

Przez teren gminy nie przebiega żadna linia kolejowa. Najbliższe stacje kolejowe znajdują się w miejscowościach Ceglów, Mrozy i Stoczek Łukowski.

2. Cel opracowania

Celem opracowania jest ocena stanu istniejącego dróg gminnych na terenie gminy Latowicz, określenie zakresu działań modernizacyjnych na drogach oraz wskazanie kolejności budowy i remontów dróg na lata 2016-2020.

3. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje wszystkie drogi gminne usytuowane w granicach administracyjnych gminy Latowicz. Program zawiera analizę uwarunkowań technicznych realizacji budowy, przebudowy i remontów dróg. Na podstawie analizy opracowany został „Plan realizacji zadań drogowych na lata 2016-2020”.

Zwiększające się wymagania użytkowników dróg pod względem jakości jak i bezpieczeństwa ruchu powodują coraz większą presję mieszkańców gminy na właściwe utrzymanie ulic i dróg, poprawę stanu nawierzchni oraz poszukiwanie lepszych rozwiązań technicznych i technologicznych. Jednocześnie jest wymagany profesjonalizm w zarządzaniu drogami. Zalecenia i propozycje w odniesieniu do utrzymania infrastruktury drogowej wynikają również z naszego członkostwa w Unii Europejskiej. W przyszłości możemy się spodziewać, że wiele obecnych przepisów dotyczących jakości i utrzymania dróg będzie bardziej rygorystyczne. Oczekuje się na nowe zasady finansowania dróg i ulic oraz warunków wydatkowania funduszy. Różne są, co trzeba szczególnie podkreślić, cele samorządów odnośnie rozwoju gminy i jej sieci drogowej, różne możliwości realizacji tych celów biorąc pod uwagę stan obecny. Nie bez znaczenia jest tutaj stan dróg, szczególnie nawierzchni, elastyczność układu transportowego i powiązanie z zewnętrzną siecią drogową, lokalizacja osadnictwa na terenie gminy, występowanie potencjalnych terenów inwestycyjnych. Decydujące znaczenie ma również zapewnienie alternatywnych powiązań w układzie drogowym, które w przypadku awarii pozwalają bez poważniejszego wydłużenia trasy i obniżenia komfortu jazdy, dotrzeć użytkownikowi do celu.

Na podstawie doświadczeń oraz analizy potrzeb, określa się listę problemów, które winne być rozwiązywane w odniesieniu do dróg gminnych. Do nich zalicza się :

- a) planowanie w którym mieszczą się :
 - opracowanie projektów planów rozwoju sieci drogowej,
 - opracowanie projektów planów finansowych dla dróg,
 - modernizacje, utrzymanie i ochrona dróg oraz obiektów mostowych,
- b) administrowanie, do którego zalicza się:
 - koordynację robót w pasie drogowym,
 - wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego,
 - prowadzenie ewidencji dróg i drogowych obiektów mostowych,
 - wprowadzanie ograniczeń bądź zamykanie dróg i drogowych obiektów mostowych,
 - dokonywanie okresowych pomiarów ruchu i obciążeń nawierzchni,
 - pełnienie funkcji inwestora,
 - realizacja dróg,
 - ustalanie i pobieranie opłat i kar pieniężnych,
 - utrzymanie istniejącego oraz wprowadzanie nowego oznakowania dróg
- c) motywowanie, szkolenie personelu administracji drogowej
- d) kontrolę polegającą m.in. na:
 - sprawowanie nadzoru inwestorskiego nad zleconymi robotami,
 - kontrola stanu dróg,

e) wykonawstwo:

- wykonywanie robót inwestycyjnych
- utrzymanie zieleni, a więc sadzenie, usuwanie drzew i krzewów,
- instalowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu, oznakowanie pionowe i poziome

