

PROTOKÓŁ NR 98-23/2005

Komisji Rozwoju Przestrzennego Rady Miasta Gdańska, które odbyło się 08 listopada 2005r.

Posiedzenie Komisja rozpoczęła o godz. 15,00

Obecność:

W posiedzeniu uczestniczył 6 osób, wg załączonej listy obecności która stanowi załącznik nr 1 do niniejszego porządku

Nieobecna: radna Małgorzata Chmiel

Listy obecności pozostałych osób uczestniczących w posiedzeniu Komisji, stanowią załączniki nr 2 i 3 do niniejszego protokołu.

Przewodniczący Komisji Tadeusz Mękal powitał wszystkich zebranych, stwierdził quorum i przedstawił porządek posiedzenia, zawarty w załączniku nr 4 do protokołu, do którego nie wniesiono uwag i przyjęto jednogłośnie – 5 głosami za.

Porządek posiedzenia:

1. **Opiniowanie projektu uchwały w sprawie uchwalenia Planu Inwestycyjnego Miasta Gdańska na lata 2006-2010 - druk nr 1637.**
2. **Zapoznanie się z pismem Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie negatywnej opinii Prezydenta Miasta w sprawie możliwości zaliczenia do dróg gminnych ul. Gostyńskiej, Wiosennej, Sierpniowej i Lipcowej *i zajęcie stanowiska w tej sprawie.***
3. **Wolne wnioski, sprawy wniesione, korespondencja.**

PUNKT 1

Opiniowanie projektu uchwały w sprawie uchwalenia Planu Inwestycyjnego Miasta Gdańska na lata 2006-2010 - druk nr 1637.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Komisja 11 października br. wystąpiła z wnioskiem do Prezydenta Miasta dot. WPI., który to wniosek został rozpatrzony i wpłynęła w tej sprawie odpowiedź.

Przewodniczący odczytał pismo w tej sprawie, które stanowi załącznik nr 5 do niniejszego protokołu.

Przypomnę, że w trakcie obrad Komisji w dniu 11.10.2005r. na temat WPI, nastąpiły pewne kontrowersje związane z układem drogowym., w zasadzie z dwoma: z jedną ulicą i z jednym ciągiem ulicznym.

Komisja wnioskowała o to, aby przyśpieszyć tempo budowy ulicy Łostowickiej. Jednocześnie w dniu dzisiejszym chcielibyśmy omówić zasadność realizacji ciągu

ulicznego : ulica Słowackiego plus Nowa Kościuszki. Z informacji, jakie posiada Komisja, wynika, że obciążenie ruchem ulicy Nowej Kościuszki jest ponad dwukrotnie mniejsze niż obciążenie ruchem ulicy Łostowickiej, a realizacja tych dwóch przedsięwzięć pokrywa się. A zatem, być może, że jest możliwość przesunięcia środków z ulicy Nowej Kościuszki na realizację ulicy Łostowickiej. O przyśpieszenie realizacji tego ciągu komunikacyjnego postulują wszystkie Kluby w Radzie Miasta Gdańska.

Mieliście nam Państwo przedstawić projekty na te dwa przedsięwzięcia inwestycyjne i uwarunkowania związane z tymi inwestycjami.

Pan Jan Kosiedowski – Dyrektor Biura Projektowego Budownictwa Komunalnego SA

Od razu uprzedzam, że mój stosunek do ulicy Łostowickiej jest emocjonalny, bo mieszkam na Wzgórzu Mickiewicza i codziennie doświadczam trudności i komplikacji wynikających z zakorkowywania się tej ulicy.

