

Radny Rady Miasta
Miroslaw Rawa

.....
(nazwisko i imię)

rap. 12.02.2011
17

INTERPELACJA

zgłoszona na sesji Rady Miasta nr

„- Dobrze, że nie było prędkości - wzdycha [redacted] ze szkoły jazdy [redacted] To właśnie fiat jego firmy wpadł w dziurę. - Kursantka jechała od strony ronda, miała skręcać w lewo w ul. Ogrodową. Przy tym manewrze trzeba zjechać do osi jezdni i wjechać na torowisko. Z konieczności wjeżdża się wtedy na dziury, których nie sposób ominąć - mówi szef firmy ze Słubic. Na dziurze przy ul. Warszawskiej urwał się wahacz i uszkodził półoś. Auto nie mogło o "własnych siłach" opuścić torów i na ponad godzinę zablokowało ruch tramwajowy w kierunku ścisłego centrum miasta.” Źródło: www.gorzo.wgazeta.pl

Panie Prezydencie, stan dróg nie powinien być powodem uszkodzenia pojazdów lub zagrożeniem dla zdrowia i życia mieszkańców miasta. Sytuacja finansowa miasta nie jest tak zła, aby niemożliwe było doraźne naprawienie jezdni, odpowiednie oznakowanie najbardziej niebezpiecznych uszkodzeń jezdni, a jeżeli to konieczne wyłączenie danego odcinka z użytkowania, jeżeli w skrajnym przypadku jest to konieczne aby chronić kierowców i pojazd przed zniszczeniem. Bezpieczeństwo gorzowian poruszających się po miejskich drogach powinno być zagwarantowane przez odpowiednie służby miejskie. Panie prezydencie proszę o sprawdzenie stanu służb miejskich i ocenę skuteczności ich działania oraz udzielenie mi informacji, które ze służb miejskich monitorują, nadzorują i kontrolują stan miejskich jezdni? Jak to możliwe, że mimo określonej odpowiedzialności służb, niebezpieczne uszkodzenia jezdni są niezabezpieczone i powodują wypadek opisany przez Gazetę Wyborczą. Proszę o dokładną informację jakie służby odpowiadają za zidentyfikowanie takich uszkodzeń jezdni? Jak ten monitoring uszkodzeń dróg jest realizowany? Jakimi zasobami ludzkimi i sprzętowymi te służby dysponują, dlaczego ich uwadze umknęło takie uszkodzenie jezdni, urywające koło w pojeździe samochodowy, proszę o przedstawienie całej procedury od zidentyfikowania przez służby miejskie uszkodzenia jezdni do jego zarejestrowania, zgłoszenia do podjęcia prac naprawczych, odbioru wykonanej naprawy, analizowania ilości takich przypadków i oceny stanu dróg oraz zabezpieczenia odpowiednich środków na takie naprawy. Panie prezydencie jeżeli stan dróg powoduje urwanie koła w pojeździe samochodowym to znaczy że nasze służby i wydawane na nie pieniądze nie przynoszą oczekiwanego efektu, nie realizują skutecznie zadań do których zostały powołane. Ta sytuacja powoduje, że zasadne jest pytanie czy system zarządzania drogami w Gorzowie

jest skuteczny? Proszę też o konkretną informację dotyczącą opisanego w gazecie wypadku i odpowiedź na pytanie: czy to uszkodzenie jezdni było zarejestrowane jeżeli nie to dlaczego jest to możliwe, jeżeli tak to dlaczego nie zostało zabezpieczone? Jeżeli służby miejskie mają kłopot z monitorowaniem miasta, utwórzcie państwo zakładkę na stronie internetowej miasta, gdzie internauci, straż miejska, policja, służby oczyszczania miasta, kierowcy MZK itp. będą mogli wpisywać uszkodzenia jezdni i inne zagrożenia. Opisane przez gazetę uszkodzenie jezdni tylko dzięki szczęściu użytkowników drogi nie spowodowała wypadku ze skutkami trudnymi do przewidzenia. Panie prezydencie proszę podjąć energiczne działania uprzedzające wydarzenia w których mogą ginąć gorzowianie. Proszę nie lekceważyć sygnałów opisanych przez dziennikarzy.

Maria Kawa.

(podpis)

.....
Termin odpowiedzi
na interpelację upływa dnia



**PREZYDENT MIASTA
GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO**

Urząd Miasta
ul. Sikorskiego 3-4
66-400 Gorzów Wlkp.

3219
T: +48 95 735 55 00
F: +48 95 735 56 70
E: kancelaria@um.gorzow.pl
I: www.gorzow.pl

Gorzów Wlkp. 28.02.2011r.

**Pan Radny
Mirosław Rawa**

WDT.X.0057- 10/11

Odpowiadając na Pana interpelację z dnia 14.02.2011r. dotyczącą stanu dróg miejskich informuję, że:

1. Utrzymaniem nawierzchni dróg na terenie miasta zgodnie z Zarządzeniem Nr 39/W/II/2007 Prezydenta Miasta Gorzowa Wlkp. z dnia 22 czerwca 2007r. w sprawie Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp. (tekst jednolity Zarządzenie Prezydenta Miasta nr 282/W/II/2009 z dnia 18.08.2009r.) zajmuje się Wydział Dróg i Transportu Publicznego.

