

235.1

Sylwia Kasiorek

Od: Paweł Bokiej [pawel.bokiej@gmail.com]
Wysłano: 19 stycznia 2021 11:55
Do: Biuro Rady Miasta Urząd Miasta Bydgoszczy
Temat: Prośba o ekspertyzę + interpelacja
Załączniki: uzytkowanie wieczyste.pdf

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY	
Rada Miasta Bydgoszczy	
wpływ dnia	19. 01. 2021
nr wpływu	1 An. 2021
ilość załączników sztuk	1

Dzień dobry,

działając na podstawie art. 24. ust. 2 Ustawy o samorządzie gminnym, proszę o udostępnienie mi ekspertyzy, na podstawie której zamknięto dla ruchu jeden z pasów Wiaduktów Warszawskich.

Oprócz tego, w załączeniu przesyłam interpelację dotyczącą podwyżek za użytkowanie wieczyste nieruchomości.

Z wyrazami szacunku,
Paweł Bokiej

2413



Bydgoszcz, 1.02.2021 r.

Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

2021/10

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY	
Rada Miasta Bydgoszczy	
wpływ dnia	01.02.2021
nr wpływu	2657
ilość załączników sztuk	1

Szanowny Pan
Rafał Bruski
 Prezydent Miasta Bydgoszczy
 za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
 Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: Ekspertyzy Wiaduktów Warszawskich

Szanowny Panie Prezydencie!

Na jednej z poprzednich Sesji Rady Miasta Bydgoszczy dostałem zapewnienie, że radnym zostanie przesłana ekspertyza, na podstawie której ograniczono ruch samochodowy na Wiaduktach Warszawskich. Ta obietnica nie została spełniona więc ponowiłem prośbę 19. stycznia, powołując się na art. 24. ust. 2 Ustawy o samorządzie gminnym, który nakazuje niezwłoczne udostępnienie radnemu wnioskowanego dokumentu. Jako że ta prośba również pozostała bez odzewu, zwróciłem na to uwagę przy okazji sesji z dnia 27. stycznia i dalej cisza. Po raz kolejny proszę o udostępnienie wnioskowanego przeze mnie dokumentu, licząc na szybką reakcję.

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej



ZASTĘPCA PREZYDENTA BYDGOSZCZY
Miroslaw KOZŁOWICZ

Bydgoszcz, dnia 23 lutego 2021 r.

RM.0003.235.1.2021

RM.0003.241.3.2021

Pan

Pawel Bokiej

Radny

Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: ograniczenia ruchu na Wiaduktach Warszawskich

Stanislaw Pawel Radny,

w nawiązaniu do złożonych przez Pana interpelacji w sprawie ograniczenia ruchu na Wiaduktach Warszawskich i prośby o udostępnienie ekspertyzy, na podstawie której wprowadzono ograniczenia informuję, że podstawą wprowadzenia ograniczeń w ruchu na Wiaduktach Warszawskich nie była ekspertyza, lecz stanowisko Inspektora ZDMiKP, posiadającego odpowiednie kompetencje i uprawnienia budowlane wystarczające do przeprowadzania kontroli stanu technicznego obiektów mostowych i samodzielnej oceny sytuacji. PÓŹNIEJ, na wniosek Inspektora ZDMiKP, została zlecona ekspertyza stanu technicznego Wiaduktów Warszawskich, jednakże na wezwanie Kujawsko-Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego z dnia 12 lutego 2021 r. będzie ona modyfikowana i uzupełniana. W załączeniu aktualna wersja wymienionego dokumentu. Wyjaśniając okoliczności wprowadzenia ograniczenia ruchu na Wiaduktach Warszawskich informuję, że podczas wykonywania zleconych prac naprawczych podpór Wiaduktów Warszawskich, ujawniły się uszkodzenia o rozmiarze bezpośrednio zagrażającym awarią konstrukcji i katastrofą budowlaną, co potwierdził na miejscu Inspektor ZDMiKP. Interwencja musiała w tych okolicznościach być przeprowadzona niezwłocznie, co też uczyniono. Zlecona później ekspertyza potwierdziła konieczność podparcia dalszych podpór dylatacyjnych (umowa na wykonanie tych prac została podpisana w dniu 10 lutego 2021 r.) oraz konieczność wykonania remontu w tym roku kalendarzowym, by móc obiekty eksploatować przez okres do 10 lat. W przeciwnym przypadku, wiadukty będzie należało niezwłocznie rozebrać. Plan działania ZDMiKP jest następujący:

1. Podparcie Wiaduktów Warszawskich: I-II kwartał 2021 r.
2. Remont Wiaduktów Warszawskich w zakresie określonym w ekspertyzie: III-IV kwartał 2021 r.
3. Opracowanie koncepcji nowych obiektów: lata 2021 – 2022.
4. Opracowanie dokumentacji projektowej: lata 2023 – 2024.
5. Rozbiórka starych i budowa nowych wiaduktów: lata 2025 – 2029 (nie jest to czas trwania robót budowlanych, lecz przedział czasowy, w którym roboty powinny zostać wykonane; przyjmujemy, że czas trwania robót to ok. 2-3 lat).

Z paszkiem

Michał Janowski



85-861 BYDGOSZCZ, ul. Glinki 144
NIP: 953-26-46-109 Regon 341640936

Tel. (052) 345 13 33, Fax (052) 362 95 09
email: kormost@kormost.pl

OCENA STANU TECHNICZNEGO WIADUKTÓW WARSZAWSKICH W BYDGOSZCZY UMOWA Nr 206/IR/2020

BRANŻA: MOSTOWA

NAZWA ZADANIA: „EKSPERTYZA Przepel Wiaduktów Warszawskich”
ROBOTY AWARYJNO-UTRZYMANIOWE I REMONTOWE
NA OBIEKTACH MOSTOWYCH I INŻYNIERSKICH NA
TERENIE MIASTA BYDGOSZCZY W ROKU 2020.

UMOWA: Nr 206/IR/2020 z dnia 27.11.2020r.
w związku z umowà NR 88/IR/2020 z dnia 17 czerwca 2020r.

INWESTOR: Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w
Bydgoszczy
ul. Toruńska 174a, 85-844 Bydgoszcz

**JEDNOSTKA
PROJEKTOWA:** Pracownia projektowa KORMOST
KORMOST Sp. z o.o.
ul. Glinki 144, 85-861 Bydgoszcz

Egz. nr...

Bydgoszcz, grudzień 2020

OCENA STANU TECHNICZNEGO wiaduktów Warszawskich w Bydgoszczy

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania są wiadukty drogowe (północny i południowy) zlokalizowane w ciągu drogi krajowej nr 80 – ul. Fordońskiej w Bydgoszczy, nad ul. Pod Wiaduktem i torami kolejowymi nr 1 i 2 linii 018 Kutno – Piław km 151,9 oraz torami bocznicowymi nr 301, 302 i 400, zwanych „Wiaduktami Warszawskimi”

Ekspertyzę opracowano w oparciu o wizję lokalną przeprowadzoną w grudniu 2020 roku oraz o następujące opracowania i dokumenty:

- [1] „Ekspertyza dwóch wiaduktów w ciągu drogi krajowej nr 80 – ulica Fordońska w Bydgoszczy.” Politechnika Wroclawska, Instytut Inżynierii Lądowej, Wrocław, maj 2003
- [2] „Przebudowa dwóch Wiaduktów Warszawskich w ciągu ul. Fordońskiej w Bydgoszczy”, Etap I – wiadukt południowy. Projekt budowlany”, TARCOPOL Sp. z o.o. TMP Consulting we Wrocławiu, maj, 2004
- [3] „Przebudowa dwóch Wiaduktów Warszawskich w ciągu ul. Fordońskiej w Bydgoszczy”, Etap I – wiadukt *północny*. Projekt budowlany”, TARCOPOL Sp. z o.o. TMP Consulting we Wrocławiu, maj, 2004
- [4] „Instrukcja do określania nośności użytkowej drogowych obiektów mostowych”, GDDKiA, Warszawa 2004
- [5] PN-85/S-10030. Obiekty mostowe. Obciążenia
- [6] „Typowe mosty drogowe. Przęsła prefabrykowane z belek strunobetonowych typu korytkowego. Długość 18 m.”, Ministerstwo Komunikacji. Centralny Zarząd Dróg Publicznych. Centralne Biuro Studiów i Projektów Dróg, Mostów i Lotnisk, Warszawa 1973
- [7] Raport z badań diagnostycznych. Wybrane badania materiałów elementów konstrukcyjnych Wiaduktów Warszawskich w Bydgoszczy”, BARG M.B. Gdańsk Sp. z o.o., Gdynia, grudzień 2020
- [8] PN-EN 1504 „Wyroby i systemy o ochrony konstrukcji betonowych. Definicje, wymagania, sterowanie jakością i ocena zgodności”
- [9] PN-66/B-02015. Mosty, wiadukty i przepusty. Obciążenia i oddziaływania.

[10] „Wyniki badań pod próbnym obciążeniem statycznym i dynamicznym wiaduktu nad torami linii kolejowej Kutno - Piła oraz torami bocznicy, w ciągu drogi krajowej nr 80 - ul. Fordońska w Bydgoszczy”, Politechnika Poznańska, kwiecień i grudzień 2008r.

[11] "Inwentaryzacja uszkodzeń konstrukcji Wiaduktów Warszawskich", Kormost, grudzień 2020

2. Charakterystyka konstrukcji

2.1. Ogólna charakterystyka wiaduktu

Wiadukt Warszawski usytuowany jest ciągu drogi krajowej nr 80 – ul. Fordońska w Bydgoszczy, nad ulicą Pod Wiaduktem i torami kolejowymi nr1 i 2 linii 018 Kutno - Piła w km 151,9 oraz torami bocznicowymi nr 301, 302 i 400. Składają się na niego dwa niezależne wiaduktu – pod jezdnią południowa i północną. Odległość osiowa wiaduktów wynosi 12,00 m. Brak równoległości między obiektami występuje tylko na trzech ostatnich przęsłach od strony Fordonu.

Obiekty wybudowano w latach 1973÷74, wykonawcą było Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych. Projekt wiaduktów wykonało Centralne Biuro Projektowo – Badawcze Dróg i Mostów „TRANSPROJEKT” z Warszawy. Całkowita długość wiaduktu południowego wynosi 437,00 m, a wiaduktu północnego 429,0 m. Wiadukt składa się z 23 przęseł o rozpiętości teoretycznej 18,95 m. Całkowita szerokość obiektu pod jedną jezdnie wynosi 11,28 m, w tym jezdnia 7,0 m i jednostronny chodnik o szerokości użytkowej 1,5 m (pozostałe elementy przekroju poprzecznego stanowią konstrukcja belek podporęczowych, balustrady i bariery sprężyste).

Konstrukcja przęseł składa się z następujących segmentów (licząc od podpory 1 – narasta numeracja wraz kilometracja) - układy $4 + 5 + 4 + 5 + 5 = 23$ (podpory podwójne: 5, 10, 14 i 19).

Obiekt znajduje się w łuku poziomym i pionowym. W przekroju poprzecznym znajduje się sześć prefabrykowanych belek strunobetonowych o przekroju korytkowym, których długość wynosi 18,0 m. Układ belek prefabrykowanych w każdym przęśle jest prosty, a krzywiznę ustroju niosącego uzyskano przez układ trapezowy części nadpodporowej, która została wykonana na mokro. Przęsła połączone zostały w układ ciągły w postaci ram cztero- lub pięcioprzęsłowych. Pierwotnie były to ramy bezprzegubowe, zamienione w czasie remontu na ramy z przegubami umieszczonymi bezpośrednio pod konstrukcją, wykonaną

„na mokro”, zapewniająca ciągłość ustroju. Zastosowane belki prefabrykowane L-18 m, w stosunku do belek typowych różnią się odcinkami końcowymi, w których zamiast płyty górnej występuje płyta dolna. Ponadto z płyty górnej wypuszczone zostały pręty $\phi 28$ mm.

Filary podpór składają się z dwóch słupów o średnicy $\phi 80$ cm, które wykonano z betonu zbrojonego, zwieńczonych w żelbetowymi oczepach, w których „zatopiono” prefabrykowane belki. Podpory nr 12 i nr 13 znajdujące się w rejonie torów wykonano jako stalowe ramy dwuprzęsłowe. Słupy tych podpór wypełniono są betonem, a rygle zabetonowano w ustroju niosącym i belce nadpodporowej, podobnie jak nad pozostałymi podporami. Ze względu na istniejący układ torów i promienisty układ podpór rozstawy słupów przy podporach stalowych został zwiększony. Podpory skrajne wiaduktu stanowią dwa masywne, żelbetowe przyczółki. Przy podporze nr 1 od strony Centrum znajdują się ściany oporowe utrzymujące nasyp wzdłuż ulicy Przemysłowej. Posadowienie podpór wykonane jest na ławach żelbetowych opartych bezpośrednio na gruncie, za wyjątkiem stalowych podpór przy torach, które posadowione są na palach żelbetowych, prefabrykowanych o przekroju 30×30 cm i długości 7.0 m.

Na przyczółkach przęsła opierają się za pomocą stalowych łożysk wałkowych.

2.2 Podstawowe dane techniczne wiaduktu

Pierwotny wiadukt został poddany remontowi, w oparciu o projekt wykonany przez TARCOPOL Sp. z o.o Oddział Wrocław TMP Consulting, 54-611 Wrocław, ul. Stanisławowska 27.

Podstawowe dane techniczne wiaduktu po remoncie:

- Klasa obciążeń: „B” – wg PN-85/S-10030,
- Długość całkowita obiektu (w osiach dylatacji) $L = 435,75$,
- Szerokość całkowita $B_c = 11,28$ m
- Szerokość jezdni $B_j = 7,00$ m
- Szerokość całkowita chodników $B_{chc} = 2,58 + 1,70 = 4,28$ m

Przebudowie uległy:

- nadbeton konstrukcji pomostu w zakresie wynikającym z jego stanu technicznego i potrzeb wzmocnienia dźwigarów sprężonych konstrukcji

- wyposażenie obiektu w zakresie:

- poręczy,

- barier sprężystych od strony chodnika,
- barieroporęczy od strony pasa rozdziału,
- kabli elektroenergetycznych (wyłączonych z zasilania) i telekomunikacyjnych,
- latarni oświetleniowych ze studzienkami rewizyjnymi,
- elementów odwodnienia obiektu,
- ekranów przeciwporażeniowych od strony chodnika i pasa rozdziału,
- dylatacji,
- nawierzchnia jezdni i chodników,

Wzmocnienie obiektu do klasy obciążeń „B” realizowane jest przez zastosowanie sprężenia zewnętrznego belek głównych oraz wykształcenie przegubów w górnych partiach słupów filarów.

Belki doprzężono kablami zewnętrznymi 4L15,5 prowadzonymi w osi dźwigarów. Doprzężono wszystkie dźwigary przęseł skrajnych każdej sekcji, zaś w pozostałych przęsłach każdej sekcji doprzężone zostały dźwigary przedskrajne.

Przyczółki wiaduktu są zatopione. Na ściance żwirowej wykonano oparcie dla płyty przejściowej. Płyty przejściowe ułożone na podłożu z betonu B15 z wykształconą podwaliną wzdłuż wolnej krawędzi. Umocnienie stożków przyczółków jest trylinką na podsypce cementowo-piaskowej. U podstawy umocnienia stożków wykonano ławy oporowe z betonu B-30.

2.3. Przeguby słupów

Przed przystąpieniem do wzmocnienia konstrukcji przęseł dokonano modernizacji podpór betonowych wszystkich sekcji obiektu. Podpory stalowe pozostały bez zmian. Modernizacja podpór betonowych między sekcyjnych polegała na zmianie sposobu połączenia słupów z konstrukcją pomostu. Taka konieczność wynika z potrzeby zmiany schematu statycznego, niezbędna dla osiągnięcia poziomu nośności klasy B. Sztywne połączenie słupów podpór sekcyjnych i międzysekcyjnych są z konstrukcją pomostu została zamieniona na przegubowe.

Wzmocnienie podpór betonowych polegało na wykonaniu w płaszczyźnie podpory (w górnym węźle słupów, na wysokości 300 mm, poniżej górnej powierzchni oczepu) przegubów. Ponadto wszystkie słupy obiektu zostały odsłonięte do poziomu utwierdzenia, w celu dokonania niezbędnych napraw i stosownych zabezpieczeń antykorozyjnych.

Modernizacja podpór betonowych wszystkich sekcji obiektu obejmowała:

- skucie otuliny zbrojenia głównego i uzwojenia słupa, na wysokość 150 mm powyżej i poniżej osi przegubu;
- przyspawanie uzwojenie słupa do zbrojenia głównego spoiną szepną o grubości 5 mm;
- wiercenie, w podporach sekcyjnych, poziomych otworów \varnothing 105 mm, w płaszczyźnie pionowej przechodzącej przez osie słupów;
- wykonanie stalowych wałków \varnothing 104 mm i długości 800 mm (stal St3S);
- zabezpieczenie antykorozyjne stalowych wałków (metalizacja Zn 100);
- smarowanie smarem grafitowym poboczniczy wywierconych otworów;
- włożenie wałków stalowych w wywiercone otwory;
- formowanie przegubów w słupach sekcyjnych i międzysekcyjnych, poprzez cięcie słupów w płaszczyźnie poziomej, na głębokość 250 mm;
- zabezpieczenie antykorozyjne odsłoniętego zbrojenia słupów i uzupełnienie usuniętej otuliny;
- uszczelnienie przegubów

2.4. Wsporniki chodnikowe

Na długości przęseł wykonano nowe wsporniki chodnikowe, z zachowaniem istniejącej szerokości obiektu. Celem uniknięcia zwiększenia wyężenia belek skrajnych, wsporniki chodnikowe kotwione są metodą spawania do istniejącego zbrojenia płyty pomostowej. Z zakończeń wsporników chodnikowych wykształcono belki gzymsowe. Spadek poprzeczny na górnej powierzchni wsporników 2%. Zewnętrzne wsporniki chodnikowe umożliwia ruch pieszych na szerokości 1,50 m ograniczony barierą energochłonną typu SP-06 i mocowaną do belki podporęczowej balustradą typu miejskiego z profili zimnogiętych. Na wsporniku chodnikowym wewnętrznym zamocowane zostały barieroporęcze typu sztywnego oraz słupy latarni..

2.5. Wyposażenie

Nawierzchnia na wiadukcie

Konstrukcję nawierzchni jezdni na wiadukcie zaprojektowano z następujących warstw:

- warstwa ścieralna – beton asfaltowy SMA 5 cm,
- warstwa wiążąca – asfalt twardolany 0/12 S 4cm,
- izolacja termozgrzewalna – 1 cm.

W projekcie przyjęto założenie, że niweleta jezdni po przebudowie wiaduktu pozostaje bez zmian to znaczy jest zgodna z istniejącym wypukłym łukiem pionowym. Jednostronne spadki poprzeczne jezdni zmieniają się w zakresie 2-4%, co związane jest ze zmianą przechyłki na obiekcie.

Na górnych powierzchniach kap chodnikowych zastosowano spadek poprzeczny 2%. Górne powierzchnie wsporników chodnikowych zabezpieczono nawierzchnio-izolacją cienkowarstwową z żywic 5 mm. Zastosowano krawężniki kamienne 0,2x0,20x1,0 m na zaprawie niskoskurczowej M-38 grubości 4 cm. Krawężdzie pomiędzy kapą chodnikową, a krawężnikiem zostały wypełnione masą uszczelniającą 2 x 4 cm np. masą typu TARCO, natomiast krawężdzie pomiędzy krawężnikiem, a nawierzchnią jezdni na obiekcie zabezpieczono elastycznymi taśmami uszczelniającymi.

Izolacja

Izolacja płyty pomostowej zaprojektowana została z papy termozgrzewalnej, jednowarstwowej.

Dylatacje

W miejscu istniejących szczelin dylatacyjnych zaprojektowano urządzenia dylatacyjne typu Maurer D80/100 z profili stalowych kotwionych w ustroju niosącym z przekładką elastomerową w poziomie nawierzchni. Urządzenia dylatacyjne zaprojektowano nad przyczółkami oraz podporami pośrednimi nr 5, 10, 14 i 19, na całych szerokościach obiektu

Odwodnienie wiaduktu

Odwodnienie pomostu wiaduktu –powierzchniowe, do wpustów osadzanych w osi krawężników. Zastosowano wpusty krawężnikowe z wlewem bocznym, w ilości 3 sztuk na przęsło w odległości 4,5; 9,0 i 13,5 m od osi niżej położonej podpory. Wpusty w obrębie przęsła znajdują się po tej samej stronie jezdni, natomiast ich umiejscowienie po długości obiektu uzależnione jest zmiennego spadku poprzecznego na nawierzchni jezdni. Woda

odprowadzana jest systemem rurociągów. Rurę kolektora zbiorczego poprowadzono w obrębie belki skrajnej, powyżej jej stopki wewnętrznej. Do kolektora zbiorczego odprowadzana jest woda z wpustów krawężnikowych oraz studzienek latarni. Woda z kolektora sprowadzana jest przy podporze za pomocą rury spustowej do podziemnej kanalizacji deszczowej.

