ZARZĄD POWIATU
CIESZYŃSKIEGO
ul.Bobrecka 29
43-400 CIESZYN

Cieszyn, 11.02.2019r.

INFORMACJA
DLA KOMISJI DRÓG PUBLICZNYCH I BEZPIECZEŃSTWA
o stanie dróg i mostów na terenie Powiatu Cieszyńskiego oraz poziomu wykonania ich remontów i modernizacji

1. DROGI

Na terenie Powiatu Cieszyńskiego przebiega 348,50 km dróg kategorii powiatowej, w tym 119,44 km znajduje się w granicach miast, pozostałe 229,06 km to drogi o charakterze zamiejskim. Na przestrzeni lat funkcjonowania Powiatu Cieszyńskiego, zrealizowano 220 zadań inwestycyjno-remontowych, których wartość wynosiła łącznie ponad 214,8mln zł, w tym:

- budżet powiatu 83,9 mln zł,
- budżet gmin/miast 38 mln zł,
- budżet UE 52,4 mln zł,
- budżet Państwa 40,5 mln. zł.

W ramach tych zadań na długości ok. 174km dróg powiatowych (ok. 50% wszystkich dróg) wykonano nową nawierzchnię wraz z odtworzeniem istniejących rowów i umocnieniem poboczy, a także w przypadku większości zadań inwestycyjnych powstały nowe lub przebudowie uległy istniejące chodniki (tabela poglądowa w załączeniu).

Należy nadmienić, że inwestycje zrealizowane na początku powstania Powiatu są obecnie w różnym stanie technicznym, niektóre posiadają spękania i podlegały już lokalnym remontom cząstkowym, inne zostały zabezpieczone poprzez wykonanie zabiegu regeneracji nawierzchni (tj. powierzchniowego utrwalenia), natomiast znaczna część omawianych nawierzchni drogowych jest jeszcze w dobrym stanie. Stan ten dotyczy samych nawierzchni jezdni, natomiast pozostałe elementy drogi takie jak rowy i pobocza wymagają prowadzenia cyklicznych prac utrzymaniowych (odmulanie rowów/ścinka poboczy).

Pozostałe niewyremontowane fragmenty, bądź całe ciągi, dróg w przeważającej większości z uwagi na wieloletni brak prowadzenia na nich inwestycji lub kompleksowego remontu, są w niezadawalającym stanie. Sporo odcinków ma nie wystarczające parametry techniczne oraz funkcjonalno - użytkowe. Występują na nich liczne nierówności (będące wynikiem prowadzenia przez długie lata wyłącznie pozimowych remontów cząstkowych), wykruszenia nawierzchni ścieralnej oraz spękania podłużne i poprzeczne świadczące o dawno zakończonej trwałości technicznej/użytkowej jezdni, a niejednokrotnie występujące spękania siatkowe i koleiny świadczące o konieczności ingerencji w podbudowę jezdni. Jedną z przyczyn tak złego stanu dróg jest fakt, że istniejące ciągi drogowe kategorii powiatowej, nie są przystosowane do obecnego obciążenia i natężenia ruchu drogowego (dotyczy zarówno samochodów osobowych, ciężarowych jak i ciężkiego sprzętu rolniczego), jaki aktualnie występuje na tych drogach. Częstokroć warstwy bitumiczne jezdni są zbyt cieknie, jak i pod powierzchnią asfaltu znajduje się niewystarczająca podbudowa, która nie jest w stanie przenieść obciążenia drogi ruchem, powodując przyśpieszoną degradację pakietu bitumicznego. Ponadto niejednokrotnie konstrukcja drogi jest niejednorodna (w wykonanymi niepoprawnie technologicznie poszerzeniami) powodując nierównomierne przenoszenie obciążenia drogi, wynikiem czego są częste spękania w rejonie krawędzi dróg.

Z uwagi na ograniczone środki finansowe zabezpieczane corocznie na inwestycje i remonty drogowe Powiat Cieszyński przebudowuje istniejące lub buduje nowe chodniki/ciągi pieszo-rowerowe wyłącznie w trakcie dużych inwestycji drogowych. Pozostałe budowane w ciągu dróg powiatowych nowe odcinki chodników powstają dzięki intencjom Gmin naszego powiatu, które w trosce o bezpieczeństwo swoich mieszkańców projektują i finansują w całości ich budowę.

