ewentualnej korekty, jeśli będzie istniała taka konieczność.