

16.10.2025, Kamionki

Rada Miasta i Gminy Kórnik

wpł. dn.

17.10.2025

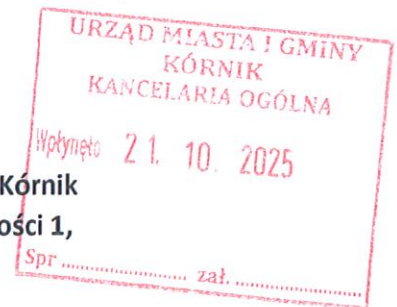
Do:

Burmistrz

Miasta i Gminy Kórnik

Plac Niepodległości 1,

62-035 Kórnik



Interpelacja

Dotyczy: W sprawie opracowania i wdrożenia „Standardów budowy i wykończenia dróg gminnych” w Gminie Kórnik

Działając na podstawie art. 24 ust. 3 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, zwracam się z interpelacją w sprawie opracowania i wdrożenia jednolitych standardów budowy i wykończenia dróg gminnych.

Uzasadnienie potrzeby

W trakcie realizacji inwestycji drogowych na terenie naszej gminy coraz wyraźniej widać brak jednolitych standardów. Na jednych osiedlach budowane są drogi asfaltowe bez dojść do furtek i zjazdów na posesje, natomiast w innych powstają pełne układy z chodnikami, krawężnikami i wykonanymi wjazdami. W niektórych miejscach stosuje się obniżenia krawężników przy wjazdach, w innych całkowicie się z nich rezygnuje. Taka niejednorodność rozwiązań powoduje poczucie nierównego traktowania mieszkańców i obniża zaufanie do działań gminy oraz rady.

Dodatkowym problemem jest brak spójności w zakresie organizacji ruchu. Na części ulic montowane są różne typy progów zwalniających, w jednych rejonach obowiązuje strefa „Tempo 30”, a w innych wprowadza się znak D-40 „Strefa zamieszkania”, co prowadzi do niejasności w zasadach pierwszeństwa i prędkości. Różnice występują również w oznakowaniu dróg – na jednych osiedlach stosuje się znak „Droga wewnętrzna”, a na innych „Strefa ruchu”. Warto podkreślić, że oznakowanie „Droga wewnętrzna” ogranicza możliwości interwencji Policji i powinno być stosowane wyłącznie w przypadku dróg prywatnych lub dojazdów do posesji, a nie na drogach publicznych udostępnionych ogólnemu ruchowi.

Wprowadzenie jednolitych standardów budowy i oznakowania dróg pozwoli nie tylko zapewnić równe traktowanie mieszkańców i przewidywalność działań inwestycyjnych, ale również **ułatwi**

codzienną pracę urzędnikom odpowiedzialnym za przygotowanie i realizację inwestycji. Dzięki jasno określonym zasadom będą oni mogli powoływać się na konkretny dokument przy opracowywaniu projektów, opiniowaniu koncepcji czy rozstrzyganiu wątpliwości technicznych, co usprawni procesy decyzyjne i ograniczy liczbę sporów interpretacyjnych.

Jednolite, publicznie dostępne „Standardy budowy i wykończenia dróg gminnych”:

- zapewnią równe traktowanie i przejrzystość decyzji,
- ułatwią projektowanie i przetargi (mniej wariantów, mniej ryzyk dla wykonawców, niższe ceny),
- zmniejszą koszty utrzymania (zamiennosc elementów, katalog materiałów),
- podniosą bezpieczeństwo i komfort pieszych, rowerzystów i kierowców,
- ujednolicią estetykę ulic i przestrzeni publicznych.

Propozycja zakresu „Standardów”

Poniżej przedstawiam proponowaną strukturę dokumentu wraz z wymaganiami i rozstrzygnięciami, które porządkują sporne kwestie.

1) Zasady ogólne i hierarchia ulic

- Klasy dróg gminnych oraz strefy funkcjonalne (mieszkalna, usługowa, szkoły/przedszkola, tereny wiejskie).
- Domyślne prędkości docelowe i strefy „Tempo 30” dla ulic osiedlowych.
- Zasada „pieszy w pierwszej kolejności” w strefach zamieszkania i przy generatorach ruchu pieszego (szkoły, przystanki, urzędy).
- Zasada kompletności przekroju: jezdnia + piesi + odwodnienie + oświetlenie + zieleń + urządzenia BRD (bez „oszczędności” kosztem bezpieczeństwa).

