

INSTRUKCJA
KONTROLI OKRESOWEJ STANU TECHNICZNEGO
DRÓG WOJEWÓDZKICH
ZARZĄDZANYCH PRZEZ PODLASKI ZARZĄD DRÓG
WOJEWÓDZKICH W BIAŁYMSTOKU

1. Celem oceny stanu dróg, a w szczególności nawierzchni jezdni, chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo – rowerowych i poboczy jest gromadzenie stosownych i ujednoczonych pod względem zasady, metody i treści informacji oraz przetwarzanie tych informacji do sporządzania protokołów kontroli stanu technicznego obiektu budowlanego, wykorzystywanych w bieżących działaniach zarządu drogi, jak również do sporządzania budżetów drogowych i strategicznych planów poprawy jakości dróg.
2. Wyniki oceny stanu dróg, w szczególności nawierzchni jezdni, chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo – rowerowych i poboczy będą wykorzystywane do:
 - planowania krótko- i średniookresowego robót remontowych i utrzymaniowych;
 - obliczania wartości majątku drogowego;
 - racjonalnego podziału nakładów finansowych na utrzymanie dróg oraz do prowadzenia analiz ekonomicznych (m.in. efektywności);
 - przygotowywania materiałów przetargowych na utrzymanie dróg, także na remonty i modernizacje;
 - analizy układu transportowej sieci drogowej z punktu widzenia planowania objazdów (na czas robót, klęsk żywiołowych itp.) oraz wyznaczania tras przejazdów pojazdów o nienormalnym obciążeniu;
 - wyznaczania dróg lub ich odcinków do badań wybranych cech jakościowych;
 - rejestracji zmian jakości nawierzchni jezdni, chodników oraz poboczy.
3. W trakcie dokonywania oceny drogi: jezdnię, chodniki, ścieżki rowerowe, ciągi pieszo – rowerowe oraz pobocza należy podzielić na inwentaryzowane odcinki biorąc pod uwagę intensywność występowania uszkodzeń. Odcinki powinny obejmować całą sieć drogową tzn. koniec pierwszego odcinka jest jednocześnie początkiem drugiego. Chodniki, ścieżki rowerowe, ciągi pieszo – rowerowe i pobocza należy ocenić po obu stronach jezdni.
4. Jakość nawierzchni jezdni należy ocenić wizualnie na podstawie pięciu podstawowych uszkodzeń:
 - **pęknięcia siatkowe** – wzajemnie przecinające się, nieregularnie rozmieszczone, poprzeczne, podłużne i skośne pęknięcia warstwy bitumicznej, dzielące jej powierzchnię na wielobloki;
 - **pęknięcia pojedyncze** – prosto- lub krzywoliniowe pojedyncze pęknięcia podłużne, poprzeczne, skośne i nieregularne;

- **łaty i wyboje** – miejsca nawierzchni, na których występuje ubytek nawierzchni na głębokość większą niż grubość warstwy ścieralnej oraz miejsca, na których dokonano wymiany lub uzupełnienia ubytków nawierzchni;
 - **ubytki ziaren i lepiszcza** – wypadanie pojedynczych ziaren lub ubytek masy warstwy ścieralnej bez naruszania warstw niżej leżących;
 - **koleiny i deformacje** – trwałe odkształcenie przekroju poprzecznego nawierzchni.
5. Jakość nawierzchni chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo – rowerowych należy ocenić wizualnie na podstawie uszkodzeń:
- **wyboje** – miejsce nawierzchni, gdzie występuje ubytek masy bitumicznej warstwy powierzchniowej sięgający podbudowy;
 - **braki elementów** – miejsce, gdzie nie ma ciągłości nawierzchni w wyniku braku płyt chodnikowych lub innych elementów drobnowymiarowych;
 - **głębokie złuszczenia** – powierzchniowe ubytki masy warstwy ścieralnej nawierzchni bitumicznej lub ubytki masy na powierzchni elementów z betonu cementowego;
 - **zapadnięcia** – lokalne, powierzchniowe zagłębienia bez ubytków;
 - **sfalowania** – powierzchniowe zagłębienia i wzniesienia nawierzchni bezpośrednio po sobie następujące;
 - **lokalne nierówności** – powierzchniowe nierówności, uskoki, obniżenia, stopnie stanowiące znaczne przeszkody dla osób niepełnosprawnych (błędy w projektowaniu i wykonawstwie chodników oraz innych ciągów pieszych);
 - **wystające lub zapadnięte urządzenia obce** – miejsca, gdzie występują różnice poziomów powierzchni chodnika i krawędzi urządzeń obcych;
 - **trwałe przeszkody** – urządzenia komunikacyjne (słupy, latarnie) lub drzewa usytuowane w chodniku w sposób utrudniający poruszanie.
6. W zależności od intensywności występowania łącznych uszkodzeń nawierzchni jezdni, chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo – rowerowych i poboczy oceniany odcinek należy zakwalifikować do jednego z poniższych stanów:
- | | |
|----------------------------|-----------------------|
| A stan bardzo dobry | - do 10 % powierzchni |
| B stan dobry | - 11-25 % |
| C stan zadowalający | - 26-50 % |
| D stan zły | - 51-75 % |
| E stan bardzo zły | - powyżej 75 % |
7. Sporządzone protokoły kontroli stanu technicznego będą stanowiły załączniki do ksiąg dróg (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom).

