



# INFORMACJA O DZIAŁALNOŚCI ZARZĄDU DRÓG POWIATOWYCH W KLUCZBORKU

Opracował: **Wiesław Szczerba**  
ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W KLUCZBORKU

Kluczbork, kwiecień 2019 r.

---

# INFORMACJA O DZIAŁALNOŚCI ZARZĄDU DRÓG PUBLICZNYCH W KLUCZBORKU

---

<b>I. INFRASTRUKTURA DROGOWA</b>	<b>1</b>
1. Infrastruktura drogowa informacje ogólne.	1
2. Infrastruktura drogowa – nawierzchnie.	4
3. Infrastruktura drogowa – obiekty mostowe.	7
a. Obiekty inżynierskie - mosty i wiadukty.	7
b. Obiekty inżynierskie - przepusty.	8
c. Przepusty stanowiące elementy odwodnienia drogi.	8
4. Infrastruktura drogowa – inne roboty utrzymaniowe.	9
a. Utrzymanie oznakowania pionowego.	9
b. Utrzymanie oznakowania poziomego.	9
c. Utrzymanie zieleni przydrożnej.	9
d. Utrzymanie systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych.	10
e. Zimowe utrzymanie dróg	10
f. Ubezpieczenie infrastruktury drogowej i mienia.	10
<b>II. STRUKTURA ORGANIZACYJNA</b>	<b>10</b>
1. Struktura organizacyjna – informacje ogólne	10
2. Siedziba	11
3. Stan i struktura zatrudnienia	11
<b>III. WYPOSAŻENIE – POJAZDY I SPRZĘT</b>	<b>13</b>
<b>IV. SYTUACJA FINANSOWA</b>	<b>15</b>
1. Bieżące utrzymanie dróg	15
2. Remonty	16
3. Przebudowy.	16
<b>V. UWAGI KOŃCOWE</b>	<b>17</b>

## **I. INFRASTRUKTURA DROGOWA**

### **1. Infrastruktura drogowa informacje ogólne.**

Podstawowym aktem prawnym regulującym zakres obowiązków zarządców dróg publicznych jest ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz.U.2018.2068).

Treść regulacji zawartej w art. 2 ust. 1, ww. ustawy dzieli drogi publiczne ze względu na funkcje, jakie pełnią w sieci drogowej na cztery kategorie: drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Właścicielami dróg publicznych są: Skarb Państwa (drogi krajowe) oraz odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego.

Zgodnie z przepisem zawartym w art. 8 ww. ustawy drogi niezaliczone do żadnej kategorii dróg publicznych są drogami wewnętrznymi. Właścicielem dróg wewnętrznych jest właściciel terenu, na którym zlokalizowana jest droga (np. zakład pracy, sklep, itp.).

Powiat Kluczborski położony jest na przecięciu ważnych szlaków komunikacyjnych. Sieć drogowa jest dobrze rozbudowana, a łączna długość wszystkich dróg publicznych (krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych) wynosi 680 km. Przez powiat przebiegają trzy odcinki dróg krajowych (nr 11, 42 i 45), które zapewniają połączenie powiatu z innymi regionami, oraz dwa odcinki dróg wojewódzkich (nr 487 i 494) zapewniające połączenia między miastami mającymi znaczenia dla województwa. Pozostała sieć dróg to drogi lokalne będące w zarządzie powiatów i gmin.

Kategoria drogi publicznej	Powiat Kluczborski	Gmina			
		<i>Byczyna</i>	<i>Kluczbork</i>	<i>Lasowice Wielkie</i>	<i>Wołczyn</i>
Drogi krajowe	86,480	15,537	40,376	14,991	15,576
Drogi wojewódzkie	18,700	7,600	-	11,100	-
Drogi powiatowe	393,678	91,947	119,546	72,831	109,354
Drogi gminne	181,161	46,246	59,900	30,096	44,919
<b>Razem drogi publiczne</b>	<b>680,019</b>	<b>161,330</b>	<b>219,822</b>	<b>129,018</b>	<b>169,849</b>

Tabela 1. Długość (w km) dróg publicznych zlokalizowanych na terenie Powiatu Kluczborskiego wg. stanu na 31.12.2018 roku.

Na mocy ustawy z dnia 24 lipca 1998 r. o zmianie niektórych ustaw określających kompetencje organów administracji publicznej - w związku z reformą ustrojową państwa (Dz. U. z 1998 nr 106 poz. 668) w ustawie o drogach publicznych zmieniono kategorie dróg publicznych dodając drogi powiatowe oraz dokonano modyfikacji zapisów określających kryteria funkcjonalne, jakie powinny spełniać poszczególne kategorie dróg publicznych.

Dodany z dniem 1 stycznia 1999 r. przepis art. 6a precyzuje kryteria funkcjonalne, jakie powinny spełniać nowo utworzone drogi powiatowe.

Zgodnie z tym przepisem do dróg powiatowych mogą zostać zaliczone drogi, które nie zostały zaliczone do dróg krajowych lub wojewódzkich, **stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą**. Oznacza to, że drogi powiatowe powinny uzupełniać układ komunikacyjny powiatu o połączenia drogowe siedzib gmin z powiatem i gmin między sobą tam, gdzie drogi wyższych kategorii nie tworzą takich połączeń oraz zapewniać alternatywne względem dróg krajowych i wojewódzkich połączenia siedzib gmin i powiatów.

Z zapisu zawartego w art. 6a nie wynika, że drogi powiatowe mają zapewnić połączenia w obrębie jednego powiatu. Zasadnym wydaje się stwierdzenie, że sieć dróg powiatowych powinna być spójna

z drogami ościennych powiatów i województw i powinna zapewniać połączenia z siedzibami sąsiednich gmin oraz powiatów, nawet jeśli leżą w innym województwie.

Drogi gminne stanowią najniższą kategorię dróg publicznych. Są to drogi o typowo lokalnym znaczeniu, zapewniające połączenia komunikacyjne pomiędzy poszczególnymi miejscowościami gminy. Drogi te służą miejscowym potrzebom i powinny zapewnić połączenie poszczególnych miejscowości, przysiółków, osad, osiedli i pojedynczych zabudowań z siecią dróg wyższych kategorii. Stanowią one własność samorządu gminy i gmina ma obowiązek łożenia na ich utrzymanie.

Po powstaniu powiatów, jak i obecnie, powiat kluczborski zarządza najdłuższą siecią dróg publicznych. Drogi powiatowe w powiecie kluczborskim stanowią **58%** długości sieci dróg publicznych, co jest wartością znacznie większą średniego udziału dróg powiatowych w sieci dróg publicznych w Polsce, gdzie drogi powiatowe stanowią **30%** długości.

<b>Kategoria drogi publicznej</b>	<b>POLSKA</b>	<b>POWIAT KLUCZBORSKI</b>
Drogi krajowe	5%	13%
Drogi wojewódzkie	7%	3%
<u>Drogi powiatowe</u>	<u>30%</u>	<u>58%</u>
Drogi gminne	59%	26%
<b>Razem drogi publiczne</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabela 2. Udział procentowy długości poszczególnych kategorii dróg publicznych w Polsce (wg. stanu na 31.12.2015 r.) i w Powiecie Kluczborskim (wg. stanu na 31.12.2018 r.)

Drogi powiatowe stanowią najdłuższą sieć połączeń komunikacyjnych we wszystkich gminach powiatu kluczborskiego.

Kategoria drogi publicznej	Gmina:			
	Byczyna	Kluczbork	Lasowice Wielkie	Wołczyn
Drogi krajowe	9%	18%	12%	9%
Drogi wojewódzkie	5%	0%	9%	0%
Drogi powiatowe	57%	55%	56%	65%
Drogi gminne	29%	27%	23%	26%
<b>Razem drogi publiczne</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

TABELA 3. Udział procentowy długości poszczególnych kategorii dróg publicznych w gminach powiatu kluczborskiego (wg. stanu na 31.12.2018 r.)

Wiele dróg przekazanych powiatom w 1999 r. nie spełniało wymogów stawianych drogom powiatowym i miało charakter lokalny. Działania powiatu zmierzające do przekazania gminom dróg lokalnych służących miejscowym potrzebom były skazane na niepowodzenie w przypadku odmowy uregulowania stanu prawnego przez władze gmin. Powiat Kluczborski starał się przekazać drogi niespełniające wymogów stawianych drogom powiatowym gminom powiatu kluczborskiego. Efektem tych działań jest przejęcie z dniem 1 stycznia 2017 roku przez Gminę Kluczbork 25 ulic w mieście Kluczbork o łącznej długości 10,024km. Ponadto z dniem 1 stycznia 2013 roku przekazano gminie Lasowice Wielkie drogę powiatową klasy D (dojazdowa), nr 13270 (Gronowice – Ciarka), zapewniającą połączenie osady Czerwona z miejscowościami Gronowice i Ciarka, jak również stanowiącą połączenie między wsią Gronowice i Ciarka.

