

1. Kryteria i skala oceny

1.1. Założenia wyjściowe

Oceny drogi dokonuje się poprzez ustalenie wartości punktowych (ocen cząstkowych) w odniesieniu do poszczególnych parametrów i uwarunkowań, jakie występują w ciągu danej drogi i są z nią związane. Oceny te stanowią punkt wyjścia do wyliczania ocen średnich dla poszczególnych grup elementów, które w następnej kolejności są składowymi algorytmu ustalania oceny wynikowej dla każdej drogi.

Ocena cząstkowa

OCENA CZĄSTKOWA (GRUPY ELEMENTÓW NA ODCINKU MIĘDZYWĘZŁOWYM DROGI)

Ocena cząstkowa jest oceną ustalaną w odniesieniu do elementów zaliczanych do tej samej grupy, występujących na danym **odcinku międzywęzłowym lub wybranym fragmencie drogi**, objętej przeglądem. Ocena ta jest ustalana przez kontrolującego w oparciu o te same kryteria i jest przyznawana oddzielnie dla każdego odcinka lub wybranego fragmentu drogi.

Ocenę cząstkową dla elementów, zaliczanych do tej samej grupy, występujących w ciągu danego odcinka międzywęzłowego lub na wybranym fragmencie drogi, w takiej wartości jaka odpowiada stanowi elementów, zaliczanych do danej grupy, który występuje na największej (%) części długości danego odcinka międzywęzłowego lub ocenianego fragmentu drogi.

Ocena jest przyznawana zgodnie z przyjętymi kryteriami oceny, jako jedna z **pięciu** możliwych **ocen** - 5 pkt., 4 pkt., 3 pkt., 2 pkt. lub 0 pkt.

Ocena średnia

OCENA ŚREDNIA (GRUPY ELEMENTÓW NA CAŁEJ DRODZE)

Ocena średnia jest oceną wyliczaną dla całej **drogi** w odniesieniu do danej grupy elementów.

Ocena ta jest wyliczana, jako **średnia ważona** z ocen cząstkowych, przypisywanych danej grupie elementów na kolejnych odcinkach międzywęzłowych, występujących w ciągu danej drogi lub na jej wybranych fragmentach.

Ocena jest wyliczana z dokładnością do **dwóch** miejsc po przecinku.

Ocena wynikowa

OCENA WYNIKOWA (CAŁEJ DROGI) - część techniczna

Ocena wynikowa w części technicznej wyliczana jest analogicznie dla całej **drogi**, zarówno w przypadku przeglądu podstawowego (rocznego) jak i w przypadku przeglądu rozszerzonego (5-letniego).

Ocena ta przyjmowana jest jako **mniej** z następujących dwóch wyników :

- średniej (*ważonej*), wyliczonej TYLKO dla grupy elementów "A" ("JEZDNIE").
Ocena ta wyliczana jest z dokładnością do **dwóch** miejsc po przecinku.
- średniej ważonej z wszystkich ocen (*średnich ważonych*), ustalonych dla grup elementów "A"- "F".
Ocena ta wyliczana jest również z dokładnością do **dwóch** miejsc po przecinku.

Ocena ta jest zawsze wpisywana w odpowiednim polu na **str.1** i na **str.2** protokołu z kontroli okresowej (rocznej lub 5-letniej).

OCENA WYNIKOWA (CAŁEJ DROGI) - część funkcjonalno - użytkowa ^{1/}

Ocena wynikowa w części funkcjonalno-użytkowej wyliczana jest dla całej **drogi** i podawana w protokole tylko w przypadku przeglądu rozszerzonego (5-letniego).

Ocena ta wyliczana jest jako **średnia ważona** z następujących wyników :

- średniej ważonej z wszystkich ocen (*średnich ważonych*), ustalonych dla grup elementów "U1"- "U3".
Ocena ta wyliczana jest z dokładnością do **dwóch** miejsc po przecinku.
- średniej *ważonej*, wyliczonej dla grupy elementów "E1" ("ESTETYKA DROGI I JEJ OTOCZENIA").
Ocena ta wyliczana jest również z dokładnością do **dwóch** miejsc po przecinku.

Oceny te są zawsze wpisywane w odpowiednim polu na **str.3** protokołu z kontroli okresowej (5-letniej).

^{1/} ocena formułowana tylko w przypadku przeglądu rozszerzonego (5-letniego)

Ocena ogólna (kryterium pomocnicze)

OCENA OGÓLNA (CAŁEJ DROGI)

Ocena ogólna jest **oceną pomocniczą**, wyliczaną dla całej drogi i ewentualnie wykorzystywaną przy formułowaniu "Opisu oceny stanu technicznego odcinka drogi", wprowadzanego do odpowiedniego "Wykazu protokołów", stanowiącego część jednego z elementów składowych dokumentacji każdej drogi, jakim jest **książka drogi**.

W przypadku **przeгляdu podstawowego**, ocena ogólna odpowiada ocenie wynikowej, wyliczonej dla danej drogi i podanej na **str.1** protokołu kontroli.

