Poprawa funkcjonowania infrastruktury drogowej w powiecie

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: poniedziałek, 05, październik 2015 00:00
Barbara Łączna
Odsłony: 2826

Na łamach naszej gazety dzielimy się wnioskami z prac międzysamorządowej Grupy Wymiany Doświadczeń w dziedzinie transportu, która funkcjonowała w ramach projektu Kompetentny Urząd, Zadowoleni Mieszkańcy. Prezentowaliśmy już wytyczne do tworzenia celów w dokumentach strategicznych. Chcemy przedstawić bliżej wybrane, szczegółowe (operacyjne) usprawnienia transportowe:

- usprawnienie 1 - poprawa funkcjonowania infrastruktury drogowej;
- usprawnienie 2 - poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- usprawnienie 3 - poprawa bezpieczeństwa w transporcie publicznym;
- usprawnienie 4 - poprawa jakości usług w transporcie publicznym;
- usprawnienie 5 - budowa międzysamorządowego zespołu współpracy ds. transportu (sektorowej) dla obszaru funkcjonalnego np. powiatu,

Poprawa funkcjonowania infrastruktury drogowej - do osiągnięcia tak zdefiniowanego usprawnienia prowadzić może realizacja różnych zadań, stosownie do lokalizacji, rodzaju i skali mankamentów stwierdzonych w wyniku inwentaryzacji i oceny stanu istniejącego. Takimi zadaniami mogą być:

- budowa nowych odcinków dróg (na liście zadań należy sprecyzować których); szczególnym rodzajem jest budowa obwodnic miejscowości;
- przebudowa lub rozbudowa odcinków dróg (na liście zadań należy sprecyzować których);
- przebudowa skrzyżowań (na liście zadań należy sprecyzować których);
- poprawa stanu oraz poprawa bezpieczeństwa, w tym warunków widoczności na przejazdach kolejowych (na liście zadań należy sprecyzować których);
- poprawa oznakowania dróg (lub ogólniej – poprawa organizacji ruchu);
- poprawa parametrów, w tym nośności, nawierzchni drogowych (na liście zadań należy sprecyzować, na których odcinkach).

Przy programowaniu, projektowaniu, realizacji i eksploatacji obiektów drogowych w ramach wymienionych zadań powinno się kierować następującymi zasadami:

- dostosowywać parametry geometryczne drogi (takie jak szerokości pasów ruchu, promienie skrętów, zwłaszcza na skrzyżowaniach) oraz nośność nawierzchni do największych pojazdów regularnie występujących albo potrzebnych na danym obszarze;
- dostosowywać rozwiązania drogowe (przekroje dróg, skrzyżowania, organizację ruchu) do oczekiwanych (prognozowanych) natężeń ruchu, chyba że zadaniem do wykonania jest ograniczenie przepustowości (na przykład na wlotach do śródmieścia);
- zadbać o dobre odwodnienie (powierzchniowe i wgłębne) drogi; mankamenty odwodnienia są przyczyną uszkodzeń korpusu drogowego, niszczenia nawierzchni, dyskomfortu i zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu;
- zadbać o potrzeby i bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu, stosować ułatwienia dla osób mniej sprawnych;
- stwarzać warunki dla dobrego funkcjonowania preferowanych środków lokomocji (ruch pieszy, rowerowy, transport zbiorowy);
- zachowywać jednolitość standardu na ciągu drogowym, unikać rozwiązań nietypowych, a zwłaszcza niezgodnych z intuicją, gdyż każda sytuacja nietypowa na drodze to zagrożenie

Phoca PDF

bezpieczeństwa;
- stosować rozwiązania techniczne pozwalające na obniżanie kosztów eksploatacji i utrzymania drogi.
- Potrzebny lub możliwy do uzyskania standard techniczny drogi zależy od jej lokalizacji, użytkowników, środków finansowych, które można przeznaczyć, ilości miejsca do dyspozycji. Zbyt wąskie pasy drogowe często uniemożliwiają osiągnięcie potrzebnego standardu.