Z przeprowadzonej przez PZDP analizy zestawienia wszystkich zadań zrealizowanych od początku powstania Powiatu Cieszyńskiego wynika, że dopiero od roku 2007 zintensyfikowano prace remontowo-inwestycyjne na drogach powiatowych (budżet po stronie Powiatu za kadencję Zarządu Powiatu z lat 2007-2010 wzrósł niemal 6-cio krotnie w stosunku do średniego budżetu wcześniejszych dwóch kadencji Zarządu Powiatu (tabela w załączeniu).

Uwagę należy zwrócić także na fakt, że na podstawie art. 103 ust.3 ustawy z dnia 13 października 1998r. – Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną" z dniem 1 stycznia 1999r. dotychczasowe drogi krajowe i wojewódzkie nie wymienione w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 grudnia 1998r. w sprawie ustalenia wykazu dróg krajowych i wojewódzkich (Dz. U. Nr 160, poz. 1071) stały się drogami powiatowymi. Wynikiem tego powstała sytuacja, gdzie Powiatowi Cieszyńskiemu została przypisana znaczna ilość dróg o charakterze lokalnym, bądź stanowiące fragment układu wewnątrzmiejskiego lub też drogi ślepe, a więc nie spełniające ustawowych przesłanek funkcjonalnych właściwych do zaliczenia do kategorii dróg powiatowych.
W efekcie końcowym zabezpieczane środki w budżecie Powiatu na remonty i inwestycje drogowe muszą być rozłożone na infrastrukturę drogową, która w rzeczywistości nie stanowi podstawowej sieci drogowej kategorii powiatowej.

Mając na względzie ilość dróg, które jeszcze wymagają pilnego remontu oraz fakt, że zadania zrealizowane w latach wcześniejszych w bliższej lub dalszej perspektywie czasowej również będą wymagać kolejnych remontów, utrzymanie budżetu z przeznaczeniem na inwestycje i remonty na drogach powiatowych z poziomu lat 2007-2010 oraz 2015-2018 (przy założeniu dalszego dobrego poziomu pozyskiwania środków zewnętrznych), dzięki którym wykonano łącznie 134 zadania drogowe (ok. 61% wszystkich zadań od powstania Powiatu Cieszyńskiego) pozwoli utrzymać przyzwoite tempo poprawy powiatowej infrastruktury drogowej.

2. MOSTY

Na terenie Powiatu Cieszyńskiego w ciągu dróg powiatowych znajduje się **179 obiektów mostowych**, w tym:

- **94 obiekty mostowe** (oraz dodatkowo 11 przepustów Ø > 1500 usytuowanych głównie w ciągu dróg powiatowych zamiejskich) znajduje się w zarządzie PZDP w Cieszynie,
- **85 obiektów** znajduje się w ciągu dróg powiatowych miejskich zarządzanych przez Miasta: Cieszyn, Ustroń, Wisła i Strumień na podstawie spisanych porozumień.

Obecny stan techniczny tych obiektów mostowych jest stanem zastanym w chwili ich przejęcia na etapie utworzenia Powiatu Cieszyńskiego w 1999r., jak również efektem wieloletnich zaniedbań w tym zakresie, które z kolei są efektem niewystarczających środków finansowych zabezpieczanych rokrocznie w budżecie jednostki, zarówno na bieżące utrzymanie obiektów w należytym stanie technicznym, jak i realizację niezbędnego zakresu prac remontowych obiektów będących w najgorszym stanie technicznym.

Przeważająca część obiektów mostowych to obiekty bardzo wiekowe, dla których trudno ustalić dokładną datę ich budowy (brak archiwalnej dokumentacji technicznej). Należy również zwrócić uwagę na obserwowany znaczący wzrost natężenia oraz obciążenia w ruchu kołowym (w tym znaczny udział

samochodów ciężarowych), co również ma wpływ na przyspieszoną degradację obiektów, które nie były budowane na takie obciążenia.