3. Zakres remontu wykonanego w latach 2007 – 2008

3.1. Opis uszkodzeń konstrukcji sprzed remontu.

Stan techniczny konstrukcji sprzed remontu opisano na podstawie [1], ograniczając go jedynie do elementów konstrukcyjnych ustroju nosnego. Opisu tego dokonano, ponieważ ma to bardzo istotne znaczenie w ocenie aktualnego stanu technicznego wiaduktu, w kontekście przeprowadzonego remontu.

Podstawowe uszkodzenia konstrukcji (ustroju nośnego) wiaduktu sprzed remontu to:

- korozja zbrojenia pomocniczego dźwigarów głównych (z uwagi na brak odpowiedniej otuliny),
- korozja powierzchniowa betonu, zwłaszcza bocznych krawędzi skrajnych belek oraz słupów podpór, zwłaszcza w miejscach mocowania (uszkodzonych) rur spustowych,
- korozja splotów (nie stwierdzono natomiast przerwania ciągłości splotów na skutek korozji).

Nie stwierdzono natomiast objawów przeciążenia konstrukcji.

Badania materiałowe wykazały:

- w słupach, zwłaszcza w tych, po których spływała woda z uszkodzonych rynien zawartość chlorków dochodząca od 0,07% w warstwach głębszych betonu (do ok. 2 cm) do 0,14% masy betonu w warstwie przypowierzchniowej (do ok. 1 cm), tj. przyjmując 350 kg cementu na m³ betonu, odpowiada zawartości chlorków na m³ cementu od ok. 0,5% do ok 1%; są to wartości miejscowo przekraczające wartość dopuszczalną do żelbetu, a wynosząca max. 0,4% (obniżenie prądu polaryzacji i zagrożenie korozją zbrojenia, nawet przy pH przekraczającym 9),
- brak chlorków w dźwigarach głównych (belkach sprężonych), pomimo wyraźnych śladów spływania wody z jezdni, jako skutek nieszczelnej izolacji,

- brak w żadnym z badanych elementów zawartości siarczanów, co wyklucza zagrożenie korozją siarczanowa (powstanie soli Candlota),

- głębokość karbonatyzacji na powierzchniach belek nie przekraczała 1,0 mm, natomiast w przypadku słupów wynosiła 2- 8 mm w przypadku słupów wykonanych z betonu na kruszywie łamanym i 2 – 15 mm w przypadku słupów wykonanych z betonu na kruszywie naturalnym.

3.2. Remont wiaduktu. Wzmocnienie i zmiana schematu statycznego konstrukcji wiaduktu

Remont wiaduktu został wykonany w latach 2007 – 2008. **Ponieważ nie miałem dostępu do dokumentacji powykonawczej, opis wykonano na podstawie projektu budowlanego remontu oraz wiedzy pozyskanej w czasie prowadzenia remontu (byłem autorem kilku opinii wykonywanych na rzecz Wykonawcy remontu a także autorem i wykonawcą próbnych obciążeń wiaduktu) oraz na podstawie wizji lokalnej przeprowadzonej w grudniu 2020 roku.** Opis dotyczy jedynie remontu ustroju nośnego (przęseł i podpór).

Remont ustroju nośnego wiaduktu polegał m.in. na:

a) wzmocnienie ustroju nośnego (konstrukcji przęseł i podpór) polegający na:

- zmianie schematu stycznego wiaduktu; układ ramownicowy, z rygłem w postaci rusztu połączonego bezprzegubowo z nogami, został zamieniony na układ ramownicowy z rygłem połączonym w sposób przegubowo-nieprzesuwny z norami (wykonanie przegubów w słupach, polegające na montażu wałków stalowych w słupach i ich nacięciu w miejscu zamocowanych wałków stalowych),

- wykonanie (przynajmniej w części) nowej płyty nadbetonu,

- wzmocnienie przęseł za pomocą sprężenia zewnętrznego kablami swobodnymi – wszystkich dźwigarów -przęsła skrajne i tylko dźwigarów przedskrajnych – przęsła pozostałe (rys. 4 i 5); uwaga z dokumentacji projektowej wynika, że konstrukcja miała być sprężona kablami pięciosplotowymi, to w oparciu o wizję lokalną stwierdziłem, że konstrukcja została sprężona za pomocą kabli czterosplotowych,

- wzmocniono również niektórych słupów, za pomocą taśm i mat z włókna węglowego (płaszcz żelbetowy, wzmocniony matami z włókna węglowego – rys. 1) ,

- wykonanie na niektórych słupach (skrajnych, segmentów ramownicowych - słupów dwudzielnych) płaszcza stalowego (rys. 7),

- wzmocnienie niektórych dźwigarów za pomocą taśm węglowych, klejonych do pasa dolnego oraz mat z włókien węglowych, klejonych do śródników (rys. 2 i 3),

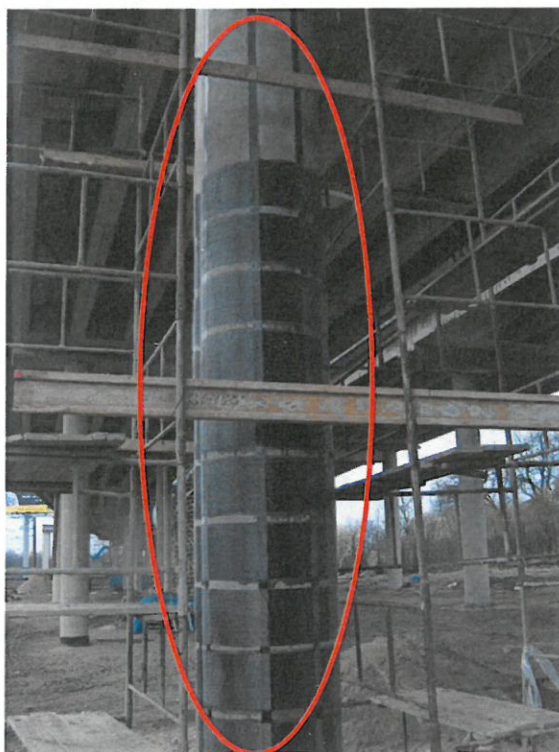
- wzmocnienie jednego dźwigara za pomocą blach stalowych mocowanych do rodnika i pasa dolnego (rys. 6)

Uwaga. Konieczność wzmocnienia słupów oraz dźwigarów głównych za pomocą taśm i mat z włókna węglowego oraz słupów za pomocą płaszcza stalowego nie wynika z dostępnego projektu i nie jest znana bezpośrednia przyczyna wzmocnienia. Można się jedynie domyślać, że w czasie remontu stwierdzono gorszy stan tych elementów niż wynikało to z ekspertyzy [1]

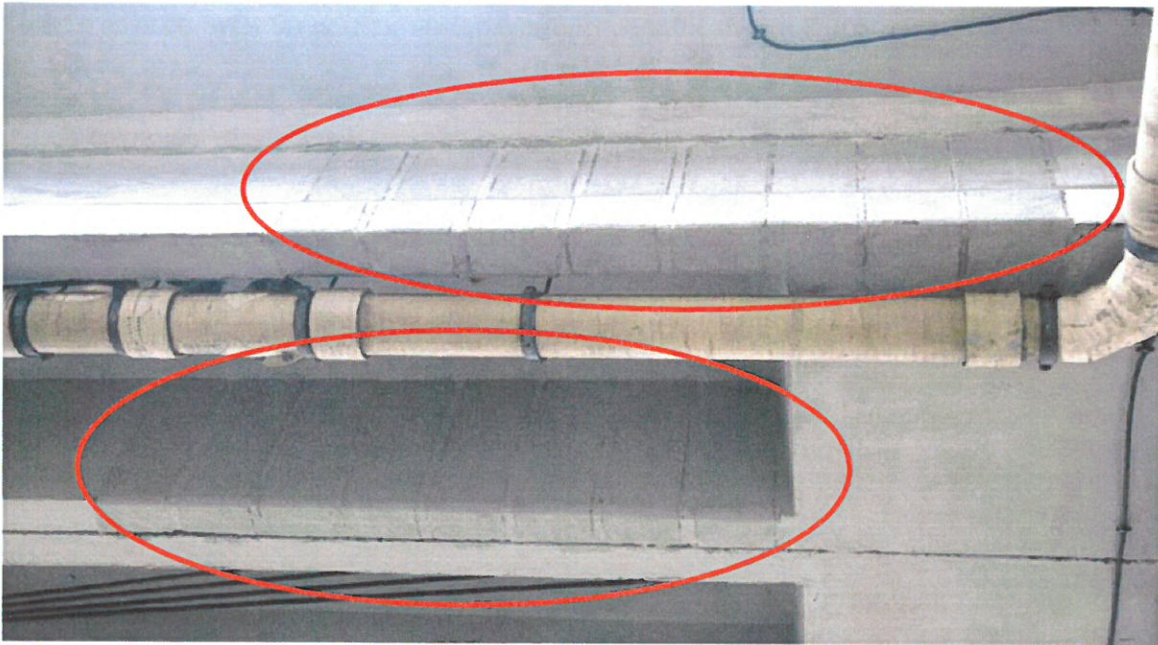
b) naprawa uszkodzeń korozyjnych polegająca na:

- reprofilacji elementów konstrukcyjnych materiałami typu PCC, w tym zwiększeniu otuliny zbrojeni,

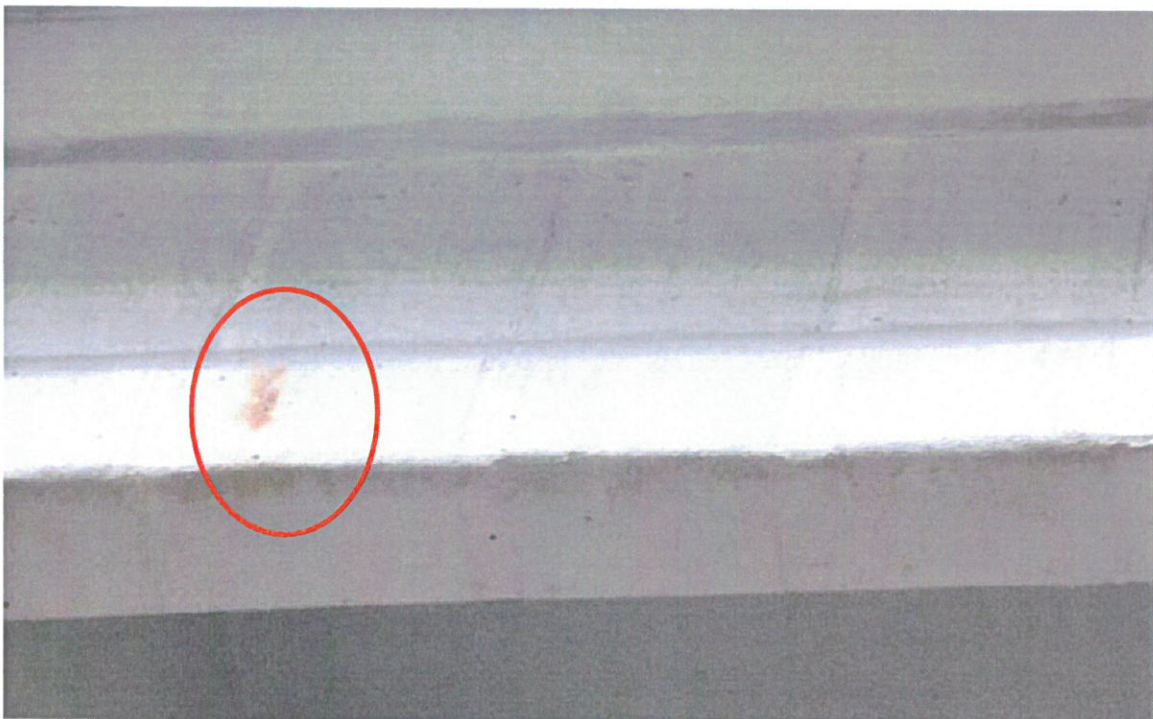
- wykonanie powłok ochronnych na powierzchni wszystkich elementów konstrukcyjnych.



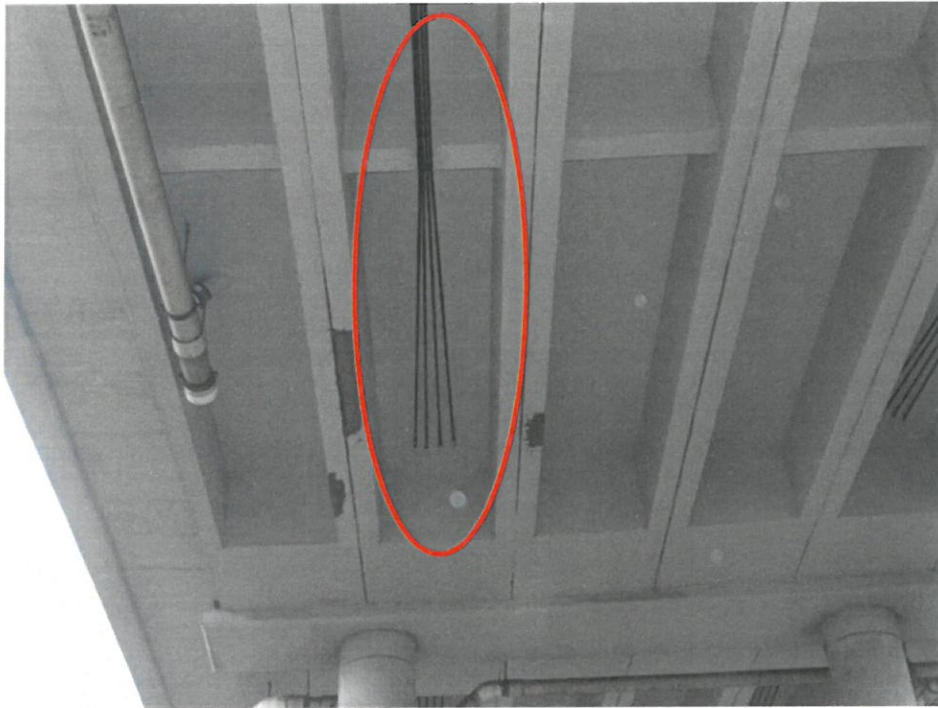
Rys. 1 Fotografia wzmocnianego słupa za pomocą taśm i mat z włókien węglowych (fotografia wykonana w czasie remontu)



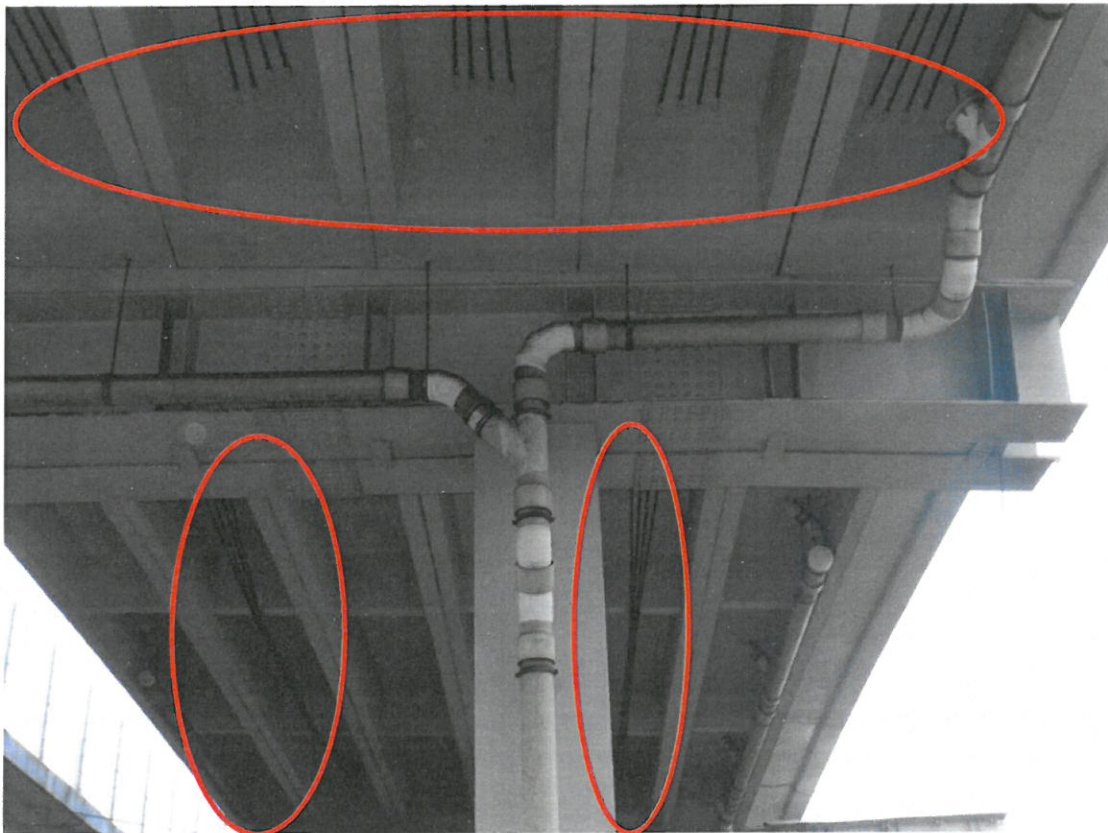
Rys. 2 Wzmocnienie belek za pomocą mat z włókien węglowych (przęsło 12-13 Pd)



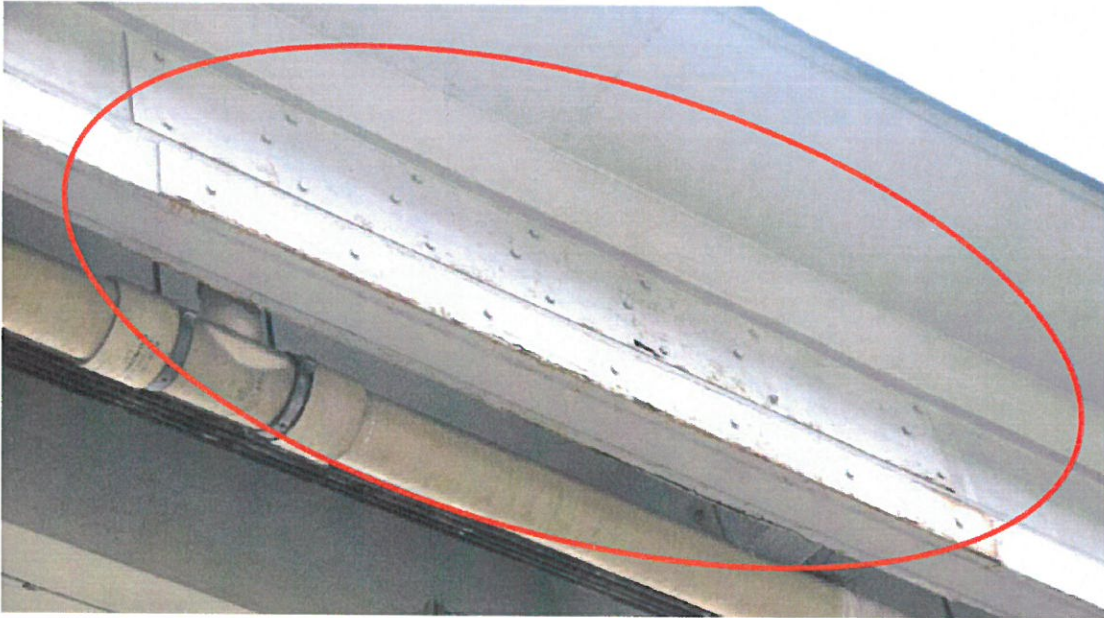
Rys. 3 Wzmocnienie belek za pomocą mat z włókien węglowych – widoczne rdzawe zacieki na powierzchni wzmocnionej matami (przęsło 15-16 Pd)



Rys. 4 Wzmocnienie za pomocą sprężenia dźwigara przedskrajnego



Rys. 5 Wzmocnienie za pomocą sprężenia wszystkich dźwigarów oraz dźwigarów przedskrajnych



Rys. 6 Wzmocnieni dźwigara za pomocą blach stalowych (Przęsło 14 – 15 Pd)



Rys. 7 Płaszcz stalowy na słupie podpory dwudzielnej (podpora 14 Pd). Widoczne rdzawe zacieki.