2. Zgodnie z art. 62 ust. 1 ustawy prawo budowlane z dnia 07.07.1994r. (t.j. Dz. U. nr 156 poz. 1118 z 2006r. ze zm.) obiekty powinny być w czasie ich użytkowania poddawane przez właściciela lub zarządcę okresowej kontroli :

a) co najmniej raz w roku - polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego – są to objazdy dróg wykonywane praktycznie w każdy dzień roboczy. Ulice na których stwierdzono ubytki wpisywane są do dziennika objazdu dróg. Jeżeli w trakcie objazdu stwierdza się istnienie ubytków zagrażających bezpieczeństwu ruchu, to wykonawca robót utrzymaniowych jest informowany o konieczności natychmiastowego ich zabezpieczenia poprzez ustawienie pachołków zabezpieczających. Przy wykonywaniu robót utrzymaniowych ubytki te są usuwane w pierwszej kolejności. W wielu przypadkach pachołki są rozjeżdżane przez pojazdy, a nawet odstawiane najprawdopodobniej przez kierowców na pobocze. W czasie objazdu dróg dokonuje się kontroli wykonanych robót z dnia poprzedniego jak również robót wykonywanych w danym dniu.

b) co najmniej raz na 5 lat - polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego. Przegląd taki dla dróg wojewódzkich został wykonany w roku 2008.

Pisze Pan o konieczności wyłączenia z użytkowania odcinków dróg na których są niebezpieczne uszkodzenia. Jeżeli przyjmiemy, że są to ubytki takie jak przy szynach torowiska w ul. Warszawskiej, czy Sikorskiego to obie ulice należałoby zamknąć dla ruchu. Skutki dla przepustowości pozostałych ulic nie są trudne do przewidzenia.

3. Z analizy szkód zgłaszanych przez kierowców, które powstały na nawierzchniach jezdni wynika, że pojazdy ulegają uszkodzeniom na ubytkach głębokości od 3 cm do 8 cm. Zgodnie z art. 19 Prawa o ruchu drogowym kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności : rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu. Przy przestrzeganiu przez kierujących zasad w/w artykułu można uniknąć większości zdarzeń polegających na wjechaniu w ubytek nawierzchni jezdni. Uważam, że nie można jednoznacznie stwierdzać, że jedyną i wyłączną przyczyną uszkodzeń pojazdów jest stan dróg.

4. Mimo, że przybywa w mieście dróg o nowych nawierzchniach, degradacja pozostałych, z których większość budowana była w latach 70 i 80 jest bardzo duża. Prawie wszystkie wymagają przebudowy lub remontu co wiąże się z dużymi nakładami finansowymi.

5. Środki na usuwanie ubytków ustalane w budżecie miasta w ostatnich dwóch latach są wystarczające. Przez usuwanie ubytków zapewniamy przejezdność dróg. Natomiast brak jest środków na remonty przywracające pierwotny stan techniczny dróg i przebudowy w wyniku których następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych.

Utrzymanie dróg na terenie miasta wykonuje firma wyłoniona w przetargu. Największa ilość ubytków powstaje w okresie jesienno-zimowym i wiosennym. Przy lawinowym powstawaniu ubytków są one usuwane sukcesywnie. Nie ma technicznych możliwości, żeby wszystkie powstające ubytki były natychmiast usunięte.

6. Służby miasta nie mają kłopotu z monitorowaniem stanu nawierzchni jezdni ulic. Do dyspozycji WDT jest samochód, którym dokonywane są objazdy dróg. Również przyjmowane są zgłoszenia od mieszkańców, Policji i Straży Miejskiej.

7. Zdarzenie opisane w Gazecie Wyborczej miało miejsce na torowisku tramwajowym zlokalizowanym w jezdni. Utrzymaniem torowiska zajmuje się jego zarządca, którym jest Miejski Zakład Komunikacji. MZK dokonał w roku 2009 oceny stanu technicznego torowiska w ul. Warszawskiej na odcinku od ul. Cichońskiego do ul. Szpitalnej. Przeprowadzony przegląd potwierdził, iż torowisko znajduje się w bardzo złym stanie technicznym. Przy szynach tramwajowych nawierzchnia jest spękana, są ubytki i znaczne nierówności. Szyny posiadają ślady dużego zużycia falistego, powodujące wibracje i hałas. Popękane są również mocowania szyny do podkładów. Ostatnie prace naprawcze na tym odcinku torowiska prowadzone były w roku 2000, a remont kapitalny wykonano w 1978r. Konieczna zatem jest całkowita przebudowa torowiska i wykonanie go w tzw. „cichej technologii”. Szacowany koszt przebudowy torowiska na w/w odcinku w cenach roku 2009 wyniósł ok. 7,0 milionów złotych.

Ponadto informuję, że Wydział Dróg i Transportu Publicznego informuje pisemnie lub telefonicznie MZK o ubytkach w torowisku i konieczności ich napraw.

Z poważaniem

Tadeusz Jędrzejczak



Do wiadomości :

1. Biuro Rady Miasta
2. Biuro Prezydenta Miasta
3. MZK
ul. Kostrzyńska 46
66-400 Gorzów Wlkp.
4. WDT a/a