



Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze  
Oddział Kolejowy w Gliwicach  
Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych  
44-100 Gliwice, ul. Dubois 12



I.dz.: 65/ŚKZ/12

Gliwice, 2012-07-04

Urząd Miasta Katowice  
ul. Młyńska 4  
**40-098 KATOWICE**

**dot. przetargu na „Projekt odtworzenia i ujednolicenia oznakowania istniejących tras rowerowych na terenie Miasta Katowice”**

Cieszymy się, że Wasz Urząd ogłosił przetarg na dokumentację remontu istniejących tras rowerowych, ale niepokoi nas sposób, w jaki to nastąpiło i wyrażamy obawę, czy może to doprowadzić do uzyskania właściwego efektu.

W piśmie Waszego Wydziału Sportu i Turystyki I.dz. ST.434.15.2011.AS z dnia 2011-12-21 było zawarte stwierdzenie, że nowe zamierzenia będą konsultowane z przedstawicielami cyklistów. Po raz kolejny okazało się to nieprawdą – treść ogłoszonego przetargu nie była z nikim konsultowana. W naszym piśmie I.dz. 26/ŚKZ/12 z dnia 2012-03-01 przypominaliśmy, że od czasu otrzymania jesienią 2011 r. informacji o planowanym przetargu nikt się z nami nie porozumiewał w sprawie jego zakresu merytorycznego.

Zwróciliśmy w powyższym piśmie uwagę, że **trasa nr 103 ma kilka tak poważnych usterek projektowych, iż w ogóle nie nadaje się do propagowania jej jako trasy rowerowej**, a tymczasem w SIWZ figuruje tak, jakby ta informacja nie została zrozumiana. Przypominamy, że specjalnym kuriozum tej trasy są liczne wysokie i strome schody (w sumie ok. 15 m w pionie), które nawet nie zostały przystosowane do prowadzenia roweru. Z braku miejsca pomijamy inne usterki, z którymi można się zapoznać na naszej stronie internetowej pod adresem <http://www.kztt.org.pl/pliki/AuKat103.pdf>. Informowaliśmy też o wykonanych przez nas audytach dotyczących tras nr 1 i 109, dostępnych pod adresami <http://www.kztt.org.pl/pliki/AuKat001.pdf> i <http://www.kztt.org.pl/pliki/AuKat109.pdf>, tymczasem w SIWZ trasa nr 109 figuruje jako trasa nr 121, podczas gdy numer ten został już dawno temu nadany przez nas trasie ze Starego Chorzowa do Parku Śląskiego. Ponadto z Giszowca do Nikiszowca istnieje trasa nr 3 oznakowana przez Stowarzyszenie Razem dla Nikiszowca, niepotrzebnie zdublowana przez trasę nr 109. **Informowaliśmy też o konieczności przemyślenia od nowa przebiegu trasy nr 2 w Brynowie i Ligocie, gdzie jej dotychczasowy przebieg został zniszczony w czasie modernizacji układów komunikacyjnych.** W przypadku tej trasy proponowaliśmy powrócić do pierwotnej propozycji jej przebiegu obok Kop. „Wujek”, z wykorzystaniem części dotychczasowej trasy nr 122. SIWZ ogólnie pomija konieczność wykonania tej zmiany.

W poprzednim piśmie sugerowaliśmy, że wszelkie prace powinny być prowadzone według jednolitej koncepcji Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, z podziałem prac na zadania umożliwiające systematyczne ewoluowanie tego systemu, tymczasem w SIWZ w ogóle się o tym nie wspomina.

W SIWZ nie wymaga się również od oferentów znajomości standardów znakowania tras rowerowych i nie zaleca się posiadania przez nich kwalifikacji znakarza PTTK, ani też nie wprowadza się obowiązku konsultowania dokumentacji ze środowiskiem rowerowym i naszym Klubem w szczególności. Już w naszym poprzednim piśmie wyraziliśmy obawę, że w wyniku takich działań prace mogą zostać powierzone jakiemuś przypadkowemu projektantowi, a my zostaniemy pozbawieni możliwości uczestniczenia w tych działaniach.

Prezes: Jan Rychlik, 44-120 Pyskowice, ul. Paderewskiego 13/1/4  
tel. 32-233-25-89 lub 601-055-599  
e-mail: rychgerd@wp.pl

Sekretarz: Piotr Rościszewski, 44-121 Gliwice, ul. Kozielska 57/17  
tel. 32-238-32-90 lub 501-685-613  
e-mail: p\_ros@o2.pl

Strona internetowa: <http://www.kztt.org.pl>

W niniejszym piśmie przedstawiamy też następne problemy, które powinny być być przedmiotem konsultacji z nami przed ogłoszeniem komentowanego przetargu.