4. Opis aktualnego stanu technicznego obiektu (ustroju nośnego – przęseł i podpór).

4. 1. Ogólna charakterystyka uszkodzeń ustroju nośnego wiaduktu

Przeprowadzone badania wskazują, że stwierdzone uszkodzenia mają wyłącznie charakter uszkodzeń korozyjnych. Brak jest jakichkolwiek uszkodzeń, które by wskazywały na przeciążenie wiaduktu. W czasie badań stwierdzono następujące rodzaje uszkodzeń konstrukcji nośnej wiaduktu:

- spękania naprawionej powierzchni betonowych, o nieregularnym ukształtowaniu, występują one przede wszystkim na uciągleniach konstrukcji nad podporami (oczepy podpór), incydentalnie na słupach (gdy brak wzmocnienia słupów za pomocą mat węglowych) oraz na dźwigarach sprężonych,

- braki otuliny zbrojenia (ubytki korozyjne) na uciągleniach przęseł (oczepach podpór); korozja zbrojenia w miejscach ubytków betonu,

- spękania podłużne wzdłuż dolnych krawędzi belek – przede wszystkim belek skrajnych i przedskrajnych;

- ubytki otuliny zbrojenia na pasach dolnych dźwigarów sprężonych; odłonięte, korodujące zbrojenie (zwykłe i sprężające - incydentalnie);

- skorodowane strzemiona słupów dwudzielnych od strony wewnętrznej (płaskiej powierzchni słupów).

Analiza powstałych uszkodzeń wskazuje, że ich przyczyną jest niestarannie wykonany remont (brak prawidłowego oczyszczenia naprawianych elementów konstrukcji, a także prawdopodobnie wadliwa technologia naprawy – wadliwe dobranie materiałów do naprawy). Zagadnienia te będą szczegółowo omówione w odniesieniu do poszczególnych elementów konstrukcji oraz w dalszej części opracowania zostanie oceniony wpływ powstałych uszkodzeń na nośność i trwałość obiektu. Zwraca się uwagę, że jak wskazują badania, na styku „starego”, skarbonatyzowanego betonu, jeśli obszar naprawy jest znaczny, a naprawa wykonywana jest tylko w miejscu stwierdzonego uszkodzenia, bardzo często jest zabiegiem nieskutecznym. Miejsca naprawione nową zaprawą lub betonem mogą inicjować korozję w przyległych obszarach naprawianego fragmentu. Na styku „starego” i „nowego betonu” generowane są bowiem nowe ogniska korozji. Dochodzi do tzw. efektu

odtworzącej się anody. Dlatego przed wykonaniem naprawy konieczne jest staranne oczyszczenie konstrukcji w miejscu naprawy, a także bardzo często konieczna jest dodatkowa ochrona zbrojenia przed korozją. Zagadnienia te zostaną szczegółowo omówione przy ocenie stanu technicznego poszczególnych elementów ustroju nośnego wiaduktu.

Na zakończenie oceny ogólnej stanu wiaduktu stwierdzam, że aktualnie największe zagrożenie istotnego obniżenia nośności i trwałości obiektu ma stan słupów dwudzielnych (w miejscu lokalizacji dylatacji wiaduktu) oraz elementy uciągające ustrój nad podporami (oczepy filarów), zwłaszcza w miejscach dylatacji (zakończenia poszczególnych ustrojów ramowych)

Uwaga. W opracowaniu zamieszczono jedynie wybrane fotografie, obrazujące istotę omawianych uszkodzeń. Pełna dokumentacja fotograficzna uszkodzeń konstrukcji zamieszczona jest w [11].

4.2 Stan słupów – nóg ramownic

Pierwotna konstrukcja ramownicowa wiaduktu – bezprzegubowy układ słupowo-ryglowy została zamieniona w czasie remontu w układ ramownicowy, ale z dodatkowymi przegubami w nogach pośrednich ramownic (przeguby zlokalizowane są ok. 40 cm od krawędzi przęsa - rygła poprzecznego spinającego nogi ramy, w które zatopione zostały belki przęsa). Natomiast słupy skrajne ramownic (o przekroju połowy koła) są w dalszym ciągu zamocowane w ryglu. Taka zmiana konstrukcji wiaduktu spowodowała, że nogi wewnętrzne ramownic (okrągłe słupy) są aktualnie jedynie ściskane, jakkolwiek występują w nich momenty wynikające z występowania sił poziomych (hamowanie, efekty termiczne), natomiast skrajne nogi (słupy o przekroju półokręgów) przenoszą poza siła pionowymi i poziomymi, również momenty zginające wynikające z utwierdzenia rygła – przęsa skrajnego każdego z układów ramownicowych.

Zbadana wytrzymałość betonu na ściskanie w słupach odpowiada co najmniej wytrzymałości projektowanej. Wg aktualnych badań wynosi średnio 52,6 MPa. W badaniach przeprowadzonych w roku 2003 [1] średnia wytrzymałość na ściskanie w słupach wynosiła 43,6 MPa (wartość gwarantowana 30,7 MPa). Projektowana, wymagana wytrzymałość betonu na ściskanie powinna odpowiadać marce R_w 30 (średnia wytrzymałość na ściskanie na walcach o średnicy 160 mm powinna wynosić 30 MPa).

w przypadku słupów okrągłych, co w przypadku złej jakości betonu ma istotne znaczenie w ocenie nośności słupów dwudzielnych. Stan taki powoduje zmniejszenie nie tylko nośności słupów, ale przede wszystkim ich trwałości.

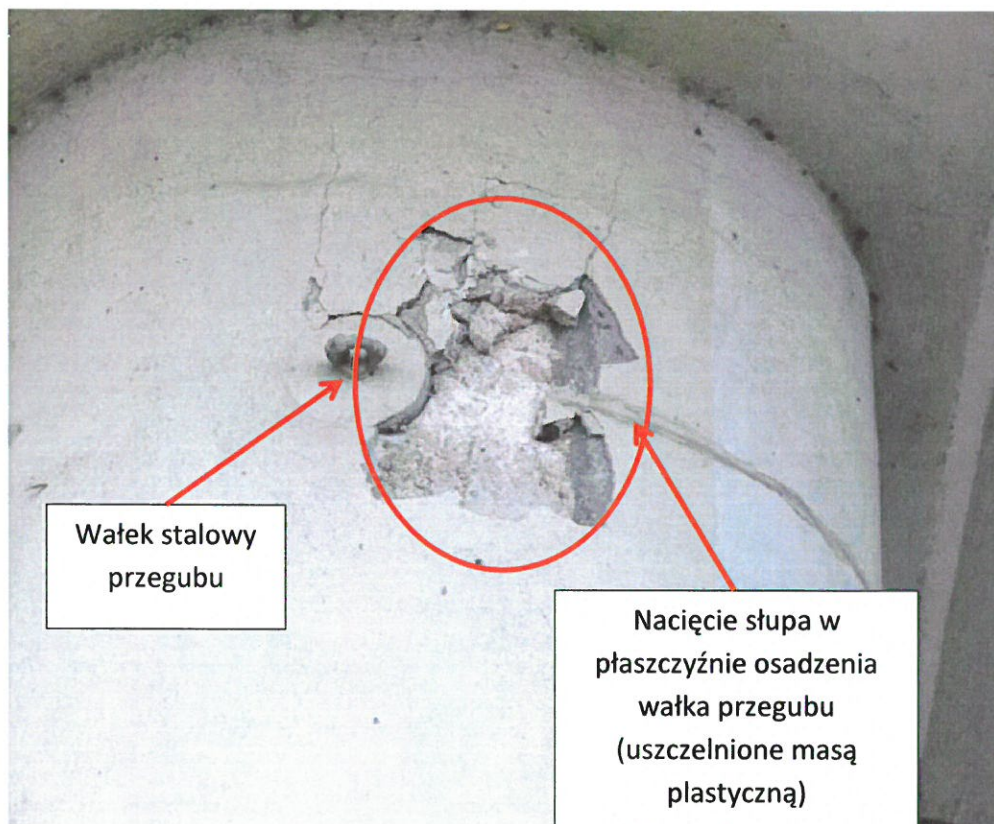
Z niewiadomych przyczyn niektóre „słupa podwójne” – przy dylatacjach (np. podpora 10 Pd i 14 Pd) zostały wzmocniona stalowym płaszczem, ale tylko od strony zewnętrznej. Prawdopodobnie wynikało to z bardzo ich złego stanu technicznego i słupy wymagały takiego wzmocnienia. Stalowe elementy wzmacniające są ogólnie w dobrym stanie technicznym, jakkolwiek występują na ich powierzchni rdzawe zacieki (rys. 7).

Aktualne badania karbonatyzacji betonu słupów [7] wykazały głębokość w przedziale (8 – 22) mm. Wyniki badań zawarte w raporcie [1] wskazywały głębokość karbonatyzacji w słupach w przedziale (2 – 15) mm. Z porównania tych wyników badań można wysnuć wnioski o postępujących procesach karbonatyzacji betonu, pomimo wykonania na słupach powłok ochronnych. Jednak uważam, że różne głębokości karbonatyzacji nie tyle wynikają z postępującego procesu karbonatyzacji, ale bardziej z faktu, że badania były prowadzone w losowo wybranych miejscach, co przy tak dużym obiekcie mogło dawać różne wyniki badań. Nie mniej należy szacować, że aktualnie karbonatyzacja w słupach może być maksymalnie w granicach ok. 20 mm. Biorąc pod uwagę generalnie małą otulinę zbrojenia, należy stwierdzić, że aktualnie zbrojenie słupów w wielu miejscach nie jest aktywnie chronione przed korozją (brak pasywacji zbrojenia).

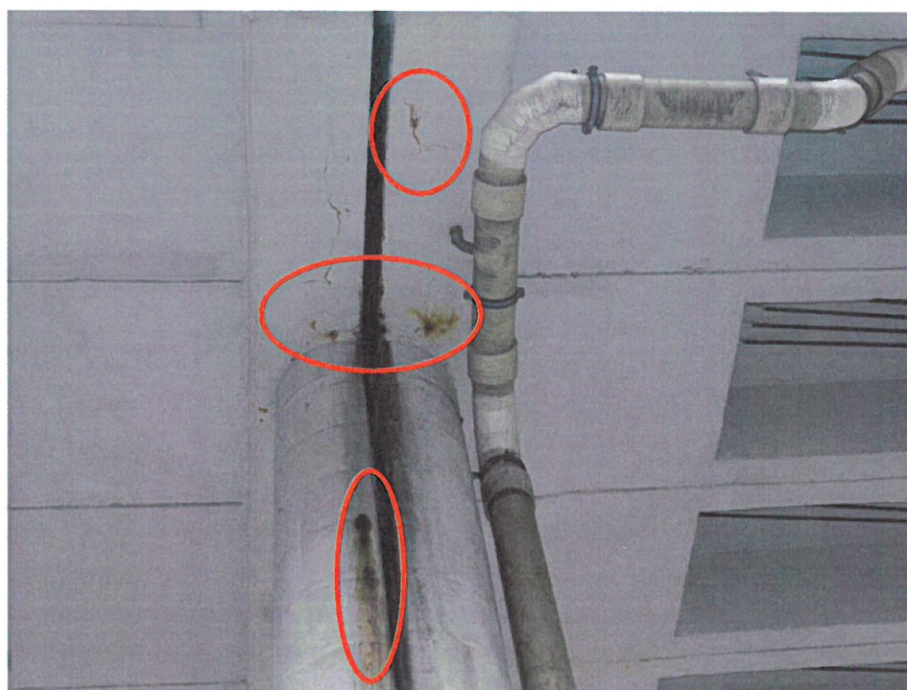
Słupy podpór stalowych są w dobrym stanie i nie mają uszkodzeń. Również powłoka antykorozyjna jest w dobrym stanie.



Rys. 8 Uszkodzone mata z włókna węglowego wzmacniająca słup. Widoczny odstąpiły skorodowany powierzchniowo i spękany beton. Można domniemywać, że podobny jest stan betonu wszystkich słupów pod płaszczem z maty włókna węglowego. Jest to tym bardziej prawdopodobne, że ostukiwanie płaszcza wskazuje, że nie wszędzie jest on skutecznie przyklejony do podłoża (podpora 6 Pd)



Rys. 9 Głowica słupa – uszkodzenia korozyjne w miejscu wykonania przegubu.



Rys. 10 Rdzawe wykwity na powierzchni słupa wzmocnionego matami z włókien węglowych. Widoczne również spękania i rdzawe wycieki na elemencie uciągającym przęsła (ryglu podpory)

4.3 Belki strunobetonowe

Ogólny stan dźwigarów głównych, pomimo lokalnych uszkodzeń, uważam, że jest zadowalający. Brak jest oznak wskazujących na ich przeciążenia. Wizualna ocena belek wskazuje, że przynajmniej skrajne belki mają tzw. strzałkę odwrotną, co świadczy o skuteczności sprężenia. Występują jednak lokalne uszkodzenia korozyjne dźwigarów, które jednak w mojej ocenie nie mają aktualnie istotnego wpływu na aktualną nośność konstrukcji. Uszkodzenia te występują przede wszystkim przy dolnych krawędziach dźwigarów – poszerzeń środków.

Aktualnie nie przeprowadzono badań wytrzymałości betonu na ściskanie dźwigarów sprężonych. Badania takie wykonano w roku 2003 [1], pobrano jednak jedynie dwie próbki. Uzyskano następujące wyniki badań: 34,4 MPa i 58,8 MPa. Nominalna wytrzymałość betonu na ściskanie, zgodnie z projektem belek powinna odpowiadać marce R_w 50 MPa (średnia wytrzymałość betonu na ściskanie mierzona na próbkach walcowych o średnicy 160 mm). Jednak na podstawie wyników badań tylko dwóch próbek nie jest możliwe wypowiedanie się o aktualnej wytrzymałości betonu na ściskanie wszystkich dźwigarów. Jednak makroskopowe badania betonu, w miejscach w których beton nie jest skorodowany, oraz badania wytrzymałości na odrywanie wskazują, że beton dźwigarów głównych jest dobre jakości i ma wytrzymałość zbliżoną do projektowanej.

Stwierdzone obecnie uszkodzenia dźwigarów sprężonych to przede wszystkim:

- ubytki betonu i odsłonięcia zbrojenia, przede wszystkim zbrojenia pomocniczego, tzw. miękkiego,
- rys podłużne przy dolnej krawędzi belek.

Analiza powstałych uszkodzeń korozyjnych wskazuje, że doszło do nich prawdopodobnie na skutek wadliwie przeprowadzonego remontu obiektu.

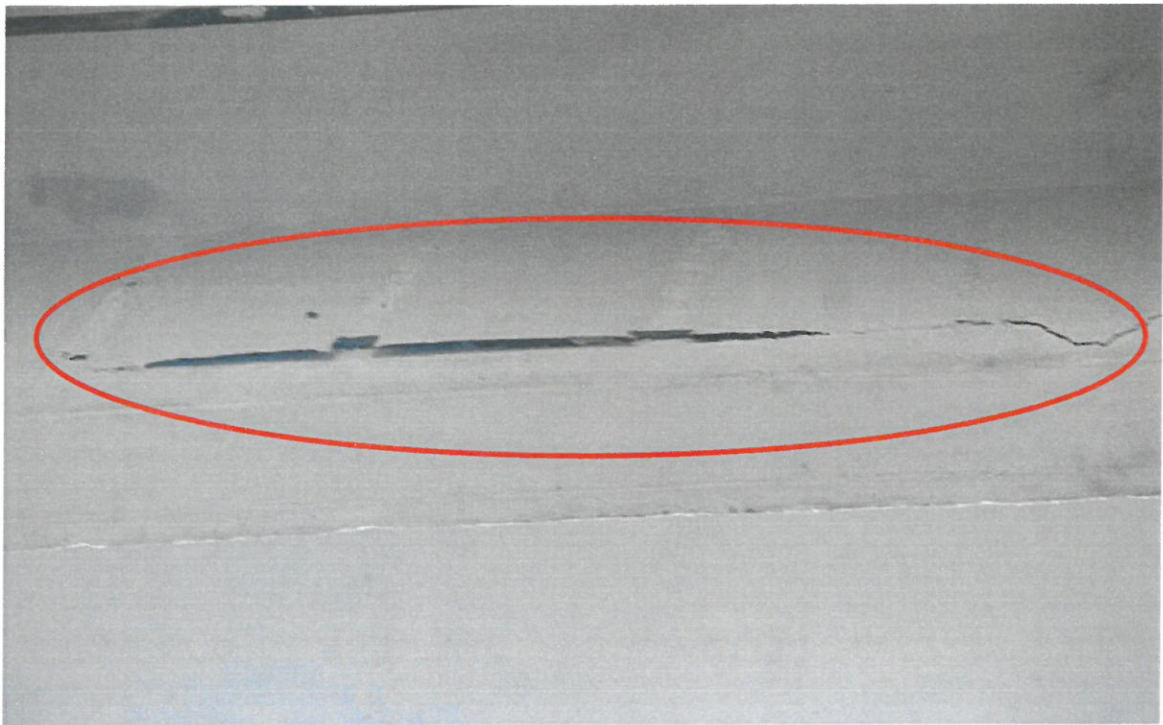
Jak wynika z ekspertyzy [1] stan dźwigarów głównych przed remontem mostu był zły, a wynikało to przede wszystkim z korozji zbrojenia tzw. miękkiego. Pomimo, że jak wynika to z ekspertyzy [1] głębokość karbonatyzacji betonu była mała, rzędu 1 – 2 mm, to ponieważ praktycznie brak było otuliny zbrojenia, a ponadto, zwłaszcza po krawędziach belek zewnętrznych spływała woda, korozja zbrojenia pomocniczego była zawansowana. Potwierdziły to badania metodą potencjometryczną. Stwierdzony w badaniach [1] odczyn próbek betonu pobranych z belek wynosił $pH=10$, a więc poza strefą przypowierzchniową, beton belek wykazywał dobre właściwości ochronne do betonu. Biorąc pod uwagę, że

wszystkie dźwigary główne zostały zabezpieczone powierzchniowo, można uznać, że warunki te od czasu remontu nie uległy wyraźnemu pogorszeniu.

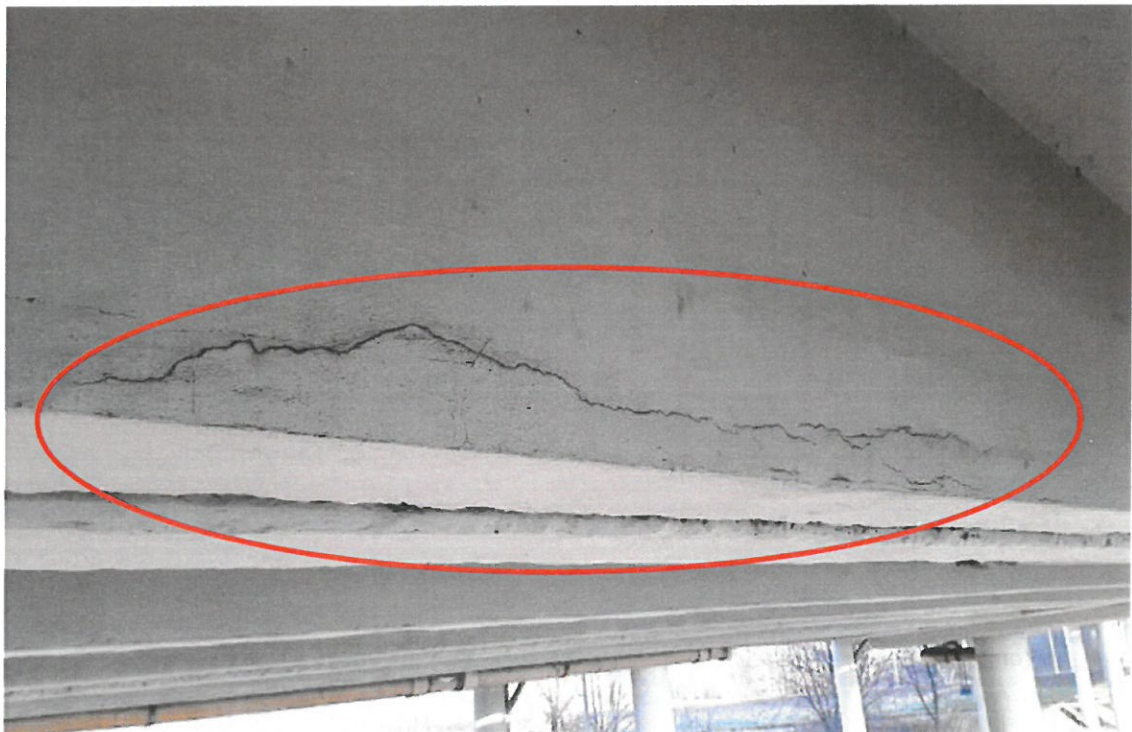
W czasie badań wykonanych 2003 roku [1] nie stwierdzono występowania w belkach chlorków. Aktualnie nie przeprowadzono badań na zawartość chlorków dźwigarach głównych, jednak jako, że aktualnie nie stwierdzono by po przeprowadzonym remoncie po belkach spływa woda (szczelna izolacja pomostu), można uznać, że badania wykonane w roku 2003 mają swoją moc, tzn., że dźwigary główne nie są nasycone chlorkami. Jest to o tyle ważne, że chlorki w betonie pogarszają warunki pasywacji stali tzn., że już przy wyższym pH betonu może ulec zniszczeniu warstwa pasywacyjna na stali zbrojeniowej. W konsekwencji można uznać, że podstawową przyczyną korozji stali w belkach była przede wszystkim zbyt cienka otulina zbrojenia.