Przedstawię krótką medialną prezentację, aby tutaj w miarę syntetycznie zaprezentować problemy. A więc ulica Łostowicka to niecały kilometr trasy i jest to ulica zbiorcza. W planie i w projekcie przewiduje się budowę dwóch jezdni po dwa pasy ruchu, obustronne chodniki i ścieżka rowerowa. Możliwość prowadzenia linii tramwajowej jest tylko na odcinku od ulicy Nowolipie w kierunku ulicy Kartuskiej i tak to jest zaprojektowane w planie. Mówię o tym dlatego, bo czasami słyszę pytania, dlaczego ul. Łostowicką nie można pojechać do góry, żeby zamknąć pętlę z Chełmem. Nie można, bo ulica Łostowicka biegnie w naturalnym wąwozie, obudowanym z obu stron budynkami. Część tych budynków, od strony cmentarza musi ulec rozbiórce. Jest to wyjątkowo trudny teren, ale jednocześnie dobrze uzbrojony. W ulicy tej biegnie magistrala wodociągowa fi 1000 ze Straszyna, w rejonie skrzyżowania z ulicą Kartuską biegnie druga magistrala, która koliduje z przebudowywanym skrzyżowaniem ulicy Kartuskiej i Łostowickiej, biegnie pełne uzbrojenie : kanalizacja deszczowa, sanitarna, wodociągi lokalne, kable energetyczne, telekomunikacyjne. Praktycznie jest tam wszystko. Główny problem tej ulicy, to przede wszystkim to, że przenosi ona ruch na poziomie ok. 2 tysięcy pojazdów. W zależności od pory dnia ulica ta zakorkowuje się raz w jednym raz w drugim kierunku. Jest to w tej chwili trasa zupełnie niewydolna, czas przejazdu w godzinie szczytu to ok. 10-20 minut.

Bliskość cmentarza tej ulicy spowodowała, że większość mieszkańców tej ulicy utrzymuje się z kamieniarstwa i obsługi cmentarza. Więc, jakiegokolwiek negocjacje dotyczące wywłaszczeń są szalenie kłopotliwe i emocjonujące.

Docelowy zakres przebudowy ulicy Łostowickiej, to: przebudowa skrzyżowania i poszerzenie wlotów Armii Krajowej, przebudowa parkingu z uwagi na rozszerzeniu się przekroju ulicy Łostowickiej w rejonie pawilonów handlowych (wjazd główny do cmentarza), utwardzenie parkingu przy cmentarzu, dwie jezdnie. Na odcinku od ulicy Kartuskiej zakłada się wyburzenie budynków komunalnych.

Z wielowariantowej koncepcji wykonanej ok. pięć lat temu wybrano wersję skrzyżowania z wyspą centralną sterowanego ruchem, którego zaletą są bardzo duże powierzchnie akumulacyjne. Oprócz bardzo dużego ruchu na kierunkach głównych, a więc ul. Łostowicka, Nowolipie i odwrotnie są duże relacje skątne, prawoskrętne i lewoskrętne. Takie rozwiązanie tego skrzyżowania powoduje stosunkowo małe ilości wyburzeń, a uzyskuje się dużą akumulację i przepustowość. Dodatkowy i istotny element to zachowanie wydzielonego pasa na przyszłe torowisko tramwajowe. Również geometria tego skrzyżowania jest dostosowana do budowy przyszłej linii tramwajowej. Od strony zachodniej chodnik wzdłuż całej trasy i od strony wschodniej chodnik i ścieżka rowerowa dwukierunkowa.

Ponieważ przedsięwzięcie to jest dość kosztowne, bo całość inwestycji to ok. 50 mln zł, to cały projekt podzielono na trzy etapy.

Pierwszy - chyba najważniejszy i najbardziej w tej chwili uciążliwy - to przebudowa skrzyżowania ul. Kartuska – Łostowicka – Nowolipie. W stosunku do pierwotnego projektu

ograniczono przebudowę istniejącej jezdni, pozostawiając tylko pas dzielący takiej szerokości, żeby umożliwić w przyszłości torowiska tramwajowego i praktycznie przebudowa budowa ulicy Łostowickiej kończyłaby się na wysokości skrzyżowania z ulicą pana Tadeusza. Koszt netto ok. 16 mln zł. Całość zadania daje się bardzo dobrze etapować z uwagi na to, że istniejące skrzyżowanie biegnie po śladzie jezdni wschodniej, więc cała przebudowa może odbywać się bez specjalnych dodatkowych utrudnień w ruchu.

Drugie zadanie, rozwiązanie docelowe, to poszerzenie wlotów ulicy Armii Krajowej z równoczesnym dodaniem pasa ruchu dla pojazdów skręcających w lewo z kierunku ulicy Łostowieckiej do centrum Miasta. W pierwotnej wersji zakładaliśmy również koszt przebudowy, łącznie ze skrzyżowaniem z ulicą Wojskiego, parkingu i dojazdów do pawilonów i cmentarza oraz budowę parkingu na zapleczu cmentarza. Tak wyglądałyby dwa najpilniejsze etapy realizacji. Obecnie głównym problemem, wąskimi gardłami dla całej tej trasy jest skrzyżowanie z ulicą Kartuską i jednocześnie skrzyżowanie z ul. Armii Krajowej. Zaleceniem komitetu sterującego jest, aby z drugiego etapu wyłączyć parking, który niekoniecznie musi być realizowany, a koszty jego są znaczące.