**W Polsce przetargi na dokumentację tras rowerowych odbywają się sporadycznie, zbyt rzadko, aby wykształciła się grupa firm specjalizujących się w tego typu problematyce.** Przetarg ogłoszony przez Wasz Urząd powiela typowe błędy występujące w tych przetargach. Przedmiot przetargu nie jest ściśle określony, co stwarza możliwość różnej interpretacji poszczególnych zapisów, zwłaszcza gdy od oferentów nie wymaga się żadnych kwalifikacji w zakresie projektowania tras rowerowych, a oczekuje się jedynie podania jak najniższej ceny. Brak fachowców znających się na projektowaniu tras rowerowych z obu stron przetargu powoduje, że wykonana dokumentacja prawie na pewno będzie zawierać liczne błędy, a Wasz Urząd Nie będzie w stanie ich wychwycić i wyegzekwować usunięcia. Po odbiorze dokumentacji wykonawcy zazwyczaj nie chcą więcej zajmować się taką problematyką i przy następnym przetargu sytuacja się powtarza.

**Powyższą sytuację pogłębia duży zakres i duża różnorodność prac projektowych, których oczekuje się od oferentów.** Jeszcze nie napotkaliśmy informacji, aby jakieś polskie miasto w Polsce ogłaszało jednorazowy przetarg na tak duży zakres prac projektowych dotyczący wszystkich turystycznych tras rowerowych jednocześnie. Większe przetargi dotyczą zazwyczaj terenów wiejskich, gdzie projekty są o wiele prostsze i łatwiejsze do wykonania, a zarazem o wiele tańsze. Zastanawia nas, jakie przesłanki spowodowały, że Wasz Urząd zdecydował się na ogłoszenie przetargu wymagającego równoczesnego wykonania dokumentacji aż 111 km tras rowerowych, z abstrakcyjnie krótkim terminem wykonania całości w ciągu tylko 4 miesięcy? W ten sposób Wasz Urząd nie ogłosi w tym roku żadnego przetargu na wykonawstwo ich oznakowania, a w celu wstawienia do budżetu konkretnych prac wystarczające powinny być szacunki wykonane w oparciu o te części dokumentacji, które uda się wykonać wybranemu projektantowi w ciągu tych 4 miesięcy.

**Wykonywanie projektu technicznego oznakowania dotychczasowych przebiegów tras nr 1, 2, 3 i 103 naszym zdaniem mija się z celem, ponieważ będzie prowadziło do konieczności szybkiego wykonywania kolejnych wariantów dokumentacji.** Przebieg trasy nr 1 wymaga wprowadzenia kilku poważnych zmian, jeżeli ma spełniać kryteria ważnej dla regionu trasy dalekobieżnej. Podobnie trasa nr 2, z surrealistyczną pętlą przez Zadole, w miejsce której powinien być wykonany krótki łącznik. Prowadzenie tej trasy jezdniami ulic przez Brynów i Ligotę jest wręcz niebezpieczne i wymaga ponownego przemyślenia, być może skompilowania z dotychczasową trasą nr 122. Podobne problemy występują na trasach nr 3, 5 i 103. Przebieg trasy nr 109 jest również dyskusyjny. Tymczasem SIWZ wspominają jedynie o kilku wariantach tras nr 1 i 3. **Naszym zdaniem najpierw należałoby przeprowadzić prace koncepcyjne z wyspecyfikowaniem wszystkich błędnych przebiegów na istniejących trasach rowerowych i jednoznacznym dokonaniem wyboru nowych wariantów tych tras. Wykonywanie dokumentacji wariantowej tras rowerowych sugerowane w SIWZ jest zaprzeczeniem idei ich oznakowania.**

**Wiemy, że likwidacja niektórych barier komunikacyjnych jest kosztowna.** Sporadycznie można się zgodzić na prowadzenie roweru w miejscu, którego nie da się przebudować lub jego koszt jest znaczny w porównaniu z prognozowanym ruchem rowerowym. Natomiast poddajemy w wątpliwość celowość wykonywanie nowego oznakowania na trasach, które nigdy nie spełnią powyższego warunku. **Pomimo upływu kilkunastu lat nie ma żadnego programu likwidacji schodów na trasach nr 3 i 101, ani też programu usunięcia schodów z budowanej przez 8 lat trasy nr 103.** Omijanie tego problemu w SIWZ uważamy za ich poważny mankament.

**Nasz Klub systematycznie śledzi wypracowywane w Polsce standardy budowy infrastruktury rowerowej, a także standardy dotyczące oznakowania tras rowerowych.** Propagujemy je na naszej stronie internetowej, kładąc szczególny nacisk na standardy oznakowania (strony <http://www.kztt.org.pl/010bznkr.html> i [http://www.kztt.org.pl/010\\_6a.pdf](http://www.kztt.org.pl/010_6a.pdf)), tymczasem SIWZ w ogóle nie wspominają o tym, żeby oferenci w ramach dobrej praktyki inżynierskiej mieli obowiązek dostosowania się do tych standardów, a nawet wprowadza ich w błąd, wymagając od nich opracowywania własnych wzorów znaków i słupków.