Z wykazem dróg powiatowych obecnie znajdujących się w naszym zarządzie wraz z mapami pokazującymi ich przebieg można zapoznać się pod adresem: <http://zdp.nowoczesnagmina.pl/?c=218>

Drogi publiczne powinny posiadać parametry techniczne i użytkowe dostosowane do funkcji, jaką pełnią w sieci drogowej naszego kraju. W Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2018, poz. 124 tj.) określono klasy techniczne, dla których określono parametry techniczne i użytkowe. Przepis § 4 ust. 1 ww. rozporządzenia dzieli drogi publiczne na następujące klasy:

- autostrady (oznaczane symbolem A),
- drogi ekspresowe (oznaczane symbolem S),
- drogi główne ruchu przyspieszonego (oznaczane symbolem GP),
- drogi główne (oznaczane symbolem G),
- drogi zbiorcze (oznaczane symbolem Z),
- drogi lokalne (oznaczane symbolem L),
- drogi dojazdowe (oznaczane symbolem D).

W planach zagospodarowania przestrzennego, gminy analizują rolę i znaczenie danej drogi dla układu komunikacyjnego i poprzez przypisanie danej drodze (lub odcinkowi drogi) klasy technicznej określają wymagane docelowe parametry techniczne i użytkowe.

Wyżej cytowane rozporządzenie w przepisie § 4 ust. 2 określa klasy dróg dla poszczególnych kategorii określonych w ustawie o drogach publicznych.

Drogi powiatowe, z uwagi na funkcje, jakie pełnią w sieci drogowej (łączą miasta będące siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedziby gmin między sobą) powinny spełniać wymagania techniczne i użytkowe określone dla klasy GP, G, Z. Jedynie w przypadku przebudowy istniejącej drogi dopuszcza się, aby przebudowywany jej odcinek posiadał parametry techniczne klasy L.

Drogi gminne, z uwagi na ich znaczenie dla układu komunikacyjnego, mogą posiadać niższe klasy techniczne tj. GP, G, Z, L i D.

Odcinki dróg powiatowych zlokalizowane na terenie Powiatu Kluczborskiego posiadają następujące klasy techniczne:

- Drogi zbiorcze – 266,420 km,
- Drogi lokalne 96,239 km,
- Drogi dojazdowe – 31,019 km.

Gminy, tworząc plany zagospodarowania przestrzennego i określając klasę drogi, jednoznacznie wskazują na jej znaczenie dla układu komunikacyjnego oraz funkcji, jaką dany odcinek pełni w sieci drogowej. Stworzone przez gminy plany zagospodarowania przestrzennego przypisują niejednokrotnie odcinkom dróg powiatowych klasy L (lokalna) a nawet D (dojazdowa), czyli gminy posiadają pełną świadomość o lokalnym charakterze danej drogi.

Podczas kontroli NIK w 2010 r. kontrolujący żądał wyjaśnień, dlaczego w administracji Zarządu Dróg Powiatowych znajdują się drogi powiatowe klasy D (dojazdowe) cyt. „*oraz czy i jakie działania zostały podjęte w celu dostosowania klasy dróg posiadanych przez Powiat Kluczborski do postanowień § 4 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430)*”.

Kategoria drogi nie ma charakteru stałego, może ulegać zmianie i powinna być dopasowana do funkcji pełnionej przez drogę w sieci drogowej. Oczywistym jest, że znaczna część dróg powiatowych ma charakter lokalny, służy miejscowym potrzebom i nie stanowi połączenia miast będących siedzibami powiatu z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Brak instrumentów prawnych i niechęć części gmin do przejęcia dróg o charakterze lokalnym powoduje, że te drogi nadal znajdują się w zarządzie powiatów.

Sieć dróg powiatowych przejęta w 1999 r. wymagała i nadal wymaga przeprowadzenia gruntownych remontów, które z powodu ograniczeń finansowych powiatów są rozłożone na wiele lat. **Znaczne środki finansowe, jakie Powiat Kluczborski w minionym dwudziestolecu przeznaczył utrzymanie infrastruktury drogowej, są niewystarczające do należytego utrzymania będącej w naszym utrzymaniu infrastruktury drogowej.** Roboty remontowe polegające na **odtworzeniu** niszczonej w wyniku długotrwałego użytkowania infrastruktury drogowej skupiały się w większości na drogach o dużym znaczeniu dla układu komunikacyjnego w powiecie, a prace remontowe na pozostałej sieci dróg ograniczały się jedynie do doraźnych napraw zapewniających podstawowe bezpieczeństwo ich użytkowników.

## 2. Infrastruktura drogowa - nawierzchnie.

Drogi powiatowe w większości posiadają nawierzchnie bitumiczne (360,651 km), których stan techniczny w wyniku zbyt długiej eksploatacji bez wykonywania odnow nawierzchni ulega stałemu pogorszeniu. Naprawy na większości dróg są wykonywane jako remonty cząstkowe, co wprawdzie eliminuje powstałe ubytki w nawierzchni, ale równość nawierzchni systematycznie się pogarsza. W ciągu ostatnich 20 lat tj. od 1999 do 2019 roku, przy znacznym zaangażowaniu pozyskanych środków zewnętrznych i wykonaniu części nawierzchni przez gminy Kluczbork i Lasowice Wielkie w ramach budowy kanalizacji sanitarnych, wykonano odnowy nawierzchni na długości 140,560 km, co stanowi 39 % długości dróg o nawierzchni bitumicznej i jest ilością niewystarczającą do utrzymania w zadawalającym stanie technicznym sieci dróg będących w naszym zarządzie.

Odnowa w latach:	Klasa drogi	Długość drogi	%	
Przed 1980	D	2,092	13%	
	L	10,501		
	Z	32,951		
Razem przed 1980		45,544	13%	
1980-1989	D	6,327	46%	
	L	45,011		
	Z	114,484		
Razem w latach 1980-1989		165,822	46%	
1990-1998	D	0,249	2%	
	L	3,675		
	Z	4,801		
Razem w latach 1990-1998		8,725	2%	
<b>Razem do 1999</b>		<b>220,091</b>		<b>61%</b>
1999-2018	D	4,549	39%	39%
	L	21,827		
	Z	114,184		
<b>Razem w latach 1999-2018</b>		<b>140,560</b>	39%	39%
<b>RAZEM DŁUGOŚĆ DRÓG O NAWIERZCHNI BITUMICZNEJ</b>		<b>360,651</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabela 4. Remonty nawierzchni bitumicznych dróg powiatowych – odnowy nawierzchni.

Na podstawie danych ewidencyjnych przekazanych Powiatowi Kluczborskiemu w 1999 roku przez ówczesnych zarządców dróg sporządzono powyższe zestawienie, które pokazuje wiek naszych nawierzchni.

Pozostałe, niewyremontowane w ostatnim dwudziestoleciu odcinki dróg (220,091 km) stanowiące 61 % długości dróg o nawierzchni bitumicznej, z uwagi na zbyt długi okres eksploatacji są w złym stanie technicznym.

Systematyczne zabiegi pielęgnacyjne nawierzchni bitumicznych powodują wydłużenie okresu eksploatacji i zapewniają zachowanie prawidłowego stanu technicznego użytkowanych dróg. Do podstawowych zabiegów utrzymaniowych należy wykonywanie remontów cząstkowych nawierzchni (naprawa ubytków w jezdni), które corocznie wykonujemy dla całej sieci dróg powiatowych. Stan techniczny nawierzchni (liczne spękania) jak i ograniczenia finansowe spowodowały wprowadzenie zmian w technologii wykonywania remontów, co ma negatywny wpływ na jego trwałość i pogorszyło estetykę wykonywanych napraw. Z uwagi na znaczne zużycie naprawianych nawierzchni, a przede wszystkim występujące liczne spękania i złuszczenia spowodowane długim okresem eksploatacji zaprzestano obcinania krawędzi naprawianych ubytków. Ograniczone środki finansowe wymusiły zaniechania spryskiwania naprawianych powierzchni emulsją asfaltową.

W obecnym roku prace remontowe na sieci dróg powiatowych rozpoczęto 19 marca. W pierwszym etapie (remont wiosenny) zaplanowano wykonanie remontów cząstkowych na kwotę 398 520 zł. W ramach tego kontraktu firma zewnętrzna wbuduje 600 ton masy bitumicznej. Obecnie w okresie do dnia 23 kwietnia wbudowano 359 ton masy i wyremontowano 41% sieci dróg powiatowych nawierzchni bitumicznej.