Jakość betonu nieskorodowanego dźwigarów głównych można uznać za dobrą, spełniającą wymagania jaki musi spełniać beton, na którym układana jest powłoka ochrona. Wykonane badania wytrzymałość na odrywanie betonu mierzono na powierzchni belek wskazały, że w przypadku 8 na 10 badanych punktów nie udało się oderwać próbki, w zakresie możliwości przyrządu stosowanego do badań [7]. Na podstawie uzyskanych wyników stwierdzono, że wytrzymałość na odrywanie przekracza wartość 3,03 MPa, a minimalna wytrzymałość na odrywanie wynosiła 2,16 MPa. (Badań takich w odniesieniu do belek nie wykonywano w czasie opracowywania ekspertyzy [1]). W tym kontekście można stwierdzić, że odspajanie się mat z włókna węglowego naklejonych na pas dolny jest skutkiem wadliwie przeprowadzonych prac (wadliwego przygotowania powierzchni, a nie zbyt małej wytrzymałości betonu na odrywanie – rys. 11, 15). Dotyczy to prawdopodobnie innych również innych naprawianych miejsc dźwigarów sprężonych, w których doszło do odspojenia warstw naprawczych (rys. 12 do 15).

Biorąc pod uwagę brak chlorków w betonie dźwigarów głównych oraz niewielką głębokość karbonatyzacji betonu należy uznać, że aktualne niszczenie korozyjne zbrojenia w dźwigarach głównych jest spowodowane wadliwie przeprowadzonym remontem, a przede wszystkim nie prawidłowo przygotowanym podłożem przed nałożeniem warstw ochronnych i/lub użyciem do naprawy materiałów o nie odpowiednich parametrach (w tym powstawania tzw. efektu odtwarzającej się anody na styku „starego” i „nowego” betonu).



Rys.11 Odspajanie mat z włókna węglowego na powierzchni środniczki dźwigar sprężonego (przęsło 14 – 15) Pd.



Rys. 12 Rysa podłużna przy dolnej krawędzi beki sprężonej (przęsło 6-7 Pd)



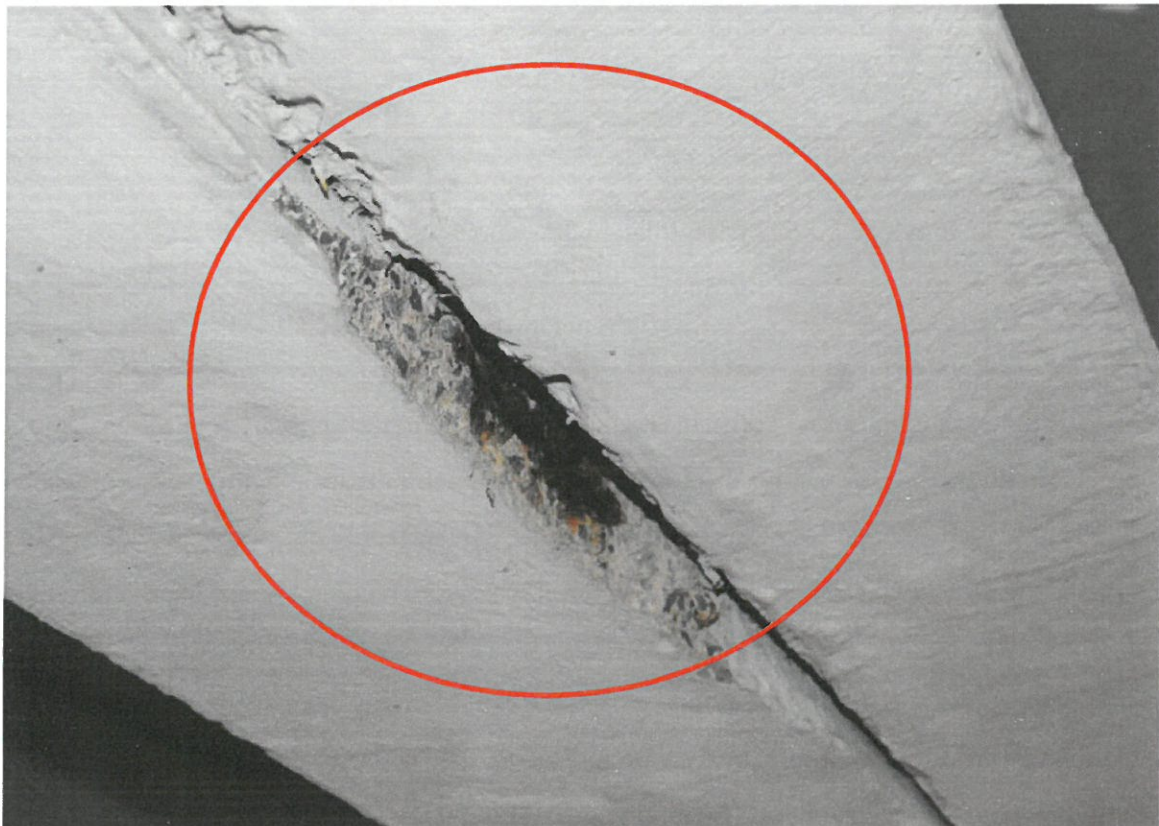
Rys. 13 Ubytek betonu na krawędzi belki sprężonej. Odślonięte, korodujące zbrojenie (Przęsło 6-7 Pd)



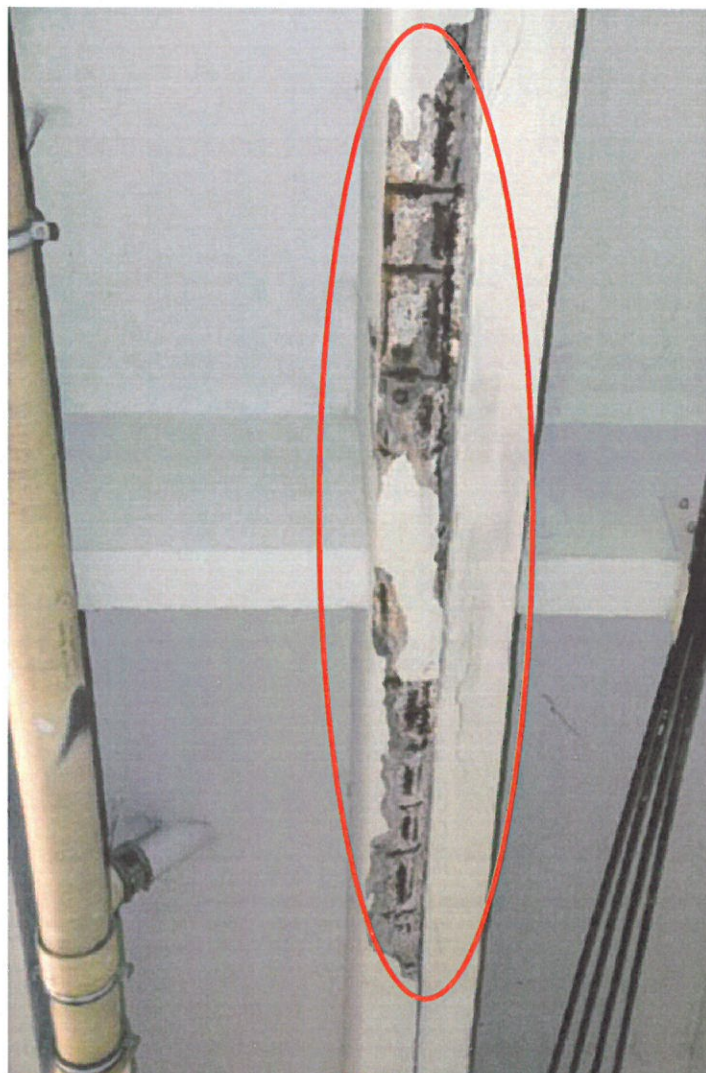
Rys. 14 Ubytek betonu na krawędzi belki sprężonej. Odślonięte, korodujące zbrojenie (Przęsło 5-6 Pd)



Rys. 15 Ubytki betonu dźwigara głównego. Odstłonięte skorodowane sploty (przęsło 4-5 Pd)



Rys. 16 Korozja dźwigarów głównych pomiędzy sąsiednimi belkami (przęsło 23-24 Pd)



Rys. 17 Przykład korozji pasa dolnego dźwigarów głównych (przesło 23-24 Pd)

4.4 Monolityczne uciąglenia nad słupami – ryle podpór – nóg ramownic

Stan tych elementów konstrukcji wiaduktu jest w mojej najgorszy w odniesieniu do oceny całego ustroju nośnego (poza wymienionymi słupami dwudzielnymi). Występuje wiele uszkodzeń tych elementów, jakkolwiek jak to stwierdzono w ogólnej ocenie stanu konstrukcji, są to wyłącznie uszkodzenia o charakterze korozyjnym, będące skutkiem błędów popełnionych na etapie remontu konstrukcji. Brak jest natomiast uszkodzeń, które by wskazywał, że są one wynikiem przeciążenia tego elementu konstrukcyjnego. Również zbadana wytrzymałość betonu na ściskanie jest aktualnie wystarczająca. Przeprowadzone aktualnie badania wytrzymałości betonu na ściskanie (w oczepach) wskazują, że wynosi ona średnio 39,1 MPa i nie jest mniejsza od projektowanej [7].

Uszkodzenia tego fragmentu konstrukcji polegają przede wszystkim na:

- spękaniu betonu (prawdopodobnie w miejscach wykonanych napraw – wypełnieniach ubytków betonu wykonanych w ramach remontu obiektu – rys. 18, 19),
- korozji zbrojenia w miejscach, w których odpadła otulina (rys. 18, 20).

Są to uszkodzenia zlokalizowane na ogół punktowo, jakkolwiek na niektórych elementach występują rysy podłużne przebiegające na znacznej długości elementów. Układ tych rys i ich kształt wskazuje, że ich genezą jest albo odspajanie się otuliny na skutek korozji stali zbrojeniowej albo/i są na skutkiem odspajania się warstwy naprawczej od „starego” betonu. O tym, że przyczyna spękań i odspajania się betonu tkwi w wadliwie przeprowadzonej naprawie (reprofilacji uszkodzonych miejsc w konstrukcji naprawianej) wskazuje ich charakter i miejsca lokalizacji. Do takich uszkodzeń, poza rozsadzającym działaniem produktów korozji, dochodzi również na skutek naprężeń ścinających pomiędzy betonem skorodowanym powierzchniowo (o niskiej wytrzymałości) i nowym betonem (prawdopodobnie typu PCC), o dużej wytrzymałości i wysokim module sprężystości. Dlatego przy tego typu naprawach konieczne jest:

- całkowite usunięcie skorodowanego betonu i staranne oczyszczenie skorodowanego zbrojenia, a w przypadku, gdy korozja zbrojenia przekracza połowę jego średnicy – całkowite usunięcie betonu wokół zbrojenia,

- wykonanie na powierzchni zbrojenia warstwy antykorozyjnej, w tym warstwy poprawiającej przyczepność stali do warstwy naprawczej,

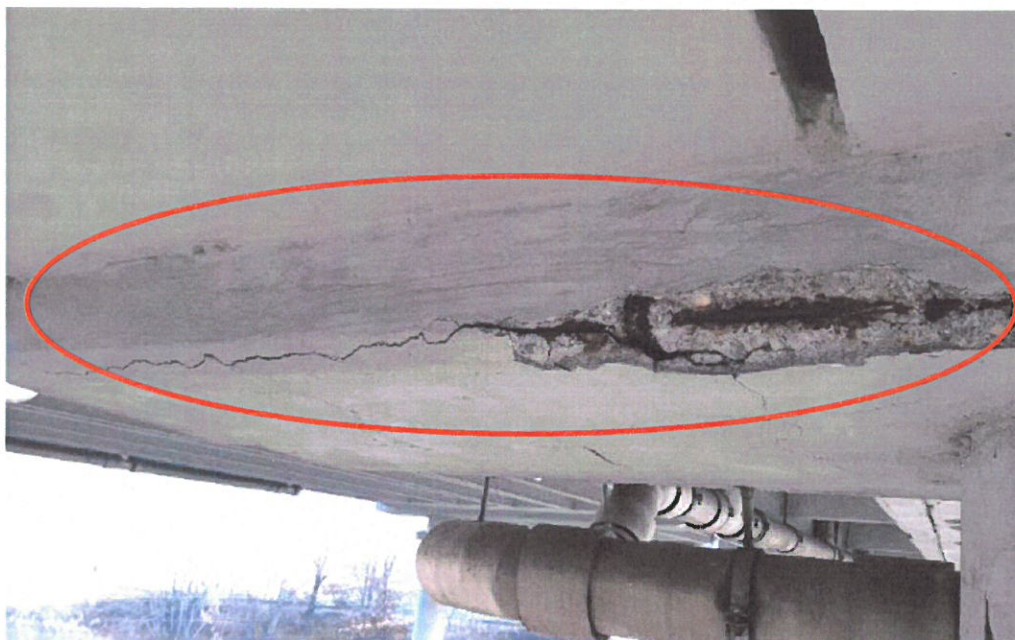
- wykonanie na powierzchni naprawianego betonu warstwy szepnej, mającej również właściwości tzw. mostkowania naprężeń ścinających pomiędzy „starym betonem” i warstwą naprawczą.

O tym, że spękania mogą mieć źródło w korozji zbrojenia wskazują również chociażby rdzawe wykwity widoczne w wielu miejscach spękań betonu.

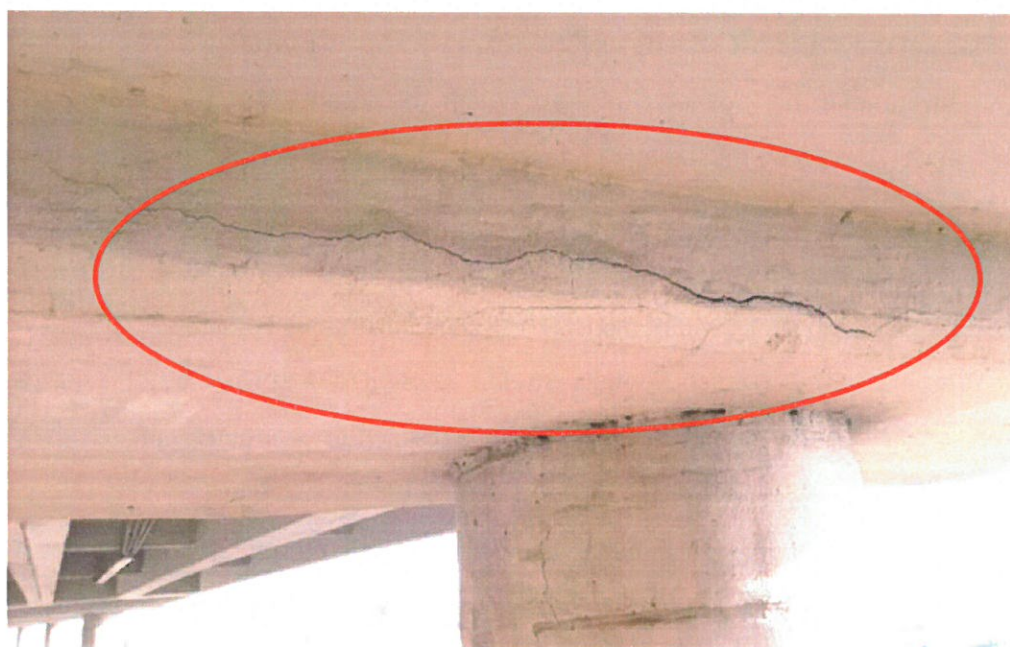
W miejscach, w których odpadła otulina, stwierdzona korozja betonu ma jednak na ogół charakter lokalny, bardzo często powierzchniowy, a ubytek przekroju stali nie przekracza kilkunastu procent.

Głębokość karbonatyzacji badanych uciągających elementów betonowych jest w przedziale (0 – 22) mm, przy czym w przeważającej liczbie punktów badawczych była rzędu 2 – 3 mm. W miejscach, w których głębokość karbonatyzacji jest rzędu 20 mm, to zbrojenie nie jest chronione aktywnie przez beton. Objawem tego są ogniska korozji. Natomiast w żadnym

z wykonanych odwiertów nie stwierdzono występowania chlorków. Jednak, z uwagi na to, że przed remontem nieszczelne były dylatacje, należy spodziewać, że beton w oczepach filarów dwudzielnych, zwłaszcza od strony stykających się sąsiednich segmentów konstrukcji będzie nasycony chlorkami, co ma wpływ na trwałość konstrukcji (patrz uwaga na temat chlorków w betonie zawarta w ocenie dźwigarów sprężonych).



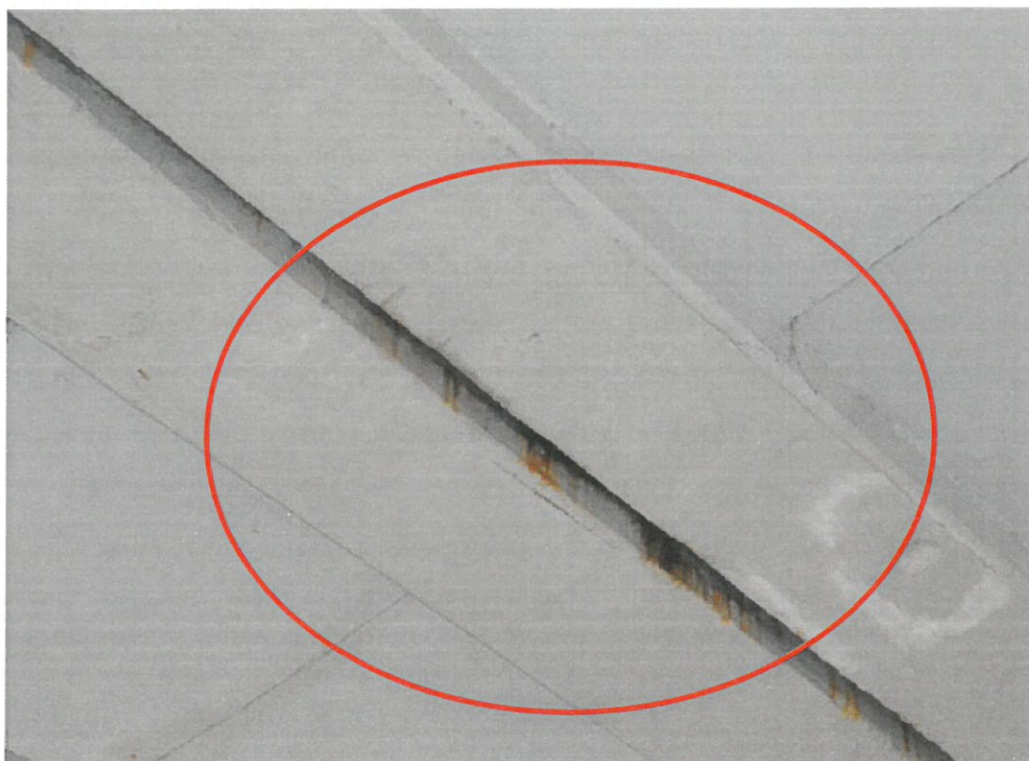
Rys. 18 Podłużna rysa elementu uciągającego przęsła, ubytek betonu, korozja zbrojenia (oczep, podpora 7 Pd)



Rys. 19 Podłużna rysa elementu uciągającego przęsła (oczep, podpora 7 Pd)



Rys. 20 Ubytki otuliny i korozja odsłoniętego zbrojenia elementu uciągającego przęsła (oczep, podpora 7 Pd)



Rys. 21 Rdzawe zacieki w dylatacji segmentów ramownicowych

5. Ocena aktualnej nośności obiektu.

5.1 schemat statyczny konstrukcji

Obiekt jako całość składa się z segmentów, będących ramownicami (konstrukcjami ramowymi) o nogach (podporach) dwusłupowych oraz rygli będących rusztami wielobelkowymi o sztywnych węzłach. Pierwotnie były to ramy bezprzegubowe, poza skrajnymi ramami, łączącymi się z przyczółkami za pomocą łożysk przegubowo-przesuwnych. W czasie remontu dokonano zmiany schematu statycznego, zamieniając ramy o węzłach bezprzegubowych na ramy z nogami połączonymi przegubowo-nieprzesuwnie z ryglami – poza skrajnymi nogami ram, które pozostały połączone bezprzegubowo z rygłem.