Ważną kwestią jest przyjęcie takich rozwiązań techniczno – technologicznych w odniesieniu do budowy, modernizacji i remontów dróg, tak aby użytkownicy nie byli zaskakiwani zmianami standardu dróg, nietypowymi rozwiązaniami z zakresu oznakowania czy inżynierii ruchu. Wyzwaniem jest również wypracowanie takich standardów i norm, aby nie zostały one tylko w sferze życzeń, ale żeby możliwa była ich realizacja. Lepszym rozwiązaniem jest stopniowa poprawa stanu dróg poprzez nieco niższe standardy na początku, niż doprowadzenie do poważnego zróżnicowania ich jakości z powodu niemożności ich wdrożenia z uwagi na brak funduszy albo brak odpowiedniego wykonawstwa. Dlatego poza zadaniami określonymi w programie należy prowadzić bieżące prace remontowe takie jak: remonty cząstkowe nawierzchni, profilowania, uzupełnienie i wyrównanie przełomów tłuczniem lub żwirem.

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 260 z późn. zm.) wyróżnia się cztery kategorie dróg publicznych:

- krajowe,
- wojewódzkie,
- powiatowe
- gminne.

Sieć dróg gminnych na terenie Gminy Latowicz jest zarządzana przez Gminę Latowicz. Siecią dróg powiatowych zarządza Powiatowy Zarząd Dróg w Mińsku Mazowieckim. Przedmiotem niniejszego opracowania są drogi gminne na terenie Gminy Latowicz, będące w zarządzie Wójta Gminy. Drogi gminne to drogi o znaczeniu lokalnym, niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełnienie sieć dróg ,służące miejscowym potrzebom. Drogi gminne dzielimy drogi publiczne gminne, które przyjmują klasę L(lokalna) lub D(dojazdowa) i drogi gminne wewnętrzne

Gmina Latowicz posiada drogi gminne o łącznej długości 53,131 km, w tym o nawierzchni:

-twardej: 29,031 km
 w tym ulepszonej: 19,478 km
 -gruntowej: 24,1 km

Lp.	Nr drogi	Nazwa ciągu drogi	Nawierzchnia	Klasa	Długość [km]	Lokalizacja	
						Od km	Do km
1.	220701W	(Gózd)-gr. gminy Borowie-Kol. Dębe Małe	gruntowa	L	1,1	0,000	1,100
2.	220702W	(Gózd)-gr. gminy Borowie-Redzyńskie (dr. powiatowa nr 1317W)	gruntowa	L	2,9	0,000	2,900
3.	220703W	(Iwowe)-gr. gminy Borowie-dr. powiatowa nr 2235W Latowicz-Redzyńskie	gruntowo-żwirowa	L	1,425	0,000	1,425
4.	220704W	Generałowo-Budziska-dr. gminna nr 220701 W	bitumiczna	L	3,33	0,000	3,330
5.	220705W	Budziska-gr. gminna nr 220702-(Kol. Gózd)	bitumiczna, stabilizacja, żwirowa, gruntowa	L	1,42	0,000	1,420
6.	220706W	Latowicz Kol. Rozstanki-Debe	tłuczniowa,	L	3,586	0,000	3,586

