

Program Oceny i Priorytetyzacji Remontów Dróg Publicznych dla Miasta Człuchów

Zespół operacyjny składający się z członków

1. Tomasz Kowalczyk – Wiceburmistrz Miasta Człuchów
2. Katarzyna Muszyńska – radna Rady Miejskiej w Człuchowie
3. Janina Dudek - radna Rady Miejskiej w Człuchowie
4. Małgorzata Kucharska Zemke - radna Rady Miejskiej w Człuchowie

W ramach prac Zespołu ds. Infrastruktury Drogowej, opracowano kompleksowy zestaw wskaźników służących do obiektywnej oceny i ustalania priorytetów budowy i remontów dróg na terenie gminy. Przyjęte kryteria uwzględniają zarówno aspekty techniczne, jak i społeczne oraz ekonomiczne, co pozwala na transparentne i racjonalne planowanie inwestycji w kolejnych latach budżetowych.

I. Zespół wypracował wskaźniki określające priorytety remontów dróg

Tabela1. Kryteria projektów remontów dróg miejskich

Kryterium	Ocena	Punkty	Waga	Wynik częstkowy
1. Gęstość zaludnienia– ilość osób zamieszkałych na podstawie deklaracji wywozu odpadów komunalnych na 100 metrów bieżących ulicy	>16 osób – 5 pkt; 20 osób – 10 pkt; 25 osób – 15 pkt		0,20	
2. Znaczenie w systemie transportowym (dostęp do instytucji publicznych i zakładów pracy)	1 instytucja – 5 pkt; 2 instytucje – 10 pkt; 3 instytucje – 15 pkt	...	0,30	
3. Stan techniczny drogi	Ostrzegawczy – 5 pkt; Zły – 10 pkt; Bardzo zły – 15 pkt	...	0,30	
4. Współfinansowanie / partycypacja	Tak – 1 pkt; Nie – 0 pkt	...	0,10	
5. Połączenie z drogami wyższej kategorii	Powiatowe – 5 pkt; Wojewódzkie – 10 p; Krajowe – 15 pkt	...	0,10	

Uzasadnienie dla przyjętych wag

Kryterium	Waga	Uzasadnienie
1. Gęstość zaludnienia	0.20	Wpływ społeczny i ekonomiczny.
2. Znaczenie w systemie transportowym	0.30	Kluczowy dostęp do usług publicznych i zakładów pracy
3. Stan techniczny	0.30	Bezpieczeństwo i koszty eksploatacji.
4. Połączenie z drogami wyższej kategorii	0.10	Integracja z szerszym układem transportowym.
5. Współfinansowanie / partycypacja	0.10	Względy budżetowe, premiowane, ale nie dominujące.

II. Kryteria oceny priorytetów remontów dróg z uzasadnieniem:

1. Stan techniczny – waga: 0.30

Uzasadnienie:

Stan techniczny drogi bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo użytkowników, komfort jazdy oraz koszty eksploatacji pojazdów. Drogi w złym stanie mogą powodować wypadki, opóźnienia w ruchu oraz zwiększone wydatki na naprawy. Choć nie każda droga w złym stanie jest intensywnie użytkowana, jej remont może znacząco poprawić jakość życia mieszkańców i efektywność transportu lokalnego.

2. Gęstość zaludnienia – waga: 0.20

Uzasadnienie:

Drogi obsługujące obszary o wysokiej gęstości zaludnienia mają duży wpływ społeczny i ekonomiczny. Inwestycje w takich lokalizacjach przynoszą korzyści mieszkańcom, poprawiają dostępność usług, zwiększają mobilność i wspierają lokalny rozwój. To kryterium odzwierciedla zasadę maksymalizacji efektu społecznego.

3. Znaczenie w systemie transportowym – waga: 0.30

Uzasadnienie:

Drogi prowadzące do kluczowych instytucji publicznych, takich jak szkoły, urzędy, przychodnie, centra usługowe i zakłady pracy pełnią istotną rolę w codziennym funkcjonowaniu społeczności. Ich dobra jakość zapewnia sprawny dostęp do usług, skraca czas podróży i zwiększa efektywność lokalnego systemu transportowego. Kryterium to uwzględnia funkcjonalność drogi w kontekście życia mieszkańców.