5.2 Nośność projektowana obiektu (przed i po wzmocnieniu)

Obiekt został zaprojektowany na obciążenia I klasą wg PN-66/B-02015 [9]. Z ekspertyzy [1] wynika, że w okresie badań obiektu (rok 2003) nośność obiektu została obniżona poniżej projektowanej, ale z możliwością przywrócenie nośności projektowej (w przybliżeniu odpowiadające klasie C wg PN-85/S-10030 [5]), a z możliwością przywrócenia nośności odpowiadającej klasie I wg [9] (w przybliżeniu odpowiadającej klasie C wg. [5]), a nawet podniesienie do klasy B wg [5], po dodatkowym sprzężeniu wybranych dźwigarów głównych.

Z opracowań [2, 3] (Projektu budowlanego remontu obiektów) wynika, że zostały przeprowadzone obliczenia, z których wynika, że po wprowadzeniu zmian w schemacie statycznym i po dodatkowym sprzężeniu konstrukcji (wszystkich belek skrajnych rygli – przęseł i przedskrajnych belek pozostałych rygli – przęseł) obiekt będzie miał nośność odpowiadająca klasie B wg PN-85/S-10030 [5] (opracowanie: „Obliczenia statyczne. Nr archiwalny: TMP-04/TP-11/2004.Opracowanie TARCOPOL Sp. z o.o. TMP Consulting we Wrocławiu, Wrocław czerwiec 2004” cytowane pod poz. 39 w opracowaniach [2, 3]. W oparciu o te obliczeniach statyczno-wytrzymałościowe, z uwzględnieniem wyników badań zawartych w ekspertyzie [1], został opracowany projekt wzmocnienia obiektu. Można więc domniemywać, że po wykonaniu wzmocnienia obiektu zgodnie z tym projektem oraz stosownych napraw (w tym po wykonaniu dodatkowych prac naprawczo - wzmacniających, wprowadzanych na bieżąco w czasie remontu), obiekt uzyskał nośność odpowiadająca klasie B wg PN-85/S-10030 [5]. Skuteczność naprawy potwierdziły badania pod próbnym obciążeniem statycznym i dynamicznym [10].

5.3 Charakterystyka belek korytkowych

Jak wynika z katalogu belek [6] są to belki strunobetonowe, sprężone splotami składających się z drutów o średnicy 2,5 i 2,8 mm. Każda belka wewnętrzna jest sprężona za pomocą $2 \times 42 = 84$ splotów, składających się z drutów $6\phi 2,5\text{mm} + 1\phi 2,8\text{mm}$, natomiast belki skrajne sprężone są za pomocą $2 \times 45 = 90$ splotów. Sploty są odginane nad podporami. Belki zostały zaprojektowane nominalnie z betonu o $R_w = 50$ MPa. Wyniki badań betonu zawarte w ekspertyzie [1] dały wyniki 34,4 i 56,6 MPa (badania niszczące dwóch rdzeni pobranych z belek).

W czasie badań wykonanych w ramach tego zlecenia, w miejscach, w których na skutek korozji brak jest otuliny, stwierdzono korozję max. 4 splotów, co w odniesieniu do wszystkich splotów w belce stanowi ok. 5% liczby splotów. W takim samym procencie można szacować zmniejszenie siły sprężającej. Jeśli przyjąć, że podobna, maksymalna liczba splotów jest skorodowana w belkach skrajnych, to ubytek siły sprężającej w odniesieniu do całej belki wynosi ok. 4,5%, a więc zmniejszenie siły sprężającej (nośności) pojedynczej belki jest niewielkie, a uwzględniając to, że nie stwierdzono by w jednym przęśle była uszkodzona w ten sposób więcej niż jedna belka oraz uwzględniając wzajemną współpracę wszystkich belek w przekroju poprzecznym, osłabienie poszczególnych przęseł z tego powodu, tj. korozji splotów, jest bardzo małe.

5.4 Nośność użytkowa

Zgodnie z: „Instrukcja do określania nośności użytkowej drogowych obiektów mostowych” [4], w przypadku wszystkich obiektów, które zostały zaprojektowane i wybudowane na obciążenia klasy A lub klasy B wg PN-85/S-100030 [5], przyjmuje się bez obliczeń nośność użytkową równą masie samochodu odpowiadającego obciążeniu kategorii 1/S42. Ponieważ obiekt został wzmocniony w ramach remontu przeprowadzonego w latach 2007 – 2008 do klasy B wg normy [5], należy uznać, że po wzmocnieniu nośność wiaduktu odpowiadała klasie 1/S42, tzn., że można dopuścić na nim ruch pojazdów samochodowych o całkowitej masie nie przekraczającej 42 t, a więc wszystkich pojazdów, które dopuszczone są w Polsce do ruchu bez ograniczeń.

5.5 Aktualna nośność wiaduktu

Na podstawie przeprowadzonej w 5.1 do 5.4 analizie, wyników badań obiektu przeprowadzonych w roku 2020, a także biorąc pod uwagę zakres remontu obiektu przeprowadzonego w latach 2007-2008, w tym wykonane wzmocnienie przęseł, ponieważ aktualnie nie stwierdzono oznak przeciążenia obiektu, uważam, że aktualna nośność wiaduktu uległa niewielkiemu zmniejszeniu w odniesieniu do nośności określonej w projekcie remontu (klasa B wg PN-85/S-10030 [5]). Stąd można uznać, że jego aktualna nośność użytkowa odpowiada klasie 1/S42 wg. [4]. Jednak od czasu remontu wyraźnie pogorszyła (zmniejszyła) się trwałość obiektu, stąd uważam, że można dopuścić nośność użytkową odpowiadającą klasie 1/S42, jedynie na rok, tj. do końca 2021 roku. Po tym okresie obiekt musi być podany ponownej ocenie, a decyzja o jego nośności i warunkach dalszej eksploatacji powinna uwzględniać stan obiektu pod koniec 2021 roku, szczególnie w kontekście postępującej degradacji, z uwzględnieniem ewentualnie wykonanych prac remontowych obiektu (wzmocnienia).

Z uwagi na ogólny stan wiaduktu oraz ze względu na zwiększone natężenie ruchu ciężkich pojazdów i biorąc pod uwagę konstrukcję wiaduktu zaprojektowanego prawie 50 lat temu na zupełnie inną strukturę ruchu, należy wprowadzić dodatkowo ograniczenie w użytkowaniu obiektu określone w pkt. 6 tego opracowania.

Ponadto uważam, że aktualnie nie występuje zagrożenie wystąpienia awarii budowlanej wiaduktu, zagrażającej użytkownikom wiaduktu oraz użytkownikom przestrzeni pod wiaduktem, pod warunkiem przestrzegania zasad eksploatacji podanych w pkt. 6 tego opracowania, oraz po wykonaniu w roku 2021 prac remontowych opisanych w pkt. 7 tego opracowania.

6. Warunki eksploatacji wiaduktu

Dopuszcza się warunkowa eksploatację wiaduktu, przy zachowaniu nośności użytkowej 1/S42 wg [4] na następujących warunkach:

6.1 Wprowadzić nakaz ruchu pojazdów ciężarowych jedynie po pasie bezpośrednio przylegającym do chodnika i zakaz wyprzedzania na obiekcie przez pojazdy ciężarowe, ustawiając przed obiektem odpowiednie oznakowanie (przykładowe oznakowanie, które należy ustawić przed mostem pokazano na rys. 22)



Rys. 22 Propozycja oznakowania przed wjazdem na most. Dodatkowo na tablicy umieścić informacje o szerokości pasów ruchu

6.2 W celu zmniejszenia sił poziomych od hamowania, wprowadzić ograniczenie prędkości samochodów ciężarowych do 40 km/h.

6.3 Wprowadzić należy bezwzględny zakaz ruchu po wiadukcie pojazdów ponadnormatywnych (o masie całkowitej przekraczającej 42 t).

6.4 Prowadzić regularny przegląd obiektu (min. co 6 miesięcy) - poza standardowymi przeglądami rocznymi i pięcioletnimi.

6.6 Założyć repery kontrolne w osi krawężników (nad podporami i w środku rozpiętości przęseł) i prowadzić ich regularną niwelację co 6 miesięcy (łącznie z przeglądem obiektu).

Podane warunki eksploatacji są ważne do końca 2021 roku. W tym czasie należy przeprowadzić prace naprawcze konstrukcji nośnej oraz dokonać wzmocnienia podpór dwudzielnych (patrz pkt. 7 opracowania).

7. Zakres prac remontowych

7.1 Uwagi ogólne

Uważam, że przywrócenie walorów użytkowych obiektu ustalonych po wykonanym remoncie w latach 2007 - 2008 będzie bardzo trudne i w mojej ocenie ekonomicznie nieuzasadnione. W szczególności praktycznie niemożliwe będzie przywrócenie trwałości obiektu powyżej 10 lat. Jednak uważam, że są możliwe i racjonalnie uzasadnione naprawy, które by zapewniły zachowanie dotychczasowej nośności użytkowej przez okres ok. 10 lat.

Po tym okresie powinien być wybudowany nowy obiekt. Uwzględniając to, że w ekspertyzie z 2003 roku [1] wskazano, że przeprowadzony remont w określonej w niej zakresie pozwoli użytkować obiekt przez ok. 30 lat, to jeśli uwzględni się fakt, że od daty wykonania remontu upłynęło ok. 12 lat, to potencjalne przedłużenie eksploatacji obiektu o ok. 10 lat, pozwoli na wykorzystanie planowanego okresu użytkowania w ok. 70%, określonego na etapie wykonywania remontu tj. 30 lat.

W celu możliwości dalszej eksploatacji wiaduktu należy wykonać następujące prace.

7.2 Usunięcie skorodowanego betonu we wszystkich miejscach, w których zaobserwowano uszkodzenie (ubytki betonu, zarysowania i pęknięcia o charakterze korozyjnym, odsłonięte korodujące zbrojenie, rdzawe wykwity na powierzchni betonu itp.). Zwraca się uwagę, że należy usunąć nie tylko beton skorodowany, lecz również beton wokół odsłoniętych prętów zbrojeniowych, tak by całe zbrojenie po naprawie znalazło się w nowym, nieskarbonatyzowanym betonie. Zaleca się by do usuwania skorodowanego betonu stosować wodę pod dużym ciśnieniem.

W celu uniknięcia powstawania tzw. odtwarzających się anod, należy usunąć nie tylko słaby skorodowany beton, ale również usunąć część betonu na styku skorodowanego oraz betonu „zdrowego”, by uniknąć powstawania lokalnych anod na styku betonu pierwotnego i naprawionego, co prowadzi do powstawania lokalnych ognisk korozji.

7.3 Wykonać reprofilację wszystkich uszkodzonych i oczyszczonych miejsc. W przypadku stwierdzenia, że ubytek przekroju zbrojenia przekracza 10% pola powierzchni, należy dokonać stosownej analizy wpływu na stany graniczne nośności i użytkowości i ewentualnie dokonać uzupełnienia zbrojenia. Do naprawy stosować materiały wchodzące w skład jednego systemu, przestrzegając zasad określonych w normach systemu PN-EN 1504 [8], a w szczególności przestrzegać zasad kompatybilności materiałowej oraz kompatybilności procesowej (kompatybilności elektrochemicznej). Do betonów naprawczych stosować dodatek migrujących inhibitorów korozji (MCI).

W przypadku warstw naprawczych, grubszych niż 30 mm, należy kotwić je mechanicznie do naprawianej konstrukcji (za pomocą wklejanych kotew) i dodatkowo wzmacniać za pomocą siatek zbrojeniowych. Ponadto zaleca się by w przypadku warstw naprawczych grubszych od 20 mm stosować technologie betonu natryskowego (SPCC).

7.4 Wykonać wzmocnienie podpór z słupami dwudzielnymi, np. wzmocniając słupy dwudzielne za pomocą płaszcza stalowego (w sposób podobny do zastosowanego wzmocnienia podpór dwudzielnych w czasie remontu obiektu).

Opracował:

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized initial 'A' followed by a long, flowing horizontal stroke.

dr hab. inż. Arkadiusz Madaj, prof. PP
(nr upr. 7131/133/P/2001)

Poznań, 28.12.2020

233.1,



Bydgoszcz, 8.01.2021 r.

Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY	
Rada Miasta Bydgoszczy	
wpływ dnia	12. 01. 2021
nr wpływu	0. dz. / 2594
ilość załączników sztuk	12

Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: Darmowych obiadów w szkołach

Szanowny Panie Prezydencie!

Proszę o odpowiedź na następujące pytania:

1. Ilu uczniów bydgoskich szkół korzysta z darmowych posiłków?
2. Jaka kwota przeznaczona jest na ww. działanie
3. Jak ten problem jest rozwiązany w czasie pandemii kiedy szkoły są zamknięte? Czy są jakieś działania zastępcze prowadzone wobec dzieci z najuboższych rodzin, tak by im zapewnić codzienny, ciepły posiłek?

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej



Bydgoszcz, dnia 20 stycznia 2021 r.

RM.0003.233.1.2021

Pan

Paweł Bokiej

Radny Rady Miasta Bydgoszczy

Odpowiadając na interpelację Pana Radnego z dnia 08 stycznia 2021 r. (data wpływu: 12 stycznia 2021 r.) dotyczącą kwestii dożywiania uczniów, na podstawie danych przekazanych przez Wydział Edukacji i Sportu UMB oraz Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej, uprzejmie wyjaśniam, co następuje:

1. Odwołując się do liczby uczniów i dzieci w wieku przedszkolnym, korzystających z posiłków, jak również kwoty przeznaczonej na wyżej wymienione działanie, statystycznie, w ramach wieloletniego rządowego programu „Posiłek w szkole i w domu” na lata 2019 – 2023, w roku 2020 wsparciem objęto 521 uczniów, na realizację celu wydatkowano kwotę 87.046,70 zł, a także 191 dzieci spożywających posiłek w żłobku i przedszkolu, na łączną kwotę 40.415,70 zł. W ramach programu osłonowego w zakresie dożywiania pn. „Pomoc Miasta Bydgoszczy w zakresie dożywiania – posiłek w szkole i w domu” wsparciem objęto 123 uczniów, łącznie na kwotę 18.320,20 zł, a także 46 dzieci w wieku przedszkolnym na kwotę 8.775,30 zł.
2. W okresie ograniczenia funkcjonowania szkół i placówek, w Ośrodku Szkolno-Wychowawczym nr 3 oraz w zespołach szkolno-przedszkolnych i zespołach szkół z oddziałami przedszkolnymi nadal funkcjonowały kuchnie, przygotowując posiłki dla dzieci przedszkolnych. W tych przypadkach gorący posiłek był wydawany dla uczniów, których rodzice/opiekunowie zadeklarowali chęć odbioru obiadu. W pozostałych sytuacjach, z uwagi na fakt zamknięcia placówek dydaktycznych, dotychczas świadczona dzieciom pomoc w postaci refundacji kosztów gorącego posiłku wydawanego w stołówkach szkolnych, na wniosek rodzica/opiekuna, została zastąpiona świadczeniem pieniężnym na zakup posiłku lub żywności.

Podsumowując, należy zauważyć, że obecna sytuacja epidemiczna w żadnym stopniu nie wyeliminowała społecznego problemu, jakim było i jest ubóstwo, nie wpłynęła także na zmniejszenie wydatków ponoszonych przez samorządy na pomoc dla najuboższej części społeczeństwa. Zmianie uległa jedynie forma udzielanej pomocy dostosowana do aktualnie panujących realiów.

235.2



Bydgoszcz, 19.01.2021 r.

Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY	
Rada Miasta Bydgoszczy	
wpływ dnia	19. 01. 2021
nr wpływu	1. In. 2612
ilość załączników sztuk	

Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: Podwyższenia opłaty za użytkowanie wieczyste

Wraz z końcem poprzedniego roku, zaczął Pan hurtowo wypowiadać wysokość opłaty za użytkowanie wieczyste na nieruchomości w mieście – na tereny przemysłowe, usługowe. Podwyżka opłaty jest związana z aktualizacją wyceny nieruchomości, a jako że nie była ona robiona od wielu lat, jest ona zgodna z przepisami, ale wyjątkowo drastyczna. W dobie walki małych i średnich przedsiębiorców z efektami pandemii, jest to dla większości z nich tragedia finansowa, bo opłata od użytkowania wieczystego w sprawach, w których zgłosili się do mnie przedsiębiorcy, to 4-5 razy tyle, co było poprzednio. Taka podwyżka jest rozpisana na lata, bo są maksymalne limity powyżej w roku - ale sama koncepcja, żeby akurat teraz robić podwyżki nie jest dobra - a na pewno nie w takiej wysokości. Podwyżka uderza we wszystkich - tj. właścicieli, dzierżawców, tych co wynajmują te obiekty, bo prowadzą w nich działalność gospodarczą. Proszę o dokładne przyjrzenie się sprawie i znalezienie mniej radykalnego sposobu na ściągnięcie tych należności poprzez np. większe rozłożenie ich w czasie.

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej



Bydgoszcz, dn. 29.01.2021 r.

RM.0003.235.2.2021

**Szanowny Pan
Paweł Bokiej
Radny Rady
Miasta Bydgoszczy**

W odpowiedzi na interpelację z dn. 19.01.2021 r. w sprawie podwyższenia opłat z tytułu użytkowania wieczystego informuję, że aktualizacja opłat rocznych wynika z obowiązku realizowania przepisów ustawy o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1990 z późn. zm.). Zgodnie z art. 77 powołanej ustawy wysokość opłaty rocznej z tytułu użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowej, podlega aktualizacji nie częściej niż raz na 3 lata, jeżeli wartość tej nieruchomości ulegnie zmianie. W przypadku nieruchomości Skarbu Państwa konieczność dokonywania aktualizacji wynika również z zaleceń pokontrolnych Wojewody Kujawsko-Pomorskiego, który zobowiązał Prezydenta Miasta do tego, by dążyć do sytuacji, w których aktualizacje dla wszystkich nieruchomości przeprowadzane będą regularnie, a przerwy pomiędzy nimi będą nie dłuższe niż 7 lat.

W 2020 r. podwyższono opłaty w stosunku do 28 nieruchomości Skarbu Państwa oraz 24 nieruchomości gminnych, zaś wszystkie wyceny sporządzono w grudniu 2019 r., jeszcze przed ogłoszeniem stanu epidemicznego. W związku z tym, że na terenie Bydgoszczy w użytkowaniu wieczystym jest ok. 500 nieruchomości gminnych i 1200 nieruchomości Skarbu Państwa wykorzystywanych na cele przemysłowe i usługowe, skala aktualizacji przeprowadzonych w 2020 r. ze skutkiem od 1 stycznia 2021 r. jest więc niewielka. Ponadto w większości przypadków trwa aktualnie proces odwoławczy, zaś do jego zakończenia użytkownicy wieczysti zobowiązani są do ponoszenia opłat w dotychczasowych wysokościach.

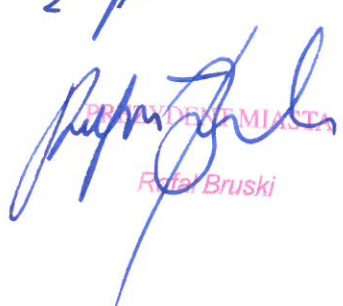
Podkreślić należy również, że przedsiębiorcy będący użytkownikami wieczystymi nieruchomości Skarbu Państwa, odnotowujący straty finansowe spowodowane COVID-19 mogą skorzystać z możliwości wniesienia opłaty rocznej za rok 2020 w pomniejszonej wysokości. Zgodnie z nowelizacją art. 15ja Ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem

i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (t.j. Dz. U. poz. 1842 z późn. zm.) wprowadzoną art. 24 Ustawy z dnia 10 grudnia 2020 r. o zmianie niektórych ustaw wspierających rozwój mieszkalnictwa (Dz. U. z 2021 r. poz. 11), opłata roczna z tytułu użytkowania wieczystego podlega pomniejszeniu proporcjonalnie do liczby dni w tym roku, w których obowiązywał stan zagrożenia epidemicznego oraz stan epidemii z powodu COVID-19, pod warunkiem:

1) zgłoszenia wniesienia opłaty w pomniejszonej wysokości staroście lub prezydentowi miasta na prawach powiatu, wykonującym zadania z zakresu administracji rządowej, przed upływem terminu, o którym mowa w art. 15j ust. 1 (tj. 31 stycznia 2021 r.)

2) braku zaległości w regulowaniu zobowiązań podatkowych, składek na ubezpieczenia społeczne, ubezpieczenie zdrowotne, Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych, Fundusz Pracy lub Fundusz Solidarnościowy do końca trzeciego kwartału 2019 r.