		Małe Kol. Kołaczki	żwirowa, gruntowa				
7.	220707W	Latowicz Rozstanki-dr. powiatowa nr 1316W	bitumiczna, gruntowa	L	1,944	0,000	1,944
8.	220708W	Oleksianka-Strachomin	bitumiczna	L	1,753	0,000	1,753
9.	220709W	Oleksianka-(Rudnik) gr. gminy Wodynie	bitumiczna	L	1,664	0,000	1,664
10.	220710W	Latowicz kol. Wymyśle-Chyżyny	łuczniowa, żwirowa, gruntowa	L	3,180	0,000	3,180
11.	220711W	Wielgolas-Latowicz kol. Piaski	bitumiczna, gruntowa	L	1,850	0,000	1,850
12.	220712W	Latowicz kol. Piaski-Dabrowka	łuczniowa, żwirowa	L	2,205	0,000	2,205
13.	220713W	Dębe Małe-Gołęłaki-(Kozłów) gr. gminy Parysów	bitumiczna	L	3,925	0,000	3,925
14.	220714W	Dr. wojewódzka nr 802-Budy Wielgoleskie-Kamionka	gruntowa	L	3,605	0,000	3,605
15.	220715W	Budy Wielgoleskie-gr. gminy Siennica(Ptaki)	gruntowa	L	1,800	0,000	1,800
16.	220716W	Dr. wojewódzka nr 802-Budy Wielgoleskie-(Kozłów)-gr. gminy Parysów- (dr. gminna nr 130916W)	bitumiczna, łuczniowa, gruntowa	L	4,243	0,000	4,243
17.	220717W	Kol. Transbór-dr. powiatowa nr 2236W-(Borówek)	bitumiczna	L	1,511	0,000	1,511
18.	220718W	Wielgolas (baza SKR)-dr. gminna nr 220716W (kol. Transbór)	łuczniowa, brukowa, gruntowa	L	2,630	0,000	2,630
19.	220719W	Kamionka-Waliska	bitumiczna	L	2,500	0,000	2,500
20.	220720W	Kol. Waliska -Stawek	bitumiczna, żwirowa, gruntowa	L	2,630	0,000	2,630
21.	220721W	Weżyczyn-Stawek	bitumiczna, żwirowa, gruntowa	L	3,230	0,00	3,230
				RAZEM	53,13		

4. CHARAKTERYSTYKA DRÓG GMINNYCH W GMINIE LATOWICZ

Na terenie Gminy Latowicz drogi gminne zostaną podzielone na:

- Drogi klasy L - droga lokalna - jedna z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 roku nr 43, pozycja 430 z późn zm.). Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy. Wymagania te uzależnione są od prędkości projektowej dla danej drogi. Dla klasy L dopuszcza się dwie prędkości projektowe na terenie zabudowanym: 30 i 40 km/h oraz dwie prędkości projektowe poza terenem zabudowanym: 40 i 50 km/h. Drogi klasy L mogą należeć do kategorii dróg powiatowych (wyjątkowo) lub dróg gminnych.
- Drogi klasy D - droga dojazdowa - najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 roku ni- 43, pozycja 430z późn zm). Dla klasy D dopuszcza się jedną prędkość projektową na terenie

zabudowanym: 30 km/h oraz dwie prędkości projektowe poza terenem zabudowanym: 30 i 40 km/h. Drogi klasy D mogą należeć do kategorii dróg gminnych. Głównym zadaniem dróg gminnych lokalnych i dojazdowych jest wewnętrzna obsługa miejscowości: obszarów osiedlowych i obszarów komercyjnych oraz połączeń tych obszarów z drogami wyższych kategorii.

Nie wszystkie drogi zaliczone do kategorii dróg gminnych spełniają wymogi stawiane drogom tej kategorii. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, minimalna szerokość ulicy w liniach rozgraniczających dla dróg gminnych dojazdowych wynosi 10 m a dla dróg gminnych lokalnych - 12 m. Stan techniczny dróg gminnych jest bardzo zróżnicowany. Brak jest jasnych założeń dla rodzaju nawierzchni, stosowane nawierzchnie ulepszone posiadane są w bardzo dowolny sposób. Wiele dróg mimo wykonania nawierzchni twardych nie posiada żadnego systemu odbioru wód opadowych skutkuje to przyspieszoną degradacją korpusu drogowego oraz źle wpływa na posesje przyległe do dróg gminnych. Większość dróg o nawierzchni bitumicznej wymaga lub w niedalekiej przyszłości będzie wymagała zabiegów remontowych przynajmniej warstwy ścieralnej.

5. KLASYFIKOWANIE DRÓG GMINNYCH DO PRZEBUDOWY

Wobec braku odpowiednich środków finansowych, pozwalających w krótkim czasie przebudować wszystkie drogi gminne, nadając im parametry wymagane przepisami, konieczna jest ocena najpilniejszych potrzeb w tym zakresie. Plan przebudowy dróg przygotowany jest w oparciu o:

- ocenę stanu technicznego dróg dokonywaną w ramach sprawowanego zarządu nad drogami,
 - wnioski wpływające od mieszkańców Gminy, Radnych, Rady Sołeckie itp., dotyczące potrzeb w zakresie przebudowy dróg gminnych.
- Ocena stanu technicznego dróg gminnych przeprowadzana jest na bieżąco w ciągu roku, ze szczególnym, uwzględnieniem okresu wiosennego z uwagi na konieczność identyfikacji uszkodzeń powstałych w okresie zimowym, pod kątem przeprowadzenia remontów częściowych nawierzchni. Stan techniczny dróg zostaje ustalony przez pracowników Urzędu Gminy Latowicz na podstawie wizualnych oględzin przeprowadzonych w trakcie objazdów dróg. Wyniki przeprowadzonej kontroli stanu dróg są podstawą do określenia zakresu:
- remontów częściowych nawierzchni;
 - generalnych remontów nawierzchni dróg z ewentualną przebudową;
 - prac związanych z utrzymaniem poboczy (wykaszenie);
 - prac związanych z odwadnianiem korony drogi (udrażnianie rowów przydrożnych i przepustów).

Na terenie gminy występują następujące potrzeby modernizacyjne dróg gminnych:

- I) Wykonanie nawierzchni ulepszonych lub bitumicznych,
 - II) Wykonanie prawidłowego odwodnienia pasa drogowego. Wiele dróg gminnych posiada nawierzchnie ulepszone bez zapewnienia odbioru wód opadowych.
 - III) Wykonanie wzmocnienia nawierzchni bitumicznych dróg gminnych.
 - IV) Drogi o nawierzchni z tłuczni, destruktu bitumicznego winno się zabezpieczyć szczelnymi nawierzchniami, aby nie ulegały szybkiej destrukcji.
 - V) Wykonanie remontów lub przebudowy istniejących nawierzchni bitumicznych, których założony czas eksploatacji dobiega końca.
- Przy remontach i budowie dróg należy uwzględnić rodzaj gruntu- podłoża, wielkość ruchu pojazdów jak również parametry coraz większych i cięższych samochodów oraz sprzętu (w tym rolniczego).

Drogi gminne, w większości rolnicze nie były przystosowane do zwiększonego natężenia ruchu ciężkiego sprzętu jaki obecnie jest wykorzystywany w transporcie drogowym (towarowym) oraz w rolnictwie. Rozwój rolnictwa dotowanego przez unię europejską spowodował wzrost ruchu na drogach.

5.1. Zalecenia remontowe

1. Drogi o nawierzchni bitumicznej:

Nawierzchnie dróg charakteryzują się odkształceniami w profilu poprzecznym i podłużnym, ubytkami oraz spękaniem. Świadczy to o utracie nośności podbudowy. Biorąc pod uwagę wzrastający ruch po drogach, należy je wzmocnić i zabezpieczyć przed degradacją. Proponuje się na tych drogach, po wykonaniu warstwy bitumicznej wyrównującej, dodatkowe ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o grubości 4,0 cm.

2. Drogi o nawierzchni tłuczniowej:

Nawierzchnie tłuczniowe (lub z gruzu) powinny być wyprofilowane i zabezpieczone betonem asfaltowym składającym się z warstw wiążącej i ścieralnej o grubościach 4cm+4 cm.

3. Drogi o nawierzchni gruntowej, gruntowo - tłuczniowej:

Nawierzchnie gruntowe i gruntowo - tłuczniowe należy wyprofilować, w razie potrzeby wykorytować i wyprofilować, następnie wykonać odpowiednią podbudowę z naturalnego kruszywa łamanego dolomitowego o frakcji 31,5-64 lub kruszywa betonowego o podobnej frakcji. Po wykonaniu podbudowy, całość powinno się zaklinować naturalnym kruszywem łamanym dolomitowym o frakcji od 0-31,5. Tak przygotowana nawierzchni może być eksploatowana a w późniejszym okresie po drobnym wyprofilowaniu może na niej zostać ułożona nawierzchnia bitumiczna.

