

**UCHWAŁA NR XIV/172/2020**  
**Rady Miejskiej w Stargardzie**  
**z dnia 28 stycznia 2020 r.**

**zmieniająca uchwałę w sprawie ustalenia kierunków działania Prezydenta Miasta Stargard Szczeciński dotyczących przyjęcia kryteriów, według których ustala się priorytety remontów dróg na terenie miasta Stargardu Szczecińskiego**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 2 z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U z 2019 r. poz. 506 ze zm.) uchwała się co następuje:

§ 1. Załącznik do uchwały Nr X/84/2015 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 25 sierpnia 2015 r. w sprawie ustalenia kierunków działania Prezydenta Miasta Stargard Szczeciński dotyczących przyjęcia kryteriów, według których ustala się priorytety remontów dróg na terenie miasta Stargardu Szczecińskiego, otrzymuje brzmienie jak załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Stargard.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PRZEWODNICZĄCY  
Rady Miejskiej  
*Michał Bryła*

Opinia Nr 7.1.....2020  
Do projektu nie zgłasza zastrzeżeń  
pod względem prawnym i redakcyjnym

**RADCA PRAWNY**  
*mgr Magdalena Smięciuch*

## KRYTERIA, WEDŁUG KTÓRYCH USTALA SIĘ PRIORYTETY REMONTÓW DRÓG NA TERENIE MIASTA STARGARDU

W celu wytypowania kolejności realizacji poszczególnych ulic o nawierzchniach gruntowych i tymczasowych oraz pozostałych planowanych do przebudowy wskazano poszczególne kryteria kwalifikowania zadań w zależności od charakteru ulic.

Ze względu na poszczególne kryteria ulice podzielono na cztery kategorie:

- I. ulice o znaczeniu strategicznym dla rozwoju miasta.
- II. ulice tranzytowe.
- III. ulice dojazdowe.
- IV. ulice dojazdowe gruntowe.

Nie będą podlegać kryteriom ulice, których nawierzchnie wykonane zostały w okresie ostatnich 10 lat, czyli te których stan nawierzchni uznano za zadowalający.

Kryteria te za pomocą oceny punktowej wyłonią proponowaną kolejność realizacji budowy lub przebudowy (remontu) ulic.

Ulice o znaczeniu strategicznym dla rozwoju miasta i aktywizacji terenów stymulujących rozwój przedsiębiorczości, otrzymują największe preferencje w ilości punktów.

### Kryteria dotyczące ulic o znaczeniu strategicznym dla rozwoju miasta:

#### **1. Znaczenie ulic w rozwoju miasta.**

- rola w układzie komunikacyjnym miasta - ulica o znaczeniu strategicznym pod względem rozwoju miasta - 25 pkt.

#### **2. Możliwość pozyskania dofinansowania.**

Ulice których budowa lub przebudowa wpisuje się w aktualnie funkcjonujące programy dofinansowania lub współfinansowane przez jednostki, organizacje lub osoby fizyczne punktowana jako wysokość współfinansowania w stosunku do kosztów zadania (dotacja, przekazanie gruntów na poszerzenie pasa drogowego, itp.) - max ilość punktów w przypadku współfinansowania min. 50% - 25 pkt. W przypadku minimalnego współfinansowania wynoszącego 10% - 5 pkt. W przypadku współfinansowania na poziomie powyżej 10% i poniżej 50% przyznawane będą proporcjonalnie ilości punktów. Wartość współfinansowania na poziomie poniżej 10% - 0 pkt.

#### **3. Funkcja ulicy wg natężenia ruchu pojazdów oraz gęstości lokalizacji przyległych jednostek gospodarczych.**

Wyszczególnia się w tym kryterium 4 grupy ulic o różnej funkcji:

- ulice podstawowego układu komunikacyjnego ( w tym ulice na których jest duże natężenie ruchu i występują trasy MZK oraz stanowią dojazd do podmiotów gospodarczych) – 15 pkt,
- ulice stanowiące główny dojazd do strefy przemysłowej – 10 pkt,
- zagospodarowanie przyległych posesji powyżej 50% - 6 pkt,
- zagospodarowanie przyległych posesji do 50% - 3 pkt.

### Kryteria dla ulic tranzytowych:

**1. Możliwość pozyskania dofinansowania.** Ulice których budowa lub przebudowa wpisuje się w aktualnie funkcjonujące programy dofinansowania lub współfinansowane

przez jednostki, organizacje lub osoby fizyczne punktowana jako wysokość współfinansowania w stosunku do kosztów zadania (dotacja, przekazanie gruntów na poszerzenie pasa drogowego, itp.) - max ilość punktów w przypadku współfinansowania min. 50% - 25 pkt. W przypadku minimalnego współfinansowania wynoszącego 10% - 5 pkt. W przypadku współfinansowania na poziomie powyżej 10% i poniżej 50% przyznawane będą proporcjonalnie ilości punktów. Wartość współfinansowania na poziomie poniżej 10% - 0 pkt.

