

Problemy renowacji miejskiej infrastruktury drogowej

Prof. dr hab. inż. Tadeusz Biliński, Uniwersytet Zielonogórski

Miasto to nasze wspólne dobro. Decyduje o naszym samopoczuciu, kształtuje naszą osobowość, poczucie estetyki, harmonii i piękna otaczającej nas przestrzeni. Dbajmy więc o jego wizerunek, o jego wartości. Z zainteresowaniem patrzmy na kolejne nowe budynki, budowle czy tylko obiekty małej architektury, niewiele jednak uwagi poświęcając renowacjom eksploatowanych obiektów budowlanych, ich dostosowaniu do współczesnych wymagań cywilizacyjnych.

To prawda, że celowe i ekonomiczne jest objęcie rewitalizacją dużych obszarów miejskich, ale także rewitalizacja drobnych fragmentów miasta czy osiedla ma często szczególne uzasadnienie społeczne. Pomijanie w programie rewitalizacji miasta drobnych jego fragmentów, nawet zaułków, zakątków społecznie ważnych, nie powinno mieć miejsca. Osobliwe zakątki miasta tworzą jego klimat, budzą zainteresowanie i pragnienie poznania innych jego osobliwości.

Choć dzisiaj jest już niemal powszechne zrozumienie konieczności posiadania strategii rozwoju miast, kraju, a w ogólności zrównoważonego rozwoju – to efekty przeobrażeń przestrzeni nie są wystarczające. Ciągłe niemalże wyłącznie zwracamy uwagę na nowe budownictwo, zapominając o utrzymaniu we właściwym stanie technicznym istniejących już zasobów, pozostawiając poza zakresem zainteresowania niedrożne układy komunikacyjne czy starą niewydolną infrastrukturę techniczną, obszary zdegradowane i niezabudowane. Brak ciągłości obszarów miejskich utrudnia, często uniemożliwia, prowadzenie racjonalnej gospodarki komunalnej.

1. Rewitalizacja przestrzeni miejskiej i renowacja jej zabudowy

Rewitalizacja miasta, wybranych obszarów miejskich, to ciągły, złożony, często bardzo kosztowny proces dostosowywania przestrzeni miejskiej do współczesnych potrzeb społeczności lokalnych. Podstawowym celem rewitalizacji miasta jest doprowadzenie do jego harmonijnego i wielostronnego rozwoju.

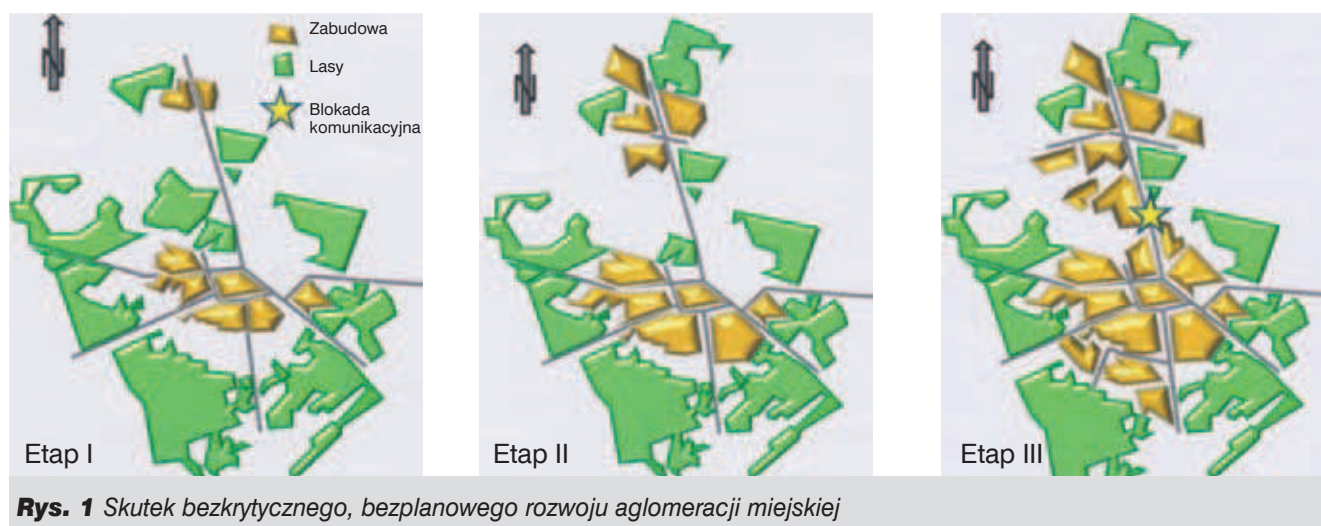
Na ogół do rewitalizacji miasta podchodzimy bardzo wybiórczo i fragmentarycznie. Remont indywidualnego obiektu budowlanego, częściej tylko fasad budynków, wymiana fragmentów infrastruktury technicznej, często instalacji, urządzeń jednego rodzaju sieci, modernizacja ulicy, często obejmująca także jej poszerzenie, również kosztem zieleni, modernizacja skrzyżowania, bu-