Pozostaje trzeci etap, zamykający jakby całość, tj. budowa drugiej jezdni na odcinku środkowym, przebudowa istniejącej jezdni i budowa ścieżki rowerowej. Wbrew pozorom ten odcinek jest najbardziej kontrowersyjny, ponieważ wymaga wywłaszczeń całego pasa terenu.

Zgłosiliśmy pomysł, aby równocześnie przystąpić do realizacji etapu pierwszego i drugiego, przez co rozładujemy dwa najistotniejsze elementy powodujące niską przepustowość i korki na ulicy Łostowickiej.

Po realizacji tych dwóch etapów, co stanowi 60% kosztów przebudowy całej ulicy, uzyskuje się bardzo istotny efekt, który na parę lat może odłożyć budowę drugiej jezdni.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Poproszę przedstawiciela DRMG o informacje na jakim etapie są przygotowania do tej inwestycji, czy dokonane są wykupy gruntów, jakie uzyskane są pozwolenia, a jakie trzeba jeszcze uzyskać.

Pan Paweł Żmuda Trzebiatowski - przedstawiciel DRMG

Podstawa do opracowania dokumentacji była decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, której ważność została określona do 31 grudnia 2004 roku. W okresie ważności decyzji o warunkach zabudowy, został złożony wniosek o pozwolenie na budowę. Na podstawie złożonego wniosku uzyskano dla górnego odcinka decyzje o pozwoleniu na budowę i tam nie ma żadnych problemów terenowo prawnych. Koszt brutto ok. 10 mln zł., ważne pozwolenie na budowę.

Odcinek dolny, którego koszt budowy ok. 19,5 mln zł - 20 lutego 2005 Urząd Miejski wydał postanowienie o zawieszeniu wydania decyzji o pozwoleniu na budowę do czasu uregulowania stanu prawnego.

Odcinek górny można być zacząć już realizować koszt ok. 10 mln zł.

Najtrudniejszy do realizacji to odcinek środkowy. Są tam do wyburzenia cztery budynki mieszkalne, dokonano trzech podziałów nieruchomości z propozycją działek zamiennych, jedna nieruchomość prywatna ma nieuregulowane sprawy formalne – spadkowe. Czas wykwaterowania tych 4-ch to ok. 2 lata od daty podpisania aktu notarialnego (muszą wybudować nowe domy).

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Czy podane koszty zawierają w sobie koszty związane z pozyskaniem gruntu?

Pan Jan Kosiedowski – Dyrektor Biura Projektowego Budownictwa Komunalnego SA

Nie. Są to koszty wyłącznie związane z robotami drogowymi i towarzyszącymi. A więc usunięcie kolizji, przebudowa uzbrojenia i wszystkie z tym związane sprawy

Radny Janusz Kasprówicz – członek Komisji

Ja rozumiem, że ten rozległy przestrzennie węzeł ma rozprowadzić tylko ruch, bo ul. Kartuska nie jest rozbudowywana.

Pan Jan Kosiedowski – Dyrektor Biura Projektowego Budownictwa Komunalnego SA

Kartuska nie jest rozbudowywana, natomiast główny ruch w tej chwili odbywa się ul. Łostowicką i Nowolipiem. Znacznie mniejsze są relacje skrajne w ulicę Kartuską, bo dosyć istotną część jej ruchu przejeżdża Trasa Armii Krajowej. Taka geometria daje już docelową przepustowość tego skrzyżowania.

Miasto Gdańsk przystępuje do budowy kolejnego odcinka Trasy Armii Krajowej i ma ona przejąć przede wszystkim ruch z centrum do osiedla Jasień i innych osiedli tam zlokalizowanych. Obniżając klasę Trasy Armii Krajowej mieszkańcy Jasienia również uzyskują do niej większy dostęp.