## **2. Położenie ulicy oraz funkcja wg natężenia ruchu pojazdów.**

Wyszczególnia się w tym kryterium 5 grup ulic o różnej funkcji:

- ulice podstawowego układu komunikacyjnego ( w tym ulice na których jest duże natężenie ruchu i występują trasy MKZ oraz stanowią dojazd do podmiotów gospodarczych) – 15 pkt,
- ulice podstawowego układu komunikacyjnego ( w tym ulice na których funkcjonuje mniejsze natężenie ruchu i występują trasy MKZ oraz stanowią dojazd do podmiotów użyteczności publicznej lub dużych osiedli) – 12 pkt,
- ulice stanowiące główny dojazd do osiedli – 8 pkt,
- ulice stanowiące jedną z głównych ulic osiedli wielorodzinnych – 6 pkt,
- ulice zlokalizowane w obszarze Starego Miasta -6 pkt.

## **3. Stan techniczny ulicy.**

- ulice o nawierzchni bitumicznej generujące duże nakłady finansowe na cząstkowe remonty nawierzchni drogi – 6 pkt,
- ulice utwardzone o średnim stopniu degradacji (zawarto drogi o nawierzchni bitumicznej oraz betonowej, z płyt i elementów betonowych (np. trylinka) – 3 pkt,
- ulice bitumiczne o małym stopniu degradacji – 1 pkt.

### Kryteria dla ulic dojazdowych:

**1. Możliwość pozyskania dofinansowania.** Ulice których budowa lub przebudowa wpisuje się w aktualnie funkcjonujące programy dofinansowania lub współfinansowane przez jednostki, organizacje lub osoby fizyczne punktowana jako wysokość współfinansowania w stosunku do kosztów zadania (dotacja, przekazanie gruntów na poszerzenie pasa drogowego, itp.) - max ilość punktów w przypadku współfinansowania min. 50% - 25 pkt. W przypadku minimalnego współfinansowania wynoszącego 10% - 5 pkt. W przypadku współfinansowania na poziomie powyżej 10% i poniżej 50% przyznawane będą proporcjonalnie ilości punktów. Wartość współfinansowania na poziomie poniżej 10% - 0 pkt.

## **2. Położenie ulicy oraz funkcja wg natężenia ruchu pojazdów.**

Wyszczególnia się w tym kryterium 5 grup ulic o różnej funkcji:

- ulice stanowiące główny dojazd do osiedli – 6 pkt,
- ulice zlokalizowane w obszarze Starego Miasta -6 pkt,
- gęstość zaludnienia i intensywna zabudowa jednorodzinna i wielorodzinna – 3 pkt,
- średnia zabudowa jednorodzinna – 2 pkt,
- nieliczna zabudowa jednorodzinna – 1 pkt.

## **3. Stan techniczny ulicy.**

- ulice o nawierzchni bitumicznej generujące duże nakłady finansowe na cząstkowe remonty nawierzchni drogi – 6 pkt,
- ulice utwardzone o średnim stopniu degradacji (zawarto drogi o nawierzchni bitumicznej oraz betonowej, z płyt i elementów betonowych (np. trylinka) – 3 pkt,
- ulice utwardzone o małym stopniu degradacji – 1 pkt.

## **4. Stan zagospodarowania posesji przyległych do pasa drogowego.**

- zagospodarowanie przyległych posesji od 81% - 100 % - 5 pkt,
- zagospodarowanie przyległych posesji od 31% - 80 % - 3 pkt,
- zagospodarowanie przyległych posesji do 30% - 1 pkt,

- brak zagospodarowania przyległych posesji lub pas drogowy jest zagospodarowany tymczasowo (*ujęto ulice wykonane w technologii tymczasowej*) – 0 pkt.

**5. Czas oczekiwania dla ulic o nawierzchni gruntowej.**

- okres od zakończenia większości zabudowy przyległych posesji od 20 lat i dłużej – 4 pkt,
- okres od zakończenia większości zabudowy przyległych posesji od 5 - 20 lat – 2 pkt,
- okres od zakończenia większości zabudowy przyległych posesji do 5 lat – 0 pkt.

**Kryteria dla ulic dojazdowych gruntowych:**

**1. Możliwość pozyskania dofinansowania.** Ulice których budowa lub przebudowa wpisuje się w aktualnie funkcjonujące programy dofinansowania lub współfinansowane przez jednostki, organizacje lub osoby fizyczne punktowana jako wysokość współfinansowania w stosunku do kosztów zadania (dotacja, przekazanie gruntów na poszerzenie pasa drogowego, itp.) - max ilość punktów w przypadku współfinansowania min. 50% - 25 pkt. W przypadku minimalnego współfinansowania wynoszącego 10% - 5 pkt. W przypadku współfinansowania na poziomie powyżej 10% i poniżej 50% przyznawane będą proporcjonalnie ilości punktów. Wartość współfinansowania na poziomie poniżej 10% - 0 pkt.

**2. Funkcja według natężenia ruchu pojazdów.**

- gęstość zaludnienia i intensywna zabudowa jednorodzinna i wielorodzinna – 3 pkt,
- średnia zabudowa jednorodzinna – 2 pkt,
- nieliczna zabudowa jednorodzinna – 1 pkt.