2) Kryteria: kiedy sama jezdnia, a kiedy jezdnia + chodnik

- **Chodnik obowiązkowy, gdy:**
 - średni dobowy ruch (SDR) > 300 poj./dobę w zabudowie;
 - odcinek stanowi dojście do przystanku, szkoły, placówki zdrowia lub urzędu w promieniu

500 m;

– zabudowa po obu stronach ulicy (ciągłość dojść).

- **Chodnik zalecany** przy zabudowie jednostronnej w gęstej zabudowie – po stronie zabudowanej.
- **Brak chodnika dopuszczalny** w strefach o bardzo niskim ruchu i rozproszonej zabudowie, pod warunkiem wprowadzenia strefy „Tempo 30” i środków uspokojenia ruchu (wyniesienia, zawężenia).

(Powyższe kryteria są spójne z krajowymi warunkami technicznymi dla dróg publicznych oraz nowymi wytycznymi WR-D dla infrastruktury pieszej, które kładą nacisk na bezpieczeństwo pieszych i planowanie tras dojść.)

3) Jezdnie – rodzaj nawierzchni i kiedy asfalt, a kiedy kostka

- **Asfalt (MMA)** – standard dla ulic głównych dojazdowych i lokalnych o wyższych SDR (trwałość, akustyka, komfort).
- **Kostka betonowa (CBP)** – **gdy planowane jest w najbliższych latach uzbrojenie podziemne** (kanalizacja, wodociąg, gaz, światłowód) lub konieczne jest etapowanie; pozwala na łatwy demontaż i odtworzenie bez cięcia asfaltu.

4) Chodniki – materiały i szerokości

- Minimalna szerokość efektywna: **2,0 m** w zabudowie; **1,8 m** w wyjątkowych przewężeniach.
- Materiał domyślny: **kostka betonowa jasnoszara** (kolorystyka ujednolicona dla całej gminy).
- **Przejścia dla pieszych:** krawężnik obniżony **0–2 cm**, płyty fakturowe (nawierzchnia ostrzegawcza) – standard dostępności.

(Wymagania zgodne z miejskimi standardami pieszymi Warszawy i WR-D-41-1 dotyczącymi planowania i projektowania tras pieszych.)

5) Zjazdy na posesje i dojścia do furtek – koniec uznaniowości

- **Obowiązkowe wykonanie** zjazdów do każdej działki przyległej do inwestycji w standardzie:
 - nawierzchnia z kostki betonowej **w odróżniającym kolorze** (np. grafit),
 - poziomowanie zapewniające brak „uskoków” i zastoin,
 - ciągłość nachylenia chodnika (pierwszeństwo ruchu pieszego),
 - odwodnienie tak, aby spływ z prywatnej posesji nie trafiał na chodnik/jezdnię.
- Dojścia do prywatnych furtek tylko w przypadku budowy chodnika !!!, w przypadku jego braku budowa tylko wjazdu/zwyjazdu z posesji
- Jednolite detale: typ krawężnika (np. 15×30 cm), obrzeży, promieni włączy, korytek.

6) Uspokojenie ruchu i bezpieczeństwo

- **Preferowane środki:** wyniesione tarcze skrzyżowań, wyniesione przejścia dla pieszych, zawężenia przekroju, szykany, „esowanie” toru jazdy, wyspy dzielące.
- **Na trasach autobusowych:** poduszki wyspowe (tzw. „berlińskie”) zamiast progów podrzutowych.
- **Przejścia dla pieszych:** doświetlenia LED, azyle min. 2,0 m, wyniesienia w strefach Tempo 30. W pobliżu szkół i miejsc uczęszczanych przez dzieci inteligentne przejścia, tj. podświetlany znak przejścia dla pieszych wykrywający pieszego który zbliża się.
(Rozwiązania zgodne z praktyką dużych miast oraz wytycznymi urządzeń BRD; standardy Warszawy i Gdańska kładą nacisk na wyniesienia i czytelność przejść.)

