

2019.0002.052.2019

Jacek Trochimowicz  
Radny Rady Miasta Gliwice  
+48 660 681 719  
jacek.trochimowicz@gmail.com

Gliwice, 23 lipca 2019 r. Gliwice  
Sekretariat Biura Rady Miasta  
data wpływu: 24-07-2019  
UM

Urząd Miejski w Gliwicach  
Sekretariat Biura Rady Miasta  
data wpływu: 23-07-2019  
UM

Zapytanie  
Przewodniczący  
Rady Miasta Gliwice  
Marek Pszonak

Sz. Pan  
Zygmunt Frankiewicz  
Prezydenta Miasta Gliwice  
ul. Zwycięstwa 21  
44-100 Gliwice

2019-07-24

## INTERPELACJA

**dotyczy: ogłoszenia przez Zarząd Dróg Miejskich postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pod nazwą Zachodnia część obwodnicy miasta Gliwice - odcinek od ul. Sowińskiego do ul. Daszyńskiego, w systemie zaprojektuj i wybuduj**

W związku ze skierowanym do mnie zapytaniem ze strony Gliwickiej rady Rowerowej zwracam się z uprzejmą prośbą o wyjaśnienie zapisów dokumentów przetargowych dotyczących budowy ciągów pieszo-rowerowych w ramach planowanej budowy zachodniej obwodnicy Miasta Gliwice pomiędzy ul. Sowińskiego, a ul. Daszyńskiego.

Zapis w Załączniku nr 7 dokumentacji przetargowej pn. *PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY* w pkt. 1.7.4.4 ppkt. 1 pn. *Konstrukcja nawierzchni chodnika/ciągów pieszo-rowerowych* wskazuje na to, że nawierzchnia ma być wykonana z warstwy ścieralnej z kostki brukowej betonowej grubości 8 cm.

Zapis pkt. 3.1.9 Metropolitalnych Standardów Rowerowych pn. *Konstrukcja Dróg dla Rowerów* mówi, że: „*Nawierzchnię drogi dla rowerów należy wykonywać z mieszanek mineralno-asfaltowych grubości co najmniej 4 cm w kolorze naturalnego asfaltu, zapewniającej niskie opory toczenia a także niższe koszty inwestycyjne lub utrzymaniowe od np. kostki betonowej lub nawierzchni szutrowych. Inny kolor nawierzchni ścieralnej (np. czerwony/bordowy) jest zalecany dla miejsc o podwyższonym ryzyku zdarzeń jak np. przy węzłach przesiadkowych, w rejonie mocno obciążonych przejść pieszych*”.

Ponadto w pkt. 3.4.5 Konstrukcja Pasa Ruchu dla Rowerów stwierdza: „*Konstrukcja pasa ruchu dla rowerów (warstwa ścieralna, podbudowa itp.) jest taka sama jak dla jezdni, na której został wyznaczony. Zaleca się stosowanie barwionej na czerwono warstwy ścieralnej w miejscach potencjalnych kolizji. W przypadku jezdni z nawierzchni brukowej zaleca się jej zamianę na nawierzchnię asfaltową na całej szerokości pasa ruchu dla rowerów. Nie dopuszcza się wykonywania nawierzchni pasa ruchu dla rowerów z kostki betonowej lub kamiennej*”.

Jednocześnie w Załączniku nr 7 PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY w pkt. 1.7.15 pn. *Stała i czasowa organizacja ruchu* w ppkt. 1.7.1.15.1.7 wskazano, że „*Przyjęte rozwiązania projektowe winny spełniać ideę tzw. projektowania uniwersalnego, być zgodne z obowiązującymi w mieście Gliwice standardami rowerowymi (Metropolitalne Standardy Rowerowe) oraz zapewniać możliwość przejazdu pojazdów nienormatywnych w głównym ciągu projektowanej obwodnicy*”.

Czy powyższe oznacza, że przedstawione założenia tylko częściowo obejmują Standardy i Wytyczne Kształtowania Infrastruktury Rowerowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, tj. w zakresie organizacji ruchu będą stosowane standardy metropolitalne, a w zakresie nawierzchni trasy rowerowej nie?

Czy zastosowanie nawierzchni z kostki brukowej betonowej stanowi przemyślany i najwłaściwszy dla tej właśnie inwestycji wariant budowy, podczas gdy *Standardy i Wytyczne Kształtowania Infrastruktury Rowerowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii* stanowią, że jest to wariant, który może generować wyższe koszty inwestycyjne lub utrzymaniowe niż nawierzchnia z mieszanek mineralno-asfaltowych?

z poważaniem

Jacek Trochimowicz