Jednocześnie wyjaśniam, iż wypowiedzenia opłat rocznych z tytułu użytkowania wieczystego kierowane są wyłącznie do podmiotów, będących użytkownikami wieczystymi gruntów. Ewentualne obciążanie wyżej wymienionymi opłatami dzierżawców nieruchomości lub najemców obiektów znajdujących się na gruntach jest kwestią ustaleń zawartych pomiędzy użytkownikami wieczystymi a innymi podmiotami, którym użytkownicy wieczystości zdecydowali się udostępnić, wynająć lub wydzierżawić posiadany grunt. Mając na uwadze powyższe, tut. organ nie ma wpływu na wysokość ustalanych indywidualnie - w drodze umów cywilno-prawnych pomiędzy podmiotami, opłat ponoszonych w ramach prowadzonej działalności gospodarczej. Obowiązek uiszczenia opłaty rocznej z tytułu użytkowania wieczystego jest zaś elementem umowy oddającej grunt w użytkowanie wieczyste, zawartej przez użytkownika wieczystego z właścicielem nieruchomości – Skarbem Państwa lub JST, której sposób realizacji określają dokładnie przepisy ustawy o gospodarce nieruchomościami.

z powodzeniem

PRACOWNIK MIASTA
Rafał Bruski



Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

Bydgoszcz, 1.02.2021 r.

2412

OB. PIK.P

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY
Rada Miasta Bydgoszczy

wpływ
dnia **01.02.2021**
nr wpływu *1.02.2021 2057*
ilość załączników sztuk *1 karta*

Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: Letnich ogródków restauracji, barów i kawiarni

Szanowny Panie Prezydencie!

Proszę o odpowiedź na pytania dotyczące letnich ogródków wystawianych przez bydgoskich przedsiębiorców. Chodzi mi o dane z 2019 i dla porównania 2020 roku, kiedy to zmieniła się stawka za zajęcie pasa ruchu.

1. Ilu przedsiębiorców zgłosiło wniosek o udostępnienie pasa ruchu pod ogródek letni?
2. Il wyniósł zysk Miasta z tego tytułu?

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej



Bydgoszcz, 10 -02-2021r.

UP-4140/102/21

RM.0003.241.2.2021

**Pan
Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy**

Dotyczy: letnich ogródków restauracji, barów i kawiarni

Stanowowy Panie Radny,

informuję, że w 2019 roku 58 przedsiębiorców złożyło wnioski na podstawie których wydano 82 umowy na dzierżawę terenu pod ogródek sezonowy w pasach drogowych zarządzonych i utrzymywanych przez Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy (część przedsiębiorców składa dokumenty raz na sezon, inni dzielą okres dzierżawy na kilka umów), co sumarycznie dało zysk na kwotę 308 344,41 zł brutto.

Natomiast w 2020 roku 58 przedsiębiorców złożyło wnioski na podstawie których wydano 78 umów na dzierżawę terenu pod ogródek sezonowy, co sumarycznie dało zysk na kwotę 28 989,53 zł (stawki obniżone ze względu na epidemię SARS-CoV-2).

Z pozdrowieniami

Mirosław Kozłowicz



24.9

Bydgoszcz, 1.02.2021 r.

Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

2021-02

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY
Rada Miasta Bydgoszczy

wpływ
dnia 01.02.2021

nr wpływu *6.02.2021 2657*

ilość załączników sztuk *1*

Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

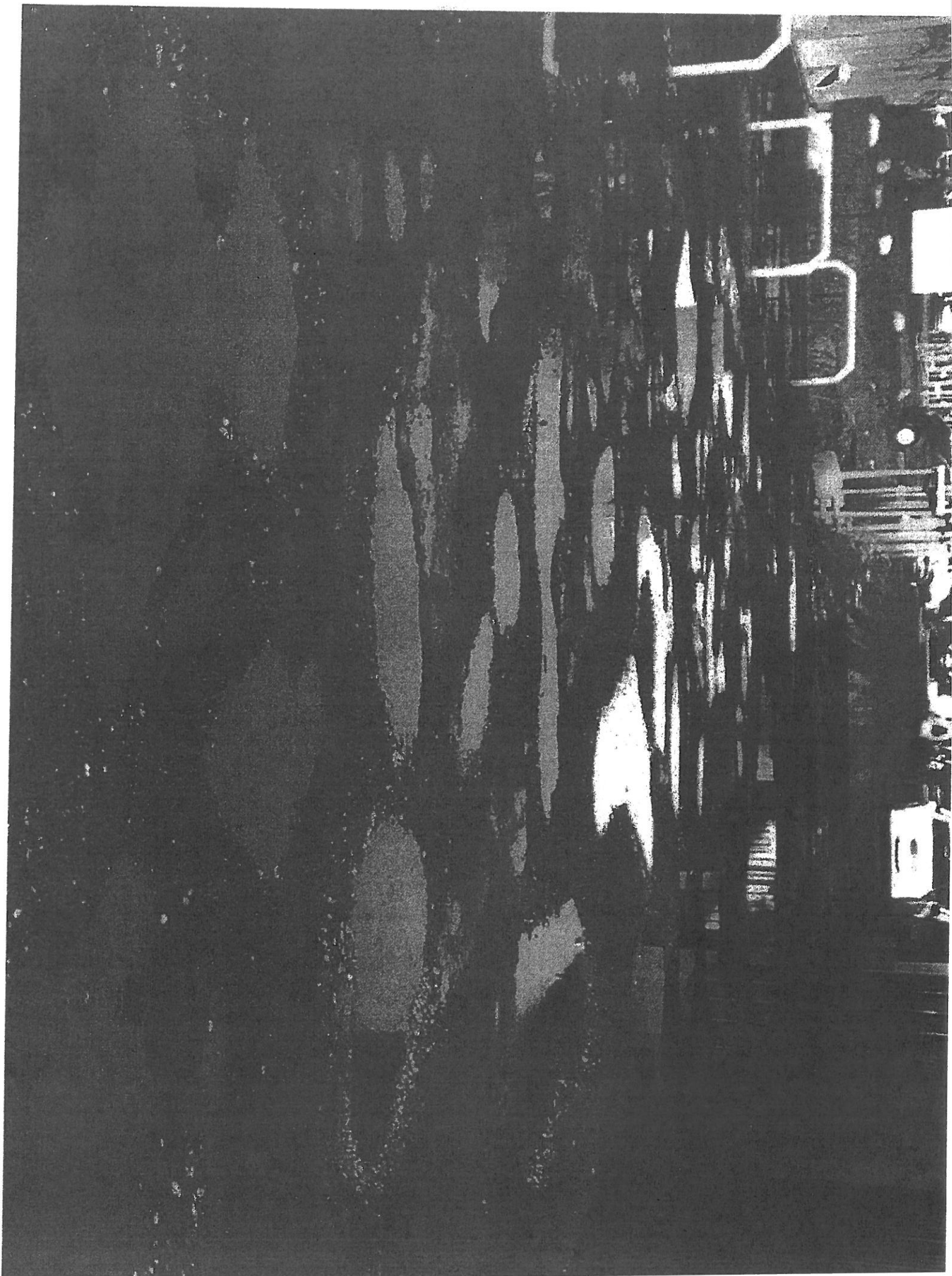
Dotyczy: Utwardzenie ulicy Grodzkiej

Szanowny Panie Prezydencie!

Proszę o rozwiązanie problemu dotyczącego fragmentu ulicy Grodzkiej. Jest to droga gruntowa, na której tworzą się ogromne dziury, co sprawia, że w okresie jesienno-zimowym jest praktycznie nieprzejezdna. Jeśli nie ma środków na jej profesjonalne utwardzenie, to proszę o wyłożenie płytami ażurowymi lub wysypanie żwiru, który wyrównałby powierzchnię. Do interpelacji załączam zdjęcie tego feralnego fragmentu.

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej





ZASTĘPCA PREZYDENTA BYDGOSZCZY
Miroslaw KOZŁOWICZ

Bydgoszcz, dnia 15.02.2021r.

R.M. 0003-241-4-2021
IP-0013/333/2021
2631

Pan
Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

Temat: Utwardzenie ul. Grodziskiej.

Szanowny Panie Radny,

w odpowiedzi na Pana pismo interpelację ws. prawie utwardzenia ulicy Grodziskiej informuję, że przedmiotowa ulica nie zakwalifikowała się do realizacji w ramach Wieloletniego programu utwardzenia ulic gruntowych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy i nie będzie w związku z tym budowana w II edycji rzeczonoego programu.

Odnośnie czasowego wzmocnienia nawierzchni płytami ażurowymi lub żwirem, w ramach posiadanych środków przeznaczonych na budowę nawierzchni ażurowej zostanie przeprowadzona analiza kosztów i technicznych możliwości zastosowania tego rozwiązania na ul. Grodziskiej, w szczególności przepuszczalności gruntu. W przypadku pozytywnego spełnienia obydwu kryteriów, ulica zostanie wpisana na listę dróg przeznaczonych do wzmocnienia płytami ażurowymi.

Do tego czasu ulica objęta jest cyklicznym utrzymaniem dróg gruntowych. Jednocześnie informuję, że w przypadku wystąpienia korzystanych warunków atmosferycznych droga zostanie poddana interwencyjnemu profilowaniu a braki w nawierzchni zostaną uzupełnione destruktem.

Z poważaniem

Miroslaw Kozłowicz



Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

Bydgoszcz, 1.02.2021 r.

2416

HE

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY
Rada Miasta Bydgoszczy

wpływ
dnia **01.02.2021**
L. Br. 2654

nr wpływu

ilość załączników sztuk

Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: Dodatków dla nauczycieli szkół specjalnych

Szanowny Panie Prezydencie!

W związku z zawieszeniem wypłacania na czas pandemii nauczycielom szkół specjalnych dodatku za uciążliwe warunki pracy, proszę o informację, na jaki cel zostały przesunięte / wydatkowane wyżej wymienione środki.

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej



ZASTĘPCA PREZYDENTA BYDGOSZCZY
Iwona WASZKIEWICZ

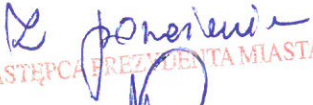
Bydgoszcz, dn. 16.02.2021 r.

RM.0003.241.6.2021

Pan
Paweł Bokiej
Radny Rady
Miasta Bydgoszczy

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie zawieszenia na czas pandemii wypłacania dodatków za warunki trudne i uciążliwe dla nauczycieli szkół specjalnych, uprzejmie informuję, że mimo ograniczonego funkcjonowania szkół w czasie pandemii, rok 2020 był trudny dla budżetu bydgoskiej oświaty. Miasto Bydgoszcz sfinansowało m.in. 6% rządowe podwyżki dla nauczycieli przyznane od 1 września 2020 r, na które nie otrzymaliśmy zwiększonej subwencji oświatowej. Ponadto, w celu zapewnienia właściwych warunków nauczania dla uczniów i bezpiecznych warunków pracy pracowników szkół, przeznaczaliśmy środki finansowe na zakup komputerów do nauki zdalnej, zakup środków ochrony osobistej i środków do dezynfekcji. Środki przeznaczone w planie finansowym w roku 2020 na oświatę w wysokości 672,75 mln zł zostały wykorzystane w 99,72%.

Pragnę jednocześnie podkreślić, że subwencja oświatowa pokrywa w naszym mieście jedynie ok. 63% kosztów zadań oświatowych. Środki własne, które Miasto przeznacza na oświatę wynoszą blisko 233 mln zł.


ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA
Iwona Waszkiewicz



Bydgoszcz, 1.02.2021 r.

Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY	
Rada Miasta Bydgoszczy	
wpływ dnia	01.02.2021
nr wpływu	1. dn 2657
ilość załączników sztuk	1

Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: Ulicy Nowej

Szanowny Panie Prezydencie!

Na Sesji Rady Miasta z dnia 17. grudnia 2020 r., zadeklarowałam Pan złożenie zapytania do Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w sprawie ul. Nowej. Czy zapytanie zostało złożone i czy nadeszła już odpowiedź?

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej

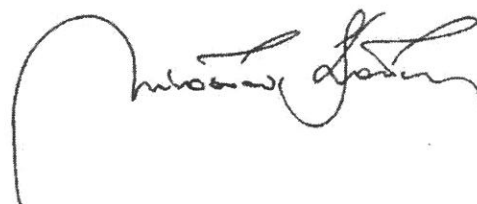
Bydgoszcz, 10.02.2021r
RM.0003.241.7.2021
Nr wpływu – 18068

Paweł Bokej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: budowy chodnika wzdłuż ul. Nowej

w odpowiedzi na Pana interpelację, informuję, że zapytanie odnośnie uwzględnienia budowy kanalizacji deszczowej w budżecie, zostało złożone do MWiK. Miasto aktualnie oczekuje na odpowiedź od w/w Spółki.

Z poważaniem



244.3



Bydgoszcz, 5.02.2021 r.

Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY	
Rada Miasta Bydgoszczy	
wpływ dnia	05. 02. 2021
nr wpływu 2682
ilość załączników sztuk

Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: Oświetlenia na osiedlach

Szanowny Panie Prezydencie!

Z niepokojem przyjąłem Pana stanowisko wyrażane publicznie, iż nie zamierza Pan w imieniu miasta negocjować ze spółką Enea sprawy oświetlenia terenów spółdzielczych i wspólnotowych. Skutkuje to tym, że od 1 lutego, mieszkańcy tych terenów będą pozbawieni światła.

Przyrównuje Pan te tereny do prywatnych posesji i twierdzi, że takim działaniem dba Pan o interes wszystkich mieszkańców. W mojej opinii, jest to błędne założenie – prywatna posesja, jest tylko moją własnością, natomiast z terenu spółdzielni czy wspólnoty, korzystają również osoby, które tam nie mieszkają. Mało tego, taka lampa, mimo że nie stoi na terenie bezpośrednio zarządzanym przez Pana, często „rzuca” światło na miejski chodnik czy drogę. Warto też zwrócić uwagę, że przy proponowanym przez Pana rozwiązaniu, mieszkańcy wspólnot i spółdzielni będą podwójnie opodatkowani w stosunku do innych mieszkańców.

Rozumiem, że ma Pan inny plan rozwiązania tego problemu - postawienie w przyszłości miejskiego oświetlenia na terenie całej Bydgoszczy. Jednak do tego czasu, problem nie zniknie. Trzeba znaleźć rozwiązanie na tu i teraz, tak by wszyscy bydgoszczanie, niezależnie gdzie mieszkają, czuli się bezpiecznie i komfortowo. Nie można roli gospodarza miasta przerzucać na szefa wspólnoty mieszkaniowej albo prezesa spółdzielni. Jeszcze raz proszę o zrewidowanie swojego stanowiska w tej sprawie i zaproponowanie rozwiązania, które do czasu zapowiadanej inwestycji spełni oczekiwania mieszkańców.

Z wyrazami szacunku,

(-)

Paweł Bokiej



ZASTĘPCA PREZYDENTA BYDGOSZCZY
Miroslaw KOZŁOWICZ

Bydgoszcz, 23.02.2021 r.

RM.0003.3.2021
UE-5041/55/I/21
Nr wpływu: 3346

Pan
Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta
Bydgoszcz

Dotyczy: **oświetlenia ulicznego terenów prywatnych – spółdzielni oraz wspólnot mieszkaniowych.**

Slawomir Pawel Roder,

w odpowiedzi na Pana interpelację z dnia 5. lutego 2021r. informuję, że nasze stanowisko w sprawie finansowania utrzymania oświetlenia znajdującego się na terenach prywatnych było już wielokrotnie przedstawiane zarówno w korespondencji ze Spółką Enea Oświetlenie jak i z przedstawicielami spółdzielni mieszkaniowych. Miasto Bydgoszcz nie będzie ponosić kosztów na zabezpieczenie oświetlenia terenów spółdzielni mieszkaniowych, czy innych terenów zarządzanych przez podmioty prywatne. Nie możemy zaakceptować proponowanego rozwiązania - objęcia ponad 3 tysięcy punktów świetlnych znajdujących się na terenach prywatnych Umową z Miastem Bydgoszcz. Finansowanie takiego przedsięwzięcia wiązałoby się z naruszeniem ustawy o *finansach publicznych* i podlegało sankcjom przewidzianym w ustawie o *naruszenie dyscypliny finansów publicznych*. Reasumując, nie są prowadzone obecnie żadne rozmowy i nie jesteśmy zainteresowani dalszym ponoszeniem nieuzasadnionych kosztów bieżącego utrzymania punktów świetlnych na terenach obcych.

Rolą Miasta Bydgoszcz nie jest pośredniczenie w rozwiązywaniu problemów biznesowych między Spółką Enea Oświetlenie i właścicielami nieruchomości. Enea Oświetlenie nie przekazała nam informacji o formie dostarczania usług oświetleniowych spółdzielniom mieszkaniowym (kompleksowo, czy tylko konserwacja oświetlenia), dlatego nie zostały wypowiedziane umowy na usługę dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej, aby ułatwić Państwu możliwość porozumienia się we własnym zakresie ze Spółką Enea Oświetlenie. Wobec tego kwestię odłączenia lamp na terenach prywatnych pozostawiamy dla decyzji *Spółki Enea*. Samo odłączenie lamp na terenach innych zarządców ze względów technicznych nie koliduje z oświetlaniem terenów zarządzanych przez Prezydenta Bydgoszcz.

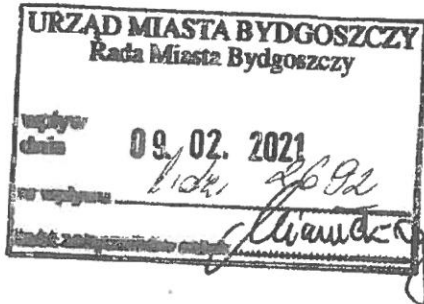
Z pozdrowieniem

Miroslaw Kozłowicz



Bydgoszcz, 9.02.2021 r.

Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy



Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: Dodatków dla nauczycieli szkół specjalnych

Szanowny Panie Prezydencie!

Proszę o odpowiedź na pytanie, czy dodatki dla nauczycieli szkół specjalnych za uciążliwe warunki pracy, zostały odebrane solidarnie wszystkim pracownikom szkół, włącznie z dyrektorami placówek?

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej



ZASTĘPCA PREZYDENTA BYDGOSZCZY
Iwona WASZKIEWICZ

Bydgoszcz, dnia 24 lutego 2021 r.

RM.0003.246.2021

Pan

Paweł Bokiej

Radny Rady Miasta Bydgoszczy

Odpowiadając na interpelację Pana Radnego z dnia 12 lutego 2021r. dotyczącą kwestii dodatków za uciążliwe warunki pracy dla nauczycieli szkół specjalnych, informuję, że w okresie zamknięcia szkół, tj. w kwietniu, maju i czerwcu 2020r., dodatek za uciążliwe warunki pracy nie był wypłacany zarówno nauczycielom, jak i dyrektorom szkół specjalnych.

W okresie 25 października – 31 grudnia 2020r., gdy szkoły specjalne, w zależności od decyzji dyrektora, pracowały stacjonarnie lub zdalnie, dyrektorzy szkół otrzymywali dodatki za warunki uciążliwe (częściowo wypłacone dopiero w styczniu 2021r.).

Obecnie trwa analiza prawidłowości naliczania ww. dodatków za ostatni kwartał 2020r.

Z powierzone
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA
Iwona Waszkiewicz



248.1

Bydgoszcz, 17.02.2021 r.

Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY
Rada Miasta Bydgoszczy

wpływ
dnia 17. 02. 2021
nr wpływu 6. dk. 2715
ilość załączników sztuk

Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: Techniki głosowań na sesji i komisjach Rady Miasta Bydgoszczy

Szanowny Panie Prezydencie!

Zdarza się, że na sesjach, które odbywamy zdalnie, któryś z radnych ma problem ze sprzętem lub połączeniem internetowym i nie może poprawnie oddać głosu. Pani Przewodnicząca nie dopuszcza głosów oddanych inaczej niż przez system (moim zdaniem – słusznie). Ta sama praktyka nie obowiązuje jednak na komisjach. Często spotykamy się z sytuacją, że przewodniczący „zaliczają” głosy oddane w inny sposób – np. telefonicznie. Proszę o interpretację, czy taka praktyka jest dopuszczalna. Regulamin nie precyzuje kwestii zdalnego obradowania, jednak zasadnym wydaje się, by w sposób jednakowy traktować głosowania na sesji oraz komisjach.