Po zakończeniu tego etapu remontu i oszacowaniu potrzeb przeprowadzimy nowe postępowanie przetargowe, w ramach którego wyłonimy wykonawcę na drugi etap remontu, w którym dokończymy remont wiosenny (po zimie zostaną naprawione wszystkie ubytki) i będziemy kontynuować prace remontowe w okresie letnim i jesiennym także na sieci dróg, która jest obecnie remontowana. Znaczne spękania nawierzchni powodują, że w krótkim czasie po przeprowadzonych naprawach pojawiają się nowe ubytki w nawierzchni obok naprawionych miejsc.

W minionych latach zaniechano wykonywania uszczelnienia nawierzchni przy pomocy technologii cienkowarstwowych z uwagi na znaczny stopień zniszczenia przeznaczonych do remontu nawierzchni, a wszystkie dostępne środki skierowano na wykonanie remontów nawierzchni polegających na wykonaniu nowych warstw ścieralnych po uprzednim wyprofilowaniu podłoża (odnowa nawierzchni z wyrównaniem).

**Utrzymanie prawidłowego stanu technicznego dróg wymaga systematycznego, cyklicznego wykonania odnow nawierzchni bitumicznych w okresach od 20 do max. 30 lat.**

Z uwagi na ograniczone środki finansowe, nieadekwatne do długości sieci dróg będących w zarządzie Powiatu Kluczborskiego, okres pomiędzy poszczególnymi odnowami nawierzchni uległ znacznemu wydłużeniu, co w dłuższym okresie czasu doprowadzi do całkowitego zniszczenia części istniejących nawierzchni bitumicznych.

Obecnie, z uwagi na trudną sytuację finansową powiatu, zostaną na pewien okres ograniczone wydatki inwestycyjne i remontowe, co spowoduje dalsze pogorszenie stanu technicznego zarządzanej przez powiat sieci drogowej. Za parę lat będziemy musieli dokończyć niewyremontowaną od 1999 roku podstawową sieć dróg (drogi klasy Z), a następnie z odnowami będziemy musieli powrócić na wyremontowane w ostatnim dwudziestoleciu odcinki dróg stanowiące podstawową sieć dróg w powiecie. Spowoduje to, że bardzo znacznie odłożone w czasie zostaną odnowy nawierzchni bitumicznych dróg klasy L i D. **Warstwy bitumiczne nawierzchni tych dróg z uwagi na zbyt długi czas eksploatacji bez wykonania odnowy nawierzchni bitumicznej zostaną zniszczone,**

**co spowoduje konieczność przekwalifikowania tych dróg do nawierzchni nieulepszonych, jako nawierzchnie tłuczniowe.**

Z uwagi na bardzo dużą ilość dróg będących w naszym zarządzie środki finansowe przeznaczone na ich utrzymanie ulegają znacznemu rozproszeniu, co skutkuje złym stanem technicznym zarządzanej przez Powiat Kluczborski infrastruktury drogowej.

Wiele dróg przekazanych powiatom w 1999 r. nie spełniało wymogów stawianych drogom powiatowym i ma charakter lokalny, charakterystyczny dla uwarunkowań, jakie w układzie komunikacyjnym powinny spełniać drogi gminne.

**Powiat nie udźwignie utrzymania tak dużej sieci dróg i bez przekazania dróg klasy L i D gminom ich obecny stan techniczny będzie ulegał stopniowemu pogarszaniu.**

Obecnie zewnętrzne środki finansowe (z programów pomocowych np. RPO, Fundusz Dróg Samorządowych, itp.) preferują zadania inwestycyjne, w ramach których następuje poprawa parametrów technicznych dróg, tj. dostosowanie tych dróg do parametrów klasy GP, G, Z tj. klas technicznych jakie powinny posiadać drogi powiatowe.

Z uwagi na znaczny udział pojazdów ciężarowych poruszających się po drogach powiatowych należy w najbliższym czasie wzmocnić konstrukcje jezdni oraz poszerzyć główne ciągi komunikacyjne do normatywnej szerokości jezdni, jaka jest przewidziana dla dróg klasy Z (zbiorcza), tj. do 6,00.

Obecnie główne drogi powiatowe posiadają nawierzchnie jezdni o nienormatywnej szerokości 5,00m, co powoduje ciągłe powstawanie znacznych ubytków w poboczach dróg. Szczególnie duże zagrożenie występuje po opadach deszczu i w okresie zimowym, gdy w wyniku opadów śniegi głębokie (ok. 20 cm) ubytki w poboczu są niewidoczne. Wykonane w ubiegłych latach wzmocnienia nawierzchni poboczy tłuczniem kamiennym nie przyniosły oczekiwanych efektów. Wymijające się pojazdy ciężarowe zjeżdżają na pobocza i poruszając się ze znaczną prędkością uszkadzają wzmocnione tłuczniem pobocza. Wyrwany materiał kamienny jest przemieszczany na jezdnię drogi, stanowiąc potencjalne zagrożenie. Do czasu poszerzenia jezdni głównych ciągów komunikacyjnych do 6 m problem ten będzie występował, a zarząd dróg będzie doraźnie usuwał powstające zagrożenia.

Zarząd Dróg Powiatowych zakupił w 2019 roku 200 ton tłucznia kamiennego, którym w najbliższym czasie będzie uzupełniał głębokie ubytki powstałe w poboczach dróg. W pierwszej kolejności prace naprawcze będą prowadzone na głównych ciągach komunikacyjnych, tj. na drogach nr:

- 13360 (Wołczyn –Biskupice),
- 13060 (Byczyna -granica województwa łódzkiego (Łubnice))
- 13370 ((Kuźnica Trzcńska) granica województwa wielkopolskiego – Wołczyn),
- 13440 (Wołczyn - Murów - DW 454).

Na drogach powiatowych o nawierzchni tłuczniowej i gruntowej prace remontowe są prowadzone doraźnie i ograniczają się do naprawy głębokich ubytków na odcinkach stanowiących dojazd do zamieszkałych nieruchomości. Drogi te poza tymi odcinkami są w większości nieprzejezdne dla samochodów osobowych.

Oddzielnym problemem jest niedofinansowanie remontów istniejących chodników, których nawierzchnie na sporej ich części były wykonane przed 1999 rokiem i są w złym stanie technicznym. Wykonywane naprawy ograniczają się do wymiany bardziej uszkodzonych pojedynczych płyt betonowych. W wyniku długotrwałej eksploatacji większość płyt jest spękana, a ich powierzchnia nierówna. Przekładem takich nawierzchni są chodniki zlokalizowane w ciągu:

- DP 22970 ulica Mickiewicza w Wołczynie,
- DP 21000 ulica Kilińskiego w Kluczborku (od przejazdu kolejowego do ul Lompy),
- DP 13110 w ciągu ulicy Stawowej w Byczynie,
- DP 13300 i 13330 w miejscowości Tuły.



Brak możliwości przeprowadzenia gruntownego remontu będzie skutkowałą koniecznością likwidacji istniejących odcinków chodników, np. odcinek chodnika zlokalizowany po lewej stronie drogi powiatowej nr 13370 z w ciągu ulicy Poznańskiej w Wołczynie na odcinku od ulicy Traugutta do ulicy Ogrodowej planujemy zlikwidować w bieżącym roku.

**Wobec powyższego, zasadnym wydaje się ograniczenie do minimum budowy nowych odcinków chodników, do czasu przeprowadzenia remontów nawierzchni chodników, które znajdują się w najgorszym stanie technicznym i generują zagrożenie dla osób z nich korzystających.**

### 3. Infrastruktura drogowa – obiekty mostowe.

W ciągach dróg powiatowych pod korpusem dróg oraz w obrębie skrzyżowań z drogami publicznymi zlokalizowane są mosty, wiadukty i przepusty, których utrzymanie spoczywa na zarządcy drogi.

Przepusty pod zjazdami (na prywatne nieruchomości, drogi wewnętrzne) utrzymuje właściciel przyległej do drogi nieruchomości.

<b>Obiekty inżynierskie</b> (mosty, wiadukty i przepusty o świetle poziomym większym lub równym 150 cm)	<b>mosty</b>		32 szt.		<b>36 szt.</b>	<b>99 szt.</b>	<b>518 szt.</b>
	<b>wiadukty</b>		4 szt.				
	<b>przepusty</b>						
	w tym:	płytkowy	13 szt.		<b>63 szt.</b>		
		ramowy	2 szt.				
		rurowy	15 szt.	44 szt.			
		rurowy * 2	28 szt.				
rurowy * 3		1 szt.					
sklepiony		4 szt.					
<b>Elementy odwodnienia drogi</b> (przepusty o świetle poziomym mniejszym niż 150 cm)	<b>przepusty</b>					<b>419 szt.</b>	
	w tym:	płytkowy	3 szt.				
		rurowy	356 szt.				
		sklepiony	60 szt.				

Tabela 5. Obiekty inżynierskie w utrzymaniu ZDP.