W przypadku **przeгляdu rozszerzonego**, ocena ogólna wyliczana jest na podstawie obu ocen wynikowych (technicznej i użytkowej), wyliczonych dla danej drogi i podanych na **str.1** protokołu z kontroli.

Do wyliczenia oceny ogólnej w przypadku przeglądu rozszerzonego (5-letniego) należy przyjąć następujące wskaźniki udziału poszczególnych ocen składowych :

70% - ocena wynikowa dla drogi (część techniczna)

30% - ocena wynikowa dla drogi (część użytkowa)

Ocena ogólna wyliczana jest z dokładnością do **dwóch** miejsc po przecinku

1.2. Kryteria ustalania ocen cząstkowych grup elementów

W tabelach "A" - "G" wyszczególnione zostały wszystkie grupy elementów i typów działań, których ocena składa się na ustalony na podstawie niniejszej *Instrukcji* zakres **przeгляdu podstawowego** (rocznego) oraz **przeгляdu rozszerzonego** (5-letniego), w ramach formułowania dla danej drogi oceny wynikowej dla tzw. *części technicznej*.

W tabelach "U1" - "U3" oraz w tabeli "E1" wyszczególnione zostały pozostałe grupy elementów, które objęte są oceną tylko w ramach **przeгляdu rozszerzonego** (5-letniego), w ramach formułowania dla danej drogi oceny wynikowej dla tzw. *części funkcjonalno – użytkowej*.

W kolejnych rozdziałach podane zostały podstawowe **kryteria**, jakimi należy się kierować, nadając **oceny cząstkowe** poszczególnym grupom elementów na odpowiednich odcinkach międzywęzłowych ocenianej drogi.

Zaistnienie przynajmniej jednego, spośród przypisanych poszczególnym grupom elementów uwarunkowań, wyszczególnionych w **opisie stanu elementu**, uzasadnia już nadanie na ocenianym odcinku (pododcinku) drogi odpowiadającej temu uwarunkowaniu **oceny cząstkowej**.

Ocena jest przyznawana zgodnie z przyjętymi kryteriami oceny, jako jedna z **pięciu** możliwych **ocen - 5 pkt., 4 pkt., 3 pkt., 2 pkt. lub 0 pkt.**

Kryteria ustalania ocen cząstkowych - grupa "A" (JEZDNIE)

Tabela A

JEZDNIE / 3		
<i>typy nawierzchni, jezdnie, ciągi pieszo-jezdne, zatoki, pasy postojowe, pasy awaryjne, place, krawężniki, parkingi w poziomie terenu</i>		
Opis stanu elementu	Stan elementu	Ocena
Zakres widocznych uszkodzeń, ubytków, spękań i odkształceń nawierzchni nie przekracza 10% długości ocenianego odcinka. Nawierzchnie nowe i nawierzchnie oddane do ruchu bezpośrednio po pracach modernizacyjnych.	Bardzo dobry	5
Widoczne uszkodzenia, ubytki, spękania i odkształcenia nawierzchni, odkształcenia i ubytki krawężników, mieszczące się w granicach od 10% do 30% długości ocenianego odcinka.	Dobry	4
Występowanie uszkodzeń, ubytków, spękań i odkształceń nawierzchni, odkształceń i ubytków krawężników mieszczące się w granicach od 30% do 50% długości ocenianego odcinka. Nawierzchnie wymagają zaplanowania remontu.	Odpowiedni	3
Występowanie uszkodzeń, ubytków, spękań i odkształceń nawierzchni, odkształceń i ubytków krawężników, mieszczące się w granicach od 50% do 80% długości ocenianego odcinka. Lokalnie występujące istotne lub rozległe uszkodzenia, ubytki i odkształcenia nawierzchni. Drogi gruntowe o nawierzchni wzmocnionej lub powierzchniowo utrwalonej. Nawierzchnie wymagają zaplanowania remontu.	Dopuszczalny	2
Istotne uszkodzenia, ubytki i odkształcenia nawierzchni i krawężników na ponad 80% długości ocenianego odcinka drogi. Nawierzchnie z licznymi i rozległymi uszkodzeniami. Wymagany niezwłoczny remont w zakresie (parametrach geometrycznych wymaganych dla drogi publicznej), gwarantującym bezpieczny przejazd pojazdów. Drogi polne, dukty leśne, drogi gruntowe całkowicie nieutwardzone. Drogi tymczasowe. Rozwiązanie nie spełnia podstawowych wymagań, zakładanych dla drogi, jako budowli.	Niedostateczny (Zły)	0

/ 3 UWAGA ! Dokonując oceny technicznej elementów zaliczanych do grupy tematycznej „JEZDNIE” należy zwrócić uwagę na wszystkie elementy składowe rozwiązania drogowego występujące na ocenianych odcinkach drogi. Podstawą oceny jest stan techniczny nawierzchni jezdni. Jeśli w korytarzu drogi, poza jezdnią główną, występują dodatkowo także zaliczane do tej grupy elementów jezdnie lokalne, rozprzewadzające), parkingi, zatoki, pasy postojowe i ograniczające je krawężniki, to o ile nie jest inaczej ustalone, nie należy pomijać tych elementów w ramach oceny. Ocena cząstkowa jest oceną średnią dla wszystkich elementów zaliczanych do grupy „JEZDNIE” i występujących na poszczególnych odcinkach/fragmentach odcinków dróg.