5.2. Zalecenia inwestycyjne.

Przy planie inwestycyjnym przebudowy dróg gminnych należy jasno określić, jaką rolę dana droga spełnia w układzie komunikacyjnym sołectwa, gminy czy powiatu. Od odpowiedniego zakwalifikowania drogi gminnej powinny zależeć jej parametry techniczne. Wszystkie drogi o charakterze lokalnym zapewniające obsługę zwartej zabudowy należy projektować o nawierzchni bitumicznej. Dodatkowo z uwagi na niewystarczające szerokości pasa drogowego i brak możliwości rozdzielenia ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów należy na drogach gminnych stosować oznakowanie stref zamieszkania, co zapewnia optymalne warunki bezpieczeństwa w tych obszarach. Nawierzchnie dróg lokalnych stanowiących bezpośrednie włączenia do dróg wyższych kategorii należy wykonywać, jako bitumiczne, co jest czytelnym uwidocznieniem skrzyżowania.

Nawierzchnie dróg gminnych dojazdowych do terenów rolnych powinny zostać wykonane w technologii tłuczniowej z zamknięciem górnej warstwy odpowiednim kłębkiem lub poprzez wykonanie powierzchniowego utrwalenia emulsją bitumiczną.

Przyjęcie prostych zasad dotyczących rodzaju nawierzchni na odpowiednich drogach pozwala na czytelny odbiór charakteru drogi dla ich użytkowników i powoduje wypracowanie odpowiednich zachowań na danej drodze, co wpływa na poprawę bezpieczeństwa i płynności ruchu.

Wprowadzenie obszarów „strefa zamieszkania” pozwala zminimalizować ilości znaków a dodatkowo uspokaja ruch w obszarach zwartej zabudowy mieszkaniowej.

Podane zalecenia mogą służyć jako sugestie lub wytyczne dla projektowanych dróg. O wyborze konkretnych rozwiązań musi decydować projektant posiadający odpowiednie uprawnienia, a wyboru dokonać po przeprowadzeniu badań gruntu i uzgodnieniu odpowiedniej konstrukcji z inwestorem.

6. ZARZĄDZANIE DROGAMI GMINNYMI

Plan rozwoju sieci dróg gminnych w Gminie Latowicz musi opierać się o właściwe zarządzanie siecią dróg gminnych. Elementem niezbędnym dla właściwego zarządzania drogami i wymaganym przez obecne przepisy jest Ewidencja Dróg. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach (Dz. U. Nr 67, poz. 582 i 583 z dnia 25 kwietnia 2005) nakłada na Gminne Jednostki Samorządu Terytorialnego obowiązek zakładania i prowadzenia Ksiąg Dróg. Przepisy te ustalają nowy zakres i zasady prowadzenia ewidencji dróg publicznych i obiektów mostowych. W zasadniczy sposób zmieniają one zakres i stopień szczegółowości opisywania danych składających się na ewidencję drogi. Informacje te dotyczą między innymi: rodzaju nawierzchni, szerokości drogi, przepustów, barier i ekranów, zatok i przystanków autobusowych, zjazdów i obiektów przydrożnych, oświetlenia itp. W dotychczasowych ewidencjach tzw. metrykach drogi dane te nie były umieszczane w ogóle. Brak możliwości podania lokalizacji poszczególnych elementów drogi w formularzach prowadzonych metryk powodował, że były one w dużym stopniu bezużyteczne. Fakt ten w powiązaniu z dużą pracochłonnością i powszechnym brakiem środków spowodował powszechne zaniechanie jakichkolwiek, a w szczególności prowadzonych na bieżąco działań związanych z ewidencją dróg. Rozwój nowych technik i technologii, jak również wejście w życie nowych przepisów wymusza na gminach przejście na system Ksiąg Dróg. Nie jest to jednak możliwe poprzez przepisanie metryk (nawet jeśli były one prowadzone poprawnie) do nowego formatu. Wiele gmin nie ma jednak nawet takich danych. Aby można było zarządzać właściwie siecią dróg gminnych w tym racjonalnie planować zabiegi remontowe, przebudowy czy proste prace utrzymaniowe konieczne jest wykonanie właściwej Ewidencji Dróg Gminnych Gminy Latowicz.