7) Ruch rowerowy (tam, gdzie uzasadniony)

- Priorytet: **uspokojona jeźdźnia** i współdzielenie w ulicach osiedlowych; wydzielone drogi dla rowerów na ciągach zbiorczych.
- Szerokości minimalne: **1,8–2,0 m** (jednokierunkowa), **3,0 m** (dwukierunkowa).
- Nawierzchnia preferowana: asfalt; kostka tylko w wyjątkach i o małej fazie.

(Metropolitalne wytyczne rowerowe i warszawskie standardy rowerowe. Metropolia Gdańsk Gdynia)

8) Odwodnienie i retencja

- Obowiązkowe rozwiązania retencyjne: rowy chłonne, skrzynki rozsączające, korytka szczelinowe; odwodnienia liniowe, miejsca postojowe jako nawierzchnie przepuszczalne.
- Zakaz kierowania spływu z zjazdów na chodnik.
- Wymagane obliczenia chłonności i czasów spływu dla opadu miarodajnego.

9) Zieleni, mała architektura i oświetlenie

- Drzewa uliczne jako element standardu (gatunki, minimalne misy, ochrona korzeni).
- Ławki, kosze – katalog wzorów dla gminy (spójność estetyczna).
- Oświetlenie LED (barwa ~3000 K), minimalne poziomy luminancji, doświetlenie przejść.

10) Dostępność dla osób z niepełnosprawnościami

- Ciągłość chodników, krawężniki 0–2 cm na przejściach, pola uwagi/ostrzeżeń, prowadnice fakturowe w niewralgicznych punktach.

11) Kolorystyka i paleta materiałów (ujednolicenie wizerunku)

- Kostka chodnikowa: jasnoszara;
- Zjazdy: grafit/ciemnoszara;
- Opaski/przejścia fakturowe: kontrastowe (np. żółć/ochra dla pól uwagi);
- Obrzeża i krawężniki: odcień spójny w całej gminie.

(Gdańsk publikuje „katalog nawierzchni” łączący wymagania techniczne i estetyczne – dobry wzór do naśladowania. Gdański Zarząd Dróg i Zieleni)

12) Etapowanie inwestycji i koordynacja z uzbrojeniem

- **Zasada „najpierw sieci, potem asfalt”** – przy braku kanalizacji/wody: nawierzchnia z **kostki** do czasu uzupełnienia mediów; po zakończeniu – docelowa struktura (asfalt lub pozostawienie CBP jeśli uzasadnione ruchem).
- Wymóg uzgodnień z gestorami i planu pięcioletniego koordynacji robót.

13) Komunikacja z mieszkańcami

- Minimalny standard informacji: harmonogram, czasowe dojścia do furtek, projekt zjazdów (do akceptacji), tryb zgłaszania uwag, terminowe odtworzenia.

14) Utrzymanie i gwarancje

- Okresy gwarancyjne i odpowiedzialność za odtworzenie zjazdów/ chodników po awariach sieci.
- Procedura szybkich napraw ubytków i eliminacji barier.

Wnoszę o:

1. Powołanie zespołu roboczego (wydział inwestycji, wydział eksploatacji, wydział planowania przestrzennego) w celu opracowania dokładnych standardów dróg.
2. Przyjęcie zasady stosowania standardów we wszystkich nowych zadaniach oraz w przetargach (SIWZ z odesłaniem do „Standardów...”).
3. Publikację gotowego dokumentu wraz z rysunkami.

Pytania do Burmistrza

1. Czy Urząd podejmie prace nad „Standardami budowy i wykończenia dróg gminnych” w proponowanym zakresie?
2. Jaki będzie tryb i termin przygotowania dokumentu?
3. Czy Gmina wdroży domyślnie **wyniesione przejścia** i strefy „Tempo 30” na ulicach osiedlowych przy szkołach i przystankach?
4. Czy Gmina rozważy wprowadzenie jednolitej zasady oznakowania dróg gminnych o nawierzchni asfaltowej jako „**Strefa ruchu**” zamiast „**Droga wewnętrzna**”, aby umożliwić Policji pełen zakres działań kontrolnych i egzekwowania przepisów ruchu drogowego na tych odcinkach? Prośba o wprowadzenie jeszcze przed stworzeniem „Standardów budowy i wykończenia dróg gminnych”

Z wyrazami szacunku,
Sebastian Stein