Każdorazowo w przypadku grupy elementów „JEZDNIE”, uzupełniający ocenę cząstkową opis ocenianego odcinka drogi powinien zawierać informację na temat :

- a) typów nawierzchni wszystkich ocenianych elementów, objętych przeglądem, zaliczanych do grupy „JEZDNIE”,
- b) stanu technicznego tych elementów lub
- c) ewentualną informację o wyłączeniu danego odcinka / fragmentu odcinka drogi przeglądu na podstawie zaistnienia przynajmniej jednego z trzech możliwych powodów:
 - 1) tzw. czynników zewnętrznych, uniemożliwiających ocenę w momencie dokonywania przeglądu (np. z powodu remontu, awarii technicznej),
 - 2) nie występowania drogi w terenie (np. zakończenie odcinka drogi ogrodzeniem uniemożliwiające dalszy przejazd),
 - 3) parametrów technicznych drogi, nie spełniających podstawowych kryteriów, zakładanych dla drogi (prowadzenie ruchu lub awaryjny postój pojazdów samochodowych). Wyjątek mogą stanowić przypadki, gdy odcinek/ fragment odcinka drogi pełni znikomą funkcję w układzie komunikacyjnym danego obszaru (np. dukt leśny/droga polna, nie stanowiący/ca istotnego połączenia komunikacyjnego, zamykający/ca lokalnie w formie dojazdu funkcjonalny ciąg danego połączenia).

Kryteria ustalania ocen cząstkowych - grupa "B" (CHODNIKI, ŚCIEŻKI ROWEROWE)

Tabela B

CHODNIKI, ŚCIEŻKI ROWEROWE / 4		
<i>chodniki, ciągi pieszko-jezdne, strefy ruchu pieszych, bezpieczniki, ścieżki rowerowe, wydzielone pasy dla rowerów</i>		
Opis stanu elementu	Stan elementu	Ocena
<p>Zakres widocznych uszkodzeń, ubytków, spękań i odkształceń nawierzchni i obrzeży nie przekracza 10% długości ocenianego odcinka.</p> <p>Nawierzchnie nowe oraz nawierzchnie chodników lub ścieżek rowerowych, oddane do ruchu bezpośrednio po pracach modernizacyjnych.</p> <p>Odpowiednio ukształtowane spadki poprzeczne na chodnikach i ciągach dla pieszych.</p> <p>Zachowana odpowiednia równość podłużna i poprzeczna na ścieżkach rowerowych.</p>	Bardzo dobry	5
<p>Widoczne pojedyncze uszkodzenia, ubytki, spękania i odkształcenia nawierzchni i obrzeży mieszczące się w granicach od 10% do 30% długości ocenianego odcinka.</p>	Dobry	4
<p>Występowanie uszkodzeń, ubytków, spękań i odkształceń nawierzchni i obrzeży, zniszczenia, ubytki lub deformacje mają miejsce na więcej niż 30%, ale nie przekraczają 50% długości ocenianego odcinka.</p> <p>Nawierzchnie wymagają zaplanowania remontu.</p> <p>W sposób widoczny lokalnie ograniczony poziom bezpieczeństwa w ruchu pieszych.</p>	Odpowiedni	3
<p>Występowanie uszkodzeń, ubytków, spękań i odkształceń nawierzchni i obrzeży, zniszczenia, ubytki lub deformacje mają miejsce na więcej niż 50%, ale nie przekraczają 80% długości ocenianego odcinka.</p> <p>Nawierzchnie wymagają zaplanowania remontu.</p> <p>W sposób widoczny lokalnie ograniczony poziom bezpieczeństwa w ruchu pieszych lub potrzeba ograniczenia prędkości przejazdu lub manewrowania dla rowerów ze względu na pogorszony stan lub odkształcenia nawierzchni.</p>	Dopuszczalny	2
<p>Istotne uszkodzenia, ubytki i odkształcenia nawierzchni ciągów pieszych i rowerowych na ponad 80% długości ocenianego odcinka drogi.</p> <p>Ubytki i zniszczenia zagrażające w sposób bezpośredni bezpieczeństwu ruchu pieszych i ruchu rowerów.</p> <p>Nawierzchnie z licznymi i rozległymi uszkodzeniami.</p> <p>Wymagany niezwłoczny remont lub wykonanie nawierzchni w konstrukcji i zakresie, gwarantującym bezpieczny ruch zarówno pieszych jak i rowerów.</p> <p>Rozwiązanie nie spełnia podstawowych wymagań, zakładanych dla drogi, jako budowli.</p>	Niedostateczny (Zły)	0