8. Dodatkowo, każdy z rejonów przedłoży w terminie do 28 września 2018r. pisemną informację na temat:

- a) istniejących zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego związanych z:
 - obecnością odcinków dróg charakteryzujących się nadmierną śliskością;
 - nienormatywnymi łukami pionowymi i poziomymi (lokalizacja);
 - niezabezpieczonymi lub źle zabezpieczonymi miejscami wymagającymi zastosowania barier ochronnych;
 - innymi zagrożeniami w ruchu drogowym
- b) stanu urządzeń odwadniających oraz odprowadzających wodę tj. rowów, ścieków, drenaży, kanalizacji deszczowej i przepustów,
- c) potrzeby budowy urządzeń do obsługi ruchu drogowego

9. W protokole z pięcioletniej kontroli okresowej stanu technicznego drogi (art. 62 ust. 1 pkt. 2 i ust. 1a Ustawy Prawo Budowlane) należy określić przydatność użytkową obiektu budowlanego oraz ocenę jego estetyki.

9.1. Ocena przydatności do użytkowania

Ocenę przydatności do użytkowania należy przeprowadzić analizując i oceniając następujące parametry :

- bezpieczeństwo ruchu publicznego,
- aktualną nośność,
- dopuszczalną prędkość ruchu pojazdów,
- szerokość skrajni,
- wysokość skrajni.

Wyszczególnione parametry należy oceniać stosując skalę i kryteria oceny podane w Tabelicy 1.

Tablica 1 Skala i kryteria oceny przydatności do użytkowania.

| Przydatność do użytkowania | Kryterium oceny |
|----------------------------|---|
| odpowiednia | parametr spełnia lub przewyższa wymagania użytkowników |
| ograniczona | parametr nie spełnia uzasadnionych oczekiwań użytkowników lub spełnia je częściowo – nie wymaga się natychmiastowych prac remontowych lub przebudowy |
| niedostateczna | parametr nie spełnia uzasadnionych oczekiwań użytkowników – wymagane jest natychmiastowe przeprowadzenie prac interwencyjnych, pilne wykonanie remontu lub przebudowy |

9.2. Ocena estetyki drogi i jej otoczenia.

Ocena polega na określeniu procentowego udziału odcinków drogi na których droga i elementy z nią powiązane są kompletne i w pełni zsynchronizowane i

skomponowane z otoczeniem pod względem wizualnym i funkcjonalnym oraz wolne od zanieczyszczeń.

W zależności od intensywności występowania tych odcinków drogę należy zakwalifikować do jednego z poniższych stanów:

- | | |
|----------------------------|-------------------------------|
| A stan bardzo dobry | - powyżej 90 % długości drogi |
| B stan dobry | - 60-90 % |
| C stan zadowalający | - 30-60 % |
| D stan zły | - 10-30 % |
| E stan bardzo zły | - poniżej 10 % |

PROTOKÓŁ NR.....