dowa ronda – to działania bardzo potrzebne, niekiedy nieodzowne, ale niewiele mające wspólnego z rewitalizacją miasta, bowiem jego struktura pozostaje niezmieniona, niedostosowana do współczesnych wymagań. Zmiana czy ulepszenie jej poszczególnych elementów, choć lokalnie korzystna, niczego kompleksowo nie rozwiązuje. Zakłócenia poziome, jak i pionowe pozostają, może już nie tak uciążliwe. W większości przypadków, miasta jednak wymagają głębszych zmian, niekiedy daleko idących przeobrażeń całych obszarów, by mogło ono spełniać właściwie swoje wszystkie funkcje, by było przyjazne, by człowiekowi łatwo i przyjemnie było w nim żyć. Należy przy tym pamiętać, że już nie wystarczy dostosować strukturę miasta i lokalne jego obszary do aktualnych potrzeb, należy także myśleć o przyszłości, rozwiązywać problemy pod kątem potrzeb przyszłych pokoleń, nie tylko potrzeb ilościowych, ale i jakościowych.

Dla prawidłowego programowania, planowania, projektowania i realizacji zadań rewitalizacyjnych nieodzowne jest spełnienie dwóch podstawowych warunków:

- a) Miasto i tereny sąsiednich gmin muszą mieć aktualnie obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.
- b) Rozwiązywanie problemów społecznych i gospodarczych rozwoju miast powinno następować w obszarze większej całości, czyli z uwzględnieniem sąsiadujących gmin.

Opracowanie programu rewitalizacji miasta bez uwzględnienia prognoz jego rozwoju, nie tylko demograficznego i przestrzennego, jest niewłaściwe. Opracowanie programu rewitalizacji miasta, strategii jego realizacji zawsze powinno być ujmowane w kontekście większej całości. Zamykanie przestrzeni miasta i rozwiązywanie jego problemów obecnych i przyszłych jest oczywiście niewłaściwe. O tym decydują względy gospodarcze, społeczne, ale także ekologiczne. Przeznaczanie terenów miasta pod kolejne inwestycje, pozostawiając jednocześnie w bliskim otoczeniu tereny zdegenerowane lub rolniczo bezwartościowe, jest i społecznie i gospodarczo nie do zaakceptowania. Miastom trzeba pozostawić tereny zielone, zakładać parki, korytarze ekologiczne, pozostawić wolne tereny pod budowę sztucznych zbiorników wodnych, kąpielisk – to nakaz zrównoważonego rozwoju przestrzeni życiowej. Połączenie administracyjnie sąsiadujących obszarów pozwoli na wspólne rozwiązywanie problemów. Często jedni mają tereny inwestycyjne, drudzy środki finansowe, jedni mają bazę



Rys. 1 Skutek bezkrytycznego, bezplanowego rozwoju aglomeracji miejskiej

rekreacyjną, drudzy atrakcyjne miejsca pracy. Korzyści mogą być obopólne. Nie będzie to bez wpływu na kształtowanie się aglomeracji, na dostosowanie jej do współczesnych wymagań cywilizacyjnych.

Nieodzwonne jest wspólne rozwiązywanie problemów społecznych, gospodarczych sąsiadujących ze sobą miast, czy sąsiadujących z miastem wsi, tworzących pewną całość. Bywa, że wydzielone administracyjnie gminy, a na ich obszarze wsie, miasteczka niekiedy graniczą bezpośrednio z miejscowościami zlokalizowanymi na odrębnym obszarze administracyjnym. Niekiedy są one rozdzielone tylko rzeką, małym zbiornikiem wodnym czy niewielkim obszarem leśnym. Często te miejscowości nie są samowystarczalne, ale wspólnie tworzą pewną całość o wspólnej sieci komunikacyjnej, o wspólnych urządzeniach i sieciach komunalnych, wspólnej sieci handlowej, oświatowej, czyli zespół miejski.