/ 4 UWAGA ! Dokonując oceny technicznej elementów zaliczanych do grupy tematycznej „CHODNIKI ...” należy zwrócić uwagę na wszystkie elementy występujące na ocenianych odcinkach drogi. Podstawą oceny jest stan techniczny nawierzchni chodników lub ścieżek rowerowych wraz z obrzeżami. Jeśli w korytarzu drogi, niezależnie od chodników występują wydzielone ścieżki rowerowe, to nie można pominąć także i tego elementu przy ocenie. Ocena cząstkowa jest oceną średnią dla wszystkich elementów zaliczanych do grupy „CHODNIKI ...”, występujących na poszczególnych odcinkach/fragmentach odcinków dróg. Każdorazowo w przypadku tej grupy elementów, uzupełniający ocenę cząstkową opis ocenianego odcinka drogi powinien zawierać informację na temat :

- a) typów nawierzchni wszystkich elementów, objętych przeglądem zaliczanych do grupy „CHODNIKI ...”,
- b) stanu technicznego tych elementów,
- c) ewentualną informację o wyłączeniu z przeglądu danej grupy elementów na podstawie przynajmniej jednego z trzech możliwych powodów:
 - 1) tzw. czynników zewnętrznych, uniemożliwiających ocenę w momencie dokonywania przeglądu (np. z powodu remontu, awarii technicznej),
 - 2) nie występowania w terenie żadnego z elementów zaliczanych do grupy „CHODNIKI ...”,
 - 3) parametrów technicznych drogi, nie spełniających podstawowych kryteriów, zakładanych dla drogi (prowadzenie ruchu lub awaryjny postój pojazdów samochodowych). Wyjątek mogą stanowić przypadki, gdy odcinek/ fragment odcinka drogi pełni znikomą funkcję w układzie komunikacyjnym danego obszaru (np. dukt leśny/droga polna nie stanowiący/ca istotnego połączenia komunikacyjnego, zamykający/ca lokalnie w formie dojazdu funkcjonalny ciąg danego połączenia).

Kryteria ustalania ocen cząstkowych - grupa "C" (POBOCZA, SKARPY, NASYPY)

Tabela C

POBOCZA, SKARPY, NASYPY /5		
<i>pobocza drogi, skarpy, nasypy</i>		
Opis stanu elementu	Stan elementu	Ocena
Zakres widocznych lokalnych uszkodzeń, ubytków i nierówności poboczny, nie mających wpływu na stan bezpieczeństwa, nie przekracza 10% długości ocenianego odcinka. Pobocza nowe lub oddane do ruchu bezpośrednio po pracach modernizacyjnych. Skarpy i nasypy bez widocznych deformacji i ubytków oraz śladów erozji.	Bardzo dobry	5
Widoczne uszkodzenia, ubytki, spękania i odkształcenia poboczny mieszczące się w granicach od 10% do 30% długości ocenianego odcinka. Deformacje i ubytki skarp i nasypów, mieszczące się w granicach od 10% do 30% długości ocenianego odcinka. Pojedyncze przypadki erozji skarp lub nasypów o ograniczonym stopniu.	Dobry	4
Występowanie pojedynczych uszkodzeń, ubytków, spękań i odkształceń poboczny na więcej niż 30%, ale nie przekraczające 50% długości ocenianego odcinka. Pobocza z uszkodzeniami w stopniu wymagającym zaplanowanie remontu. Deformacje, ubytki lub liczne przypadki uszkodzeń (erozja) skarp i nasypów, występujące w granicach od 30% do 50% długości ocenianego odcinka.	Odpowiedni	3
Występowanie pojedynczych uszkodzeń, ubytków, spękań i odkształceń poboczny na więcej niż 50%, ale nie przekraczające 80% długości ocenianego odcinka. Pobocza z uszkodzeniami w stopniu wymagającym zaplanowanie remontu. Deformacje, ubytki lub liczne przypadki uszkodzeń (erozja) skarp i nasypów, występujące w granicach od 50% do 80% długości ocenianego odcinka.	Dopuszczalny	2
Istotne uszkodzenia, ubytki i odkształcenia poboczny na ponad 80% długości ocenianego odcinka drogi. Skarpy i nasypy z licznymi i rozległymi uszkodzeniami, występujące na ponad 80% długości ocenianego odcinka. Wymagane wykonanie napraw lub wzmocnień skarp, poboczny, gwarantujące bezpieczne użytkowanie drogi. Nieprawidłowo uformowane skarpy, nasypy lub pobocza. Rozwiązanie nie spełnia podstawowych wymagań, zakładanych dla drogi, jako budowli.	Niedostateczny (Zły)	0

/ 5 UWAGA ! Dokonując oceny technicznej elementów zaliczanych do grupy tematycznej „POBOCZA ...” należy zwrócić uwagę na **wszystkie** elementy występujące na ocenianych odcinkach drogi. Ocena cząstkowa jest oceną średnią dla wszystkich elementów zaliczanych do grupy „POBOCZA ..”, występujących na poszczególnych odcinkach/fragmentach odcinków dróg.