#### a. Obiekty inżynierskie - mosty i wiadukty.

W minionym dwudziestolecu największe nakłady finansowe były przeznaczone na utrzymanie mostów i wiaduktów. Prace remontowe były wykonane na 1 (w 2007 za 534 tys. zł) wiadukcie i 9 mostach, a jeden wiadukt zlokalizowany w Kluczborku w ciągu DP 13210 na odcinku ulicy Karola Miarki został przebudowany (w 2010 za 3 533 tys. zł). Ponadto na Kanale Miejskim dwa mosty zostały przebudowane na przepusty: Kluczbork, ulica Mickiewicza (w 2007 za 275 tys. zł) i ul. Grunwaldzka (2007 za 242 tys. zł).

W przeprowadzanych corocznie przeglądach stanu technicznego oceny całego obiektu (skala od 0-5) przedstawiały się następująco:

- ocena 4 (zadawalająca) 12 obiektów (od 4,00 do 4,92),
- ocena 3 (niepokojąca) 16 obiektów (od 3,00 do 3,69),
- ocena 2(niedostateczna) 8 obiektów (od 2,00 do 2,82).

Najniższe oceny (2,00) uzyskały 4 obiekty:

- most w miejscowości Krasków zlokalizowany w ciągu DP 13190;
- 2 mosty w Kluczborku zlokalizowane w ciągu ulicy Kościuszki;
- wiadukt w miejscowości Byczyna (ul. Polanowicka) zlokalizowany w ciągu DP 13010

Oceny 5 (odpowiedni), 1 (przedawaryjny), 0 (awaryjny) nie występowały w wykonanych 2018 roku przeglądach, a średnia ocena dla wszystkich 36 obiektów wyniosła 3,42.

#### **b. Obiekty inżynierskie - przepusty.**

W minionych latach przebudowano jedynie nieliczne przepusty, których stan techniczny groził zamknięciem odcinka drogi. Przebudowano między innymi:

- przepust na Kanale miejskim w Kluczborku w obrębie skrzyżowania ulicy Jagiellońskiej z ulicą Moniuszki (w 2002 za 371 tys. zł),
- przepust w ciągu DP 13260 w miejscowości Jasienie (w 2003 za 40 tys. zł),
- przepust w ciągu DP 13250 w miejscowości Szum (w 2004 za 40 tys. zł),

Część przepustów poddano remontowi, np. w 2017 roku przeprowadzono za kwotę 74 tys. zł, remont przepustu w miejscowości Świniary Małe (DP 13430)

Zarząd Dróg Powiatowych utrzymuje 63 przepusty stanowiące obiekty inżynierskie. Niektóre przepusty z uwagi na długi okres eksploatacji wymagają przebudowy. W 2018 roku z uwagi na zły stan techniczny przepustu grożący katastrofą budowlaną wyłączono z ruchu odcinek drogi powiatowej nr 13170 łączący miejscowości Lasowice Wielkie z Szumiradem. Obecnie za kwotę 11 tys. zł, zlecono opracowanie projektu budowlanego pn.: *„Opracowanie projektu rozbiórki części konstrukcji betonowej przepustu zlokalizowanego w ciągu drogi powiatowej nr 13170 na rzece Budkowiczanka (Ark. mapy 4, Obręb Lasowice Wielkie dz. nr 327) wraz z zabezpieczeniem skarp w rejonie przepustu (zgodnie z pismem nr GL.ZPU.3.516.85.2018.PP z dnia 27.11.2018 Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - stanowiącym załącznik do niniejszego zlecenia).”* Po uzyskaniu pozwolenia budowlanego na rozbiórkę należy rozebrać dwa skrzydła przepustu (wys. 4m dł. 4,25 szer. 0,5 m), które utraciły połączenie z podłożem i stanowią obecnie zagrożenie dla stabilności przepustu o konstrukcji betonowej ( światło pionowe - 2,8 , światło pionowe - 2,90), którego wysokość od umocnionego dna cieku wynosi 4 m.

Szacunkowy koszt rozbiórki skrzydeł przepustu i zabezpieczenia skarp nasypu wyniesie ok. 150 tys. zł. Z uwagi na duże koszty umocnienia skarp gabionami robotę zaplanowano wykonać w 2 etapach. W pierwszym etapie nastąpi tymczasowe podparcie istniejących skrzydeł, rozbiórka nasypu nad przepustem z usypaniem wałów.

Szacunkowy koszt odbudowy przepustu wyniesie około 700 tys. zł.

Ponadto od wielu lat (od 2006) przekładana jest przebudowa przepustu zlokalizowanego w ciągu drogi powiatowej nr 13110 w miejscowości Gołkowice, gdzie istnieje zagrożenie zawalenia się wysokich (ok. 3m) murowanych z kamienia ścian czołowych, usytuowanych bardzo blisko krawędzi jezdni. W miejscu powstałego zagrożenia ustawiono stosowne oznakowanie, które jest systematycznie niszczone (kradzież rurek do znaków).

#### **c. Przepusty stanowiące elementy odwodnienia drogi.**

Znaczna część (419 szt.) przepustów niestanowiących obiekty inżynierskie (Światło < 150 cm) to obiekty wybudowane przed 1945, a przebudowywane są przeważnie w ramach drogowych zadań inwestycyjnych. Z uwagi na długi okres użytkowania wiele przepustów jest niedrożnych (załamane rury), co negatywnie wpływa na system melioracyjny pasa drogowego, jak i gruntów przyległych do drogi. Obecnie najpilniejszym zadaniem jest dokończenie remontu przepustu zlokalizowanego w ciągu DP 13070 w miejscowości Borek. W roku 2017 za kwotę 20 tys. zł przeprowadzono remont części przelotowej przepustu (rury o średnicy 140 cm) i rozebrano betonowe ścianki czołowe. Koszt odbudowy rozebranych ścianek czołowych decydujących o bezpieczeństwie użytkowników drogi i trwałości wyremontowanej części przelotowej przepustu wyniesie ok. 20 tys. zł.

Przebudowy wielu przepustów są odkładane w czasie, lecz w przypadku załamania się sklepienia przepustu może dojść do zamknięcia dla ruchu kołowego odcinków drogi (np. przepust na DP 13140 w miejscowości Bąków).

#### **4. Infrastruktura drogowa – inne roboty utrzymaniowe.**

Zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników dróg powiatowych wymaga poniesienia nakładów finansowych na bieżące utrzymanie infrastruktury drogowej.

Do takich robót można zaliczyć między innymi:

##### **a. Utrzymanie oznakowania pionowego.**

W ramach tego zadania wymieniamy istniejące zniszczone oznakowanie dróg (tablice znaków, słupki), jak również realizujemy zadania zlecone przez organ zarządzający ruchem na drogach powiatowych (Starosta Kluczborski), polegające na zmianie istniejącego oznakowania (np. dostawienie nowych znaków). Koszty związane z zakupem tablic i rurek do znaków drogowych wyniosły w 2018 roku, 64 754 zł. Roboty związane z ustawieniem oznakowania wykonali pracownicy ODM w Wołczynie. Na bieżący rok na zakup rurek i tablic znaków zaplanowano 60 tys. zł.

Najważniejszym zadaniem w 2019 roku, poza wymianą uszkodzonych rurek i tablic znaków jest dostosowanie istniejącego oznakowania skrzyżowań z gminnymi drogami publicznymi do obecnie obowiązujących przepisów (polecenie pokontrolne organu zarządzającego ruchem –Starosta Kluczborski i policji).

##### **b. Utrzymanie oznakowania poziomego.**

Zarząd Dróg Powiatowych w Kluczborku corocznie odnawia część oznakowania poziomego, którego łączna powierzchnia wynosi ponad 4 tys. m<sup>2</sup>. Oznakowanie poziome na drogach o mniejszym natężeniu ruchu odnawiamy siłami własnymi. Obecnie zakupiono 480 kg farby chlorokauczukowej, którą zastanie odnowione oznakowania na powierzchni ok. 1 000 m<sup>2</sup>. Wykonanie oznakowania poziomego na drogach o dużym natężeniu ruchu (główne ulice miast), na niespękanej nawierzchni zlecamy firmom zewnętrznym, które wykonują je w technologiach grubowarstwowych. W ubiegłym roku siłami własnymi odnowiono 1200m<sup>2</sup> oznakowania, a firma zewnętrzna za kwotę (26 999 zł) odnowiła 390 m<sup>2</sup> oznakowania. W celu utrzymania czytelnego istniejącego oznakowania poziomego corocznie należy odnawiać oznakowanie na powierzchni ok. 1500 m<sup>2</sup>. Szacunkowy koszt rocznego utrzymania oznakowania poziomego wynosi ok. 40 tys. zł.

##### **c. Utrzymanie zieleni przydrożnej.**

W ramach utrzymania zieleni przydrożnej corocznie całej sieci dróg powiatowych o nawierzchni ulepszonej (375km), co najmniej dwukrotnie kosimy siłami własnymi pobocza dróg (szer.1-2m) i pasy zieleni w miastach (375\*2 strony drogi \*2 koszenia= 1 500 km). Z uwagi na ograniczone środki finansowe nie kosimy skarp rowów przydrożnych.