6.1. Przeglądy dróg.

W okresie od 26 kwietnia 2010 r. do 27 września 2010 r. Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła z własnej inicjatywy kontrolę w zakresie wykonywania funkcji zarządcy dróg przez organy samorządu terytorialnego w latach 2008 - 2010.

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia działalność skontrolowanych zarządców dróg w latach 2008 - 2010 (I półrocze) w zakresie nadzoru nad jakością wykonywanych robót drogowych, rzetelnością ich odbioru, a także przeglądu dróg w okresie gwarancyjnym i egzekwowaniu uprawnień inwestora wobec wykonawcy robót w okresie objętym gwarancją. Z powodu niezgodności z obowiązującymi przepisami prawa, bądź nierzetelności - negatywnie oceniono również działalność skontrolowanych zarządców w zakresie przeprowadzania kontroli stanu technicznego dróg i obiektów mostowych, organizacji ruchu drogowego oraz prowadzenia ewidencji dróg. W co piątej skontrolowanej jednostce ujawniono naruszenie przepisów art. 62 ustawy dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, dotyczących przeprowadzania okresowych kontroli stanu technicznego dróg. W trzech jednostkach nie przeprowadzano takich kontroli w ogóle, a w dwóch - kontrole te przeprowadzały osoby nieuprawnione. Ponadto, w 10 jednostkach (tj. w 40% zbadanych zarządów dróg) nierzetelnie sporządzano protokoły z okresowych kontroli stanu technicznego. W protokołach tych m.in. brakowało zapisów, czy zostały usunięte usterki z poprzednich przeglądów. W rezultacie, dane pozyskiwane z okresowych przeglądów nie mogły stanowić dla kierownictwa zarządów dróg podstawy do całościowej oceny stanu technicznego sieci drogowej. Obecny system wykonywania przeglądów pod kątem bieżącego remontu dróg jest w Polsce niskiej jakości. Nakierowany jest on głównie na stan techniczny nawierzchni drogowej i oznakowania, mniejsze znaczenie mają wszystkie inne cechy drogi także nawierzchni i oznakowania, które:

- obniżają rozpoznawalność i czytelność drogi,

- decydują o jednorodności funkcjonalnej i geometrycznej drogi,
- świadczą o spełnieniu warunków drogi „wybaczącej” (podatne otoczenie drogi).

Nawet, jeśli zarządy dróg są przekonane o potrzebie wykonywania dokładniejszego i poprawnego merytorycznie przeglądu z punktu widzenia bieżącego remontu dróg, to brakuje jednolitych procedur i materiałów pomocniczych. Wielkie zróżnicowanie praktyk i zbyt duża dobrowolność stawia pod znakiem zapytania skuteczność przeglądów z punktu widzenia bieżącego remontu dróg. Zasadnicza różnica pomiędzy przeglądami w Polsce i zagranicą polega na znikomym zwracaniu uwagi w Polsce na otoczenie drogi w tzw. strefie bezpieczeństwa.

Właściwie wykonane przeglądy dróg gminnych to:

- regularnie prowadzone działanie prewencyjne służące identyfikacji mankamentów na eksploatowanej drodze i w jej otoczeniu,
- przeglądy przeprowadzane przez zespół wykwalifikowanych inspektorów,
- kończące się raportem o występujących zagrożeniach dla wszystkich uczestników ruchu drogowego,
- umożliwienie wdrażanie skutecznych i efektywnych działań naprawczych, dostosowując sieć drogową do standardów bieżącego remontu dróg.

Podczas przeglądów dróg należy się posiłkować listą kontrolną zagrożeń.