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej



PREZYDENT BYDGOSZCZY

Rafał BRUSKI

Bydgoszcz, 01.03.2021 r.
RM.0003.248.1.2021

Pan
Paweł Bokiej
Radny
Rady Miasta Bydgoszczy

W odpowiedzi na interpelację Pana Radnego z dnia 17 lutego 2021 r. w sprawie zasad głosowania na posiedzeniach komisji Rady Miasta wyjaśniam, co następuje:

1. Organ wykonawczy gminy nie posiada umocowania do ingerowania w działalność organu stanowiącego i kontrolnego gminy, w szczególności dokonywania oceny prowadzenia posiedzeń komisji – techniki głosowań. Jednostki samorządu terytorialnego działają poprzez swoje organy. Każda z jednostek ma przewidziany ustawowo organ stanowiący, kontrolny oraz wykonawczy. Organem wykonawczym gminy jest wójt (burmistrz, prezydent), co wynika z art. 26 ust.1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, zwanej dalej ustawą. Zadania wójta (burmistrza, prezydenta) określone są w art. 30 ustawy.
Stosownie do art. 15 ust. 1 ustawy rada gminy jest organem stanowiącym i kontrolnym, której właściwość określa art. 18. Zgodnie z art. 21 ust.1 i 3 rada gminy ze swojego grona może powoływać stałe i doraźne komisje do określonych zadań, ustalając przedmiot działania oraz skład osobowy. Komisje podlegają radzie gminy, przedkładają jej plan pracy oraz sprawozdania z działalności.
2. W związku z ogłoszonym stanem epidemii na terenie RP ustawodawca wprowadził szczególne regulacje prawne obowiązujące do czasu odwołania epidemii. W art. 15 zzz ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o *szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. z 2020, poz. 1842 z późn.zm.)* wprowadzono możliwość zdalnego trybu obradowania organów kolegialnych jednostek samorządu terytorialnego, związków metropolitalnych, regionalnych izb obrachunkowych i samorządowych kolegiów odwoławczych. Z treści tego przepisu wynika m.in., że w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii organy stanowiące jednostek samorządu terytorialnego oraz działające kolegialnie organy: wykonawcze w organach pomocniczych jednostek samorządu terytorialnego mogą zwoływać i odbywać obrady, sesje, posiedzenia, zgromadzenia lub inne formy działania właściwe dla tych organów, a także podejmować rozstrzygnięcia, w tym uchwały, z wykorzystaniem środków porozumiewania się na odległość lub korespondencyjnie (zdalny tryb obradowania) - ust.1. Obradowanie w zdalnym trybie zarządza osoba uprawniona do przewodniczenia danemu organowi stanowiącemu jednostki samorządu terytorialnego oraz innemu organowi działającemu kolegialnie (ust.2). Przepis ust. 3 stanowi, że przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do kolegialnych organów wewnętrznych, takich jak komisje oraz zespoły, działających w organach stanowiących jednostek samorządu terytorialnego oraz organach działających kolegialnie.

2 powiadomieniem
Rafał Bruski
BYDGOSZCZ'81



Bydgoszcz, 18.02.2021 r.

Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY
Rada Miasta Bydgoszczy

wpływ
dnia 19. 02. 2021

nr wpływu
ilość załączników sztuk

Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: Programu „Książka na telefon”

Szanowny Panie Prezydencie!

Proszę o rozpatrzenie wprowadzenia w Bibliotece Miejskiej usługi „Książka na telefon”, z której mogliby korzystać seniorzy oraz osoby niepełnosprawne.

Czas pandemii, a także trudnych warunków pogodowych, powoduje, że wymienione przeze mnie grupy społeczne często są „odcięte od świata”. Dotyczy to szczególnie osób samotnych czy też wykluczonych cyfrowo, co w tej grupie wiekowej nie jest rzadkością. Dostarczenie im wybranej książki do domu mogłoby pomóc ciekawie spędzić czas i być jedną z niewielu okazji do obcowania z kulturą.

Specjalnie nie narzucam sztywnych ram – należy się zastanowić, od którego roku życia traktowalibyśmy taką osobę za seniora, albo jaki poziom niepełnosprawności ruchowej musi posiadać. W praktyce, sądzę, że nie byłoby to nadużywane i o usługę występowałyby osoby, które faktycznie mają problem z dostaniem się do biblioteki.

Otwartą kwestią jest także to, czy usługa realizowana by była przez pracowników, czy też wolontariuszy. W Bydgoszczy mamy przecież Zespół ds. Wspierania Organizacji Pozarządowych i Wolontariatu, sprawnie działała również siatka wolontariuszy pomagających robić osobom starszym zakupy podczas epidemii. Może warto wykorzystać te doświadczenia? Tym bardziej, że nie potrzeba do tego dużej częstotliwości działań - jeden bądź dwa dni w tygodniu na dostarczanie książek w zupełności by wystarczyły.

W wielu samorządach podobne programy funkcjonują i cieszą się popularnością. Liczę na pozytywne ustosunkowanie się do pomysłu i próbę wdrożenia podobnego programu w Bydgoszczy.

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej



ZASTĘPCA PREZYDENTA BYDGOSZCZY
Iwona WASZKIEWICZ

Bydgoszcz, 04 marca 2021 roku

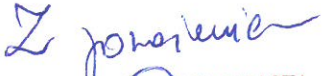
RM.0003.249.2021

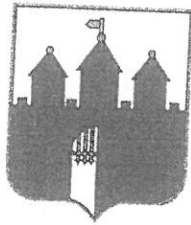
Szanowny Pan
Paweł Bokiej

Radny Rady Miasta Bydgoszczy

W odpowiedzi na interpelację w sprawie programu „Książka na telefon”, dedykowanego seniorom, informuję, że Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna w Bydgoszczy prowadzi podobne działania skierowane do zarejestrowanych czytelników. Już w roku 2019 z ówczesnym Dyrektorem Biblioteki spotkali się w tej sprawie przedstawiciele Bydgoskiego Biura Seniora oraz Biura Kultury Bydgoskiej. Urzędnicy otrzymali informację o oferowanej seniorom usłudze. Przedstawili także możliwości wspierania projektu z budżetu Miasta.

Deklaracja „nieodpłatnego dostarczania na zamówienie telefoniczne książek i multimediiów do domu czytelnikom nie poruszającym się samodzielnie, chorym i starszym” wpisana jest w „Program działania Wojewódzkiej i Miejskiej Biblioteki Publicznej im. dr. Witolda Bełzy w Bydgoszczy na okres od 01.01.2021 - 31.12.2024 roku”. Prowadzimy dalszą współpracę z Biblioteką, pozostajemy w kontakcie z Dyrektorem. W ramach potrzeb instytucji oferujemy wsparcie zarówno finansowe, promocyjne, jak i organizacyjne – także w zakresie naboru wolontariuszy.


Z poważaniem
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA
Iwona Waszkiewicz



259.2.

Bydgoszcz, 1.03.2021 r.

Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY
Rada Miasta Bydgoszczy

wpływ
dnia **01.03.2021**

nr wpływu *l. dr. 114/4*

ilość załączników sztuk *1000*

Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: konsultacji kolejności inwestycji w mieście

Szanowny Panie Prezydencie!

W przestrzeni medialnej oraz na sesjach Rady Miasta Bydgoszczy, przywołuje Pan pomysł zorganizowania konsultacji dotyczących kolejności inwestycji. Proszę o odpowiedź na następujące pytania:

1. Czy został już zaplanowany konkretny termin konsultacji?
2. Z wykorzystaniem jakich narzędzi będzie prowadzona akcja informacyjna dla mieszkańców?
3. Czy jest już zatwierdzona lista inwestycji, która będzie poddana konsultacjom?
4. Czy jest opracowany regulamin głosowania - ze szczególnym uwzględnieniem następujących zagadnień:
 - czy głosujemy na poszczególne etapy inwestycji czy na całość
 - czy są wprowadzone kategorie (np. kultura, sport, infrastruktura drogowa itp.)

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej



ZASTĘPCA PREZYDENTA BYDGOSZCZY
Michał SZTYBEL

Bydgoszcz, dnia 15 marca 2021 roku

RM.0003.254.2.2021

Szanowny Pan

Paweł Bokiej

Radny

Rady Miasta Bydgoszczy

W odpowiedzi na interpelację z dnia 1 marca 2021 roku dotyczącą konsultacji społecznych w sprawie kolejności realizacji inwestycji w załączeniu przekazuję zarządzenie Nr 172/2021 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 12 marca 2021 roku w sprawie przeprowadzenia na terenie miasta Bydgoszczy konsultacji społecznych dotyczących kolejności realizacji inwestycji przez miasto Bydgoszcz, w którym zawarte są zasady i termin konsultacji.

W ramach konsultacji społecznych użyte zostaną formy dotarcia do mieszkańców, które umożliwią wzorem Bydgoskiego Budżetu Obywatelskiego szeroki udział bydgoszczan, dostosowane do aktualnych obostrzeń związanych z pandemią COVID 19.

Jednocześnie w załączeniu przekazuję listę konsultowanych inwestycji.

2 pakietem

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

Michał Sztybel

ZARZĄDZENIE NR 172/2021

Prezydenta Miasta Bydgoszczy
z dnia 12 marca 2021 roku.

w sprawie przeprowadzenia na terenie miasta Bydgoszczy konsultacji społecznych
dotyczących kolejności realizacji inwestycji przez miasto Bydgoszcz.

Na podstawie § 9 regulaminu „Bydgoskie Konsultacje” stanowiącego załącznik do uchwały nr XLI/879/2017 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 marca 2017 roku w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych z mieszkańcami Bydgoszczy (Dz. Urz. Woj. Kuj. - Pom. z 2017r., poz. 1681).

zarządza się, co następuje:

- § 1. Przeprowadzić na terenie miasta Bydgoszczy konsultacje społeczne dotyczące kolejności realizacji inwestycji przez miasto Bydgoszcz.
- § 2. Celem konsultacji jest zebranie uwag mieszkańców dotyczących ustalenia kolejności realizacji inwestycji przez miasto Bydgoszcz.
- § 3. Konsultacje będą miały zasięg ogólnomiejski.
- § 4. Konsultacje odbędą się w terminie od 22 marca do 21 maja 2021r.
- § 5. Konsultacje zostaną przeprowadzone za pomocą następujących narzędzi:
 - karty konsultacyjnej do głosowania na kolejność inwestycji;
 - spotkań z mieszkańcami.
- § 6.1. Każdy głosujący może zagłosować jeden raz, przy pomocy karty konsultacyjnej, wybierając do trzech inwestycji.
 2. W przypadku, gdy głosujący jest osobą małoletnią, do karty konsultacyjnej należy dołączyć zgodę opiekuna prawnego.
 3. Głosujący podaje swoje imię i nazwisko, numer PESEL oraz numer telefonu lub adres e-mail.
 4. W sytuacji, gdy głosujący wziął udział w głosowaniu kilkakrotnie, pierwszy oddany przez głosującego głos jest ważny.
- § 7. W konsultacjach może wziąć udział każdy mieszkaniec Bydgoszczy.
- § 8. Wykonanie zarządzenia powierza się Dyrektorowi Biura Komunikacji Społecznej Urzędu Miasta Bydgoszczy.
- § 9. Wydziały i Biura Urzędu Miasta Bydgoszczy oraz miejskie jednostki organizacyjne są zobowiązane do współpracy z Dyrektorem Biura Komunikacji Społecznej Urzędu Miasta Bydgoszczy w celu prawidłowego wykonania zarządzenia.
- § 10. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

PREZYDENT MIASTA

Rafał Bukki

UZASADNIENIE

Konsultacje społeczne mają na celu ustalenie kolejności realizacji inwestycji przez miasto Bydgoszcz w najbliższych latach.

W związku z niekorzystnymi dla samorządów zmianami w prawie oraz spadkiem dochodów przez pandemię COVID-19, konieczne jest skonsultowanie ze wszystkimi mieszkańcami Bydgoszczy kolejności realizacji miejskich inwestycji. Potrzeb inwestycyjnych w mieście jest wielokrotnie więcej niż możliwości finansowych, stąd konieczny jest wybór, co należy zrealizować w pierwszej kolejności.

Lista powstała na podstawie dotychczasowych planów, które były możliwe do realizacji w okresie najbliższych lat. Na dzień rozpoczęcia konsultacji społecznych, na wskazane inwestycje, nie jest możliwe pozyskanie dofinansowania zewnętrznego.

Wynikiem konsultacji będzie lista uwzględniająca kolejność realizowanych zadań w najbliższych latach.

Mając na uwadze zapisy ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2020 r., poz. 374 z późn. zm.), działania związane z realizacją narzędzi konsultacyjnych zawartych w § 5 Zarządzenia, odbędą się głównie w sposób elektroniczny. Możliwe jest złożenie karty konsultacyjnej w formie papierowej w siedzibie lub na adres korespondencyjny Urzędu Miasta Bydgoszczy. Proponowane narzędzia umożliwią mieszkańcom Bydgoszczy udział w konsultacjach społecznych, w szczególności z użyciem środków komunikacji elektronicznej.

Konsultacje społeczne zostaną przeprowadzone zgodnie z regulaminem konsultacji społecznych „Bydgoskie Konsultacje”, będącym załącznikiem do uchwały nr XLI/879/17 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 marca 2017 roku (Dziennik Urzędowy Województwa Kujawsko-Pomorskiego z 2017 r., poz. 1681).

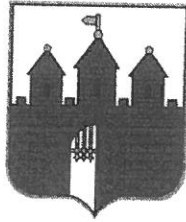
DYREKTOR BIURA

Monika Miller-Szota



Lista konsultowanych inwestycji w konsultacjach społecznych:

- Budowa basenu na osiedlu Leśnym.
- Budowa basenu rehabilitacyjnego przy ul. Jesionowej.
- Budowa otwartego kąpieliska na Astorii, Balatonie lub w Parku Centralnym.
- Budowa ścieżki i chodnika wzdłuż Trasy Uniwersyteckiej nad Brdą.
- Budowa zachodniej pierzei Starego Rynku.
- Przebudowa ul. Nakielskiej (od granic miasta do ronda Grunwaldzkiego).
- Rewitalizacja Kanału Bydgoskiego.
- Rewitalizacja nabrzeży Brdy.
- Rewitalizacja Parku Akademickiego.
- Rozbudowa stadionu Polonii Bydgoszcz.
- Rozbudowa trasy W-Z – etapowanie.
- Rozwój funkcji rekreacyjnych w Myślęcinku: budowa kolejki wąskotorowej i biegunarium.
- Utworzenie Fordońskiego Centrum Kultury.
- Zwiększenie wydatków na budowę infrastruktury rowerowej.
- Zwiększenie wydatków na wieloletni program utwardzania ulic gruntowych zlokalizowanych na terenie miasta Bydgoszczy.



Bydgoszcz, 9.03.2021 r.

Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY	
Rada Miasta Bydgoszczy	
wpływ dnia	10. 03. 2021
nr wpływu	l. dz. 2483
ilość załączników sztuk	<i>[signature]</i>

Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: Centrum Edukacji Ekologicznej

Szanowny Panie Prezydencie!

Zwracam się z prośbą o udzielenie odpowiedzi na pytanie - jaki podmiot i na jakich zasadach prowadzi Centrum Edukacji Ekologicznej w Myślęcinku?

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej



PREZYDENT BYDGOSZCZY
Rafał BRUSKI

Bydgoszcz, dnia 22 marca 2021 r.

RM.0003.258.2021

Pan
Paweł Bokiej
Radny
Rady Miasta Bydgoszczy

W odpowiedzi na interpelację Pana Radnego, informuję że budynek po Kujawsko-Pomorskim Centrum Edukacji Ekologicznej w Myślęcinku dzierżawi Kujawsko-Pomorskie Centrum Edukacji Ekologicznej i Sportu Grzegorz Wąs.

W dniu 09.01.2020 r. ogłoszono konkurs ofertowy na „Dzierżawę budynków Kujawsko-Pomorskiego Centrum Edukacji Ekologicznej” oraz „Domek Jola” w celu prowadzenia działalności o funkcji edukacyjnej, ekologicznej, turystyczno-rekreacyjnej. Ogłoszenie zamieszczono na tablicy informacyjnej i stronie internetowej.

Wpłynęła jedna ważna oferta spełniająca warunki konkursu. Wynik konkursu w dniu 31.01.2020 r. zamieszczono na tablicy informacyjnej i stronie internetowej.

W dniu 04.02.2020 r. podpisano umowę dzierżawy na okres od 14.02.2020 r. do 13.02.2030 r.

Nadmienię, że wcześniej rozpisywane były jeszcze dwa konkursy, jednak zakończyły się one bez rozstrzygnięcia ze względu na brak ofert.

Z poważaniem



Bydgoszcz, 17.06.2021 r.

Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY	
Rada Miasta Bydgoszczy	
wpływ dnia	18. 06. 2021
nr wpływu	3042
ilość załączników sztuk	1

Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: ruchu rowerzystów na ulicy Sierociej

Szanowny Panie Prezydencie!

Z zadowoleniem przyjąłem informację Zarządu Dróg Miejskich o tym, że na ulicy Sierociej, na odcinku od ul. Traugutta do ul. Lenartowicza, zostanie wprowadzony ruch jednokierunkowy. To rozwiązanie zdało egzamin podczas tymczasowej organizacji ruchu przy okazji przebudowy ulicy Kujawskiej. Wnioskowałem o to już w 2019 roku w interpelacji, a także podczas ostatnich sesji Rady Miasta Bydgoszczy.

Poprowadzenie ruchu jedną stroną miało na celu usprawnić komunikację na wyjątkowo wąskiej i zastawionej samochodami ulicy. Warto jednak zrobić wyjątek i dopuścić ruch rowerowy w obu kierunkach. Nie ma tu warunków do wymalowania kontrapasa, ale nic nie stoi na przeszkodzie by ten ruch dopuścić odpowiednim znakiem. Zakaz ruchu dla rowerzystów w tym miejscu nie ma żadnego uzasadnienia i warto wziąć to pod uwagę jeszcze przed ustawieniem odpowiedniego oznakowania.

Liczę na pozytywne przychylenie się do mojej prośby, która jest wynikiem rozmów z mieszkańcami Szwedzowa i rowerzystami, którzy zwrócili uwagę na ten problem.

Z wyrazami szacunku,

(-)

Paweł Bokiej



ZASTĘPCA PREZYDENTA BYDGOSZCZY
Mirosław KOZŁOWICZ

Bydgoszcz, 1.07.2021r

4013/50/21

RM.0003.294.2021

Pan

Paweł Bokiej

Radny Rady Miasta Bydgoszczy

ul. Jezuicka 1

85-102 Bydgoszcz

Dotyczy: ruchu rowerzystów na ul. Sierociej

Szanowny Panie Paweł,

w odpowiedzi na Pana interpelację, uprzejmie informuję, że wprowadzanie ruchu rowerowego pod prąd na ulicach jednokierunkowych naszego Miasta jest analizowane przez Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, przy współpracy z członkami Zespołu do spraw polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy, wg określonej wcześniej listy ulic. Ulica Sieroca zostanie również przeanalizowana pod tym kątem, zgodnie z ustaleniami w/w Zespołu.

Z poważaniem

Mirosław Kozłowicz

R.M.0003.303.2021



Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

Bydgoszcz, 20.07.2021 r.

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY	
Rada Miasta Bydgoszczy	
wpływ dnia	20.07.2021
nr wpływu	3177/21
ilość załączników sztuk	J. Sieheński

Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: sygnalizacji dźwiękowej na rondzie Kujawskim.

Szanowny Panie Prezydencie!

Zwracam się z uprzejmą prośbą o wyłączenie sygnalizacji dźwiękowej na rondzie Kujawskim w godzinach nocnych.

Sygnalizacja dźwiękowa, która ułatwia na co dzień poruszanie się osobom niewidomym, nie ma swojego praktycznego zastosowania w nocy. Kiedy ruch jest niewielki, takie osoby bez problemu rozpoznają gdy nadjeżdża samochód. Można też ewentualnie w tym miejscu stosować sygnał wibracyjny. Sygnał dźwiękowy natomiast jest niezwykle uciążliwy dla okolicznych mieszkańców. W dzień ginie on w zgiełku, ale w nocy, podczas kompletnej ciszy, włączający się co minutę dźwięk przyprawia o irytację mieszkańców bloków przy rondzie Kujawskim. Tłumaczenia Zarządu Dróg Miejskich, który sugeruje, że działanie sygnału dźwiękowego przez całą dobę wynika z przepisów prawa, nijak się ma do praktyk stosowanych w innych miastach – np. w Poznaniu – gdzie takie sygnały wyłączane są w godz. 22:00 – 6:00.

Licząc na zrozumienie trudnego położenia mieszkańców, którzy przez tę niedogodność nie są w stanie normalnie funkcjonować i proszę o szybką interwencję w tym temacie.

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej



ZASTĘPCA PREZYDENTA BYDGOSZCZY
Miroslaw KOZŁOWICZ

Bydgoszcz, 3.08.2021r

4100/93/21

Nr wpływu: 15929

RM.0003.303.2021

Pan

Paweł Bokiej

Radny Rady Miasta Bydgoszczy

ul. Jezuicka 1

85-102 Bydgoszcz

Dotyczy: sygnalizatorów akustycznych na rondzie Kujawskim w Bydgoszczy.