Założenie jest takie, że ulica Łostowicka będzie obsługiwała ruch z kierunku Orunia Górna do Wrzeszcza – jest to główneciążenie dla tej trasy. Natomiast kierunek wschód – zachód w dużym stopniu ma przejąć Trasa Armii Krajowej.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Przebudowa ulicy Łostowickiej jest przewidziana na lata 2008-2009, przy czym planuje się na to tylko 20 mln zł, bo więcej nie mamy. Równolegle rozpoczynamy budowę trasy Słowackiego od ulicy Potokowej do ulicy Rzeczypospolitej. Prosiłbym o omówienie tej trasy. Śmiem twierdzić, że odcinek tzw. Nowej Kościuszki powinien być wstrzymany w części, a część środków z niej, chociaż 10 mln zł przeznaczyć na odcinek górny ulicy Łostowickiej. Z informacji, jakie posiada Komisja wynika, że obciążenie ulicy Kościuszki wynosi 650-690 samochodów na godzinę szczytu, a na ulicy Łostowickiej 1250-1300 i ten ruch będzie narastał, bo z roku na rok pojawia się ponad tysiąc nowych mieszkań w tamtym rejonie. Warto byłoby zastanowić się, czy w roku 2009 nie spowolnić budowy Nowej Kościuszki i dołożyć co najmniej 10 mln zł do ulicy Łostowickiej tak, żeby uzyskać ten efekt ruchowy.

Ulica Łódzka jest ważnym elementem i tam również tworzą się korki i trochę dziwi mnie brak przyśpieszenia – za niewielkie pieniądze – budowy brakującego, dwustumetrowego odcinka ulicy Wilanowskiej – jest to koszt 850 tys. zł. Jest to jedna z tych niedokończonych ulic. Jest to lokalna ulica, ale mogąca mieć wpływ na ruch dla większej części.

Pan Jan Kosiedowski – Dyrektor Biura Projektowego Budownictwa Komunalnego SA

Tak się dobrze dla nas złożyło, że zostaliśmy wytypowani przez inwestora prywatnego, firmę ECE z Hamburga do realizacji projektu przebudowy Al. Grunwaldzkiej, ul. Kościuszki i Słowackiego. Zgodnie z porozumieniem między Prezydentem Miasta Gdańska a firmą ECE jest dokonany jakby podział na dwie części. Jedna część dotyczy przebudowy Alei Grunwaldzkiej z przebudową wyspy centralnej na skrzyżowaniu Grunwaldzka-Kościuszki-Słowackiego, przebudowa torowiska tramwajowego, wykonanie całej geometrii w układzie docelowym. Przebudowa skrzyżowania odbywa się przede wszystkim kosztem wyburzenia istniejących budynków mieszkalnych przy ulicy Kościuszki – częściowo kosztem terenów Fazera. Jednocześnie cały układ komunikacyjny, jezdni kierunku Oliwy i Sopotu jest już poszerzony do parametrów docelowych. Jest wydzielony pas ruchu dla pojazdów skręcających w prawo w ulicę Kościuszki, Dmowskiego; trzy pasy ruchu na wprost i dwa pasy ruchu dla pojazdów skręcających w lewo. Wyspa centralna przyjmuje nieco inną geometrię, zmieniony jest przebieg torowiska na tym odcinku – linia tramwajowa „przytulona” jest do jednej z krawędzi jezdni, co daje możliwość znacznie większej akumulacji dla pojazdów skręcających w lewo. Dodajemy

również jeden pas dla pojazdów skręcających w lewo. W trakcie badań ruchu okazało się, że na tym skrzyżowaniu występuje duży ruch pojazdów zawracających.

W ramach programu przebudowy układu komunikacyjnego ETC finansuje docelową przebudowę wlotów ulicy Kościuszki w Aleję Grunwaldzką, przebudowę dojazdów, łącznic do ulicy Dmowskiego, mini rondo łączące te łącznice z ulicą Dmowskiego i ul. Dmowskiego aż do działki ETC. Również w ramach tego projektu zostaje uporządkowany teren na skrzyżowaniu między Al. Grunwaldzką a działką Lidla.

Dalszy program to projekt estakady nad Aleją Grunwaldzką, ulica Nowa Słowackiego do ronda Dela Sal i wprowadzenie ruchu w ul. Kościuszki, Hynka i Al. Rzeczpospolitej. W ramach ulicy Słowackiego przewidziane są prace porządkowe, które mają zapewnić bezpieczeństwo pieszych a jednocześnie umożliwić uzyskanie pełnych dwóch pasów ruchu i możliwość zatrzymywania się autobusów.