Corocznie zlecamy wykonanie cięć pielęgnacyjnych na części drzew, których suche konary stanowią zagrożenie dla użytkowników dróg. Zlecamy także wycinkę drzew rosnących w pasie drogowym. W roku 2018 zlecono wycięcie 424drzew z kwotą 73 816 zł.

Podstawowym problemem występującym na naszych drogach jest usuwanie zakrzaczeń z pasów drogowych dróg powiatowych. Większość tych prac wykonujemy siłami własnymi. Prace te są robotami cyklicznymi, a z uwagi na dużą sieć dróg i inne prace utrzymaniowe wykonywane przez pracowników ODM w Wołczynie krzaki są usuwane w sposób niewystarczający. Na licznych naszych drogach z uwagi na wysokie krzaki ograniczona jest widoczność, co przy gwałtownym wtargnięciu na jezdnie zwierzyny leśnej stwarza duże zagrożenie dla użytkowników dróg powiatowych. W miarę posiadanych środków część prac zlecamy związanych z odkrzaczaniem pasa drogowego zlecamy firmom zewnętrznym. W 2018 zlecono firmie zewnętrznej wycinkę krzaków za kwotę 66 080,45 zł. na odcinkach dróg o łącznej długości:16,1 km

**d. Utrzymanie systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych.**

Odprowadzanie wód opadowych z pasów drogowych dróg zamiejskich odbywa się na większości dróg poprzez rowy przydrożne, które niejednokrotnie stanowią element odwodnienia gruntów przyległych do naszych dróg. Odmulenia rowów były realizowane przeważnie w ramach robót inwestycyjnych. Kanalizacje deszczowe na drogach zamiejskich stanowią własność zarządcy drogi, do którego należy ich utrzymanie.

Kanalizacje dróg miejskich należą do gmin, w imieniu których zarząd nad nimi sprawują przedsiębiorstwa wodociągów i kanalizacji. Za odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do miejskich kanalizacji deszczowych w 2019 roku zapłacimy 112 110 zł.

**e. Zimowe utrzymanie dróg**

Zimowe utrzymanie dróg jest prowadzone przy użyciu sprzętu obcego, który świadczy usługi w zakresie odśnieżania i zwalczania śliskości. Utrzymaniem ścieżek rowerowych i przejść dla pieszych zajmują się pracownicy ODM w Wołczynie. Ponadto, we własnym zakresie, z zakupionych materiałów wykonujemy mieszankę piaskowo solną. Koszty zimowego utrzymania dróg w sezonie zimowym 2018/2019 wyniosły 256 640 zł, w tym:

- koszty pracy sprzętu 161 833zł;
- koszt mieszanki piaskowo solnej – 92 454 zł ( 946,7 Mg);
- koszt monitoringu pojazdów 2 303 zł.

Koszty zimowego utrzymania dróg są zmienne i w sezonie zimowym 2018/2019 roku wyniosły 256 640 zł, w sezonie zimowym 2017/2018 koszty zimowego utrzymania dróg wyniosły 189 813 zł, a w sezonie zimowym 20116/2017, 357 266 zł.

Koszty te kształtowały ceny jednostkowe z postępowania przetargowego z 2014 roku, na podstawie którego zawarto umowę z wykonawcą na cztery sezony zimowe tj. 2014/2015, 2015/2016, 2016/2017, 2017/2019. Obecnie ceny jednostkowe pracy sprzętu znacznie wzrosły, co spowoduje wzrost kosztów zimowego utrzymania w następnym sezonie (2019/20120).

W bieżącym roku planujemy przeprowadzić postępowanie przetargowe, które wyłoni wykonawcę na świadczenie usług w ramach zimowego utrzymania dróg w sezonie zimowym 2019/2020.

**f. Ubezpieczenie infrastruktury drogowej i mienia.**

Koszt umów ubezpieczeniowych, które obejmują ubezpieczenie: budynków i wyposażenia, pojazdów i dróg wynoszą rocznie ponad 70 tys. zł.

## **II. STRUKTURA ORGANIZACYJNA**

### **1. Struktura organizacyjna – informacje ogólne**

Zgodnie z art. 19 ust. 2, pkt. 3 ww. ustawy zarządcą dróg powiatowych zlokalizowanych na terenie powiatu kluczborskiego jest Zarząd Powiatu w Kluczborku.

Zarządca drogi, zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy o drogach publicznych może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi,

Rada Powiatu w Kluczborku Uchwałą nr IV/4/98 z dnia 29 grudnia 1998 roku utworzyła jednostkę organizacyjną – Zarząd Dróg Powiatowych w Kluczborku w celu wykonywania zadań Powiatu w zakresie zarządzania siecią dróg publicznych będących w zarządzie Powiatu Kluczborskiego.

Nadzór nad działalnością Zarządu Dróg Powiatowych sprawuje Powiat Kluczborski, a w jego imieniu Zarząd Powiatu.

Zarząd Dróg Powiatowych w Kluczborku działa zgodnie z nadanym przez Radę Powiatu „Statutem Zarządu Dróg Powiatowych w Kluczborku” (Uchwała nr XL/287/2006 z dnia 13.06.2006 r.) oraz

uchwalonym przez zarząd powiatu w Kluczborku „Regulaminem organizacyjnym Zarządu Dróg Powiatowych w Kluczborku” (Uchwała nr 132/404/2005 z 29.12.2005 r.).

Zgodnie z ww. dokumentami pracą Zarządu Dróg powiatowych w Kluczborku kieruje Dyrektor Zarządu przy pomocy Zastępcy Dyrektora ZDP- pełniącego jednocześnie funkcję Kierownika Działu technicznego, oraz Kierowników komórek organizacyjnych. Zgodnie ze schematem organizacyjnym Dyrektorowi Zarządu podlegają następujące komórki organizacyjne i samodzielne stanowiska.

- Z-ca dyrektora ds. technicznych (Kierownik działu technicznego),
- Dział techniczny,
- Sekcja kadrowo finansowa,
- Samodzielne stanowisko ds. gospodarki materiałowej,
- Służba Liniowa (Obwód Drogowo-Mostowy w Wołczynie) w tym brygady utrzymania dróg, ulic i obiektów mostowych.

## **2. Siedziba**

Biura Zarządu Dróg powiatowych są zlokalizowane w budynku Powiatu Kluczborskiego znajdującego się w Kluczborku przy ulicy Jagiellońskiej 3. Znajdują się tu także inne instytucje, a Zarząd Dróg Powiatowych w Kluczborku w imieniu Powiatu Kluczborskiego sprawuje zarząd nad tą nieruchomością. Na I piętrze budynku znajdują się biura dyrektora ZDP, Działu Technicznego i Sekcji finansowo-kadrowej.

Druga nieruchomość będąca w naszym zarządzie znajduje się w Wołczynie przy ulicy Kluczborskiej 60A. Znajduje się tam Obwód Drogowo - Mostowy w Wołczynie (OD-M). W skład nieruchomości (OD-M) wchodzi budynek biurowo-socjalny, gdzie znajdują się biura kierownictwa służby liniowej, zaplecze socjalne pracowników obsługi tj. brygad utrzymania dróg ulic i obiektów mostowych (szatnia i łazienka). Ponadto znajduje się tam biuro specjalisty ds. gospodarki materiałowej. Na terenie OD-M znajduje się także budynek warsztatowo-garażowo-magazynowy, w którym przechowujemy zapasy materiałów (znaki drogowe, farby, paliwo, oleje itp.), maszyny i urządzenia oraz warsztat mechaniczny i stanowisko do przeglądu i naprawy pojazdów i sprzętu (kanał samochodowy). Place składowe na terenie OD-M są wykorzystywane do gromadzenia materiałów budowlanych (piasek, tłuczeń, elementy betonowe stalowe i żeliwne) i mieszanki piaskowo-solnej wykorzystywanej przy zimowym utrzymaniu dróg.

## **3. Stan i struktura zatrudnienia**

Zatrudnienie w Zarządzie Dróg Powiatowych na koniec ubiegłego miesiąca wynosiło 18 osób w tym 8 osób w administracji i 10 osób w obsłudze.

Stan zatrudnienia w poszczególnych grupach przedstawiał się następująco:

### **A. ADMINISTRACJA – 8 osób**

**Dyrektor ZDP** – 1 osoba.

**Dział techniczny (DT)** – 3 osoby

3 pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony, z tego jeden pracownik z uwagi na dłuższą nieobecność (od sierpnia 2017 roku) jest zastępowany przez pracownika zatrudnionego na czas określony (umowa po stażu).

