

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: piątek, 01, lipiec 2011 00:00

Rafał Rudka

Odslony: 2055

Opisywany przez nas projekt polega na kompleksowej modernizacji układu drogowego zabytkowej Starówki, która objęła przebudowę nawierzchni jezdni oraz chodników 18 ulic w centrum miasta i na Rynku. Remontowane ulice posiadały wcześniej nawierzchnie z kostki kamiennej lub bitumicznej ułożone często w latach 50. lub 60. ubiegłego wieku na starych warstwach brukowych. Taka konstrukcja nawierzchni jezdni pod względem nośności była niedostosowana do obecnego natężenia ruchu pojazdów, dlatego ulegała znacznej degradacji oraz wymagała ciągłych bieżących i cząstkowych remontów. Uszkodzone chodniki wykonane z lanego asfaltu i płyt betonowych, utrudniały mieszkańcom i turystom przejazd przez centrum i zwiedzanie miasta.

Realizacja tego przedsięwzięcia połączona ze zmianą organizacji ruchu przyczyniła się do wyeliminowania uciążliwych problemów komunikacyjnych zgłaszanych przez mieszkańców w tej ważnej dla życia społecznego i gospodarczego części miasta.

Projekt wyróżnia bardzo dobre przygotowanie interdyscyplinarne. Na uwagę zasługuje szczególnie profesjonalne dokumentowanie w wersji elektronicznej informacji o układzie transportowym rewitalizowanego centrum miasta, stanowiące podstawę do budowania koncepcji modernizacyjno-inwestycyjnej całego układu infrastruktury w mieście, a także sprawność organizacyjna przy przebudowywaniu dróg oraz prowadzony dialog społeczny. Przy skomplikowanym jak na polskie warunki procedurach administracyjnych i przetargowych zdołano w krótkim czasie (cztery lata - od 2006 do 2009 r.) zmodernizować całą sieć ulic. Uzyskano w niedługim okresie porozumienie zarówno od konserwatora zabytków, jak i ze strony ochrony środowiska, technik i technologii drogownictwa oraz organizacji ruchu.

W wyniku realizacji inwestycji powstała spójna, wysokiej jakości sieć dróg i ciągów pieszych w centrum miasta. Skrócono czas przejazdu (między dwoma punktami sieci z 5,32 do 4,25 minut), zwiększono nośność z dotychczasowych 40 do 80 kN, nastąpiła poprawa bezpieczeństwa pieszych i kierowców, płynności ruchu oraz zmiana prędkości podróżowania przy spełnieniu wymogów ograniczenia uciążliwości dla środowiska. Zmodernizowano 25 skrzyżowań, 57 przejść dla pieszych, 2 zatoki autobusowe i jeden mur oporowy.

Jak wyglądała sytuacja przed wdrożeniem?

Głównym impulsem do realizacji projektu było rozwiązanie zgłaszanych przez mieszkańców poważnych problemów związanych z niewydolnym układem komunikacyjnym w centrum miasta, dużą koncentracją pojazdów, powodującą paraliż wewnątrz komunikacyjny, zwiększoną emisją spalin, wydłużonym czasem przejazdu w ruchu miejskim oraz znaczącymi utrudnieniami w komunikacji publicznej. Problemy te miały istotny wpływ na rozwój potencjalnych oraz istniejących podmiotów gospodarczych, a także na pogarszanie się stanu środowiska naturalnego. Ulice objęte przebudową miały nawierzchnie z kostki kamiennej lub nawierzchnie bitumiczne ułożone często na starych warstwach kostki kamiennej lub brukowca w latach 50. i 60. ubiegłego wieku. Konstrukcja nawierzchni jezdni nie była dostosowana do obecnego natężenia ruchu pod względem nośności, co powodowało znaczną ich degradację oraz bardzo uciążliwe dla mieszkańców i turystów częste bieżące i cząstkowe remonty. Chodniki wykonane z lanego asfaltu i płyt betonowych również były bardzo zniszczone, posiadały wiele nierówności i zagłębień, w których tworzyły się po opadach deszczu kałuże, uniemożliwiające odpływ wody do studzienek ściekowych. Taka sytuacja na drogach i chodnikach utrudniała mieszkańcom, przedsiębiorcom i

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: piątek, 01, lipiec 2011 00:00

Rafał Rudka

Odłony: 2055

przyjeźdnym przejazd przez centrum i dostępność do głównych szlaków komunikacyjnych i turystycznych.