Na szczególne uwypuklenie zasługuje zasada takiego budowania drogi, która ułatwia i zmniejsza koszty jej późniejszego utrzymania. Właściwymi rozwiązaniami w tym zakresie będą na przykład:

- stosowanie materiałów o zwiększonej żywotności;
- stosowanie konstrukcji odpowiednio nośnych, niepodatnych na zwiększone odkształcenia nawet przy wzroście ruchu ciężkiego ponad założenia;
- umacnianie krawędzi jezdni (opornikami), co zwiększa ich trwałość i zmniejsza wykruszenia;
- ulepszanie poboczy (kruszywem, destruktem asfaltowym), co utrudnia ich zarastanie i deformowanie oraz ułatwia spływ wody;
- stosowanie urządzeń odwadniających niepodatnych na zapychanie, samooczyszczających się lub łatwych do oczyszczania;
- stosowanie rozwiązań ograniczających potrzeby utrzymania zimowego: będzie to unikanie wykopów oraz prowadzenie niwelety w terenie otwartym (przez pola i nieużytki) na wysokości, przy której wiatr zdmuchuje śnieg z drogi zamiast go na niej osadzać, to znaczy około 0,7-0,8 m nad terenem lub wyżej, takie poprowadzenie niwelety zapewnia ponadto lepsze odwodnienie drogi i lepszą widoczność; nie jest to możliwe przy wąskich pasach drogowych, gdy brakuje miejsca na skarpy nasypów i na wydłużone zjazdy do pól; podana zasada prowadzenia niwelety nie ma zastosowania na drogach dojazdowych do pól, które w zimie nie muszą być czynne, oraz na odcinkach dróg, których zadaniem jest obsługa pobliskiej zabudowy.

Wprowadzanie takich rozwiązań niewątpliwie zwiększa koszty inwestycyjne, ale docelowo pozwala na oszczędności w utrzymaniu bieżącym i wydłuża okresy międzyremontowe.

W wielu przypadkach przy budowie lub przebudowie dróg potrzebna jest współpraca pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego w tym: między powiatami, między powiatem, a gminami oraz pomiędzy sąsiednimi gminami. O mniejszej lub większej potrzebie takiej współpracy będzie decydować położenie inwestycji, zasięg jej oddziaływania oraz wspólnota interesów. Współpracy będą więc wymagać przedsięwzięcia:

- na drogach powiatowych przekraczających granice między powiatami oraz na takich, które leżąc na terenie jednego powiatu obsługują w znacznym stopniu potrzeby transportowe drugiego powiatu;
- na drogach powiatowych, na których należy uwzględniać także lokalne potrzeby;
- współfinansowane przez powiat i gminy lub przez sąsiadujące gminy;
- na drogach przechodzących przez granicę między gminami;
- na drogach leżących na granicy między gminami;
- na drogach, które leżąc na terenie jednej gminy w znacznym stopniu zaspokajają potrzeby drugiej gminy.

Jak już wspominano, taka współpraca jest potrzebna dla zapewnienia jednolitości standardu technicznego,

Phoca PDF

dla właściwego zadbania o interesy stron, w tym dla lepszego zaspokajania potrzeb, dla łatwiejszego uzyskania dofinansowań (gdyż z reguły preferowane są przedsięwzięcia wspólne i korzystnie oddziałujące na większy obszar).

Współpraca między jednostkami samorządu terytorialnego jest wiec konieczna przy realizacji zadania: Poprawa organizacji ruchu w powiecie. Przypomnijmy, ze starosta jest organem zarządzającym ruchem na drogach powiatowych i gminnych (z wyjątkiem miast na prawach powiatu, gdzie organem tym jest prezydent miasta). Współpraca jest zatem potrzeba zwłaszcza w takich zagadnieniach, jak:

- wprowadzanie ograniczeń w ruchu ciężarowym. Z jednej strony ruch ciężarowy jest niepożądany, gdyż niszczy drogi, zwiększa zagrożenie wypadkowe, niekorzystnie oddziałuje środowiskowo, z drugiej zaś strony warunkuje on rozwój działalności gospodarczej – zwłaszcza produkcyjnej i handlowej. Porozumienie się w sprawie tras i ograniczeń dla ruchu ciężarowego jest więc niezbędne;
- wyznaczenie przebiegu tras objazdowych w przypadku większych, długo trwających budów drogowych, szczególnie dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych – objazdy są niepożądane, gdyż niszczą się drogi na ich przebiegu, zwiększa się zagrożenie wypadkowe, występują niekorzystnie oddziaływania środowiskowe, niemniej jednak objazdy muszą zostać wyznaczone - stąd potrzebne jest porozumienie różnych JST w tej kwestii;
- wprowadzanie oznakowania drogowskazowego oraz ustalanie nazw występujących na drogowskazach – ujednolicenie zasad i ciągłość nazw występujących na drogowskazach jest ważnym czynnikiem wpływającym na bezpieczeństwo ruchu i komfort użytkowania dróg.

Decyzje o potrzebie wzmocnienia nawierzchni (zadania wzmocnienia nawierzchni) powinny zostać podjęte na podstawie ocen ich stanu oraz pomiarów nośności. Pomiary nośności nie są potrzebne wówczas, gdy rodzaj i stopień uszkodzeń nawierzchni albo inne przesłanki (na przykład niemożność podniesienia niwelety) przemawiają za jej rozbiórką i odbudową. Należy wystrzegać się wykonywania nakładek i podnoszenia niwelety wówczas, gdy można stracić w ten sposób dobre powiązanie z sąsiedztwem, na przykład wtedy, gdy bramy do posesji leżą blisko krawędzi jezdni, a zjazdy przechodzą przez istniejący albo projektowany chodnik. Oszczędności na kosztach nawierzchni jezdni (nakładka kontra przebudowa) będą wówczas pozorne, gdyż zwiększą się koszty odwodnienia (ponieważ trzeba będzie stosować dodatkowe urządzenia zapobiegające wylewaniu się wody drogowej na posesje), a rezultat – zamiast zadowolenia – wywoła niezadowolenie społeczne z powodu zwiększonych utrudnień w dojazdach i dojściach do posesji.
Istotnym zadaniem jest poprawa utrzymania zimowego dróg przy racjonalizacji jego kosztów. Powaga tego zadania wynika z jednej strony z wysokich kosztów zimowego utrzymania, z drugiej z szeregu konsekwencji społecznych braku przejezdności dróg zawiewanych przez śnieg, takich jak:

- utrudnienie lub uniemożliwienie dotarcia pomocy na czas (pogotowia, straży pożarnej);
- utrudnienia w dotarciu do szkół i do pracy;
- związane z tym choroby, gorsze wyniki w nauce, gorsze efekty ekonomiczne gospodarowania, zaburzenia w działaniu instytucji;
- utrudnienia w zaopatrzeniu ludności;
- stres i dyskomfort wywołane powyższymi przyczynami.

Do poprawy zimowego utrzymania i ograniczania jego kosztów mogą przyczynić się takie rozwiązania organizacyjne, jak:

Phoca PDF

- racjonalizacja wykorzystania sprzętu do odśnieżania: sprzęt powiatowy odśnieża także drogi gminne, a sprzęt gminny – także drogi powiatowe, aby uniknąć zbędnych, pustych przejazdów;
- dyżury sprzętu do odśnieżania w pobliżu miejsc, gdzie tworzą się zaspy, wykorzystywanie sprzętu lokalnego;
- zapobiegawcze stosowanie środków chemicznych – przed, a nie po opadach śniegu; trzeba jednak zauważyć, że stosowanie środków chemicznych zamiast usuwania i wywożenia śniegu ma negatywne skutki środowiskowe dla roślinności i zwierząt oraz wód powierzchniowych i podziemnych.

Współpraca między jednostkami samorządu terytorialnego przy racjonalizacji wykorzystania sprzętu do odśnieżania jest niezbędna – przy uzgadnianiu zasad efektywnego rozmieszczenia i wykorzystywania tego sprzętu oraz zasad rozliczeń.

Źródło: Doświadczenia Związku Powiatów Polskich z realizacji projektu Kompetentny Urząd, Zadowoleni Mieszkańcy. Integracja działań JST dla poprawienia dostępności, jakości i efektywności świadczeń lokalnych usług publicznych.

Phoca PDF