**Sekcja kadrowo-finansowa (SKF)**– 2 osoby

2 pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony, z tego jeden pracownik z uwagi na dłuższą nieobecność (od stycznia 2016 roku) jest zastępowany (obecnie przez stażystę).

**Służba liniowa** – 2 osoby.

2 pracowników zatrudnionych na czas nieokreślony.

Na przełomie lat 2017/2018 na emeryturę przeszło 4 doświadczonych pracowników tj. dyrektor ZDP, dwie pracownice sekcji kadrowo finansowej (kadry i księgowość) oraz pracownica

z działu technicznego. Ponadto dwie pracownice (DT i SKF) od dłuższego są nieobecne w pracy (chorobowe, urlop macierzyński, urlop wychowawczy).

W krótkim czasie ubył cały skład sekcji kadrowo finansowej (3 osoby) i dlatego w listopadzie 2017 roku przesunięto pracownika z samodzielnego stanowiska ds. gospodarki materiałowej (obecnie vacat) do sekcji finansowo kadrowej. Próbowano skład osobowy sekcji uzupełnić, zatrudniając pracowników w ramach umów na zastępstwo, lecz z uwagi na lepsze warunki płacowe w innych instytucjach zatrudnieni pracownicy po krótkim okresie pracy składali wypowiedzenia umowy o pracę. Od lutego 2019 roku w sekretariacie ZDP zatrudniono stażystę i obecnie w sekcji finansowo-kadrowej pracuje 2 pracowników (w tym stażysta).

W sierpniu 2017 roku z-ca dyrektora - kierownik działu technicznego (obecnie vacat) został przeniesiony na stanowisko dyrektora ZDP. Ponadto od sierpnia 2017 pracownik (DT) zajmujący się zamówieniami publicznymi jest nieobecny (chorobowe, urlop macierzyński) i dlatego pracownika zajmującego się zadaniami inwestycyjnymi i dokumentacjami technicznymi (obecnie vacat) przeniesiono na zastępstwo na stanowisko zamówień publicznych. W październiku 2017 roku po przejściu na emeryturę pracownika zajmującego się wydawaniem decyzji administracyjnych i nadzorem nad obcymi inwestycjami realizowanymi w pasie drogowym, pracownikowi zajmującemu się ewidencjami dróg, mostów i przepustów oraz gospodarką gruntową (obecnie Vacat) powierzono nowe obowiązki. Braki kadrowe uzupełniamy zatrudniając do prac pomocniczych stażystów. Zatrudniamy jednego stażystę i pracownika na umowę na czas określony zatrudnionego po odbyciu stażu.

Służba liniowa zatrudnia dwóch pracowników, którzy sprawują bezpośredni nadzór nad stanem technicznym infrastruktury drogowej (objazdy<sup>1</sup> i przeglądy<sup>2</sup>), prowadzonymi w pasie drogowym robotami drogowymi zleconymi przez ZDP w Kluczborku, robotami obcymi (przebudowy zjazdów, budowa i przebudowa sieci energetycznych, telekomunikacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych) oraz zajmują się organizacją i nadzorem nad robotami wykonywanymi przez brygady utrzymania dróg i ulic.

## **B. Obsługa – 10 osób**

Służba liniowa podzielona jest zgodnie ze schematem organizacyjnym na 3 brygady robocze, w których zatrudnionych jest obecnie 9 robotników:

- brygada utrzymania ulic i obiektów mostowych,
- brygada utrzymania dróg Byczyna,
- brygada utrzymania dróg Wołczyn,

W miesiącu lipcu, z uwagi na przejście na emeryturę jednego pracownika, stan osobowy brygad roboczych zmniejszy się do 8 osób.

Zatrudnieni w obwodzie drogowym robotnicy posiadają różne kwalifikacje niezbędne przy wykonywaniu robót utrzymaniowych. Zatrudniamy pracowników posiadających kwalifikacje kierowców, operatorów maszyn budowlanych, mechaników samochodowych, ślusarzy, spawaczy i wykwalifikowanych robotników drogowych. Większość napraw pojazdów, i sprzętu wykonujemy we własnym zakresie, a na warsztacie ślusarskim dokonujemy napraw elementów stalowych infrastruktury drogowej (balustrady, wsporniki, ekrany, itp.).

---

<sup>1</sup> Objazdy dróg - cykliczne (częstotliwość różna dla danej klasy drogi) objazdy kontrolne dróg dokumentowane w dziennikach objazdów zgodnie z wzorem, który określa załącznik nr 2 do rozporządzenia 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 (Dz.U. z 2005 nr 67, poz. 582).

<sup>2</sup> Przeglądy roczne i pięcioletnie – wykonywane, co najmniej raz w roku przeglądy dróg i obiektów mostowych zgodnie z w art. 62 ust. 1 pkt 1 i ust. 1a ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku, Prawo budowlane Dz.U.2018.1202(Dz.U.2 z 2018, poz.1202)

Większość zadań wykonujemy siłami własnymi, co daje nam możliwość szybkiego reagowania na powstałe zagrożenia. Ponadto koszty związane z usuwaniem tych zagrożeń są mniejsze, a prace wykonywane sprawniej niż w przypadku zlecenia ich na zewnątrz. Firmy zewnętrzne, z uwagi na występujący obecnie na rynku deficyt pracowników zatrudnianych na stanowiskach robotniczych, nie są zainteresowane świadczeniem takich usług, gdyż wszelkie roboty o dużym nakładzie robocizny przynoszą małe zyski dla przedsiębiorstw.

Ponadto w zarządzie zatrudniamy sprzątaczkę (pracownik obsługi), do której obowiązków należy utrzymanie porządku w Obwodzie Drogowo-Mostowym w Wołczynie (pomieszczenia biurowe, socjalne i place) i w nieruchomości przy ulicy Jagiellońskiej 3 (pomieszczenia biurowe ZDP, części wspólne budynku i teren nieruchomości).

Poza tym na umowę zlecenie zatrudniamy prawnika i Inspektora Ochrony Danych, a sprawy związane z Bezpieczeństwem i Higieną Pracy zlecamy firmie zewnętrznej (okresowe szkolenia, dokumentacja wypadkowa, itp.).

### **III. WYPOSAŻENIE – POJAZDY I SPRZĘT**

Praca większości pracowników to praca w terenie i dlatego do przewozu osób, narzędzi i sprzętu wykorzystujemy zakupione na potrzeby Zarządu Dróg Powiatowych w Kluczborku samochody

Lp.	Marka	Typ	Rok produkcji	Przebieg	Dysponent	UWAGI
1	Citroen	Berlingo 1,6 HDI	2008	156 400	Służba liniowa, Kierownik O-DM	Zakupiony używany w roku 2014, za 16 300 zł
2	Citroen	Berlingo 1,6 HDI	2006	199 400	Brygada utrzymania dróg Byczyna	Zakupiony używany w roku 2014, za 19 200 zł
3	SKODA	Fabia II Combi	2010	275 700	Służba liniowa, z-ca Kierownika O-DM	Otrzymał nieodpłatnie w roku 2018 od GDDKiA Rejon Kluczbork
4	SKODA	Fabia II Combi	2010	345 500	Dyrektor ZDP, Dział techniczny	Otrzymał nieodpłatnie w roku 2018 od GDDKiA Rejon Kluczbork
5	Volkswagen	T4 1.9TD	1999	297 000	Brygada utrzymania dróg Wołczyn	Otrzymał nieodpłatnie w roku 2009, od Powiatu Kluczborskiego
6	LUBLIN	3	2001	323 500	Brygada utrzymania ulic i mostów	Otrzymał nieodpłatnie w roku 2013, od GDDKiA Rejon Kluczbork

Tabela 6. Pojazdy osobowe do przewozu pracowników ZDP

Do prac remontowych i utrzymaniowych wykorzystujemy pojazdy, maszyny i urządzenia zakupione na potrzeby Obwodu Drogowo-Mostowego w Wołczynie.