Ważnym bodźcem do wdrożenia tego projektu była również chęć uzyskania dofinansowania ze środków UE z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego na lata 2004-2006 Priorytet 1 Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów, Działanie 1.1 Modernizacja i rozbudowa regionalnego układu transportowego, Poddziałanie 1.1.1 Infrastruktura drogowa.

Jaki był ogólny sposób podejścia i jakie podejmowano działania?

Wdrożenie dotyczyło przebudowy nawierzchni ulic i chodników zabytkowej Starówki Nowego Sącza, obejmujący ulice: Kościuszki, Długosza, Mikołaja Kopernika, Wąsowiczów, Narutowicza, Lwowską, Piotra Skargi, Kazimierza Wielkiego, Franciszkańską, Tymowskiego, Pijarską, Bóźniczą, Berka Joselewicza, Sobieskiego, Św. Ducha, Wyszyńskiego, Szwedzką, Jagiellońską, Rynek. Ulice i chodniki są położone w ciągu ważnego szlaku komunikacyjnego przebiegającego przez centrum i stanowiącego obszar Starego Miasta. Jest to bardzo istotny szlak komunikacyjny umożliwiający bezpośredni przejazd (dla ruchu osobowego) przez centrum w kierunku Starego Sącza i granicy państwa polskiego mieszkańcom i turystom jadącym od strony Limanowej i Krakowa. Projekt był realizowany z podziałem na etapy na przestrzeni 4 lat, od 2006 do 2009 roku. W 2006 r. wykonano chodnik wraz z murem oporowym na ul. Kościuszki. W 2007 r. oddano do użytku chodniki na ulicach: Długosza, Mikołaja Kopernika, Wąsowiczów, Narutowicza, Piotra Skargi, Kazimierza Wielkiego, Lwowskiej (chodnik i jezdnie z asfaltu, częściowo z kostki granitowej) i na Rynku. W 2008 r. powstały nowe chodniki na ulicach: Franciszkańskiej, Tymowskiego i Pijarskiej. Największy zakres robót wykonano w najkrótszym czasie z najbardziej widocznymi efektami w czerwcu 2009 r. po zrealizowaniu zadania pod nazwą „Przebudowa nawierzchni ulic i chodników Starówki” obejmującego remonty jezdni: Kazimierza Wielkiego, Piotra Skargi, Wyszyńskiego, Kościuszki, Szwedzkiej, Wąsowiczów, Długosza, Berka Joselewicza, Franciszkańskiej, Św. Ducha, Sobieskiego, Plac Kazimierza, Narutowicza, Bóźniczej, Jagiellońskiej (tam wykonano też nowy chodnik).

Nowatorstwo prezentowanego projektu polega na zastosowaniu zespołowego i kompleksowego podejścia do rozwiązania problemów związanych z infrastrukturą drogową w mieście. Pierwszym krokiem było powołanie zespołu operacyjnego, którego członkowie z dużym doświadczeniem, zaangażowaniem i wiedzą z zakresu opracowania koncepcji realizacji zadań inwestycyjnych wspólnie przygotowali kompleksową rewitalizację zabytkowej Starówki miasta. Podmiotem realizującym projekt był Miejski Zarząd Drog w Nowym Sączu (jednostka budżetowa UM). Ustalono, że cała inwestycja zostanie zrealizowana w okresie kilku lat (2006-2009), przy czym największy zakres robót i natężenie prac zaplanowano na rok 2009. Wykonanie w tak krótkim czasie takiego dużego zakresu robót to innowacja pod względem organizacyjnym (2 kwietnia - przekazano plac budowy, a już 2 czerwca zakończono całość robót). Rozłożenie realizacji tak wielkiej inwestycji na cztery lata wynikało głównie z brak środków na sfinansowanie projektu w całości, ale brano również pod uwagę konieczność zapewnienia płynności ruchu pojazdów i poruszania się pieszych w mieście. Remont obejmujący taki obszar miasta był bardzo uciążliwy dla mieszkańców, dlatego stanowił ważny argument przy planowaniu robót budowlanych. Z tego względu zrezygnowano też całkowicie z łatania ciągle pojawiających się nowych ubytków w nawierzchniach ulic i chodników, co dodatkowo zwiększa niebezpieczeństwo wypadków i kolizji.