Stanisław Paweł Radoży,

pragnę poinformować, iż sygnalizatory akustyczne na rondzie Kujawskim zostały wyciszone do niezbędnego minimum i zgodnie z obowiązującymi przepisami nie ma możliwości ich całkowitego wyłączenia, gdyż są nieodłącznym elementem każdego przejścia dla pieszych wyposażonego w sygnalizację świetlną. Zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* sygnał dźwiękowy powinien dostosowywać się do hałasu ulicznego, a jego głośność winna oscylować w granicach co najmniej 50-90 dB. Nie ma także możliwości zastąpienia ich sygnalizatorami wibracyjnymi, gdyż zgodnie ze wspomnianym Rozporządzeniem, pełnią one wyłącznie funkcję pomocniczą jako system uzupełniający sygnalizację optyczną i dźwiękową.

Sygnalizacja świetlna na rondzie Kujawskim nie jest jedyną, działającą przez całą dobę w trybie trójkolorowym. Na terenie całego miasta Bydgoszczy już blisko 50 obiektów funkcjonuje w ten sposób. Pragnę również poinformować, iż Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej wystosował pismo do Komendy Miejskiej Policji w sprawie ustalenia harmonogramu pracy sygnalizacji świetlnej na omawianym skrzyżowaniu oraz na rondzie Bernardyńskim. Ich obecna praca przez całą dobę jest pokłosiem wypadku ze skutkiem śmiertelnym, który miał miejsce w 2017 roku na rondzie Fordońskim. Po tym zdarzeniu ustalono, że sygnalizacje świetlne na głównych ciągach komunikacyjnych będą działać w trybie trójkolorowym przez całą dobę.

Miroslaw Kozłowicz



Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

Bydgoszcz, 20.12.2021 r.

343, 9

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY
Rada Miasta Bydgoszczy

wpływ
dnia 20. 12. 2021
nr wpływu 1. dz. 5583
ilość załączników sztuk 1 kady

Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: Ustawienia słupków blokujących na skrzyżowaniu ulic Nowodworskiej i Grodzkiej

Szanowny Panie Prezydencie!

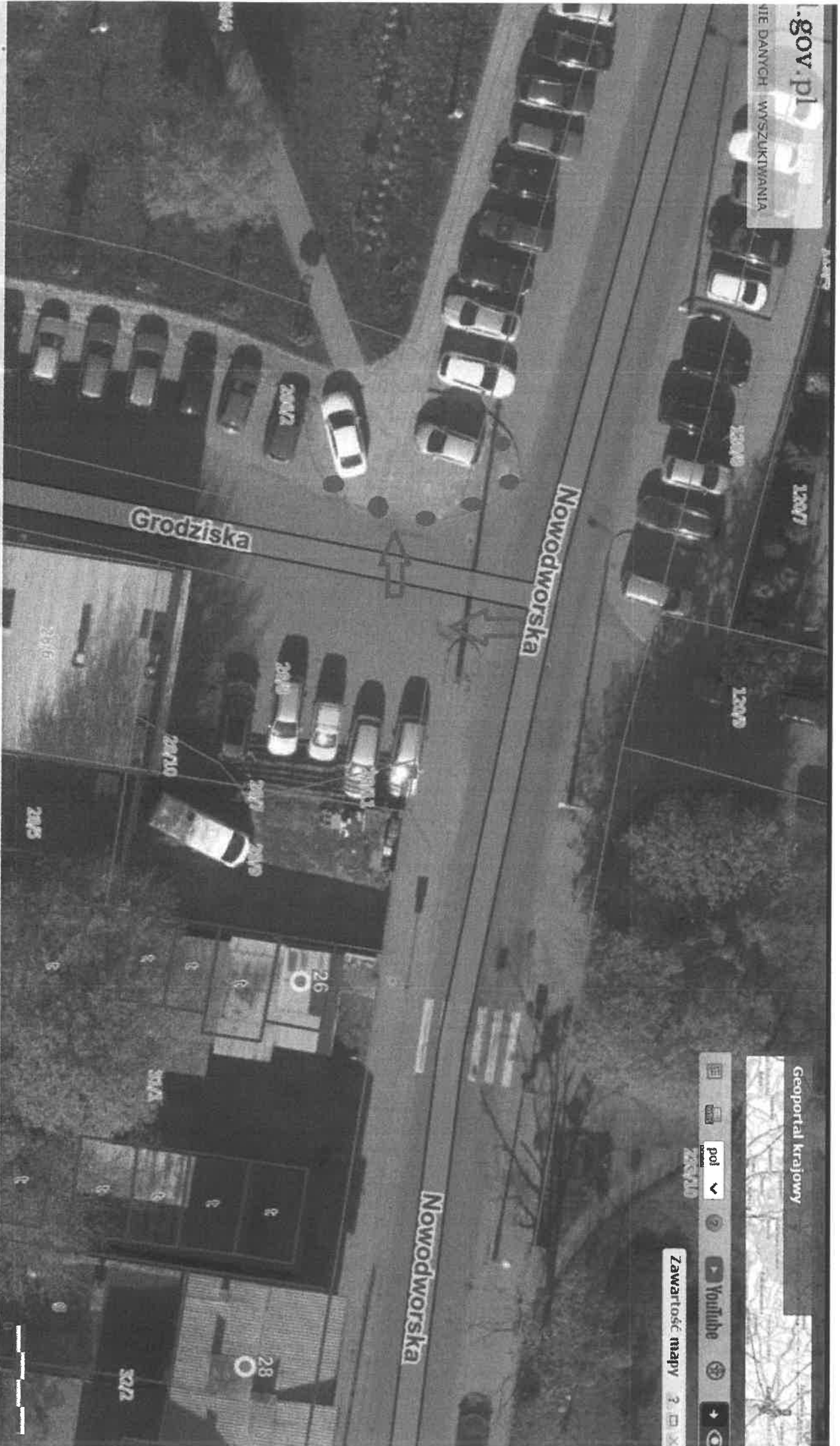
Zgłaszam w imieniu mieszkańców problem parkowania na chodniku przy skrzyżowaniu ul. Nowodworskiej z ul. Grodzką. Jest to oblegany fragment ulicy ze względu na sąsiedztwo sklepu „Stokrotka”, który nie zapewnia wystarczającej ilości miejsc parkingowych.

Pozostawione na chodniku samochody przeszkadzają w sprawnym poruszaniu się pieszych. Wyrządzają ponadto duże szkody w infrastrukturze – w tym miejscu notorycznie zapada się powierzchnia, a w okresie zimowym gromadzi się woda, która zamarza i jeszcze bardziej wysadza chodnik. Rozwiązaniem problemu byłoby ustawienie słupków blokujących „u-12c”, które uniemożliwiłoby ten proceder.

Do interpelacji dołączam mapkę z rozrysowaną możliwością ustawienia słupków. Strzałkami zaznaczone są miejsca, w których zapadła się powierzchnia i zbiera się woda. Proszę o sprawne rozwiązanie problemu.

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej



Ta strona używa ciasteczek (cookies), dzięki którym nasz serwis działa lepiej. [Dowiedz się więcej](#)



Bydgoszcz, 31.12.2021r.

RM.0003.343.1.2021

UI-4122/920/21

Nr wpływu: 27245

Pan

Paweł Bokiej

Radny Rady Miasta Bydgoszczy

ul. Jezuicka 1

85-102 Bydgoszcz

Dotyczy: skrzyżowania ulicy Nowodworskiej z ulicą Grodziską.

Stanowem Paweł Bokiej
w odpowiedzi na złożoną przez Pana interpelację w sprawie nieprawidłowego parkowania na chodniku przy skrzyżowaniu ul. Nowodworskiej z ul. Grodziską uprzejmie informuję, że zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami ruchu drogowego „... zabrania się zatrzymania pojazdu na przejeździe kolejowym, na przejeździe tramwajowym, na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10m od przejazdu lub skrzyżowania...” [1].

Mając na uwadze przytoczony zapis, Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy zwróci się z oficjalnym pismem do Komendanta Miejskiego Policji w Bydgoszczy o wzmożone kontrole i jeszcze bardziej efektywne egzekwowanie przepisów ruchu drogowego w opisywanym miejscu.

Jednocześnie informuję, że ZDMiKP w Bydgoszczy w okresie wiosennym wykona przegląd wskazanego miejsca i przeprowadzi konieczny remont zapadającej się nawierzchni.

[1] Art. 49, ust. 1, pkt 1 *Ustawy prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997r. wraz z późniejszymi zmianami*

powinanie
Miroslaw Kozłowicz



Bydgoszcz, 20.12.2021 r.

Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY	
Rada Miasta Bydgoszczy	
wpływ dnia	20.12.2021
nr wpływu	1. sk. 3583
ilość załączników sztuk	1

Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: Odwołania miejskiej Wigilii

Szanowny Panie Prezydencie!

W sobotę 18 grudnia ogłosił Pan na swoich mediach społecznościowych, że odwołuje miejską Wigilię ze względu na panującą epidemię koronawirusa. Następnego dnia zachęcał Pan jednak do licznego udziału w proteście, który miał odbyć się na płycie Starego Rynku. Czym uzasadnione jest tak różne podejście do dwóch wydarzeń, które miały odbyć się w podobnym czasie i w podobnych warunkach?

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej



PREZYDENT BYDGOSZCZY
Rafał BRUSKI

Bydgoszcz, dnia 4 stycznia 2022 r.
RM.0003.343.2.2021

Szanowny Pan
Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

Odpowiadając na interpelację Pana Radnego w sprawie odwołania miejskiej wigilii, na początek chciałbym podziękować za zainteresowanie moją aktywnością w mediach społecznościowych. Gdyby jednak Pan Radny miał dobre intencje dostrzegłby, że w tym samym poście na Facebooku, na który się powołuje, zapraszałem bydgoszczan do odwiedzenia Bydgoskiego Jarmarku Świątecznego i złożenia sobie życzeń, w czym wziął udział m.in. biskup diecezji bydgoskiej. Jedynym czynnikiem świadczącym o braku tradycyjnej wigilii, mającym na celu ograniczenie zagrożenia epidemicznego, była rezygnacja z dzielenia się opłatkiem.

Liczę na obiektywizm Pana Radnego i zestawienie swojej opinii na temat wyżej wymienionej sytuacji z „Sylwestrem Marzeń TVP”, gdzie podobne dylematy dotyczące pandemii COVID-19 nie zaprzętały głowy głównemu organizatorowi.

z poważaniem
Rafał Bruski



Bydgoszcz, 23.12.2021 r.

Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY	
Rada Miasta Bydgoszczy	
wpływ dnia	23. 12. 2021
nr wpływu	L. dk. 3598
ilość załączników sztuk	1

Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: Robót drogowych przy ulicy Wojska Polskiego

Szanowny Panie Prezydencie!

Proszę o udostępnienie nazwy firmy, która dzisiaj (23.12.2021 r.) na zlecenie Miasta przeprowadzała roboty drogowe przy ulicy Wojska Polskiego na wysokości „kładki”. Załączam dwa zdjęcia wykonane ok. godz. 10:00.

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej



ZASTĘPCA PREZYDENTA BYDGOSZCZY
Miroslaw KOZŁOWICZ

Bydgoszcz, 31.12.2021 r.

RM.0003.344.2021

Pan

Paweł Bokiej

Radny Rady Miasta Bydgoszczy

**Dotyczy: interpelacji w sprawie prac prowadzonych w dniu 23 grudnia 2021r. przy ulicy
Wojska Polskiego**

Szanowny Panie Radny,

w odpowiedzi na Pana pismo z dnia 23.12.2021 r. uprzejmie informuję, że prace prowadzone na ulicy Wojska Polskiego były w ramach zadania pod nazwą „Roboty awaryjno – utrzymaniowe na obiektach mostowych i inżynierskich na terenie Miasta Bydgoszczy w 2021r.”. Przetarg na to zadanie wygrała firma KORMOST Spółka Akcyjna.

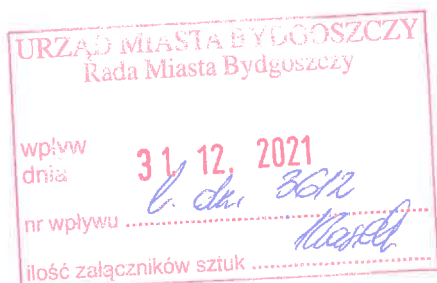
*Z poważaniem
Miroslaw Kozłowicz*



Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

Bydgoszcz, 30.12.2021 r.

346.3



Szanowny Pan
Rafał Bruski
Prezydent Miasta Bydgoszczy
za pośrednictwem
Moniki Matowskiej
Przewodniczącej Rady Miasta Bydgoszczy

Dotyczy: Podwyżek za wynajem przyszkolnych hal sportowych

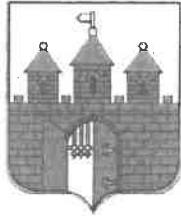
Szanowny Panie Prezydencie!

Z początkiem stycznia, na mocy Pana rozporządzenia, wzrastają opłaty za wynajem przyszkolnych hal sportowych. Podwyżki sięgają nawet 100% dotychczasowych stawek. Faktem jest, że opłaty były „zamrożone” od 2013 roku i nikt nie kwestionuje ich zasadności ze względu na rosnącą inflację, koszty utrzymania itp. Sporym zaskoczeniem jest jednak ich skala.

Sprawą publicznie zajął się red. Andrzej Tyczyno na łamach Gazety Wyborczej. Dzisiaj (30 grudnia br.) przytoczone zostało stanowisko Pani Prezydent Iwony Waszkiewicz, której argumentacja skupiała się na tym, że podwyżki zależą od wielkości hali i piłkarze – amatorzy nie potrzebują dużych obiektów. Trudno zgodzić się z tą wypowiedzią każdemu, kto w praktyce doświadczył tego jak wygląda wynajmowanie sali do treningów w Bydgoszczy i stąd moja interpelacja.

Dostępność hal jest w Bydgoszczy stosunkowo mała w odniesieniu do potrzeb. Zorganizowane grupy wynajmują takie obiekty z reguły od lat, co roku odnawiając abonament. Do rekreacyjnego uprawiania sportu faktycznie wystarczy hala o niewielkich rozmiarach, jednak w praktyce jest tak, że wynajmuje się ją, która akurat jest wolna. I tak, w normalnym użytku amatorskich grup sportowych jest np. hala przy ul. Kromera. Jej „wielkość” to nie tylko wymiary boiska, ale również trybun, które nie są w żaden sposób wykorzystywane. Przez to koszt najmu wzrósł ze 150 zł netto za godzinę, do 310 zł. Do tego należy doliczyć podatek VAT i opłatę za media. Warto zauważyć, że salę wynajmuje się z reguły na 1,5 – 2 godziny, przez co jednostkowy koszt takiej przyjemności wzrasta do ok. 500 zł, czyli ok. 2 tys. zł miesięcznie. Stanowi to bardzo dużą kwotę dla młodych ludzi, tym bardziej, że takie „drużyny” najczęściej organizują się ad hoc, a podpisując umowę zobowiązane są do płacenia w rozliczeniu miesięcznym, bez znaczenia czy w danym tygodniu skorzystają z sali, czy też nie. Podobne problemy zgłaszają akademie sportowe szkolące dzieci i młodzież. Dla nich koszt wynajęcia takiej hali to często kilkanaście tysięcy złotych miesięcznie, przez co organizacja zajęć staje się coraz mniej opłacalna.

Podwyżki dość niefortunnie zbiegły się ze szczytem pandemii, kiedy to stwarzanie warunków do uprawiania aktywności fizycznej powinno być jednym z filarów dbania o zdrowie mieszkańców. Proszę jeszcze raz przemyśleć skalę podwyżek, które z pewnością odstraszą wiele grup, szczególnie w tych największych halach. Tak jak zaznaczyłem – podwyżki są zrozumiałe, ale można zastosować do



Bydgoszcz, 30.12.2021 r.

Paweł Bokiej
Radny Rady Miasta Bydgoszczy

nich inny algorytm. Metraż w zasadzie nie stanowi o atrakcyjności danego obiektu w przypadku amatorskiego grania w piłkę nożną czy koszykówkę. Grupy korzystające z takiej dużej sali - tylko dlatego, że znajduje się ona akurat na ich osiedlu albo po prostu inne są oblegane i niedostępne - są zdecydowanie za mocno pokrzywdzona. Jest Pan prezydentem, który rozumie i wspiera sport, oraz sam aktywnie uczestniczy w różnych wydarzeniach - liczę więc na przychyłność wobec niniejszego wniosku.

Z wyrazami szacunku,

(-)
Paweł Bokiej



ZASTĘPCA PREZYDENTA BYDGOSZCZY
Iwona WASZKIEWICZ

Bydgoszcz, 17.01.2022 r.

RM.0003.346.3.2021
WE-VII.0003.1.2022

**Pan
Paweł Bokiej
Radny
Rady Miasta Bydgoszczy**

Szanowny Panie Radny,

W odpowiedzi na Pana interpelację dotyczącą podwyżek stawek najmu przyszkolnych sal gimnastycznych i hal sportowych informuję, co następuje:

Jak sam Pan Radny zauważył, podwyżki niezmiennych od 8 lat stawek najmu były konieczne ze względu m. in. na rosnącą inflację oraz koszty utrzymania obiektów szkolnych. Pragnę wyjaśnić, iż w szkołach i placówkach oświatowych prowadzonych przez Miasto Bydgoszcz jest ogółem 126 sal gimnastycznych i hal sportowych o bardzo zróżnicowanej wielkości i cenach. Największe, a zarazem z najwyższymi kosztami utrzymania i stawkami najmu są hale sportowo-widowiskowe z pełną infrastrukturą. Jest ich w mieście 11, wśród nich hala przy ulicy Kromera 11, o której Pan wspomina. Bardzo często właśnie ta hala wynajmowana jest tylko w części, bo np. jej połowa ma wielkość innej sali gimnastycznej i wówczas koszt najmu ulega proporcjonalnie zmniejszeniu. Stawki ujęte w Zarządzeniu Prezydenta Miasta Bydgoszczy nr 610/2021 z dnia 1.12.2021 r. dotyczą wynajęcia całego obiektu, w tym całej dużej hali, przeznaczonej do uprawiania sportów grupowych. Koszt najmu całego obiektu często rozkłada się na liczne drużyny lub grupy zawodników. Oczywiście zdaję sobie sprawę, iż dzielenie hali nie jest możliwe w przypadku uprawiania niektórych dyscyplin sportu, ale dla wielu podmiotów jest to wystarczające. Jeżeli potrzeby osób wynajmujących są takie, że niezbędna jest im cała duża hala sportowa, to należy liczyć się z kosztem proporcjonalnie wyższym w stosunku do cen wynajmu mniejszych sal.

Jednocześnie wyjaśniam, iż wymiar hali w Szkole Podstawowej nr 67 przy ul. Kromera 11, czyli jej szerokość i długość wyznaczany poprzez wymiar największego prostokąta wpisanego w podłogę, bez stałych elementów, takich jak filary, trybuny, kaloryfery, drabinki, wynosi 1035 m², zaś cała hala wraz z trybunami posiada wymiar 1620 m². Powołując się na zapisy lit. e, pkt 2, § 2 wspomnianego powyżej Zarządzenia Prezydenta Miasta Bydgoszczy cyt.: „hala sportowa o powierzchni równej lub większej niż 968 m² - 250,00 zł netto za godzinę zegarową” informuję, że sam wymiar powierzchni do grania na tej hali jest na tyle duży, że podlega opłacie zgodnie z zapisami powyższego Zarządzenia. Trybuny nie wpływają już zatem na zwiększenie stawki najmu.

Jednocześnie informuję, iż Referat Sportu w Wydziale Edukacji i Sportu dysponuje danymi teleadresowymi placówek oświatowych, które zarządzają mniejszymi salami gimnastycznymi, a tym samym tańszymi. Pracownicy Referatu Sportu są gotowi pomóc mieszkańcom i wskazać najdogodniejszą dla nich lokalizację (kontakt do Referatu Sportu pod numerem telefonu 52 5858136/137 lub mailowo we@um.bydgoszcz.pl).

W kwestii odpłatności za obiekty szkolne przez dzieci i młodzież należące do bydgoskich klubów sportowych wyjaśniam, że jeśli Klub chce ubiegać się o zniżkę na wynajem sali gimnastycznej, powinien wystąpić do dyrektora szkoły, jako zarządcy obiektu z taką prośbą na piśmie

i dyrektor może wówczas, zgodnie z zapisami Zarządzenia, zwrócić się do Prezydenta Miasta w celu otrzymania stosownej zgody na jej zastosowanie. Wiele klubów prowadzących zajęcia dla dzieci i młodzieży z takiej możliwości już skorzystało i wynajmuje sale ze zniżką do 50%.

Mam nadzieję, że powyższe wyjaśnienia są dla Pana Radnego wystarczające.

Z powierzenia
Krzysztof
WASTĘPCZYK
PREZYDENTA MIASTA
Iwona Waszkiewicz