4. Połączenie z drogami wyższej kategorii – waga: 0.10

Uzasadnienie:

Drogi dobrze skomunikowane z siecią powiatową, wojewódzką czy krajową zwiększają dostępność

regionu i jego integrację z szerszym układem transportowym. Ułatwiają przemieszczanie się między gminami, wspierają lokalną gospodarkę i poprawiają spójność infrastrukturalną. Choć mniej istotne niż kryteria społeczne, połączenia te mają strategiczne znaczenie.

5. Współfinansowanie / partycypacja – waga: 0.10

Uzasadnienie:

Możliwość pozyskania środków zewnętrznych, udział partnerów lub mieszkańców w finansowaniu inwestycji może przyspieszyć realizację remontu i zmniejszyć obciążenie budżetu gminy. Jednak względy finansowe nie powinny dominować nad potrzebami społecznymi i funkcjonalnymi. Kryterium to pełni rolę wspomagającą w procesie oceny.

III. Inwestycje drogowe realizowane w formule współfinansowania lokalnego

Inwestycje drogowe realizowane z udziałem finansowym mieszkańców i przedsiębiorców, będą traktowane jako priorytetowe niezależnie od wyników oceny według przyjętych kryteriów i wag. W przypadku takich inwestycji nie stosuje się standardowego modelu oceny, a ich realizacja może być uwzględniona poza kolejnością, z uwagi na szczególny charakter społecznego zaangażowania i współodpowiedzialności za rozwój infrastruktury lokalnej.

Uzasadnienie:

- Społeczna partycypacja w finansowaniu inwestycji drogowych świadczy o wysokim poziomie lokalnego zaangażowania, realnej potrzeby oraz gotowości do współodpowiedzialności za rozwój infrastruktury.
- Współfinansowanie przez mieszkańców lub przedsiębiorców oznacza, że dana inwestycja została oddolnie zidentyfikowana jako istotna, co stanowi silny sygnał społeczny i gospodarczy.
- Tego typu projekty mają często większą akceptację społeczną, są lepiej zakorzenione w lokalnych potrzebach i mogą przynieść szybsze efekty w zakresie poprawy jakości życia i warunków prowadzenia działalności.
- Wyłączenie z oceny według standardowych kryteriów pozwala na elastyczne reagowanie na inicjatywy obywatelskie i wspiera budowanie partnerstwa między samorządem a społecznością lokalną.
- W praktyce, inwestycje z udziałem finansowym mieszkańców są często tańsze w realizacji, szybsze w przygotowaniu i bardziej efektywne w eksploatacji, co dodatkowo uzasadnia ich priorytetowe traktowanie.

IV. Wytyczne dla organów gminy w zakresie realizacji inwestycji drogowych

1. Zasada zgodności z programem

Decyzje dotyczące remontów i przebudowy dróg powinny być podejmowane w zgodzie z Zintegrowanym Programem Oceny i Priorytetyzacji Remontów Infrastruktury Drogowej, wskazującym na kryteria i wagi w zakresie priorytetyzacji inwestycji.

2. Rekomendacja stosowania modelu oceny

Przy każdej planowanej inwestycji drogowej organ wykonawczy powinien brać pod uwagę dokonanie oceny zgodnie z obowiązującym modelem wielokryterialnym, uwzględniającym gęstość zaludnienia,

znaczenie w systemie transportowym, stan techniczny, połączenia z drogami wyższej kategorii oraz możliwość współfinansowania.

3. Priorytet dla inwestycji partycypacyjnych

Inwestycje drogowe realizowane z udziałem finansowym mieszkańców, lokalnych przedsiębiorców i deweloperów, traktowane są jako priorytetowe i mogą być realizowane poza kolejnością, niezależnie od wyników oceny według standardowych kryteriów.

4. Obowiązek publikacji rankingu

Organ wykonawczy zobowiązany jest do corocznego opracowania i publikacji rankingu dróg, sporządzonego na podstawie modelu oceny priorytetów, wraz z pisemnym uzasadnieniem wyboru inwestycji przeznaczonych do realizacji. Ranking ten powinien zostać przekazany do Komisji Planowania, Budżetu i Infrastruktury Miejskiej **nie później niż do dnia 10 października każdego roku**.