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: piątek, 01, lipiec 2011 00:00

Rafał Rudka

Odśloni: 2055

Kolejnym zadaniem po analizie i diagnozie, było opracowanie dokumentacji - Studium Wykonalności z analizą społeczno-ekonomiczną (2005 r.), Studium Projektowe, Ocenę oddziaływania na środowisko naturalne (2005 r.) oraz Zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów sieci NATURA 2000 (2009 r.). W latach 2004-2005 na etapie projektowania wykorzystano wszystkie zasoby innych wydziałów Urzędu Miejskiego (zastosowano tzw. synergii) przy opracowaniu projektów ulic, chodników i muru oporowego zaplanowanych do przebudowy. W planowanych rozwiązaniach uwzględniono propozycje projektowe zespołu, a pracownicy UM i Miejskiego Zarządu Dróg w Nowym Sączu wspólnie opracowali projekty.

Na uwagę zasługuje szczególnie profesjonalne dokumentowanie w wersji elektronicznej informacji o układzie transportowym rewitalizowanego centrum miasta, stanowiące podstawę do budowania koncepcji modernizacyjno-inwestycyjnej całego układu infrastruktury w mieście, a także sprawność organizacyjna przy przebudowywaniu dróg. Przy skomplikowanym jak na polskie warunki procedurach administracyjnych i przetargowych zdołano w krótkim czasie (cztery lata - od 2006 do 2009 r.) zmodernizować całą sieć ulic. Uzyskano w niedługim okresie porozumienie zarówno od konserwatora zabytków, jak i ze strony ochrony środowiska, technik i technologii drogownictwa oraz organizacji ruchu.

Prace modernizacyjne ulic obejmowały następujące czynności: przebudowę istniejącej nawierzchni wraz ze wzmocnieniem obciążenia, frezowanie istniejących podbudów cementem i płynem EN-1, wykonanie podbudowy z betonu, wykonanie podbudowy z tłuczni, ułożenie nawierzchni z kostki kamiennej na podsypce cementowo-piaskowej. Na chodnikach zastosowano nawierzchnię z kostki brukowej betonowej na podsypce piaskowej i podbudowie z kruszywa kamiennego. Natomiast na obramowaniu jezdni ułożono krawężniki kamienne lub betonowe na ławie betonowej z oporem. Zachowano istniejący system odwodnienia powierzchniowego przebudowywanych ulic poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych, ze spływem wód opadowych do projektowanych ścieków przykrawężnikowych, a następnie do istniejących studzienek ściekowych i kanalizacji ogólnospławnej.

W trakcie realizacji projektu prowadzono intensywne działania promocyjne i informacyjne o podjętych działaniach i współfinansowaniu z UE. Wyjaśniono społeczności lokalnej cele i metody osiągnięcia zaplanowanych inwestycji. Mieszkańcy Nowego Sącza otrzymali łącznie po 1000 sztuk długopisów, ołówków, smyczy reklamowych na telefon, papierowych toreb reklamowych, 500 sztuk kubków i 200 sztuk parasoli. Zorganizowano także konferencję prasową oraz zamieszczono w prasie lokalnej ogłoszenia. Ponadto na stronach internetowych UM Nowego Sącza i MZD były i są publikowane aktualne informacje na temat przebiegu realizacji inwestycji. Przy wjeździe do miasta postawiono tablicę informacyjną i pamiątkową.

Co było rezultatem?