Tabela. Lista kontrolna przeglądów dróg.

limity i strefy prędkości	<ul style="list-style-type: none"> - dopuszczalna prędkość niedostosowana do prędkości pożądanej, - brak uzasadnienia wprowadzenia limitu prędkości, - limit prędkości stosowany zamiast docelowych rozwiązań (np. w przypadku zniszczonej nawierzchni) - brak stref ograniczonej prędkości w obszarach typowo mieszkalnych,
natężenie i prowadzenie ruchu pieszego i rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> - brak urządzeń bfd w miejscach koncentracji ruchu pieszego i rowerowego, - brak tras rowerowych w miejscach dużego natężenia ruchu rowerowego - brak chodników - nieprawidłowa lokalizacja przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych
prowadzenie ruchu ciężkiego	<ul style="list-style-type: none"> - brak zachowania skrajni drogowej, - prowadzenie ruchu drogowego przez obszary typowo mieszkalne, - brak oznakowania dot. dopuszczanej masy całkowitej pojazdu, który może poruszać się po danej drodze
transport zbiorowy	<ul style="list-style-type: none"> - brak zatok autobusowych, - nieprawidłowa lokalizacja przystanków, - brak udogodnień dla ruchu pojazdów transportu zbiorowego

7.PLAN REALIZACJI ZADAŃ DROGOWYCH NA LATA 2016-2020

Z przeprowadzonej analizy stanu technicznego nawierzchni dróg wynika, że na terenie Gminy Latowicz występują potrzeby w zakresie poprawy infrastruktury drogowej. Ogólna wartość nakładów, jakie powinna być przeznaczona na realizację zadań przedstawionych w programie w latach 2016-2020 wynosi łącznie ok. 5 mln. zł. Analizując budżet ostatnich kilku lat, należy stwierdzić, że pełna realizacja zadań wymienionych w projekcie nie będzie możliwa bez pozyskania środków finansowych ze źródeł zewnętrznych. Należy, więc nieustannie poszukiwać możliwości finansowania ze środków pozabudżetowych. Przed podjęciem decyzji dotyczącej realizacji drogi powinny być każdorazowo poddawane rzetelnej weryfikacji i analizie pod względem ważności i możliwości realizacyjnych. Weryfikacja powinna uwzględniać kryteria:

- techniczne uwarunkowania kolejności realizacji zadań drogowych,
 - stan techniczny dróg, zarówno o nawierzchni asfaltowej jak i nieutwardzonej, gdzie należy przyjąć następującą kolejność działań:
- a) W pierwszej kolejności należy realizować zadania drogowe z grupy pierwszej, a więc drogi przelotowe które łączą drogi powiatowe z gminnymi. Priorytet w tym zakresie będą miały drogi, które posiadają uregulowany stan prawny, a jednocześnie charakteryzuje je zły stan techniczny.
 - b) Następnie (lub równolegle) należy regulować stany prawne oraz realizować inwestycje nie drogowe (odwodnienie terenu - przepusty, mosty), które usuną bezpośrednie przeszkody realizacji inwestycji drogowej lub remontu drogi.

Wybierając konkretne do realizacji zadania należy uwzględnić dodatkowe kryteria np.:

- oczekiwania społeczne (liczba mieszkańców, czas zamieszkania, wnioski mieszkańców oraz radnych gminy),
- usprawnienie organizacji ruchu w miejscowościach oraz między nimi, w tym priorytetowe traktowanie dróg który budowa, przebudowa skróci czas przejazdu pomiędzy poszczególnymi obszarami gminy.

W ostatnich 2 latach Gmina Latowicz przeznaczyła na zadania drogowe (inwestycyjne i remontowe) ok. 1 mln 805 tys zł. Radykalne zwiększenie środków finansowych z przeznaczeniem na infrastrukturę drogową jest raczej nie możliwe. Zakładając, że przez najbliższe lata gmina Latowicz przekazuje na zadania drogowe środki na poziomie ok. 1 mln zł rocznie to na podstawie analizy stanu istniejącego, technicznych uwarunkowań oraz dodatkowych kryteriów, proponuje się ustalić kolejność realizacji zadań inwestycyjnych i remontowych na lata 2016-2020 i przedstawić „Plan inwestycyjny drogowy na lata 2016-2020 ”