Pobocze (utwardzone lub nieutwardzone), w rozumieniu niniejsze *Instrukcji*, zgodnie z Prawem o ruchu drogowym (art. 2. ust. 8) jest częścią drogi przyległą do jezdni, która może być przeznaczona do ruchu pieszych lub niektórych pojazdów, postoju pojazdów, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie szerokość poboczny gruntowych powinna być nie mniejsza niż:

- 0,75 m – drogi klasy L i D (drogi gminne, wyjątkowo drogi powiatowe)
- 1,00 m – drogi klasy Z (drogi wojewódzkie i powiatowe, wyjątkowo drogi gminne)
- 1,25 m – drogi klasy G (drogi wojewódzkie i powiatowe, wyjątkowo drogi krajowe)
- 1,50 m – drogi klasy GP (drogi krajowe)

Każdorazowo w przypadku tej grupy elementów, uzupełniający ocenę cząstkową opis ocenianego odcinka drogi powinien zawierać informację na temat :

- a) typów wszystkich elementów zaliczanych do grupy „POBOCZA ...”,
- b) stanu technicznego tych elementów,
- c) ewentualną informację o wyłączeniu z przeglądu danej grupy elementów na podstawie zaistnienia przynajmniej jednego z trzech możliwych powodów:
 - 1) tzw. czynników zewnętrznych, uniemożliwiających ocenę w momencie dokonywania przeglądu (np. z powodu remontu, awarii technicznej),
 - 2) nie występowania w terenie żadnego z elementów zaliczanych do grupy „POBOCZA ...”,
 - 3) parametrów technicznych drogi nie spełniających podstawowych kryteriów, zakładanych dla drogi (prowadzenie ruchu lub awaryjny postój pojazdów samochodowych).

Kryteria ustalania ocen cząstkowych - grupa "D" (ODWODNIENIE DROGI)

Tabela D

ODWODNIENIE DROGI / 6		
<i>ścieki przykrawężnikowe, wpusty(kratki) odwodnienia, rowy, przepusty, inne elementy odwodnienia powierzchniowego</i>		
Opis stanu elementu	Stan elementu	Ocena
<p>Kompletne i sprawne urządzenia odprowadzające wodę z obszaru jezdni i chodników oraz ścieżek rowerowych na przynajmniej 90% długości ocenianego odcinka.</p> <p>Brak widocznych zastoisk wody. Prawdłowo uformowane i drożne rowy, przepusty i ścieki przykrawężnikowe. Prawdłowo zlokalizowane i czynne wpusty (kratki) odwodnienia.</p>	Bardzo dobry	5
<p>Lokalne zastoiska wody poza głównym torem ruchu samochodów, częściowo niedrożne ścieki, przepusty i rowy na nie więcej niż 30% długości ocenianego odcinka drogi.</p> <p>Pozapadane włazy do studni kanalizacyjnych lub kratki odwodnienia na nie więcej niż 30% długości ocenianego odcinka drogi.</p> <p>Lokalnie pozarastane rowy i pobocza lub lokalnie pozapadane i zdeformowane pobocza, ale w stopniu nie większym niż 30% długości ocenianego odcinka drogi.</p>	Dobry	4
<p>Zastoiska wody poza głównym torem ruchu samochodów, częściowo niedrożne ścieki, przepusty i rowy na powyżej 30%, ale nie więcej niż 50% długości ocenianego odcinka drogi.</p> <p>Pozapadane i zdeformowane pobocza na powyżej 30%, ale nie więcej niż 50% długości ocenianego odcinka drogi.</p> <p>Pozapadane włazy do studni kanalizacyjnych lub kratki odwodnienia na nie więcej niż 50% długości ocenianego odcinka drogi.</p> <p>Rowy i pobocza pozarastane na powyżej 30% ale nie więcej niż 50% długości ocenianego odcinka drogi.</p>	Odpowiedni	3
<p>Zastoiska wody poza głównym torem ruchu samochodów, częściowo niedrożne ścieki, przepusty i rowy na powyżej 50%, ale nie więcej niż 80% długości ocenianego odcinka drogi.</p> <p>Pozapadane i zdeformowane pobocza na powyżej 50%, ale nie więcej niż 80% długości ocenianego odcinka drogi.</p> <p>Pozapadane włazy do studni kanalizacyjnych lub kratki odwodnienia na powyżej 50%, ale nie więcej niż 80% długości ocenianego odcinka drogi.</p> <p>Rowy i pobocza pozarastane na powyżej 50%, ale nie więcej niż 80% długości ocenianego odcinka drogi.</p>	Dopuszczalny	2
<p>Brak odprowadzenia wód deszczowych z obszaru nawierzchni jezdni, chodników, ścieżek rowerowych i poboczy, umożliwiającego bezpieczny przejazd pojazdów lub przejście pieszych.</p> <p>Zastoiska wody w strefie jezdni, także poza głównym torem ruchu, częściowo niedrożne ścieki, przepusty i rowy na powyżej 80% długości ocenianego odcinka drogi.</p> <p>Pozapadane i zdeformowane pobocza w stopniu większym niż 80% długości ocenianego odcinka drogi. Rowy i pobocza pozarastane na powyżej 80% długości ocenianego odcinka drogi.</p>	Niedostateczny (Zły)	0

/ 6 UWAGA ! Dokonując oceny technicznej elementów zaliczanych do grupy tematycznej „ODWODNIENIE DROGI” należy zwrócić uwagę na wszystkie elementy występujące na ocenianych odcinkach drogi. Podstawą oceny jest typ i stan techniczny tych elementów.