KONTROLI ROCZNEJ / PIĘCIOLETNIEJ* STANU TECHNICZNEGO DROGI
(wg. art. 62 ust. 1 pkt. 1 i ust. 1a Ustawy Prawo Budowlane /art. 62 ust. 1 pkt. 2 i ust. 1a Ustawy Prawo Budowlane)*

Oceniający przed przystąpieniem do oceny stanu technicznego obiektu budowlanego zapoznał się z protokołami z ostatnich przeglądów okresowych drogowych obiektów inżynierskich znajdujących się w ciągu drogi.

strona 1

| Droga Nr | Oceniany odcinek jezdni | | Uszkodzenia | | | | | | Stan | | Termin wykonania | Uwagi | |
|----------|-------------------------|-------------|--------------------|----------------------|---------------|---------------------------|-------------------|---|------|----|------------------|----------------|----------------|
| | początek [km] | koniec [km] | pęknięcia siatkowe | pęknięcia pojedyncze | łaty i wyboje | ubytki ziaren i lepiszcza | koliny deformacje | 9 | 10 | 11 | | kontrolującego | Kierownika RDW |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | |

| Droga Nr | Oceniany odcinek chodnika | | Uszkodzenia | | | | | | | | Stan | Sposób naprawy | Termin wykonania | Uwagi | | |
|----------|---------------------------|-------------|-------------|-----------------|--------------------|-------------|------------|---------------------|------------------------------------|------------------|------|----------------|------------------|----------------|----------------|--|
| | początek [km] | koniec [km] | wyboje | braki elementów | głębokie zruszenia | zapadnięcia | sfalowania | lokalne nierówności | wystające lub zapadnięte wrz. obce | trwałe przeskody | | | | Kierownika RDW | kontrolującego | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | |

| Droga Nr | Oceniany odcinek ścieżki rowerowej | | Uszkodzenia | | | | | | | | Stan | Sposób naprawy | Termin wykonania | Uwagi | | | |
|----------|------------------------------------|-------------|-------------|-----------------|--------------------|-------------|------------|---------------------|------------------------------------|-------------------|------|----------------|------------------|-------|----|----|----|
| | początek [km] | koniec [km] | wyboje | braki elementów | głębokie zruszenia | zapadnięcia | sfalowania | lokalne nierówności | wystające lub zapadnięte urz. obce | trwałe przeszkody | | | | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | | |

| Droga Nr | Oceniany odcinek ciągu pieszo-rowerowego | | Uszkodzenia | | | | | | | | Stan | Sposób naprawy | Termin wykonania | Uwagi | | |
|----------|--|-------------|-------------|-----------------|----------------------|-------------|------------|---------------------|------------------------------------|------------------|------|----------------|------------------|----------------|----------------|--|
| | początek [km] | koniec [km] | wyboje | braki elementów | głębokie zruszczenia | zapadnięcia | sfalowania | lokalne nierówności | wystające lub zapadnięte urz. obce | trwałe przeskody | | | | Kierownika RDW | kontrolującego | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | |

| Droga Nr | Oceniany odcinek pobocza | | Uszkodzenia | | | Stan | Sposób naprawy | Termin wykonania |
|----------|--------------------------|-------------|-------------|-----------|------|------|----------------|------------------|
| | początek [km] | koniec [km] | zaniżenie | zawyżenie | inne | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |

| Droga Nr | Oceniany odcinek rowu | | Uszkodzenia | | | | Stan | Sposób naprawy | Termin wykonania |
|----------|-----------------------|-------------|-------------|--------------|-------------------------------------|------|------|----------------|------------------|
| | początek [km] | koniec [km] | zamulenie | zakrzaczenie | niedrożność przepustów pod zjazdami | inne | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| | | | | | | | | | |

Uwaga: w kolumnach „uszkodzenia” wpisu dokonać poprzez postawienie znaku „+”
*niepotrzebne skreślić.

W zależności od intensywności występowania łącznych uszkodzeń nawierzchni jezdni, chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo – rowerowych i poboczy oceniany odcinek należy zakwalifikować do jednego z poniższych stanów:

- A stan bardzo dobry - do 10 % powierzchni
- B stan dobry - 11-25 %
- C stan zadowalający - 26-50 %
- D stan zły - 51-75 %
- E stan bardzo zły - powyżej 75 %

1. Końcowa ocena przydatności użytkowej obiektu budowlanego - drogi sporządzona na podstawie kontroli wszystkich elementów drogi wraz z obiektami inżynierskimi:
Obiekt może być użytkowany bez żadnych ograniczeń. *
Obiekt może być użytkowany z następującymi ograniczeniami: *

.....
* Obiekt nie może być użytkowany. *
* niepotrzebne skreślić

- 2. Końcowa ocena estetyki drogi i jej otoczenia :.....
- 3. Realizacja zaleceń z poprzedniej kontroli:
- 4. Wnioski i zalecenia z przeglądu:

Data kontroli:.....
Oceny dokonał : 1.
Przy udziale: 2.
3.