**3. Stan zagospodarowania posesji przyległych do pasa drogowego.**

- zagospodarowanie przyległych posesji od 81% - 100 % - 5 pkt,
- zagospodarowanie przyległych posesji od 31% - 80 % - 3 pkt,
- zagospodarowanie przyległych posesji do 30% - 1 pkt,
- brak zagospodarowania przyległych posesji – 0 pkt.

**4. Czas oczekiwania dla ulic o nawierzchni gruntowej.**

- okres od zakończenia większości zabudowy przyległych posesji od 20 lat i dłużej – 4 pkt,
- okres od zakończenia większości zabudowy przyległych posesji od 5 - 20 lat – 2 pkt,
- okres od zakończenia większości zabudowy przyległych posesji do 5 lat – 0 pkt.

Wyniki ocen punktowych typują potencjalną kolejność realizacji zadań.

Wyżej wymienionym kryteriom nie będą podlegać zadania o dużym zakresie rzeczowym, wymagające dużych nakładów finansowych. Realizacja inwestycji będzie wymagać pozyskania dofinansowania ze środków zewnętrznych. Są to inwestycje o znaczeniu ponadlokalnym, na przykład:

1. Park & Ride.
2. Północna obwodnica Stargardu.

Kolejność wynikająca z punktacji ustalonej za pomocą oceny punktowej może być zmieniona decyzją Prezydenta Miasta w następujących przypadkach:

1. Jeżeli z punktu widzenia oceny organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego (policja, zarządzający ruchem na drogach publicznych) realizacja inwestycji ma podstawowe znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa kierujących pojazdami i pieszych,
2. W przypadku zmiany charakteru drogi lub w innych wyjątkowych sytuacjach może wystąpić konieczność przesunięcia danej drogi do innej kategorii ulic (np. z ulic dojazdowych na ulice tranzytowe, z ulic tranzytowych na ulice o znaczeniu strategicznym dla rozwoju miasta),

3. W przypadku posiadania określonych środków budżetowych, może być podjęta decyzja o realizacji inwestycji niżej punktowanej, o niższych kosztach, na którą są posiadane środki budżetowe zapewniające jej realizację,
4. Konieczność wymiany infrastruktury podziemnej, wpływająca znacząco na degradację nawierzchni drogi – współfinansowanie z gestorami sieci,
5. Umożliwienie zbycia nieruchomości uwarunkowane dostępem poprzez wybudowanie drogi na terenach SPP i PPNT (pozyskiwanie nowych inwestorów).

Ze względu na długotrwały proces obejmujący budowę lub przebudowę ulic miejskich zakłada się weryfikację przydzielonych punktów dla poszczególnych kryteriów uwzględniające ich stan faktyczny na dzień weryfikacji. Zakłada się wstępnie wykonywanie weryfikacji co 1 rok lub w zależności od potrzeb (np. dofinansowanie inwestycji, zmiana charakteru drogi, zmiana stanu technicznego).

Zweryfikowana kolejność realizacji dróg będzie przedkładana Komisji Gospodarczej Rady Miejskiej.

Powyższe kryteria regulują proponowaną kolejność realizacji jezdni w obrębie pasa drogowego lub kompleksową ich budowę/przebudowę. Powyższe założenia nie uwzględniają remontu samych chodników.

## UZASADNIENIE:

Uchwała Nr X/84/2015 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 25.08.2015 r. przyjęła kierunki działania Prezydenta Miasta Stargard Szczeciński dotyczące określenia kryteriów, według których ustala się priorytety remontów dróg na terenie miasta Stargardu. Kryterium ulic dojazdowych podlegały ulice o nawierzchni utwardzonej jak i gruntowej.

Rozwój budownictwa jedno i wielorodzinnego powoduje zwiększanie się liczby dróg gruntowych do wykonania. W konsekwencji powyższego realizacje następnych w kolejności ulic dojazdowych utwardzonych, posiadających zły stan techniczny nawierzchni przesuwane są w czasie, powodując ich dalszą degradację. W związku z powyższym wydziela się oddzielną kategorię ulic: „ulice gruntowe dojazdowe”.

Zmienia się kryterium: „możliwość pozyskania dofinansowania”. Obecna regulacja powoduje, że nawet niewielkie w stosunku do wartości całkowitej przebudowy dofinansowanie, zwiększa znacznie ilość punktów w proporcji do pozostałych kryteriów. W konsekwencji tej metodologii następują przesunięcia w kolejności realizacji zadań oczekujących, niewspółmierne do poniesionych kosztów. Biorąc pod uwagę czas oczekiwania na remonty poszczególnych dróg w mieście, określa się przyznanie punktów za współfinansowanie na poziomie min. 10%.

Dokument określający zasady stosowania kryteriów dla poszczególnych ulic stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

W związku z powyższym podjęcie uchwały jest zasadne.

Prezydent Miasta  
Rafał Zajac