Zgodnie z art. 62 ust.1 ustawy Prawo Budowlane obiekty budowlane powinny być w czasie ich użytkowania poddawane przez właściciela lub zarządcę kontroli:

- okresowej, **co najmniej raz w roku,**
- okresowej, **co najmniej raz na 5 lat tzw. przegląd rozszerzony.**

W trakcie wykonywania przeglądów oceniane są poszczególne elementy konstrukcyjne obiektu i w zależności od ich stanu technicznego przypisywana jest im ocena w skali od 5 do 0, a następnie na tej podstawie obiekt otrzymuje średnią wynikową ocenę stanu technicznego obiektu, gdzie:

- ocena na poziomie **„5"** oznacza, iż obiekt nie posiada uszkodzeń, zagrażających jego trwałości i bezpiecznemu użytkowaniu, nie wzbudzający też zastrzeżeń pod względem estetyki,
- ocena na poziomie **„4"** oznacza, iż obiekt nie posiada uszkodzeń, zagrażających jego trwałości i bezpiecznemu użytkowaniu, wzbudzający natomiast zastrzeżenia pod względem estetyki,
- ocena na poziomie **„3"** oznacza, iż obiekt nie posiada uszkodzeń zagrażających jego bezpiecznemu użytkowaniu, wykazuje jednak uszkodzenia, których pozostawienie bez naprawy doprowadzi do skrócenia jego bezpiecznego użytkowania, to znaczy obniży trwałość obiektu,
- ocena na poziomie **„2"** oznacza, iż obiekt wykazuje uszkodzenia, które zagrażają bezpiecznemu użytkowaniu, powodując konieczność doraźnego zabezpieczenia i niezwłocznej naprawy,
- ocena na poziomie **„1"** oznacza, iż obiekt wykazuje uszkodzenia, które dyskwalifikują jego wartość użytkową, powodując konieczność wyłączenia z eksploatacji i wymiany na pełnowartościowy,
- ocena na poziomie **„0"** oznacza, iż obiekt lub element wchodzący w skład jego konstrukcji nie istnieje z powodu zniszczenia lub kradzieży.

Wyniki dokonanego w 2018r. przeglądu stanu technicznego zarządzanych przez PZDP obiektów (o różnorakiej konstrukcji i rozpiętości) przez osobę posiadającą stosowne uprawnienia budowlane przedstawiają się następująco:

- **brak obiektów** z oceną stanu technicznego na poziomie „5": **0%**
- **12 obiektów** ocena stanu technicznego na poziomie „4": **12%**
- **55 obiektów** ocena stanu technicznego na poziomie „3": **59%**
- **18 obiektów** ocena stanu technicznego na poziomie „2": **19%**
- **9 obiektów** ocena stanu technicznego na poziomie „1": **10%**

Na łącznie 94 obiekty, jakimi zarządza PZDP, **27 obiektów (a więc ok. 28%)** przez autora przeglądów zostało zakwalifikowanych do przeprowadzenia kompleksowych prac remontowych, których koszt zgrubnie szacuje się na **kilka milionów złotych**, co przy rocznym budżecie PZDP w wysokości **150.000zł** na utrzymanie i doraźne remonty obiektów z oczywistych względów uniemożliwia ich realizację w wymaganym i oczekiwanym zakresie.

Zarządca obiektów ma świadomość aktualnego stanu technicznego obiektów i rokrocznie po dokonaniu obowiązkowej kontroli ich stanu technicznego przeprowadzana jest analiza zgromadzonej dokumentacji, celem wytypowania obiektów wymagających podjęcia niezwłocznych działań naprawczych, oczywiście przy uwzględnieniu dostępnego potencjału finansowego.

Pomimo powyższych ograniczeń od 2015r. PZDP czyni starania, by w miarę posiadanych środków finansowych sukcesywnie realizować najbardziej pilne prace remontowe, bądź też inwestycyjne (poprzedzone opracowaniem kompleksowej dokumentacji projektowej, której realizacja

niejednokrotnie uzależniona jest od pozyskania przez Powiat zewnętrznych środków z programów pomocowych) związane z poprawą stanu technicznego zarządzanych obiektów, i tak:

- wyremontowano balustrady ochronne na 43 obiektach,
- w ramach prac utrzymaniowych zrealizowano doraźne prace remontowe (szpachlowanie ubytków betonu na gzymsach, kapach chodnikowych, przyczółkach, ustrojach nośnych; wzmocnienie konstrukcji przyczółków; naprawa umocnienia przyczółków; zabezpieczenie powierzchni betonu powłokami uszczelniającymi; antykorozja konstrukcji stalowej, itd.) na 21 obiektach mostowych (obiekty nr 39, 40, 42, 34, 4, 17, 9, 27, 50, 17, 43 ,58, 62, 75, 82, 85, 32, 33, 41, S3 i i 81),
- dokonano naprawy zabudowy gzymsowej (deski polimerobetonowe) z renowacją balustrad na moście nr 83 z Zebrzydowicach,
- dokonano wymiany konstrukcji nawierzchni wraz z wymianą skorodowanej poprzecznicy konstrukcji stalowej pomostu na obiekcie nr 63 w Kończycach Małych,
- przeprowadzono kompleksowy remont obiektu mostowego na Wiśle w Strumieniu w ciągu DP 2633 S (konstrukcja stalowa wraz z konstrukcją żelbetową) przy wsparciu finansowym Gminy Strumień i Chybie,
- przeprowadzono kompleksowy remonty obiektu mostowego S-1 na Wiśle w Skoczowie w ciągu DP 2642 S przy wsparciu finansowym Miasta Skoczów (od 01.01.2019r. droga wraz z obiektem zarządzana przez ZDW Katowice),
- przeprowadzono kompleksową przebudowę mostu nad Młynówką w Cieszynie wraz z budową kładki pieszo rowerowej przy wsparciu finansowym Miasta Cieszyna (w ciągu Al. Łyska),
- zrealizowano kompleksową przebudowę 2 obiektów mostowych (nr 11 i 12) w ciągu DP 2673 S na terenie Gminy Wisła,
- ukończono opracowywanie dokumentacji projektowej przebudowy obiektu mostowego nr 59 w ciągu DP 2619 S w Ochabach i wystąpiono do Ministerstwa Infrastruktury o dofinansowanie tej inwestycji w br. z Rezerwy Subwencji Ogólnej,
- w planie na bieżący rok jest zlecenie dokumentacji projektowej na przebudowę 2 obiektów mostowych (nr 63, 64) w ciągu DP 2627 S w Kończycach Małych oraz realizacja doraźnych prac remontowych na kilku dalszych obiektach będących w najgorszym stanie technicznym.

Wykonanie zaplanowanych w bieżącym roku (jak również latach kolejnych) robót remontowych na obiektach mostowych oraz realizacja prac remontowych w oparciu o zlecone dokumentacje projektowe (będące w toku przygotowania i zaplanowane do zlecenia) będzie ściśle uzależnione od dostępnych środków finansowych na tego typu roboty w budżecie PZDP, jak również możliwości pozyskania środków zewnętrznych (współfinansowanie Gmin, programy pomocowe).