Przygotowanie każdej inwestycji budowlanej powinno być bardzo staranne, mające na uwadze jej efektywność ekonomiczną, energetyczną oraz jakość jej realizacji. W przypadku budowy nowych obiektów na terenach nigdy niezabudowanych (dziewicze tereny) jest to bardzo realne, stosunkowo łatwe, ale rewitalizacja obszarów miejskich czy choćby renowacja wiele lat już eksploatowanych obiektów, przygotowanie procesu inwestycyjno-budowlanego jest najczęściej utrudnione, a jego realizacja napotyka na różne nieprzewidywalne trudności.

Nie chodzi jednak wyłącznie o „niespodzianki”, związane np. z konstrukcją obiektu wraz z urządzeniami i instalacjami, izolacją termiczną, hydrotechniczną, ale także o parametry infrastruktury technicznej i jej usytuowanie na działce budowlanej (często niezgodnie z dokumentacją lub dokumentacją powykonawczą).

2. Wybrane problemy renowacji miejskiej sieci komunikacyjnej

2.1. Rozwój aglomeracji miejskiej

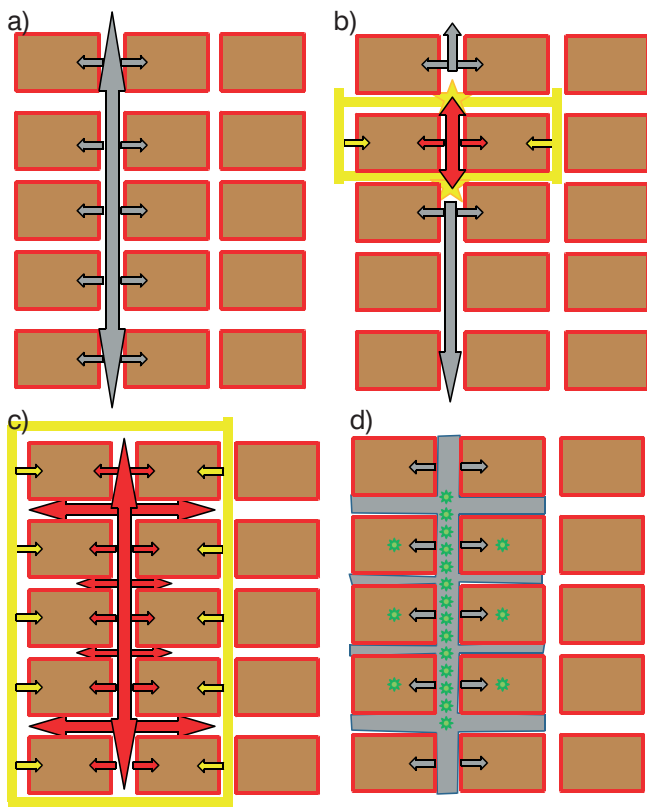
Rozwój miast i ich satelitarnych miejscowości przebiega bardzo różnie. Dotyczy to na ogół także rozwoju prze-

strzennego: w pierwszej kolejności to zabudowa wzdłuż dróg wyjazdowych z miasta i wzrostu zabudowy jednorodzinnej w miejscowości satelitarnej. W efekcie tworzą się bardzo duże utrudnienia komunikacyjne między miastem i jego satelitarną miejscowością. Nieodzwonna jest więc przebudowa dróg dojazdowych, urządzeń budowlanych w pasie nowej drogi i oczywiście kompensacja zieleni. Na rysunku 1 przedstawiono schematycznie skutek chaotycznego, nieplanowanego rozwoju aglomeracji miejskiej. W pierwszym okresie rozwoju miejscowości satelitarnej utrudnienia komunikacyjne nie są zbyt duże. Dalszy rozwój prowadzi do szybkiego wzrostu ruchu pojazdów. Nie wystarczy wycinanie drzew przydrożnych. Poszerzenie drogi, ulicy zapewne polepszy sytuację, ale tylko na krótki okres. Każdy wypadek drogowy czy też nawet tylko kolizja prowadzi do uciążliwych zakłóceń komunikacyjnych. Brak objazdów, alternatywnych dróg blokuje, często całkowicie uniemożliwia, usprawnienie ruchu pojazdów. Rzeczywistych przykładów takiej sytuacji jest bardzo dużo.

2.2. Renowacja ulic w zabudowie miejskiej

Rewitalizacja miast obejmuje także, co jest oczywiste, renowację infrastruktury technicznej i komunikacyjnej. Wymiana niewydolnej infrastruktury technicznej, modernizacja ulic i chodników, a czasami zmiana układu komunikacyjnego to równie ważne działania rewitalizacyjne, jak renowacja zabudowy miejskiej. Rzadko, niestety, przebudowuje się dla płynności ruchu kołowego układy komunikacyjne. Prace prowadzone często są nieefektywnie, fragmentarycznie, niekompleksowo i w stanowczo zbyt długim okresie. Ograniczają się do modernizacji jezdni, chodników, bez wymiany zniszczonej, już często niewydolnej infrastruktury technicznej lub prowadzona jest modernizacja niewielkich odcinków ulicy, co jest dużą uciążliwością dla mieszkańców, jak i wykonawców.