Odwodnienie, w rozumieniu niniejszej *Instrukcji*, jest to system służący do odprowadzenia wód opadowych z drogi. Rozróżniamy zatem trzy rodzaje systemów odwodnienia:

- **powierzchniowe** – polegające na odprowadzeniu wody przy wykorzystaniu takich urządzeń, jak: rowy, ścieki, przepusty, zbiorniki retencyjne, zbiorniki odparowujące lub odprowadzeniu wody z powierzchni jezdni bezpośrednio do gruntu,
- **wgłębne** – polegające na odprowadzeniu wody przy wykorzystaniu takich urządzeń, jak: dreny, sączki, warstwy filtracyjne, nasypy filtracyjne, studnie chłonne, zbiorniki infiltracyjne,
- **podziemne** – polegające na odprowadzeniu wody przy wykorzystaniu takich urządzeń, jak: rowy zakryte, ścieki kryte oraz kanalizacja typu ulicznego składająca się z podziemnych kanałów o przekrojach zamkniętych, studzienek wpustowych, (wpustów deszczowych), studzienek rewizyjnych i ewentualnie połączeniowych.

Każdorazowo w przypadku tej grupy elementów, uzupełniający ocenę cząstkową opis ocenianego odcinka drogi powinien zawierać informację na temat :

- a) typu odwodnienia,
- b) stanu technicznego urządzeń odwadniających i systemu odwodnienia drogi jako całości,
- c) ewentualną informację o wyłączeniu danego odcinka / fragmentu odcinka drogi z czterech możliwych powodów:
 - 1) tzw. czynników zewnętrznych, uniemożliwiających ocenę w momencie dokonywania przeglądu (np. z powodu remontu, awarii technicznej),
 - 2) nie występowania w terenie żadnego systemu odwodnienia,
 - 3) parametrów technicznych drogi nie spełniających kryteriów zakładanych dla dróg publicznych.

Kryteria ustalania ocen cząstkowych - grupa "E" (ORGANIZACJA RUCHU)

Tabela E

ORGANIZACJA RUCHU ¹⁷		
<i>elementy oznakowania poziomego jezdni (stała organizacja ruchu), sygnalizacja świetlna, lokalizacje i mocowanie sygnalizatorów, urządzenia sterujące, elementy oznakowania pionowego, informacja drogowskazowa, urządzenia bezpieczeństwa ruchu</i>		
Opis stanu elementu	Stan elementu	Ocena
<p>Stan techniczny tarcz, tablic mocowania oznakowania pionowego, linii, napisów i symboli oznakowania poziomego, sygnalizatorów świetlnych, słupków prowadzących, tablic sterujących, elementów odbłaskowych itp. przynajmniej na 90% długości ocenianego odcinka jezdni nie wymusza odnowienia lub wymiany elementów organizacji ruchu.</p> <p>Nowo ustawione znaki pionowe, brak pomazanych i wypłowiałych tarcz i tablic, prawidłowo zamocowane. Oznakowanie poziome odmalowane i czytelne. Sygnalizacja świetlna sprawna, elementy bezpieczeństwa ruchu w stanie dobrym.</p>	Bardzo dobry	5
<p>Pojedyncze braki i zatarcia w oznakowaniu poziomym na nie więcej niż na 30% długości ocenianego odcinka jezdni, przewidzianego do objęcia oznakowaniem poziomym.</p> <p>Sygnalizacja działająca w oparciu o programy stało czasowe (bazowe). Wszystkie źródła światła wyświetlają sygnały. Ubytki w pracy elementów detekcji pojazdów i pieszych nie wpływające na realizację programów bazowych.</p> <p>Pojedyncze uszkodzenia i widoczne zużycia elementów oznakowania pionowego i informacji drogowskazowej, pojedyncze uszkodzenia i zużycia elementów bezpieczeństwa ruchu w zakresie nie przekraczającym 30% długości jezdni.</p>	Dobry	4
<p>Lokalne zatarcia w oznakowaniu poziomym na powyżej 30%, ale nie więcej niż na 50% długości ocenianego odcinka jezdni, przewidzianego do objęcia oznakowaniem poziomym.</p> <p>Sygnalizacja działająca w trybie awaryjnym. Brak realizacji programów sygnalizacji.</p> <p>Uszkodzenia i widoczne zużycia elementów oznakowania pionowego i informacji drogowskazowej, uszkodzenia i zużycia elementów bezpieczeństwa ruchu występujące w zakresie do 30% długości jezdni.</p> <p>Nieprawidłowo utrzymywane (zanieczyszczone) elementy oznakowania pionowego i informacji drogowskazowej.</p>	Odpowiedni	3
<p>Lokalne zatarcia w oznakowaniu poziomym na powyżej 60%, ale nie więcej niż na 90% długości ocenianego odcinka jezdni, przewidzianego do objęcia oznakowaniem poziomym.</p> <p>Sygnalizacja działająca w trybie awaryjnym. Brak realizacji programów sygnalizacji.</p> <p>Uszkodzenia i widoczne zużycia elementów oznakowania pionowego i informacji drogowskazowej, uszkodzenia i zużycia elementów bezpieczeństwa ruchu występujące w zakresie od 30% do 50% długości jezdni.</p> <p>Nieprawidłowo utrzymywane (zanieczyszczone lub zniszczone) elementy oznakowania pionowego i informacji drogowskazowej.</p>	Dopuszczalny	2