V. Operacjonalizacja Programu Oceny i Priorytetyzacji Remontów Dróg Publicznych dla Miasta Czulchów - wzór do zaopiniowania dla Komisji Planowania, Budżetu i Infrastruktury Miejskiej

- Kryterium 1 (Gęstość zaludnienia) – waga: 0.20
- Kryterium 2 (Znaczenie w systemie transportowym) – waga: 0.30
- Kryterium 3 (Stan techniczny) – waga: 0.30
- Kryterium 4 (Połączenie z drogami wyższej kategorii) – waga: 0.10
- Kryterium 5 (Współfinansowanie / partycypacja) – waga: 0.10

Każdy punkt w danym kryterium mnożymy przez jego wagę, a następnie sumujemy wyniki.

VI. Sposób działania modelu – wzór analizy predykcji

- Każda droga oceniana jest w skali punktowej (np. 0–15 5) dla każdego kryterium.
- Punkty są mnożone przez wagę danego kryterium.
- Suma punktów daje łączny wynik priorytetowy, który służy do tworzenia rankingu inwestycji.

Na podstawie przyjętych kryteriów oceny oraz przypisanych im wag, dokonano analizy punktowej poszczególnych/**wybranych losowo ulic**. Wyniki przedstawiono w **Tabeli 1**, która obrazuje sumę ważoną punktów dla wybranych lokalizacji, stanowiąc podstawę do ustalenia priorytetów inwestycyjnych (Tabela 1).

Tabela 1. Przykład przeliczeń punktów według wag:

Ulica	K1	K2	K3	K4	K5	Suma ważona
Lawendowa/Kamienna	$5 \times 0.25 = 1.25$	$0 \times 0.25 = 0$	$10 \times 0.30 = 3.00$	$0 \times 0.10 = 0$	$0 \times 0.10 = 0$	4.25
Zbożowa	$0 \times 0.25 = 0$	$0 \times 0.25 = 0$	$10 \times 0.30 = 3.00$	$0 \times 0.10 = 0$	$15 \times 0.10 = 1.50$	4.50

Ulica	K1	K2	K3	K4	K5	Suma ważona
Broniewskiego	$10 \times 0.25 = 2.50$	$0 \times 0.25 = 0$	$10 \times 0.30 = 3.00$	$0 \times 0.10 = 0$	$5 \times 0.10 = 0.50$	6.00
Poniatowskiego	$5 \times 0.25 = 1.25$	$0 \times 0.25 = 0$	$10 \times 0.30 = 3.00$	$0 \times 0.10 = 0$	$15 \times 0.10 = 1.50$	5.75
Drzymały i Rataja	$15 \times 0.25 = 3.75$	$5 \times 0.25 = 1.25$	$10 \times 0.30 = 3.00$	$0 \times 0.10 = 0$	$0 \times 0.10 = 0$	8.00
Podbipięty	$0 \times 0.25 = 0$	$0 \times 0.25 = 0$	$10 \times 0.30 = 3.00$	$0 \times 0.10 = 0$	$0 \times 0.10 = 0$	3.00
Przemysłowa	$0 \times 0.25 = 0$	$0 \times 0.25 = 0$	$15 \times 0.30 = 4.50$	$0 \times 0.10 = 0$	$15 \times 0.10 = 1.50$	6.00

Ranking według sumy ważonej:

Ulica	Suma ważona	Priorytet
Drzymały i Rataja	8.00	Wysoki
Broniewskiego	6.00	Wysoki
Przemysłowa	6.00	Wysoki
Poniatowskiego	5.75	Średni
Zbożowa	4.50	Średni
Lawendowa/Kamienna	4.25	Niski
Podbipięty	3.00	Niski

Komentarz decyzyjny – do ww. analizy stanowiącej przykład oceny kryterialnej

Na podstawie oceny punktowej według przyjętych kryteriów i wag, najwyższy priorytet inwestycyjny przypisuje się ulicom: **Poniatowskiego, Drzymały i Rataja** oraz **Przemysłowej**. Ulice te uzyskały najwyższe wartości końcowe, co wskazuje na istotne znaczenie społeczne, techniczne lub finansowe. Ulice o średnim priorytecie (Zbożowa, Broniewskiego) mogą być uwzględnione w dalszych etapach planowania, natomiast ulice o niskim priorytecie (Lawendowa/Kamienna, Podbipięty) powinny zostać objęte monitoringiem stanu technicznego i potrzeb lokalnych.