Lp.	Rodzaj	Marka	Typ	Rok produkcji	UWAGI
1	Samochód CIĘŻAROWY	RENAULT	MANAGERG 330	1991	Zakupiony używany w roku 2005, za 36 600 zł
2	Ciągnik rolniczy	URSUS	U 902	1982	Zakupiony używany w roku 2005, za 21 500 zł
3	Ciągnik rolniczy	Pronar	Zefir 85K	2012	Zakupiony przez Powiat Kluczborski z funduszu ochrony środowiska

Informacja o działalności Zarządu Dróg Powiatowych w Kluczborku

Lp.	Rodzaj	Marka	Typ	Rok produkcji	UWAGI
4	Ciągnik rolniczy	URSUS	C 360	1988	Zakupiony używany w roku 2007, za 16 500 zł
5	Przyczepa specjalna rozdrabniacz do gałęzi	EKOMA	18D	2002	
6	Kosiarka bijakowa	DRAGONE	-	2005	Osprzęt ciągnika rolniczego
7	Kosiarka bijakowa	TLM 200	200	2012	Osprzęt ciągnika rolniczego
8	Frezarka do frezowania pri		FP-01T	2009	Osprzęt ciągnika rolniczego
9	Pląg odśnieżny		PVV 2600	2011	Osprzęt ciągnika rolniczego
10	Zamiatarka /odśnieżarka		SSG 5562	2015	
11	Wiertnica spalinowa	LUMAG	EB 400 PRO	2016	
12	Rozsiewacz "MOTYL"		NO31M	2004	
13	Myjka do znaków			1998	
14	Młot elektryczny	WACKER	23/220	1999	
15	Płyta wibracyjna		PW -4,5	1999	
16	Ubijak wibracyjny	WACKER	WACKER BS-600	2000	
17	Zagęszczarka gruntu	PCX	500 H	2013	
18	Zagęszczarka gruntu	HONDA	LF 100	2015	
19	Skrapiaarka		B-350	1999	
20	Przecinarka do asfaltu	STIHL	TS 760	2001	
21	Agregat prądotwórczy	GCAA	2593879	1999	
22	Pompa spalinowa do wody	WACKER	PTA	1999	
23	Piła spalinowa	STHIL	O29	1999	
24	Piła spalinowa	STHIL	MS 2300	2003	
25	Piła spalinowa	STHIL	MS 260	2007	
26	Piła spalinowa	STHIL	MS 250	2009	
27	Piła spalinowa	STHIL	MS 250	2010	
28	Piła spalinowa	STHIL	ms 251	2012	
29	Piła spalinowa	STHIL	MS 251	2014	
30	Piła spalinowa	STHIL	MS 362	2015	
31	Kosa spalinowa	STHIL	FS 450	2003	
32	Kosa spalinowa	STHIL	FS 450	2007	
33	Kosa spalinowa	STHIL	FS 450	2007	
34	Kosa spalinowa	STHIL	FS 450	2009	
35	Kosa spalinowa	STHIL	FS 350	2011	
36	Zbieracz STIHL	STHIL	SH 86D	2008	
37	Podkrzesywarka	STHIL	HT 131	2009	
38	Podkrzesywarka	STHIL	HT 131	2012	
39	Dmuchała STHIL	STHIL	BG 56D	2010	
40	Nożyce STHIL	STHIL	HS 81R	2011	
41	Przecinarka do metalu		PSA-300	1999	Wyposażenie warsztatu
42	Szlifierka kątowna	BOSCH	BOSCH	1999	Wyposażenie warsztatu
43	Szlifierka kątowna		DS.-250	1999	Wyposażenie warsztatu
44	Szlifierka kątowna		230 2000W	2010	Wyposażenie warsztatu
45	Szlifierka kątowna		230 2200 W	2015	Wyposażenie warsztatu
46	Wiertarka stołowa			1999	Wyposażenie warsztatu
47	Wiertarka udarowa		SDS +650 W	2010	Wyposażenie warsztatu
48	Nożyce dźwigniowe do blachy			1999	Wyposażenie warsztatu
49	Obcinacz do stali	GEDORE		1999	Wyposażenie warsztatu
50	Gilotyna mechaniczna		GM 350/100	2006	Wyposażenie warsztatu
51	Sprężarka		ASB-18	1999	Wyposażenie warsztatu
52	Spawarka transformatorowa			1999	Wyposażenie warsztatu
53	Butla acetylenowa			1999	Wyposażenie warsztatu
54	Butla tlenowa	Wołczyn		1999	Wyposażenie warsztatu

Tabela 7. Pojazdy, maszyny i sprzęt wykorzystywany w ZDP.



Do przewozu materiałów sprzętu i narzędzi dysponujemy przyczepami do ciągników i samochodów osobowych:

Lp.	Rodzaj pojazdu	Marka	Typ	Rok produkcji
1	Przyczepa ciężarowa rolnicza	AUTOSAN	D-45A	1969
2	Przyczepa lekka	NIEWIADÓW	520	1996
3	Przyczepa lekka	BLYS	BL/K75T	2018
4	Przyczepa lekka	BLYS	BL/K75T	2019

Tabela 8. Przyczepy wykorzystywane w ZDP.

Większość pojazdów i sprzętu z uwagi na długi okres użytkowania wymaga częstych napraw, które w większości wykonujemy siłami własnymi. Z uwagi na zakres wykonywanych prac najbardziej intensywnie są eksploatowane pojazdy i sprzęt taki jak: kosiarki i rozdrabniacz do gałęzi. W planie finansowym jednostki na zakup części zamiennych, olei i remonty sprzętu zaplanowano 45 tys. zł. Przeznaczenie tak znacznej kwoty na naprawy spowodowane jest koniecznością naprawy sprzętu niejednokrotnie po kilka razy w roku. Szczególnie częstych napraw wymagają kosiarki i rębak.

#### **IV. SYTUACJA FINANSOWA**

Zarząd Dróg Powiatowych w Kluczborku środki przeznaczone na utrzymanie dróg stara się w pierwszej kolejności przeznaczyć na bieżącą konserwację, w wyniku której eliminowane są powstające na drogach zagrożenia. Dużym obciążeniem dla planu finansowego jednostki jest przenoszenie na następny rok wydatków poniesionych na zakup materiałów i świadczone usługi. W bieżącym roku w zakresie „Wydatków związanych z realizacją zadań statutowych” ( § 421 – 458) przeniesiono płatności za zobowiązania zaciągnięte w 2018 roku na kwotę 392 809 zł.

##### **1. Bieżące utrzymanie dróg**

Zapewnienie odpowiedniego stanu technicznego zarządzanej przez nas infrastruktury wymaga w pierwszej kolejności zabezpieczenia środków finansowych przeznaczonych na bieżące utrzymanie (bieżącą konserwację). W tym zakresie robót wykonujemy prace, które mają usunąć powstałe na drodze zagrożenia, poprawić estetykę oraz nie dopuścić do zbyt szybkiej degradacji obiektów budowlanych. W ramach tych robót wykonujemy między innymi: remonty częściowe nawierzchni (dróg i chodników), konserwację istniejącego oznakowania dróg, zabezpieczenie elementów stalowych przed korozją, pielęgnację zieleni przydrożnej (koszenie traw, wycinka krzaków, podkrzesywanie drzew, wycinka drzew), zimowe utrzymanie dróg, oczyszczenie osadników wpustów ściekowych, zmiatanie ulic, itp. W ramach robót bieżącego utrzymania w pierwszej kolejności wykonujemy konserwacyjne zapewniające utrzymanie bezpieczeństwa na drogach, w następnej kolejności - prace zapewniające przedłużenie dobrego stanu technicznego istniejących obiektów budowlanych, a na końcu prace związane z utrzymaniem estetyki. W budżecie nie może zabraknąć środków finansowych na zapewnienie bezpieczeństwa użytkownikom dróg powiatowych, dlatego w bieżącym roku znaczną kwotę (520 tys. zł) planujemy przeznaczyć na wykonanie remontów częściowych na drogach o nawierzchni bitumicznej (361 km). Spękania nawierzchni spowodowane długimi okresami eksploatacji generują powstawanie pod wpływem ruchu pojazdów licznych ubytków w nawierzchni, których naprawy w okresie od kwietnia do października zlecamy firmom zewnętrznym. Doraźne naprawy w okresie zimowym wykonujemy siłami własnymi, zakupioną masą do wbudowywania na zimno (27.tys. zł.). Wiele robót utrzymaniowych wykonywanych przez pracowników Obwodu Drogowo-Mostowego wymaga zakupu paliwa do pracy sprzętu ( 100 tys. zł) i materiałów budowlanych.

Ponadto planujemy 103 tys. zł przeznaczyć na konserwację oznakowania dróg, tj. odnowienie części oznakowania poziomego i wymianę i uzupełnienie oznakowania pionowego. Znaczne nakłady finansowe planujemy przeznaczyć na utrzymanie zieleni przydrożnej (350 tys. zł). Z tej kwoty 131 tys. zł. to zapłata za usługi zlecone w 2018 r. związane z wycinką krzaków i drzew. W bieżącym roku zaplanowano wykonanie robót na kwotę 216 tys. zł., z czego największą wartość stanowi koszt wycięcia drzew, następnie wycinka krzaków i cięcie pielęgnacyjne drzew (min. wycięcie suchych konarów). Na roboty związane z konserwacją systemów odprowadzenia wód opadowych i roztopowych, tj. odmuleniem rowów przydrożnych i udrożnieniem i naprawą kolektorów i przepustów planujemy przeznaczyć 100 tys. zł., a za korzystanie z kanalizacji deszczowych w miastach musimy uiścić opłatę w wysokości 112 110 zł.