ORGANIZACJA RUCHU / 7		
<p>Oznakowanie poziome praktycznie niewidoczne, zatarte na powyżej 90% długości ocenianego odcinka jezdni, przewidzianego do objęcia oznakowaniem poziomym.</p> <p>Sygnalizacja ciemna. Brak realizacji sygnału żółtego migającego.</p> <p>Uszkodzenia i widoczne zużycia elementów oznakowania pionowego i informacji drogowo-wskazowej, braki lub uszkodzenia elementów bezpieczeństwa ruchu występujące w zakresie powyżej 50% długości jezdni.</p>	Niedostateczny (Zły)	0

/ 7 UWAGA ! Dokonując oceny technicznej elementów zaliczanych do grupy tematycznej „ORGANIZACJA RUCHU” należy zwrócić uwagę na wszystkie elementy, zaliczane do tej grupy, występujące na ocenianych odcinkach drogi. Ocena cząstkowa jest oceną uśrednioną dla wszystkich tych elementów występujących na poszczególnych odcinkach/fragmentach odcinków dróg.

Każdorazowo opis ocenianego odcinka drogi powinien zawierać informację na temat :

- a) typów elementów **stałej** organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu, występujących na drodze,
- b) sposobu mocowania oznakowania pionowego i sygnalizacji świetlnej,
- c) stanu technicznego elementów zaliczanych do tej grupy,
- d) ewentualną informację o wyłączeniu danego odcinka / fragmentu odcinka drogi z czterech możliwych powodów:
 - 1) tzw. czynników zewnętrznych, uniemożliwiających ocenę w momencie dokonywania przeglądu (np. z powodu remontu, awarii technicznej),
 - 2) nie występowania w terenie żadnego elementu organizacji i bezpieczeństwa ruchu,
 - 3) wprowadzonej na danym fragmencie drogi **czasowej** organizacji ruchu.
 - 4) parametrów technicznych drogi nie spełniających kryteriów zakładanych dla dróg publicznych.

Kryteria ustalania ocen cząstkowych - grupa "F" (OŚWIETLENIE DROGI)

Tabela F

OŚWIETLENIE DROGI / 8		
<i>warunki oświetlenia jezdni i chodników, słupy oświetlenia</i>		
Opis stanu elementu	Stan elementu	Ocena
Stan techniczny opraw i słupów oświetlenia prawidłowy na przynajmniej 90% długości ocenianego odcinka drogi. Prawidłowo zlokalizowane słupy oświetlenia.	Bardzo dobry	5
Lokalnie nieczynne oświetlenie w przypadku nie więcej niż 30% liczby opraw na ocenianym odcinku drogi. Słupy oświetlenia w stanie dobrym.	Dobry	4
Lokalnie nieczynne oświetlenie w przypadku powyżej 30%, ale nie więcej niż 60% liczby opraw na ocenianym odcinku drogi. Słupy oświetlenia w stanie odpowiednim, lokalnie uszkodzone.	Odpowiedni	3
Lokalnie nieczynne oświetlenie w przypadku powyżej 60%, ale nie więcej niż 90% liczby opraw na ocenianym odcinku drogi. Słupy oświetlenia w stanie dopuszczalnym, liczne uszkodzenia.	Dopuszczalny	2
Oświetlenie niesprawne na więcej niż 90% liczby opraw na ocenianym odcinku drogi. Słupy oświetlenia zniszczone, wymagające wymiany.	Niedostateczny (Zły)	0

/ 8 UWAGA ! Dokonując oceny technicznej elementów zaliczanych do grupy tematycznej „OŚWIETLENIE DROGI” każdorazowo uzupełniający każdą nadaną ocenę opis ocenianego odcinka drogi powinien zawierać informacje na temat :

- a) typu oświetlenia (sodowe, jarzeniowe, rtęciowe),
- b) sposobu mocowania opraw lub typu słupów,
- c) stanu technicznego opraw i słupów,
- d) ewentualną informację o wyłączeniu danego odcinka / fragmentu odcinka drogi z czterech możliwych powodów:
 - 1) tzw. czynników zewnętrznych, uniemożliwiających ocenę w momencie dokonywania przeglądu (np. z powodu remontu, awarii technicznej),
 - 2) nie występowania w oświetlenia,
 - 3) parametrów technicznych drogi nie spełniających kryteriów zakładanych dla dróg publicznych.

