

O.0003.183.2026.SK

Kamień Pomorski, dnia 2 kwietnia 2026 r.

Pan

Jacek Golusda

Radny Rady Miejskiej

w Kamieniu Pomorskim

W odpowiedzi na interpelację z dnia 20 marca 2026 r. dotyczącą stanu technicznego nawierzchni ulicy Jana Długosza w Kamieniu Pomorskim wyjaśniam, co następuje:

Ad 1. Gmina zapewnia odpowiednią jakość budowy dróg i ulic poprzez:

Opracowywanie dokumentacji projektowej dla inwestycji drogowych zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności na podstawie:

- 1) rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne,
- 2) katalogów typowych konstrukcji nawierzchni,
- 3) norm branżowych i wytycznych technicznych.

Zgodnie z tymi przepisami projektowanie nawierzchni odbywa się w oparciu o:

- 1) kategorię ruchu (KR) – określającą obciążenie ruchem drogowym,
- 2) prognozę natężenia ruchu, w tym udział pojazdów ciężkich,
- 3) warunki gruntowo-wodne i klimatyczne

Konstrukcja nawierzchni (układ i grubość warstw) jest każdorazowo dobierana indywidualnie w zależności od powyższych parametrów.

Kontrola na etapie przygotowywania umowy - wybór wykonawcy odbywa się w trybie konkurencyjnym, przy stawianiu odpowiednich warunków udziału w postępowaniu. Umowy są konstruowane w sposób zabezpieczający ewentualne roszczenia Zamawiającego wobec Wykonawcy, poprzez określenie szczegółowych wymagań jakościowych, wymagania zabezpieczenia należytego wykonania robót, ustanowienia okresu gwarancji, wprowadzenia kar umownych za zwłokę w wykonaniu prac lub za nieusuwanie wad i usterek.

W trakcie realizacji robót zapewniony jest nadzór inwestorski i autorski oraz kontrola zgodności robót z dokumentacją projektową i specyfikacjami technicznymi. Po zakończeniu

prac przeprowadza się odbiór końcowy inwestycji, obejmujący ocenę zgodności wykonania z dokumentacją i wymaganiami technicznymi.

W okresie gwarancyjnym realizowane są przeglądy techniczne w zakresie występowania wad i usterek związanych z wykonywanymi pracami. Odpowiedzialność Wykonawcy nie obejmuje mechanicznych uszkodzeń niezwiązanych z realizacją robót, w szczególności uszkodzeń oznakowania, krawężników lub innych elementów spowodowanych przez pojazdy samochodowe lub osoby trzecie.

Ad 2. W dniu 28.03.2011 r. dokonano odbioru robót przy udziale nadzoru inwestorskiego, ze strony Gminy Kamień Pomorski w odbiorze uczestniczył ówczesny Kierownik Referatu p. Sebastian Mamzer. Nadmieniam, że na przedmiotowej ulicy były przeprowadzane roczne przeglądy gwarancyjne, ostatni w kwietniu 2016 r. a zgłaszane w ramach przeglądów usterki były przez Wykonawcę usuwane. Inwestycja była objęta gwarancją udzieloną przez wykonawcę, zgodnie z warunkami umowy i wynosiła 5 lat, po jego upływie odpowiedzialność za stan techniczny drogi przeszła na Gminę Kamień Pomorski.

Dodatkowe uwagi:

Stan techniczny nawierzchni po kilkunastu latach eksploatacji należy analizować w kontekście:

- **Zmiany obciążenia ruchem**

Konstrukcja nawierzchni projektowana jest na podstawie prognoz ruchu (kategoria KR).

Tymczasem rzeczywiste obciążenie ruchem, w szczególności pojazdami ciężkimi, mogło ulec znacznemu zwiększeniu, wzrosły również dopuszczalne naciski osi pojazdów (nawet do 115 kN) co bezpośrednio wpływa na szybsze zużycie nawierzchni

- **Zmiany klimatyczne i temperatury**

Należy wskazać, że w okresie projektowania przedmiotowej inwestycji (2009 r.) stosowano inne założenia klimatyczne niż obecnie. W momencie projektowania przyjmowano określone parametry temperaturowe dla nawierzchni bitumicznych: średnio ok. 23°C w okresie letnim dla obliczeń projektowych. Średnia temperatura w Polsce wzrosła w ostatniej dekadzie, co oznacza istotną zmianę warunków pracy nawierzchni drogowych. Temperatura nawierzchni asfaltowych w okresach letnich może osiągać wartości rzędu +60°C. W starszych katalogach projektowych przyjmowano niższe temperatury obliczeniowe, podczas gdy obecne wytyczne uwzględniają wyższe wartości, co ma bezpośredni wpływ na dobór konstrukcji i trwałość nawierzchni.

- **Rozwój technologii materiałowych**

Od 2010 r. nastąpił istotny postęp w zakresie: asfaltów modyfikowanych, odporności mieszanek na wysokie temperatury, metod projektowania nawierzchni. Wcześniejsze

rozwiązania opierały się na innych normach i parametrach materiałowych, które nie uwzględniały w pełni obecnych warunków eksploatacyjnych

- **Naturalny cykl życia nawierzchni**

Zgodnie z wytycznymi: nawierzchnie asfaltowe wymagają wymiany warstwy ścieralnej po ok. 12–15 latach eksploatacji. W związku z tym pogorszenie stanu technicznego nawierzchni ul. Długosza po ponad 15 latach użytkowania nie jest zjawiskiem nadzwyczajnym, lecz typowym dla tego rodzaju infrastruktury.

Ad 3. Nadzór inwestorski, jak również kontrola jakości robót przy realizacji zadań inwestycyjnych, prowadzone są zarówno na etapie budowy, jak i w okresie gwarancyjnym. W odniesieniu do pytania dotyczącego działań mających na celu zapobieganie podobnym sytuacjom w przyszłości, należy podkreślić, że projektowanie i realizacja inwestycji drogowych odbywa się każdorazowo w oparciu o obowiązujące przepisy, normy oraz aktualną wiedzę techniczną. W świetle udzielonych odpowiedzi na wcześniejsze pytania należy stwierdzić, że występowanie spękań nawierzchni po wieloletniej eksploatacji nie może być utożsamiane z nieprawidłowościami w zakresie projektowania, nadzoru ani wykonawstwa robót. Zjawiska te są naturalnym efektem użytkowania i procesów starzeniowych materiałów.

Ad 4. Poprawa stanu technicznego nawierzchni ul. Długosza zostanie przeprowadzona w ramach zaplanowanych na 2026 r. remontów cząstkowych nawierzchni bitumicznych.

BURMISTRZ

Stanisław Kuryłło