Wdrożenie projektu przyczyniło się do eliminacji problemów, których przyczyną była zła jakość infrastruktury techniczno-drogowej. Stworzono spójną, o wysokiej jakości sieć dróg oraz ciągów pieszych. Podjęcie działań modernizacyjnych poprawiło dostępność komunikacyjną, będącą warunkiem podstawowym do zapewnienia spójności gospodarczej i społecznej oraz przyspieszenia tempa rozwoju gospodarczego i społecznego. Realizacja przedsięwzięcia przyniosła wiele innych szczegółowych, pozytywnych rezultatów, takich jak zwiększenie płynności i skrócenie czasu przejazdu przez centrum miasta (czas przejazdu pomiędzy dwoma punktami w 2006 r. wynosił 5,32 minut, a w 2010 r. - 4,25 minut), poprawa warunków dojazdu do posesji, bezpieczeństwa pieszych i kierowców czy komfortu jazdy. Dostosowano infrastrukturę drogową do istniejącego i planowanego ruchu kołowego,

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: piątek, 01, lipiec 2011 00:00

Rafał Rudka

Odsłony: 2055

jeśli chodzi o dopuszczalny nacisk na oś. Zwiększono nośność dróg z dotychczasowych 40 do 80 kN oraz natężenie ruchu z 444 pojazdów na godzinę w 2006 r. do 517 w 2010 r. Zmodernizowano również 25 skrzyżowań, 57 przejść dla pieszych, 2 zatoki autobusowe i mur oporowy przy ul. Kościuszki. Zmniejszyła się częstotliwość utrudnień związanych z wykonywaniem bieżących i cząstkowych remontów zdegradowanych ulic. Projekt przyczynił się do znaczącej poprawy w stanie środowiska naturalnego, szczególnie powietrza, a także do lepszej ochrony zabytków, dzięki zmniejszeniu oddziaływań akustycznych i emisji zanieczyszczeń. Nastąpiła istotna pozytywna zmiana w wizerunku miasta i estetyce jego krajobrazu. Z efektów zrealizowanego projektu korzystają przede wszystkim mieszkańcy Nowego Sącza, ale również turyści, podmioty prowadzące działalność gospodarczą na terenie miasta i okolic oraz służby porządkowe i ratunkowe, dla których często kluczową sprawą, decydującą o uratowaniu życia czy przeciwdziałaniu przestępstwu, jest czas dojazdu.

Jak kształtowały się nakłady?

Całkowita wartość inwestycji wyniosła 8 684 538,52 zł. Przy czym wkład własny miasta Nowego Sącza w realizację przedsięwzięcia wyniósł tylko 3 252 073,90 zł. Pozostała kwota w wysokości 5 432 464, 62 zł to dofinansowanie ze środków UE z EFRR w ramach ZPORR.

Jakie są zalecenia dla jst chcących wdrażać tego typu rozwiązanie?

Na etapie planowania inwestycji bardzo ważna jest dokładna ocena własnych możliwości finansowych, żeby nie podjąć się zadań przekraczających możliwości finansowe i techniczne danej jednostki. Istotne jest wyznaczenie koordynatora projektu zajmującego się prowadzeniem przedsięwzięcia od początku do końca, który będzie odpowiadał za prawidłową realizację inwestycji oraz za zabezpieczenie odpowiedniej kwoty w budżecie czy pozyskanie środków z funduszy zewnętrznych (np. z UE). Projekt ten może być wprowadzony w każdej JST, ale do skutecznego powielenia niezbędne jest stworzenie odpowiedniego klimatu dla planowanej inwestycji, przekonanie do niej mieszkańców i przedsiębiorców, prowadzenie dialogu społecznego, aby ograniczyć w ten sposób społeczne koszty utrudnień i uzyskać akceptację. Ważne jest wypracowanie platformy współpracy ze wszystkimi instytucjami zaangażowanymi w inwestycje i remonty (np. zespoły, grupy wymiany doświadczeń), która ułatwi komunikację i zarządzanie wspólnie tworzonymi informacjami. Konieczne jest ponadto zebranie niezbędnych informacji dotyczących inwestycji i remontów w postaci bazy danych, a najlepiej w postaci zintegrowanego systemu.

Bezpośrednio po wykonaniu zadania należy porównać wskaźniki realizacji założonych celów projektu oraz osiągniętych po jego zakończeniu (np. długość zmodernizowanej drogi, liczbę zmodernizowanych skrzyżowań, nośność wybudowanej drogi). W następnych latach należy natomiast zweryfikować wskaźniki rezultatów (np. natężenia ruchu, średniego czasu przejazdu między dwoma punktami sieci).