STAROSTA

Mieczysław Szczurek

ŁĄCZNE NAKŁADY FINANSOWE PRZEZNACZONE NA REMONTY I INWESTYCJE NA DROGACH POWIATOWYCH ZA LATA 1999-2018

Nazwa	*Ilość zadań*	*Wartość całkowita*	*budżet Powiatu*	*budżet Gminy*	*budżet UE*	*inne*
Rok 1999	5	976 298,00	627 766,00	0,00	0,00	348 532,00
Rok 2000	8	3 834 992,00	2 113 633,00	761 753,00	0,00	959 606,00
Rok 2001	6	1 295 374,00	1 295 374,00	0,00	0,00	0,00
Rok 2002	1	2 938 831,00	1 242 268,00	0,00	1 696 563,00	0,00
Łącznie lata 1999-2002	***20***	***9 045 495,00***	***5 279 041,00***	***761 753,00***	***1 696 563,00***	***1 308 138,00***
Rok 2003	2	3 360 068,00	1 130 932,00	0,00	1 671 241,00	557 895,00
Rok 2004	3	1 930 459,00	850 248,00	103 508,00	0,00	976 703,00
Rok 2005	3	2 038 602,00	157 121,00	138 750,00	1 366 016,00	376 715,00
Rok 2006	7	2 421 965,00	1 304 688,00	500 000,00	0,00	617 277,00
Łącznie lata 2003-2006	***15***	***9 751 094,00***	***3 442 989,00***	***742 258,00***	***3 037 257,00***	***2 528 590,00***
Rok 2007	10	18 538 041,00	4 439 243,00	2 372 145,00	11 451 653,00	275 000,00
Rok 2008	14	10 030 783,00	3 184 553,00	2 209 094,00	0,00	4 637 136,00
Rok 2009	17	11 794 616,83	4 803 240,83	3 749 956,00	0,00	3 241 420,00
Rok 2010	25	44 282 504,51	13 756 416,29	5 403 292,22	23 579 788,00	1 543 008,00
Łącznie lata 2007-2010	***66***	***84 645 945,34***	***26 183 453,12***	***13 734 487,22***	***35 031 441,00***	***9 696 564,00***
Rok 2011	20	20 791 863,62	6 367 107,45	3 657 910,07	7 389 954,00	3 376 892,00
Rok 2012	8	9 852 652,27	3 791 600,74	2 768 034,07	2 588 118,47	704 899,00
Rok 2013	10	11 029 897,12	6 018 846,55	575 781,00	2 696 109,00	1 739 160,58
Rok 2014	13	8 630 864,60	5 045 064,91	2 197 495,70	0,00	1 388 304,00
Łącznie lata 2011-2014	***51***	***50 305 277,61***	***21 222 619,64***	***9 199 220,84***	***12 674 181,47***	***7 209 255,58***
Rok 2015	13	11 270 509,82	4 098 680,71	2 569 918,89	0,00	4 601 910,00
Rok 2016	17	13 163 844,60	5 170 153,95	4 240 137,65	0,00	3 753 553,00
Rok 2017	18	11 090 143,00	5 713 381,80	2 326 482,20	0,00	3 050 279,00
Rok 2018	20	25 529 983,22	12 767 659,82	4 410 213,40	0,00	8 352 110,00
Łącznie lata 2015-2018	***68***	***61 054 480,64***	***27 749 876,28***	***13 546 752,14***	***0,00***	***19 757 852,00***
Łącznie lata 1999-2018	***220***	***214 802 292,59***	***83 877 979,03***	***37 984 471,20***	***52 439 442,47***	***40 500 399,58***

Cieszyn 11.02.2019r

ZESTAWIENIE NAKŁADÓW FINANSOWYCH PRZEZNACZONYCH NA REMONTY I INWESTYCJE NA DROGACH POWIATOWYCH Z PODZIAŁEM NA GMINY W LATACH 1999-2018

Lp.	Gmina	Łączna długość dróg powiatowych /w km/ (stan na 2018 r.)	Łączne nakłady na remonty i inwestycje	Ilość zrealizowanych zadań remontowych i inwestycyjnych	Ilość dróg wyremontowanych w latach 1999-2018 /km/	% dróg wyremontowanych w latach 1999-2018
1	*Brenna*	**28,20**	16 414 106	25	17,07	60,53%
2	*Cieszyn*	**42,98**	50 166 946	18	13,55	31,53%
3	*Chybie*	**21,32**	7 052 511	20	16,44	77,10%
4	*Dębowiec*	**23,30**	3 438 537	14	9,16	39,31%
5	*Goleszów*	**47,90**	19 517 163	25	25,98	54,24%
6	*Hażlach*	**22,97**	4 736 829	16	11,03	48,02%
7	*Istebna*	**7,06**	13 658 083	4	8,23	100,00%
8	*Skoczów*	**37,35**	44 389 301	25	18,92	50,65%
9	*Strumień*	**34,91**	13 538 853	15	12,77	36,58%
10	*Ustroń*	**36,42**	17 529 702	22	13,46	36,96%
11	*Wisła*	**22,09**	14 854 742	22	12,34	55,87%
12	*Zebrzydowice*	**23,99**	9 505 520	14	16,21	67,56%
	SUMA	**348,50**	**214 802 292,59**	**220,00**	**175,16**	
	sprawdzenie	*0,00*	*0,00*			

Na terenie kilku gmin/miast (np. Istebna, Cieszyn, Skoczów, Strumień) wyremontowane drogi niespełniające ustawowych przesłanek dla kategori dróg powiatowych zostały przekazane i zmieniły kategorię na drogi gminne i wojewódzkie.