Kategoria: Aktualności
Opublikowano: wtorek, 29, marzec 2011 01:00
Rafał Rudka
Odsłony: 2745

Powiat przasnyski chcąc w krótkim czasie (8 lat) dostosować istniejącą sieć drogową oraz podnieść standard jej utrzymania do rosnących potrzeb transportowych zastosował innowacyjną metodę zarządzania siecią dróg powiatowych w perspektywie wieloletniej z ukierunkowaniem do pozyskania zewnętrznych środków finansowych, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju społeczno - gospodarczego powiatu.

Dokumentem wyjściowym do podejmowania tych działań był wieloletni program rozwoju sieci dróg powiatowych na lata 2001- 2006. W programie tym dokonano podziału funkcjonalnego dróg powiatowych oraz przypisano wyodrębnionym priorytetom standardy techniczne, horyzont czasowy wraz z kosztami. Przyjęcie Programu rozwoju sieci dróg powiatowych pozwoliło na podjęcie działań organizacyjno-prawnych, przygotowujących wdrożenie inwestycji.

Ujęcie problemowe w zarządzaniu siecią polegające na grupowaniu w określone moduły problemowe pozwoliło osiągnąć założone cele, jak też wpłynąć na rozwój gospodarczy powiatu, przy minimalnym zaangażowaniu środków własnych. Przebudowano 319 km dróg z 422 km posiadanych co stanowi 75 % przebudowanej sieci, wprowadzono system monitoringu GPS pojazdów w zimowym i letnim utrzymaniu dróg, dla dróg priorytetu I podniesiono standard utrzymania zimowego nawierzchni chlorkiem sodu.

Zarządzanie infrastrukturą drogową w powiecie przasnyskim zostało podporządkowane rozwojowi gospodarczemu powiatu (usuwaniem sformułowanych problemów) przy maksymalnym wykorzystaniu środków zewnętrznych. Było to podstawowe kryterium w podejmowaniu działań. Drugorzędnym kryterium był stan techniczny.

Jak wyglądała sytuacja przed realizacją tych działań?

Z dniem 1 stycznia 1999 roku powiat przasnyski przejął sieć dróg powiatowych 424,72 km. Z ogólnej długości 312,6 km stanowiły drogi twarde ulepszone o szerokości od 6-6,5 m; pozostałe drogi to drogi żwirowe i gruntowe. Przejęte drogi w większości nie spełniały parametrów technicznych dla dróg powiatowych. Ich stan był pochodną wieku nawierzchni oraz braku zabiegów utrzymaniowych. Istniejąca sieć drogowa nie zapewniała właściwej komunikacji lokalnej jak też z układem regionalnym, co groziło dalszą marginalizacją i zastojem gospodarczym powiatu (problemy uwzględniono w podziale funkcjonalnym sieci- priorytety).

Celem wdrożenia praktyki wieloletniego, kompleksowego planowania i zarządzania infrastrukturą drogową było:

- dostosowanie sieci drogowej, przy posiadanych własnych środkach finansowych, do rozwiązania tak sformułowanych problemów
- podniesienie poziomu utrzymania dróg stosownie do funkcji.

Jakie podjęto działania?

Ze względu na funkcjonalność podzielono sieć dróg powiatowych na priorytety.

- Priorytet I: drogi powiatowe o znaczeniu regionalnym; wyznaczony standard techniczny - droga

Phoca PDF

klasy G, o szerokości jezdni 6 m, uzupełniające istniejącą sieć dróg wojewódzkich i drogi krajowej, mające skomunikować powiat z regionem; długość dróg powiatowych przewidzianych do przebudowy 127 km.
- Priorytet II: drogi powiatowe o znaczeniu lokalnym; wyznaczony standard techniczny- droga klasy Z i wyjątkowo L, posiadające nawierzchnię bitumiczną o szerokości 5,00-5,50 mb, łączące lokalne ośrodki gospodarcze; długość dróg powiatowych przewidzianych do przebudowy 58,32 km
- Priorytet III: drogi powiatowe obsługujące ruch turystyczny oraz miejscowy, o istniejącej nawierzchni żwirowej; wyznaczony do osiągnięcia standard techniczny - droga klasy L, powierzchniowo utrwalona emulsją i kruszywem łamanym; długość dróg powiatowych przewidzianych do przebudowy 96 km.

Niezależnie od przyjętych priorytetów, przewidziano budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu poprzez uruchomienie programu mającego na celu budowę chodników, zatok, parkingów przy drogach powiatowych w ilości 3.000 m2 rocznie.

Podział na priorytety sieci drogowej umożliwił zastosowanie różnych technologii, najbardziej optymalnych do obciążenia i przeznaczenia drogi.

Wraz z podziałem funkcjonalnym dróg powiatowych, postępem robót inwestycyjnych, wprowadzono odpowiednie standardy utrzymania dróg (samodzielne wykonawstwo remontów cząstkowych, całodobowe dyżury zimowego utrzymania, monitoring GPS sprzętu, dla priorytetu I wprowadzono zwalczanie śliskości solą na całej długości.)

W celu realizacji zakładanych projektów infrastrukturalnych usystematyzowano podział zadań i obowiązków ze szczególnym uwzględnieniem Procedury pozyskiwania środków unijnych w Starostwie Powiatowym w Przasnyszu.

Wyodrębnienie priorytetów, mających na celu likwidację określonych problemów poprzez przebudowę dróg powiatowych wraz ze ścisłym, zastosowaniem procedury przygotowania inwestycji, pozyskania środków zewnętrznych, w tym unijnych, pozwoliło przy ograniczonych środkach własnych osiągnąć założone cele w stopniu znacznie przekraczającym pierwotne założenia.