Kryteria ustalania ocen cząstkowych - grupa "G" (STAN REALIZACJI ZALECEŃ)

Tabela G

STAN REALIZACJI ZALECEŃ / 9		
<i>realizacja zaleceń pokontrolnych w zakresie problematyki technicznej i w zakresie bezpieczeństwa ruchu</i>		
Opis	Stan elementu	Ocena
W pełni wykonane zalecenia pokontrolne dla całej drogi, ustalone na podstawie wniosków i analizy rezultatów dotychczasowych przeglądów okresowych dróg.	Bardzo dobry	5
Zalecenia pokontrolne na ciągu drogi, ustalone na podstawie wniosków i analizy rezultatów dotychczasowych przeglądów okresowych dróg, wykonane minimum w 90% . Zalecenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych wykonane w nie mniej niż 90% .	Dobry	4
Zalecenia pokontrolne w trakcie realizacji. Drobne uwagi odnośnie kompletności wykonanych zaleceń. Zalecenia pokontrolne na ciągu drogi, ustalone na podstawie wniosków i analizy rezultatów dotychczasowych przeglądów okresowych dróg, wykonane minimum w 60% . Zalecenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych wykonane w minimum 60% .	Odpowiedni	3
Zalecenia pokontrolne w trakcie realizacji. Drobne uwagi odnośnie kompletności wykonanych zaleceń. Zalecenia pokontrolne na ciągu drogi, ustalone na podstawie wniosków i analizy rezultatów dotychczasowych przeglądów okresowych dróg, wykonane minimum w 30% . Zalecenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych wykonane w minimum 30% .	Dopuszczalny	2
Zalecenia wykonane w stopniu nie przekraczającym 10% . Brak oczekiwanych rezultatów lub pogorszenie warunków bezpieczeństwa w stosunku do stanu poprzedniego.	Niedostateczny (Zły)	0

/ 9 UWAGA ! Jeśli na drodze lub jej fragmencie nie był wykonywany w poprzednim roku żaden przegląd okresowy, to informację tę odnotowujemy we wszystkich opisach ocenianych odcinków dróg i wyłączamy ocenę części „G” z bilansu punktacji dokonywanej dla danej części drogi w ramach protokołu.

W przypadku posiadania informacji o wcześniejszych zaleceniach, opis ocenianego odcinka drogi powinien zawierać In formację na temat :

- 1) stanu realizacji wcześniejszych zaleceń i stopnia ich wykonania,
- 2) ewentualną informację o wyłączeniu danego odcinka / fragmentu odcinka drogi z uwagi na występowanie tzw. czynników zewnętrznych, uniemożliwiających ocenę stopnia wykonania wcześniejszych zaleceń w momencie dokonywania przeglądu (np. z powodu remontu, awarii technicznej).

1.3. Kryteria ustalania oceny ogólnej drogi (oceny pomocniczej)

W tabeli OG podana została skala ocen, przyjmowana w przypadku ustalania pomocniczej oceny ogólnej dla danej drogi, jako całości.

Tabela OG

OCENA OGÓLNA		
Wyszczególnienie	Ocena drogi jako całości rozwiązania	Przedział oceny ogólnej */
<p>Ocena ogólna jest oceną pomocniczą, wyliczaną dla całej drogi i ewentualnie wykorzystywaną przy formułowaniu "Opisu oceny stanu technicznego odcinka drogi", wprowadzanego do odpowiedniego "Wykazu protokołów", stanowiącego część jednego z elementów składowych dokumentacji każdej drogi, jaką jest książka drogi.</p> <ol style="list-style-type: none">1. W przypadku przeglądu podstawowego, ocena ogólna odpowiada ocenie wynikowej, ustalonej dla danej drogi.2. W przypadku przeglądu rozszerzonego, ocena ogólna wyliczana jest z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, jako średnia, wyliczona w przy ustalonych wskaźnikach proporcji udziału obu ocen wynikowych, wyliczonych dla danej drogi i podanych na str.1 protokołu z kontroli. <p>Do wyliczenia oceny ogólnej należy przyjąć następujące wskaźniki udziału :</p> <p>70% - ocena wynikowa dla drogi (część techniczna) 30% - ocena wynikowa dla drogi (część użytkowa)</p>	Bardzo dobry	4,51 - 5,00
	Dobry	3,51 - 4,50
	Odpowiedni	2,51 - 3,50
		1,51 - 2,50
	Niedostateczny (Zły)	0,00 - 1,50