Działamy tutaj na podstawie porozumienia, z firmą niemiecką, którego załącznikiem jest załącznik graficzny. Mam wgląd do tego porozumienia i wydaje się ono być dość precyzyjnie sformułowane, bynajmniej w części komunikacyjnej, która akurat mnie interesuje.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Jak wygląda dalsze projektowanie ?

Pan Jan Kosiedowski – Dyrektor Biura Projektowego Budownictwa Komunalnego SA

W tej chwili jest to w ZUD-zie i jeszcze w tym roku, w imieniu ECE i ZDiZ mamy wystąpić o pozwolenie na budowę, natomiast parce projektowe na Nową Kościuszki i Nowa Słowackiego mają się zakończyć do maja przyszłego roku. Zaawansowany jest już projekt wiaduktu nad torami kolejowymi. Na odcinku w kierunku ronda Dela Sal trwają prace – przygotowanie map geodezyjnych dla celów projektowych.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

W przyszłym roku ma być wydane na tę inwestycję 15,5 mln zł, projektu jeszcze nie mamy. Jeżeli i zostanie on zrobiony w połowie roku to pozwolenie na budowę uzyskamy pod koniec roku. To na co te 15,5 mln zł ?

Radna Elżbieta Grabarek-Bartoszewicz

Skrzyżowanie Słowackiego - Kościuszki było niedawno przebudowywane i obecnie dobrze się po nim jeździ, natomiast zakorkowana jest ulica Słowackiego. Wszelkie te zatory są wynikiem braku przepustowości ulicy Słowackiego, ponieważ tam jest to zwężenie. To o czym Pan mówi, to jest wyłącznie przebudowa dla ETC i to nie ma nic wspólnego z ul. Słowackiego.

Galeria Bałtycka, Krakowska nieważne jak to nazwiemy, to jest lepiej opakowany hipermarket. Jest to kwestia opakowania.

Na ile samochodów planujemy tam budowę parkingów, bo to jest istota problemu. Rozczłonkowanie, czyli wyprowadzenie tych samochodów z podziemnych garaży, bo to jest tylko ta przebudowa i nie mówmy, że w tej chwili jest większe natężenie ruchu.

Mnie natomiast niepokoi inna rzecz - odcinek od Dela Sal do ul. Grunwaldzkiej jest kompletnie niedrożny. W tamtej kadencji były plany przebudowy tego odcinka, bo widziałam je na Zarządzie, a referował to Pan Gruda ówczesny wiceprezydent. Dlaczego tego nie robimy, bo to tak naprawdę jest newralgiczny element ulicy Słowackiego. Niepokoi mnie natomiast marnotrawienie pieniędzy publicznych na budowę tego skrzyżowania, a robimy to tylko i wyłącznie pod tą inwestycję. To musu uczciwie Gdańszczanom powiedzieć.

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Zanim przejdziemy do meritum sprawy, proponuję, abyśmy zwrócili uwagę na sposób finansowania. W 2006 roku 15 mln zł jest tylko wydatkowane przez z firmę EC, naszych jest tylko 500 tysięcy na dokumentację. Dopiero w roku 2007, kiedy rozpoczyna się budowa pierwszego odcinka od ul. Potokowej zostają być wydatkowane środki miejskie,

z tym, że generalnie zaplanowane są to środki europejskie. Miejskie środki pojawiają się w latach 2009 – 2010 po 8,5 mln zł. Stąd takie a nie inne planowanie tej inwestycji. ECE poza przebudowa tego skrzyżowania finansuje wykonanie dokumentacji budowlanej na odcinek od skrzyżowania do ulicy Potokowej. W związku z tym, kolejność działań jest taka, że rok 2006 to finansowanie tego skrzyżowania z ECE, związanego z ich inwestycją oraz dostarczenie dokumentacji, uzyskanie pozwolenia na budowę dolnego odcinka ulicy Słowackiego. Dopiero w roku 2007 możemy przystąpić do budowy dolnego odcinka ulicy Słowackiego. Poza tym wiąże się to jeszcze z aplikacją finansową. Ponadto cały czas prowadzone są wykupy. Na dolnym odcinku ul. Słowackiego to ok. 60 mieszkań, są to zarówno mieszkania komunalne jak i nieruchomości prywatne.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Czy tak jak przy ul. Łostowickiej możemy zobaczyć poszczególne etapy realizacji. Dowiedzieliśmy się dopiero o jednym etapie, tj. przebudowa węzła ul. Słowackiego-Kościuszki - Alei Grunwaldzkiej. Jakie jest dalsze postępowanie i dalsze inwestycje na tym ciągu komunikacyjnym?