W wyniku wdrażania priorytetu I ogólnie przebudowano 124,01 km za kwotę 53,8 mln, priorytetu II - przebudowano 99,223 km za kwotę 18,7 mln, natomiast priorytetu III - przebudowano 96,0 km za kwotę 9,4 mln.

W priorytecie III zastosowano po raz pierwszy w tak dużej skali, dla ruchu miejscowego i turystycznego, metodę powierzchniowego utrwalenia nawierzchni żwirowej emulsją asfaltową.

Jaki przyjęto sposób wdrożenia?

Podjęto szereg niżej przytoczonych działań:

1. Diagnoza problemów powiatu oraz sieci drogowej:
    - inwentaryzacja sieci drogowej wraz z określeniem jej stanu,
    - analiza otoczenia.

Phoca PDF

2. Opracowanie Programu rozwoju sieci drogowej wpisującego się w strategię rozwoju powiatu:
    - dokonanie podziału funkcjonalnego dróg do przebudowy (priorytety),
    - określenie czasu, zakresu i kosztu przebudowy dróg.
3. Przyjęcie przez Radę Powiatu Wieloletniego planu inwestycyjnego
4. Powołanie zespołu projektowego:
    - określenie zadań i obowiązków,
    - powołanie kierownika projektu.
5. Przyjęcie procedur pozyskiwania środków unijnych w Starostwie powiatowym w Przasnyszu
6. Realizacja zadań inwestycyjnych:
    - regulacja własności terenów przeznaczonych pod inwestycje;
    - przygotowanie dokumentacji technicznej i pozyskanie dokumentów wynikających z prawa budowlanego;
    - pozyskanie decyzji środowiskowych;
    - przygotowanie i złożenie wniosków aplikacyjnych;
    - podpisanie umów na dofinansowanie;
    - wszczęcie procedury przetargowej;
    - podpisanie umów z wykonawcami;
    - realizacja rzeczowa inwestycji wraz z działaniami wynikającymi z obowiązków narzuconych umowa o dofinansowanie;
    - monitoring;
    - przekazanie inwestycji do eksploatacji;
    - archiwizacja dokumentów.
7. Stworzenie struktur przewidzianych do utrzymania dróg w nowym standardzie:
    - wprowadzenie monitoringu GPS,
    - zmian standardów utrzymania w zależności od priorytetów.

Wszystkie działania podejmowane w procedurze zarządzania infrastrukturą drogową wynikły ze strategii rozwoju powiatu, która wpisywała się z kolei w dokumenty nadrzędne (m.in. strategia rozwoju województwa).

Inicjowanie działań zarządczych z udziałem interesariuszy, planowanie rzeczowe inwestycji wynikało z wieloletnich planów inwestycyjnych przekraczających okres jednej kadencji. Proces zarządzania infrastrukturą drogową będąc elementem przygotowanego projektu unijnego "E-urząd" jest ściśle związany z zarządzaniem powiatem.

W celu uzyskania synergii przygotowane projekty drogowe realizowały dostępność do obszarów inwestycyjnych, nie drogowych (budowa hal sportowych, centra sportów zimowych, ekologiczna produkcja energii elektrycznej, przasnyska strefa gospodarcza, do terenów rekreacyjnych, inwestycyjnych).

W celu realizacji zadań wynikających z zarządzania infrastrukturą pracownicy korzystali ze szkoleń obejmujących techniki komputerowe, zamówienia publiczne, zarządzanie projektami unijnymi.

Jaki są rezultaty?

Rozwiązanie dotyczy całej sieci dróg powiatowych, w związku z tym obejmuje swym wpływem 53 tysiące mieszkańców oraz osoby przebywające czasowo. W ramach realizacji zadań:

Phoca PDF

- podniesiono jakości nawierzchni bitumicznych poprzez zwiększenie szerokości do 6,0 mb w priorytecie I (122,0 km), równości podłużnej i poprzecznej dla priorytetu II,
- zlikwidowano drogi o nawierzchni żwirowej,
- zmniejszono hałas drogowy o 5- 10%,
- obniżono koszty emisji toksycznych składników spalin i pyłów na dotychczasowych odcinkach dróg około 10 %,
- skrócono czas podróży pasażerów i czas pracy kierowców zawodowych na dotychczasowych odcinkach drogi - o około 10%,
- wzrosła średnia prędkości pojazdów na dotychczasowym odcinku dróg średnio o 10% dla samochodów osobowych i 10% dla samochodów dostawczych, ciężarowych i autobusów,
- obniżono koszty eksploatacji pojazdów samochodowych na dotychczasowych odcinkach drogi- wartości podano w analizie ekonomicznej,
- uzyskano płynności ruchu i wzrost bezpieczeństwa jazdy na terenie regionu,
- wzrósł komfort podróżowania,
- umocniono potencjał rozwojowy regionu,
- ułatwiono przepływ turystów podróżujących przez region do miejsc turystycznych,
- uległy polepszeniu nastroje społeczne.

Finansowym efektem takiego zarządzania infrastrukturą drogową są pozyskane środki zewnętrzne w wysokości 62,6 mln PLN zainwestowane w sieć dróg powiatowych.

Zalecenia dla innych samorządów

Przy wdrażaniu tego typu rozwiązania należy zwrócić uwagę na utrzymanie założeń Wieloletnich Planów Inwestycyjnych niezależnie od kadencyjności Rad Powiatu.

Ponadto mogą pojawić się problemy związane z trudnością w skompletowaniu zespołu projektowego, a także wynikające z różnych procedur pozyskiwania środków finansowych.

Phoca PDF