Na rysunku nr 2 przykładowo przedstawiono wycinkowe prowadzenie robót renowacyjnych ulicy. Drobne fragmenty ulicy, poddawane renowacji, często wygod-



Rys. 2. Ideogram renowacji ulicy w gęstej zabudowie miejskiej: a) funkcjonujący układ komunikacyjny, b) odcinkowe wyłączenie ulicy z ruchu i wprowadzenie lokalnego objazdu, c) całkowite wyłączenie ulicy na czas renowacji i zorganizowanie objazdu dla całego obszaru zabudowanego, d) ulica i jej ulice poprzeczne po przeprowadzonej renowacji (modernizacji)

nej dla wykonawcy, nie jest efektywne i korzystne dla mieszkańców. Ciągła zmiana objazdów dezorganizuje ruch i prowadzi do degradacji kolejnych ulic.

Ekonomicznie i społecznie uzasadniona jest jedynie kompleksowa renowacja całej ulicy wraz z ulicami poprzecznymi, placami i innymi miejscami publicznymi. Konieczny oczywiście, jest pełen objazd ulicy, ale wówczas renowacja, wykonywana równocześnie na jej kolejnych odcinkach, będzie sprawniejsza, mniej kosztowna, a jakość wykonywanych robót na pewno lepsza. Pod warunkiem ciągłego prowadzenia prac i zakończenia ich w krótkim czasie.

2.3. Ochrona akustyczna i zagospodarowanie poboczy dróg i ulic

Rewitalizacja obszarów miejskich obejmuje często także budowę lub renowację dróg, spełniających rolę dróg przelotowych lub obwodnic wewnętrznych. Przewidywane duże natężenie ruchu na takich arteriach komunikacyjnych zobowiązuje do wykonania ekranów akustycznych. Rodzaj ekranów zależy od wielu czynników komunikacyjnych, urbanistycznych i indywidualnej koncepcji projektanta. Rozwiązania mogą być bardzo różne ze względu na zastosowane materiały, rozwiązania



Rys. 3. Przykładowe zagospodarowanie poboczy zielenią [3]

konstrukcyjne i usytuowanie przestrzenne. Ekran, poza pełnieniem izolacji akustycznej, powinny stanowić wraz z otoczeniem piękną kompozycję.

Ważnym elementem rewitalizacji obszarów miejskich jest zagospodarowanie poboczy, dróg, skarp, otoczenia placów zielenią (rys. 3), ścieżek rowerowych, deptaków. Kompozycje płaskie i przestrzenne z odpowiednią roślinnością są ozdobą przestrzeni miejskiej. Rośliny muszą spełniać odpowiednie warunki kolorystyczne i odporności na warunki atmosferyczne. Nieodzwonne jest także uwzględnienie rozwoju roślin w czasie.

Istotny jest projekt kompozycji i jej wykonanie, ale szczególnie ważne jest jej utrzymanie we właściwym stanie. Zaniedbana kompozycja, np. kwiatowa, nie tylko nie zdobi przestrzeni, ale ją wręcz szpeci.

3. Podsumowanie

Rewitalizacja to sposób na przywrócenie organizmowi miejskiemu jego właściwych wartości. Budownictwo jest integralnie związane z całym naszym życiem. To nasz dom, miejsce pracy, urzędy i instytucje, gdzie załatwiamy różne sprawy, a także miejsca rekreacji i wypoczynku. Budownictwo kształtuje naszą osobowość, poczucie piękna, wpływa na naszą kulturę bycia.

Jakże ważna jest więc organizacja przestrzeni, forma architektoniczna, harmonia zabudowy pojedynczych obiektów budowlanych, kompozycje obiektów małej architektury czy wystroju wnętrz.

Pasjonujemy się na ogół poszczególnymi, szczególnie nowymi okazałymi obiektami, nowymi arteriami komunikacyjnymi, nie dostrzegając, jaka jest jakość istniejącej zabudowy, kompozycja całej zabudowywanej przestrzeni.

Na szczęście coraz więcej uwagi zwracamy na renowację budynków, na modernizację istniejącej zabudowy, na rewitalizację przestrzeni miejskiej.

Renowacja budynku, modernizacja całych obszarów zabudowanych, rewitalizacja przestrzeni miejskiej powinna stanowić strategiczny cel społeczno-gospodarczego rozwoju kraju.