W bieżącym roku ponieśliśmy już znaczne koszty (180 tys. zł) związane z zimowym utrzymaniem dróg (min. przeniesienie części kosztów z roku 2018 na rok 2019). Przed sezonem zimowym 2019/2020 musimy uzupełnić zapas mieszanki piaskowo solnej. Na zakup materiałów do jej wykonania zaplanowano kwotę 71 tys. złotych. Planujemy w najbliższym czasie przeprowadzić postępowanie w celu wyłonienia wykonawcy na najbliższy sezon zimowy lub na najbliższe 4 sezony zimowe.

Wydatki na bieżące utrzymanie dróg stanowią największą część planowanych na ten rok wydatków. Wydawać by się mogło, że podane powyżej przykładowe kwoty na podstawowe wydatki utrzymaniowe są bardzo duże, ale z uwagi na ilość dróg będących w naszym zarządzie, stanowiących prawie 60 % dróg powiatu kluczborskiego, przeznaczone na bieżące utrzymanie środki ulegają rozproszeniu i są niewystarczające do zaspokojenia oczekiwań społecznych.

## **2. Remonty**

Nadwyżkę środków finansowych pozostałą po zabezpieczeniu środków na bieżące utrzymanie w pierwszej kolejności powinniśmy przeznaczyć na wykonanie **remontów** dróg. Ustawa prawo budowlane (Dz.U.2018.1202) definiuje pojęcie remontu, jako „*wykonywanie w istniejącym obiekcie budowlanym robót budowlanych polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego, a niestanowiących bieżącej konserwacji*”.

Infrastruktura drogowa znajdująca się w naszym utrzymaniu wymaga przeprowadzania cyklicznych remontów, których systematyczne wykonywanie zapewni dobry stan techniczny dróg, a tym samym zapewni bezpieczeństwo ich użytkowników.

Wszelkie nadwyżki środków pozostałe z bieżącego utrzymania dróg powinny być przeznaczane na remonty, to jest odtworzenia zniszczonej długotrwałym okresem eksploatacji infrastruktury drogowej. Zbyt późne przeprowadzanie remontów generuje znaczne dodatkowe koszty, a niejednokrotnie może spowodować, iż uszkodzenia danego obiektu kwalifikują go do odbudowy.

Do najpilniejszych zadań remontowych należy zaliczyć remonty:

- a. Nawierzchni jezdni dróg.
- b. Nawierzchni chodników.
- c. Remonty mostów i przepustów.

## **3. Przebudowy.**

Przebudowa to wykonanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego.

Przebudowa jest kosztowną inwestycją i dlatego w sytuacji braku środków na przeprowadzenie remontów na istniejącej infrastrukturze należy zdecydowanie ograniczyć środki na te zadania inwestycyjne. Budowę nowych odcinków chodników można wykonywać w sytuacji, gdy na stan

techniczny istniejących, będących w naszym zarządzie chodników będzie dobry, a zniszczone nawierzchnie nie będą stanowiły zagrożenia dla ich użytkowników.

W przyszłych latach nie unikniemy konieczności przebudowy głównych powiatowych ciągów komunikacyjnych, dostosowując je do obecnych uwarunkowań transportowych, zapewniając im parametry techniczne, przewidziane co najmniej jak dla dróg klasy Z (zbiorcza). Niezbędne jest w pierwszej kolejności wzmocnienie niektórych odcinków dróg oraz poszerzenie ich do normatywnej dla dróg zbiorczych szerokości tj. 6,00 m. Dopiero poszerzenie wąskich jezdni wyeliminuje nagminne uszkodzanie przez pojazdy ciężarowe poboczy dróg i związane z tym koszty ciągłych napraw poboczy dróg.

## **V. UWAGI KOŃCOWE**

Utrzymanie w dobrym stanie technicznym i rozbudowa infrastruktury drogowej na drogach o długości 393,678 km stanowiących 58 % długości sieci dróg powiatowych w naszym powiecie wymaga bardzo dużych nakładów finansowych. Administrowana przez nas sieć drogowa obejmuje główne ciągi komunikacyjne, jak również drogi służące miejscowym potrzebom, stanowiące dojazd do pojedynczych zabudowań i pól uprawnych lub ulice osiedlach miejskich.

Powoduje to, że przeznaczane przez Powiat Kluczborski na utrzymanie dróg znaczne środki finansowe ulegają rozproszeniu i są w większości przeznaczane na usuwanie powstających na drogach zagrożeń. Większość (ponad pół miliona zł) środków finansowych przeznaczonych na utrzymanie dróg powiatowych zostanie wydana w bieżącym roku na naprawę powstałych w jezdniach o nawierzchni bitumicznej ubytków, niejednokrotnie głębokich.

Następnymi znaczącymi wydatkami są środki przeznaczane na usunięcie drzew i gałęzi stanowiących potencjalne zagrożenie, wycinka krzaków z pasa drogowego, koszenie poboczy i sprzątanie jezdni ulic i rowów przydrożnych oraz opłaty za odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do miejskich kanalizacji. Reasumując, większość środków jest przeznaczana na zadania, w ramach których nie odnawia się infrastruktury drogowej. Jak już pisałem w rozdziale: „[Infrastruktura drogowa – nawierzchnie.](#)”, utrzymanie prawidłowego stanu technicznego dróg wymaga systematycznego, cyklicznego wykonania odnow nawierzchni bitumicznych w okresach od 20 do max. 30 lat, a przez ostatnie 20 lat przy dużym wysiłku finansowym powiatu wyremontowano odcinki dróg stanowiące zaledwie 39% długości dróg o nawierzchni bitumicznej. W 1999 roku najstarsze przekazane nawierzchnie miały mniej niż 30 lat, a obecnie połowa ( 59) % nawierzchni bitumicznych ma ponad 30 lat, a 13% nawierzchni ma ponad 40 lat.

Wykonywana ilość remontów nie zapewnia odtworzenia niszczonej w wyniku długotrwałego użytkowania infrastruktury drogowej, a średnia długość użytkowania nawierzchni od ostatniej odnowy systematycznie się wydłuża. Użyte do wykonania warstwy ścieralnej spoiwo (asfalt) traci z każdym rokiem swoje pierwotne właściwości, a nawierzchnie stają się bardziej podatne na spękania, złuszczenia i wykruszenia. Ponadto, na drogach powiatowych wzrasta ruch pojazdów ciężarowych o znacznej masie, co przy niejednorodnych, niewzmocnianych odpowiednio podbudowach powoduje trwałe uszkodzenia, nawet na nawierzchniach wykonanych w ostatnim dwudziestolecu. W następnych latach z uwagi na wiek naszych nawierzchni pokazany w [Tabela 4](#), koszty remontów częściowych wykonywanych w ramach bieżącego utrzymania będą rosły, co spowoduje ograniczenie środków, jakie będziemy mogli przeznaczyć na wykonanie odnow eksploатовanych nawierzchni.

Przeznaczając większość środków finansowych na bieżące usuwanie zagrożeń zaniedbujemy wykonywanie remontów, których zadaniem jest przywracanie stanu pierwotnego wyeksploatowanej infrastruktury drogowej.

Większość powiatów w Polsce nie jest obciążona utrzymaniem tak dużej sieci dróg publicznych. Drogi powiatowe w Polsce stanowią jedynie 30 % długości sieci dróg publicznych i dlatego większość

powiatów może przeznaczyć większe środki na remonty dróg, a nawet na ich przebudowy, w wyniku których otrzymują normatywne parametry techniczne. Powiat Kluczborski nie realizował zadań, w ramach których odcinki dróg powiatowych zostały poszerzone do 6,00m tj. do szerokości, jaką powinny mieć drogi powiatowej w najniższej przewidzianej dla tej kategorii klasie technicznej (zbiorcza).

Niezbędne jest zatem podjęcie działań zmierzających do ograniczenia długości dróg powiatowych do odcinków stanowiących połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą, tj. do dróg, które spełniają kryteria funkcjonalne stawiane drogom powiatowym w ustawie o drogach publicznych.

Koniecznością jest zatem przekazanie części dróg o znaczeniu lokalnym gminom, co zapewni mniejsze nakłady na bieżącą konserwację, a zaoszczędzone środki należy przeznaczyć na przeprowadzenie remontów na głównych ciągach komunikacyjnych. Takie działanie leży także w interesie gmin, które w niedługim czasie będą miały piękne drogi dojazdowe i osiedlowe, a główne ciągi komunikacyjne, decydujące o atrakcyjności danej gminy dla potencjalnych inwestorów nie będą dostosowane do ich potrzeb (wąska jezdnia o nawierzchni w złym stanie technicznym).

Ponadto, w zarządzanej przez nas infrastrukturze, część dróg bitumicznych o bardzo długim okresie eksploatacji, z uwagi na brak środków na ich remonty będzie musiała zostać przekwalifikowana na drogi o nawierzchniach nieulepszonych (tłuczniowych).