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

Trochę uściślię wcześniejsze informacje. Otóż, Biuro Projektowe, zgodnie z zawartym porozumieniem pomiędzy Miastem a firmą ECE robi dokumentacje na układ docelowy od ulicy Potokowej do włączenia odcinka Nowej Kościuszki do ulicy Hynka. Jest to pełny zakres, który w projekcie budowlano-wykonawczym finansuje firma ECE i ten zakres ma być wykonany do końca maja przyszłego roku.

Pierwszy etap tej przebudowy, to przebudowa skrzyżowania bez estakady, przy czym Miasto będzie finansowało tę jezdnię (*pokazano na rysunku*). Cała reszta, widoczna na tym planie będzie finansowana przez firmę ECE. O przepustowości decyduje wiele czynników, ale jednym z głównych to są skrzyżowania. W przyszłym roku ECE zapowiada przebudowę pierwszego etapu, a miasto poprzez ZDiZ będzie uczestniczyło w przebudowie tej jednej jezdni. W tej chwili jest zrobione pełne zestawienie problemów terenowo-prawnych, wyburzeń itd. Do wyburzenia będzie 9 budynków i trzeba znaleźć 65 mieszkań. Stany prawne tych budynków są różne, są to budynki prywatne i komunalne, a wartość niektórych budynków prywatnych jest mniejsza od kupna mieszkań dla ludzi zamieszkujących w tych budynkach. Poza tym trzeba będzie wykupić 87 działek. Wczoraj daliśmy do Wydziału Programów Rozwojowych pełne zestawienie wszystkich problemów, jakie będą musiały być załatwione. Planujemy również spotkanie z innymi Wydziałami, którym chcemy rozdzielić funkcje do załatwienia poszczególnych kwestii. Rozpoczęcie kolejnych etapów związanych z przebudową skrzyżowania, tj. z estakadą, budową drugiego wiaduktu nastąpi po załatwieniu spraw terenowo prawnych, jako warunek uzyskania pozwolenia na budowę. Dzisiaj ja nie umiem powiedzieć, jak te poszczególne etapy będą wyglądały, ponieważ Biuro Projektowe jest dopiero w fazie projektowania. Po przebudowaniu tego skrzyżowania, realizowana będzie realizowana przebudowa odcinka od ul. Potokowej do skrzyżowania.

Pan Jan Kosiedowski - Dyrektor Biura Projektowego Budownictwa Komunalnego

Jeżeli chodzi o natężenie ruchu, to będzie ono zwiększone ok. 10% w stosunku do istniejącego. Parking jest na 800 pojazdów. Obliczenia przepustowości były wykonywane równolegle przez firmę niemiecką i przez nas. Nam natężenia wyszły nieco mniejsze niż stronie. Na pewno w interesie tego inwestora jest przebudowa tego skrzyżowania w ten sposób, żeby nie tworzyło korków to centrum. Natomiast istotne jest to, że inwestorowi zależy na tym, żeby nie było odbioru takiego, że Aleja Grunwaldzka czy ulica Kościuszki zatkały się poprzez to centrum, bo chodzi o odbiór społeczny tej inwestycji. W tej chwili natężenia na ulicy Grunwaldzkiej są rzędu 2,5- 3 tysięcy pojazdów, przy tym, co nas zaskoczyło w trakcie pomiarów ruchu, to przede wszystkim to, że przepustowość skrzyżowania jest praktycznie nieco wyższa od przepustowości teoretycznej, co jest

kompletnym absurdem punktu widzenia matematycznego. Można to natomiast wytłumaczyć jednym, a mianowicie kierowcy wymuszają przejazd, jeżdżą na czerwonym świetle i stąd ten efekt, że skrzyżowanie to w godzinach szczytu zakorkowuje się, bo wszyscy chcą przejechać jednocześnie.

Kierunki ulicy Dmowskiego to natężenia rzędu 250 - 400 pojazdów w godzinie szczytu. Na ulicy Kościuszki ok. 1500 -1700 pojazdów, ale na odcinku kierunku ul. Rzeczypospolitej.