Dobrobyt społeczeństwa, jego poczucie zadowolenia w bardzo dużym stopniu zależy od środowiska życia.

O pięknie miasta decyduje organizacja jego przestrzeni, architektura i estetyka jego zabudowy, zieleń. Nie tylko więc rewitalizacja obszarów miasta, ale także jego fragmentów, uliczek, skwerów i zaułków wpływa na zadowolenie jego mieszkańców.

Rewitalizacja obszarów miejskich eliminuje zdewastowane przestrzenie. Rewitalizacja obszarów miejskich to jedyna droga przywrócenia organizmowi miejskiemu jego wartości społecznych. Miasto pięknieje, robi lepsze wrażenie, lubimy je bardziej.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Biliński T., Rewitalizacja i modernizacja społecznie ważnych fragmentów terenów miejskich. Przegląd Budowlany, nr 4, 2011 r.
- [2] Biliński T., Rewitalizacja przestrzeni miasta – wymóg współczesności. Wiadomości Projektanta Budownictwa, nr 6, Warszawa 2010 r.
- [3] Biuletyn Informacyjny nr 2, 2012 r.
- [4] Nowakowska E., Jakubowicz M., Wybrane właściwości techniczno-użytkowych ekranów akustycznych. Kraków Wiadomości Projektanta Budownictwa, nr 6-7, Warszawa 2012 r.

Naprawa konstrukcji murowej mostu przedniego w zespole pałacowym w Zaborze

Dr inż. Gerard Bryś, dr Marek Dankowski, mgr inż. Włodzimierz Dyszak, mgr inż. Artur Frątczak, Uniwersytet Zielonogórski

1. Wprowadzenie

W artykule przedstawiono stan techniczny mostu przedniego, który znajduje się na terenie zespołu pałacowego w miejscowości Zabór w powiecie zielonogórskim. Omówiono liczne uszkodzenia występujące m.in. w łukowej konstrukcji murowej mostu oraz przeanalizowano ich przyczyny. Zaproponowano również niezbędne zabezpieczenia wraz ze wskazaniem sposobu naprawy konstrukcji.

2. Krótki rys historyczny założenia pałacowego w Zaborze [1]

Zabór jako wieś po raz pierwszy został wzmiankowany pod nazwą Sabir w roku 1306. Na przestrzeni stuleci majątek często zmieniał swoich właścicieli. Budowę pałacu w Zaborze rozpoczęto w roku 1677 z inicjatywy Henryka Jana von Dünnewald. Pałac i włości zaborskie przechodziły jeszcze nadal z rąk do rąk, aż w roku 1744 kupił je Fryderyk August Cosel, syn Augusta Mocnego Króla Polski i hrabiny Cosel. Po pożarze, który rok później częściowo strawił obiekt, Fryderyk A. Cosel nie tylko odbudował pałac, ale i go rozbudował dodając nowe elementy, między innymi wzbogacając go o dwie wieże, z których tylko zachodnia została ukończona i zwieńczona hełmem z latarnią, wschodnia natomiast pozostała niedokończona. Pałacowi nadano wystrój odpowiadający epoce rokoka. W następnych latach pałac znów zmieniał często swoich właścicieli, którymi od roku 1783 zostali członkowie książęcego rodu Carolat-Schönaich. W okresie 1918–1945 pałac należał do drugiej małżonki Wilhelma II, Herminy. Po wojnie i po pożarze w 1956 roku, pałac



Fot. 1. Widok mostu przedniego w pałacu w Zaborze

został odbudowany i obecnie mieści się w nim SP ZOZ Centrum Leczenia Dzieci i Młodzieży.

Pod względem architektonicznym pałac jest wzniesiony na rzucie litery „C”. Posiada czworoboczny dziedziniec i arkadową galerię oraz taras. Budynek jest trzykondygnacyjny, podpiwniczony i nakryty dachem dwuspadowym w skrzydle południowo-wschodnim i na frontonie oraz dachem trójspadowym na skrzydłach bocznych. W pałacu zachowana została bogata sztukateria wnętrz o motywach roślinnych i zwierzęcych (m.in. sala balowa i tzw. owalna).

3. Opis konstrukcji obiektu wg [2]

Opisywany i zbadany most tzw. przedni stanowi wjazd na dziedziniec pałacu w Zaborze od strony centrum tej miejscowości poprzez fosę okalającą obiekt. Odbywa się na nim ruch pieszy oraz przejazd stosunkowo lekkich pojazdów (do 1,5 tony) zabezpieczających za-