Plan inwestycyjny drogowy na lata 2016-2020

Lp	Miejscowość/ droga	Nr drogi	Długość [m]	Koszt szacunkowy w zł	Planowana technologia prac, zakres robót do wykonania	Zakres	Planowany termin realizacji
1.	Latowicz ul. Senatorska, Rynek	Droga wewnętrzna brak numeru	657	1 007 177,58	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna (6 cm)	przebudowa	2016
2.	Dr. wojewódzka nr 802-Budy Wielgoleskie-(Kozłów)-gr. gminy Parysów (odc. w m. Budy Wielgoleskie do dr.802)	130916W	880	500 000,00	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm),	przebudowa	2016
3.	Budziska -gr. gminy nr 220702-(Kol. Gózd)	220705W	710	250 000,00	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2016
4.	ul. Szkolna w Wielgolesie	Droga wewnętrzna brak numeru	567	400 000,00	Nawierzchnia z kostki brukowej 8 cm	przebudowa	2016
5.	Dr. wojewódzka nr 802-Budy Wielgoleskie (Kozłów)-gr. gminy Parysów (odc. w m. Transbór-gr.gminy Parysów)	220716W	720	415 000,00	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017
6.	ul. Królowej Bony w Latowiczu	Droga wewnętrzna brak numeru	122	136 039,53	Nawierzchnia z kostki brukowej 8 cm	przebudowa	2017
7.	ul. Oгородowa w Latowiczu	Droga wewnętrzna brak numeru	331	219 923,99	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2018
8.	ul. Nadrzeczna w Latowiczu	Droga wewnętrzna brak numeru	401	198 610,82	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2018
9.	Latowicz-Rozstanki	220707W	1334	797 430,97	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2020
10.	Latowicz-Chyżyny odc. w m. Chyżyny	220710W	850	429 943,05	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017
11.	Latowicz-Chyżyny odc. w m. Latowicz	220710W	930	566 182,13	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2020

Lista pozostałych potrzeb w zakresie budowy i modernizacji dróg rozważanych do wykonania w okresie 2017-2020 i latach późniejszych							
		Droga wewnętrzna brak numeru		brak danych	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2020
12.	ul. Kościelna w Wieloglesie	220721W	550	brak danych	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2020
13.	Wężyżyn-Stawek	Droga wewnętrzna brak numeru	3230	brak danych	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2020
14.	ul. Grundowa w Latowiczu	Droga wewnętrzna brak numeru	1089	brak danych	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2020
15.	ul. Czesława Miłosza w Latowiczu	Droga wewnętrzna brak numeru	184	brak danych	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2020
16.	Latowicz koł. Rozstanki-Dębe Małe kol. Kołaczki	220706W	3586	brak danych	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2020
17.	Wielogles(baza SKR) – dr. Gminna 220716W – (kol. Transbór)	220718W	2630	brak danych	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2020
18.	ul. Mostowa w Latowiczu	Droga wewnętrzna brak numeru	870	brak danych	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2020
19.	Dębe Małe-Goletaki-(Kozłów)	220713W	3925	brak danych	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2020
20.	Dr. wojewódzka nr 802-Budy Wielogleskie-Kamionka (Gózd) – gr. gm Borowie – Redzyńskie (dr. Powiatowa 1317W)	220714W	3605	brak danych	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2020
21.	Dr. woj. 802 (Oleksianka)-dr. powiatowa 2235W (Latowicz-Redzyńskie) {„Parcele Iwowskie”}	220702W	2900	brak danych	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2020
22.	Strachomin-droga woj. 802 (Nadświdrze)	Droga wewnętrzna brak numeru	1650	Brak danych	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2020
23.	Dr. powiatowa 2235W (Latowicz-Redzyńskie)-dr. gminna 220706W (ul. Kulańska)	Droga wewnętrzna brak numeru	470	Brak danych	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2020
24.		Droga wewnętrzna brak numeru	2450	Brak danych	Nawierzchnia bitumiczna warstwa ścieralna i wiążąca (4cm+4cm)	przebudowa	2017-2020

Niezależnie od zadań na drogach gminnych, wskazanych w planie, będą kontynuowane zadania remontowe na publicznych drogach gminnych oraz drogach wewnętrznych, stanowiących własność Gminy Latowicz.

PRZEWODNICZĄCY RADY



Wiesław Świątek