**Zgodnie z obowiązującymi przepisami projektant ma obowiązek stosowania znaków kategorii R, w przypadku Katowic znaków typu R-1 i R-3 (drogowskazów), w zależności od miejsca w wersji metalowego znaku drogowego lub turystycznego znaku malowanego, a w zależności od otoczenia na słupku metalowym lub drewnianym, uzupełniając całość tablicami informacyjnymi ze schematycznymi mapami sieci tras rowerowych.** Te trzy rodzaje znaków

to obligatoryjny wymóg dla każdej trasy rowerowej. SIWZ wyraźnie nie określają powyższego warunku. Ponadto z treści SIWZ można wywnioskować, że oferent powinien też wykonać wzory dość licznych tablic dydaktycznych (edukacyjnych), które mylnie zostały nazwane tablicami informacyjnymi. Wykonanie tablic dydaktycznych wymaga wysokich kwalifikacji z dziedziny architektury, przyrody, fotografii krajoznawczej, przewodnictwa turystycznego itp., a także m.in. wykonania niezbędnych zdjęć w odpowiedniej porze roku, co jest niemożliwe w przypadku wykonywania wszystkich prac projektowych w okresie 4 miesięcy. Naszym zdaniem opracowanie wzorów tablic dydaktycznych powinno być zlecane oddzielnie, a projekt tras rowerowych powinien jedynie sugerować lokalizacje poszczególnych tablic.

**Zastanawia nas forma dokumentacji, jakiej SIWZ wymaga od oferentów.** Dobry projekt powinien zawierać minimum informacji potrzebnych do prawidłowego wykonawstwa oznakowania tras rowerowych w terenie. Po określeniu przebiegu tras rowerowych znaki powinny zostać projektowane w terenie zgodnie ze standardami. **Rozporządzenie o warunkach technicznych znaków i instrukcja znakowania szlaków jednoznacznie określają, gdzie i jakie znaki oraz konstrukcje wsporcze powinny znajdować się, aby trasa było oznakowana prawidłowo, bez konieczności dodatkowego objaśniania każdego zaprojektowanego znaku.**

Projektant będzie mógł wykorzystać jedynie nieliczne znaki istniejące, które spełniają kryteria stawiane nowym znakom, tzn. znajdują się w odpowiednim miejscu i są w dobrym stanie technicznym, a takich znaków jest bardzo mało. Przy okazji ze standardów PTTK wynika obowiązek odnawiania po upływie 4 lat wszystkich znaków malowanych, jeżeli nadal spełniają kryteria stawiane nowym znakom lub wykonania nowych zgodnie z tymi kryteriami z równoczesnym usunięciem starych znaków. **Zupełnie niepotrzebne są tysiące zdjęć inwentaryzacyjnych, które niczego nie wnoszą do dokumentacji,** podsumowującej głównie znaki wymagające rozbiórki. Nie wykluczamy, że będą potrzebne zdjęcia powykonawcze wszystkich znaków. Zestawienia znaków i słupków potrzebne są głównie w celu ułatwienia wykonawcy sortowania materiałów potrzebnych do montażu i umożliwienia wykonania kosztorysu. O wiele bardziej przydatne są wykazy treści drogowskazów i lokalizacji tablic, nie wymienione w SIWZ.

**Niepokoi podany w SIWZ warunek, o konieczności wykonywania projektów organizacji ruchu drogowego z planami w skali 1:1000. Z kilkunastoletniej praktyki naszych znakarzy wynika, że najlepiej sprawdzają się rysunki skomplikowanych skrzyżowań w skali 1:500, a w pozostałych przypadkach szkice,** jak najbardziej zgodne z obowiązującymi przepisami, wystarczające do zlokalizowania istniejących i projektowanych znaków kategorii R. **W większości przypadków wykonanie tych rysunków nie wymaga zakupu map geodezyjnych.** Naszym zdaniem w pozostałych przypadkach mapy powinny zostać zakupione przez Wasz Urząd, który płaci za nie 30 % ceny, którą musiałby zapłacić zleceniobiorca.

**Zgodnie z Prawem Autorskim autorzy dokumentacji mają prawo do zamieszczania ich nazwiska.** W przypadku tras rowerowych praktykujemy, że jeżeli nasi członkowie wykonują dokumentację z wzorami tablic informacyjnych i dydaktycznych, nazwa naszego Klubu zostaje umieszczona w stopce tych tablic. Ta sama zasada powinna dotyczyć wszystkich oferentów, niezależnie od tego, czy sobie tego zażyczą, natomiast w SIWZ i projekcie umowy ten warunek nie został wyszczególniony.

**Uważamy, że warunki przetargu powinny uwzględniać wszystkie omówione przez nas warunki.**

Z poważaniem

WICEPREZES KLUBU

Franciszek Jagusiak

PREZES KLUBU

Jan Rychlik

Kopie:

UM Katowice – Wydział RM

a.a. x 1