

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: wtorek, 29, marzec 2011 01:00

Rafał Rudka

Odsłony: 2612

---

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 drogową 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

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: wtorek, 29, marzec 2011 01:00

Rafał Rudka

Odsłony: 2612

---

klasy G, o szerokości jezdni 6 m, uzupełniająca 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 m<sup>2</sup> rocznie.

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

Wraz z podziałem funkcjonalnym dróg powiatowych, postępowaniem 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. Diagnostyka problemów powiatu oraz sieci drogowej:
  - inwentaryzacja sieci drogowej wraz z określeniem jej stanu,
  - analiza otoczenia.

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: wtorek, 29, marzec 2011 01:00

Rafał Rudka

Odśloni: 2612

---

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:

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: wtorek, 29, marzec 2011 01:00

Rafał Rudka

Odsłony: 2612

---

- 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.