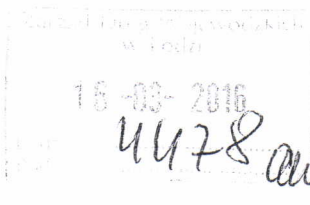


DO+IP+JD
16.03.2016

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi
ul. Sienkiewicza 3, 90-113 Łódź
dyrektor naczelny inż. Mirosław Szychowski



Petycja

o zastosowanie nawierzchni bitumicznej jako właściwej dla ciągu pieszo-rowerowego
w związku z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 710 na odcinku od ok. km 57+900 do ok. km 58+950

Komentarz do pisma sporządzonego przez inż. Mirosława Szychowskiego z dnia 19.02.2016, ID.611.139.2016.RC.710 [1] dotyczącego projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 710 na odcinku od ok. km 57+900 do ok. km 58+950.

1. W przytaczanym piśmie napisano: 'Niewielki odcinek inwestycji'. Przypomnę, że to łącznie 1050m [2], z czego:
- 825m poza obiektem mostowym
- 225m na moście przez rzekę Wartę

Jestem oburzony podejściem inż. Mirosława Szychowskiego do przedmiotowego tematu. Nie dość, że na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi przed kilkoma laty źle zaprojektowano i/lub wykonano odcinek drogi dla rowerów o długości 1397m łączący DK83 z mostem na rzece Warcie [3], to nadal pragnie Pan popełnić analogiczny błąd. Ponownie załączam zdjęcia istniejącego ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż DW710, od jego wschodniego krańca przed mostem na rzece Warcie do skrzyżowania z DK83 [3]. **Zły stan techniczny kilkuletniej nawierzchni ciągu ze względu na powstałe deformacje stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa jego użytkowników.** Łącznie z projektowaną przebudową mostu i odcinków jezdni po obu jego stronach daje to ok. 2452m drogi dla rowerów od DK83 do wschodniego krańca projektowanej inwestycji (km 57+900 DW710).

1.1. Czy niemal 2,5km drogi rowerowej to nadal „niewielki odcinek”? Jaka jest zatem sumaryczna długość dróg rowerowych (w tym pasów dla rowerów) administrowanych przez ZDW w Łodzi w porównaniu do długości dróg wojewódzkich w województwie łódzkim?

1.2. Czy rowerzyści zasługują na to, by kolejną inwestycję błędnie zaprojektowano?

Jako przyczynę złego stanu technicznego drogi dla rowerów wymienia Pan uszkodzenie podbudowy. Argumentuje Pan, iż *przy zachowaniu odpowiednich standardów wykonania w ramach projektowanego przedsięwzięcia możliwe będzie uzyskanie długotrwałego, dobrego stanu nawierzchni projektowanego chodnika.*

Zatem dla doprecyzowania Pana nieścisłej wypowiedzi pytam:

1.3. Jak zamierza Pan uwiarygodnić własne zapewnienia, skoro dotychczasowe fakty im przeczą?

1.4. Dlaczego podczas projektu i/lub wykonania istniejącej drogi dla rowerów *odpowiednie standardy* nie zostały zachowane?

1.5. Co należy rozumieć pod pojęciem *długotrwałego*?

Zgodnie z pionowymi znakami drogowymi C-13 + C-16: droga dla rowerów i pieszych, umieszczonymi obecnie na omawianym odcinku od DK83 do km 58+085 DW710 wprost stwierdzono, że jest to ciąg pieszo-rowerowy, **nie** jak Pan pisze – *chodnik*. Proszę nie zmieniać klasyfikacji obiektów.

Dla przeciętnego użytkownika drogi rowerowej są mało istotne przyczyny złego stanu technicznego drogi, istotnym jest sam stan, który przekłada się na funkcjonalność i bezpieczeństwo eksploatacji.

W tymże piśmie następnie napisano:

ZDW w Łodzi nie kwestionuje, że komfort jazdy rowerem po nawierzchni z masy bitumicznej przewyższa komfort jazdy po nawierzchni z kostki betonowej bezfazowej.

1.6. Zatem można interpretować, że **ZDW w Łodzi przyznaje, iż nawierzchnie z masy bitumicznej są dla rowerzystów bardziej komfortowe od nawierzchni z kostki betonowej bezfazowej.** Dlaczego zatem ZDW w Łodzi wybiera mniej komfortowe rozwiązanie?

2. Zauważa Pan, iż opracowanie [4] nie zawiera bliższych informacji, na podstawie których określono wskazane w nim wartości.

Przytaczam niezależne opracowanie [5], w którym opisano metodologię pomiarów. Porównano w nim m.in. nawierzchnię z płyt betonowych (niestety nie podano ich wymiarów, fotografie najprawdopodobniej wskazują na wymiary 40x40 lub 50x50 cm) oraz asfaltową. Z dokumentu wynika, iż pomimo nieznacznie mniejszych oporów toczenia na płytach betonowych – nawet wysłużony asfalt w porównaniu z płytami cechuje się mniejszymi drganiami przenoszonymi na rowerzystę, dzięki czemu jest bardziej komfortową nawierzchnią. Należy jednak podkreślić, iż opracowanie nie badało wartości drgań i oporów toczenia dla kostki betonowej lecz dla płyt betonowych, które mają od niej kilkukrotnie większą powierzchnię, więc jest możliwym, że w przypadku kostki ze względu na większe zagęszczenie spoin wartości oporów toczenia i generowanych drgań są mniej korzystne.

W tym samym opracowaniu **wykazano, że wraz ze wzrostem prędkości dyskomfort związany z uciążliwością drgań narasta szybciej na nawierzchni wykonanej z płyt betonowych niż z asfaltu, także wysłużonego.** Porównanie zobrazowano na rys. 5. [5]

Przytoczone przez inż. Mirosława Szychowskiego opracowanie z czasopisma *Radfahren 2/1990* [6] dotyczy przede wszystkim porównania oporów aerodynamicznych konwencjonalnego roweru wyścigowego i velomobila. Zaprezentowane na wykresie opory toczenia są związane ze współczynnikiem wynikającym z zastosowanej nawierzchni