To co będziemy robić za pieniądze ECE, otwiera nam drogę do kompleksowej przebudowy układu komunikacyjnego od Alei Rzeczypospolitej aż do ronda Dela Sal, dlatego ten kierunek jest rzeczywiście sensowny i dobrze, że jest możliwość wykonania tego pierwszego kroku za nie swoje pieniądze. ECE ponosi również koszty przebudowy ul. Potoku Strzyża w układzie docelowym, kanał sanitarny, część infrastruktury, gazociąg, energetykę. Wykonanie za pieniądze Niemców dokumentacji budowlanej otwiera miastu również drogę do rozpoczęcia procedury wywłaszczenia, wydzielania tego terenu.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

Ta kolejność nie jest przypadkowa, bo trudno sobie wyobrazić zamknięcie całkowite skrzyżowania, bo będzie ono budowane „pod ruchem” i w związku z tym ta kolejność ma tutaj bardzo istotne znaczenie, tym bardziej, że w najbliższych dwóch latach czeka nas ogromna ilość innych inwestycji drogowych. Wchodzi również Gdański Program Komunikacji Miejskiej, który obejmuje tam również odcinek torów od ulicy Miedzianej do Jesionowej.

Radny Janusz Kasprowicz – członek Komisji

Chciałby parę słów swojego komentarza na koniec przekształcić w dość konkretne pytanie. Nie zgadzam się z koleżanka i uważam, że dyskutowanie na temat sensu i bezsensu przebudowy tego skrzyżowania właśnie nie ma sensu. Korek zaczynający się przy rondzie Dela Sal ciągnie się dokładnie do ulicy Grunwaldzkiej. O tym jakie jest obciążenie w kierunku dolnego Wrzeszcza świadczy korek, który potrafi się ciągnąć nawet do ulicy Hallera. W tym samym momencie zakorkowany jest główny ciąg ulicy Grunwaldzkiej, czyli osi Trójmiasta. Tak wygląda zakorkowanie Gdańska z powodu jednego tylko skrzyżowania. Przestraszyłem się słysząc, że mamy tutaj dyskutować niejako porównawczo o wadze tego węzła z węzłem ul. Łostowickiej. Zgódźmy się, że te dwa zadania są równo ważne dla Gdańska, bo Gdańsk rozwija się w takich kierunkach.

Z wypowiedzi Dyrektora Kosiedowskiego zrozumiałem mniej więcej tyle, że ten węzeł jest budowany z inicjatywy firmy, która ma budować tam wielkie centrum, ale nie chcę dyskutować w tej chwili nad tym centrum. Jeżeli ma tam powstać jakiegokolwiek centrum to ten węzeł należy uporządkować. Jeżeli usłyszałem, że ok. 80 % kosztów jego przebudowy ma wziąć na siebie strona niemiecka, to proszę to potwierdzić, czy dobrze to zrozumiałem. Zrozumiałem, że będzie przebudowywany cały ten węzeł, po stronie obciążeń miasta jest tylko prawa jezdnia kierunek Oliwa – Gdańsk. Nie do końca zrozumiałem, jak wygląda kwestia finansowania ul. Słowackiego od ronda Dela Sal do tego węzła.

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

15 mln zł kosztów tego skrzyżowania składa się z naszej niewielkiej kwoty w roku 2006 i 2007 bo jest to tylko przebudowa jednej jezdni, co w projekcie WPI jest wyraźnie pokazane – jest finansowanie poza budżetowe. W 2008 r. jeżeli dojdzie do porozumienia w tej chwili negocjowanego z innym inwestorem, to przewiduje się dofinansowanie rzędu 10 mln Euro na rozbudowę dolnego odcinka ul. Słowackiego.

Jeśli chodzi o drugą nitkę ulicy Słowackiego to najważniejszym elementem są kwestie własności terenów i budynków przeznaczonych do wyburzenia. Pracujemy usilnie nad tym, aby przede wszystkim zapewnić wykupy terenów i zapewnić to 60 mieszkań.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

ECE jeśli chodzi o dokumentację to pokrywa zarówno koszty dokumentację I-szego etapu, którego termin jest do końca br. Pokrywa również koszty dokumentacji projektowej na etap docelowy, na część docelową i ten projekt ma powstać do końca maja przyszłego roku. Miasto w kosztach dokumentacji nie partycypuje.

Jeżeli chodzi o realizację – ECE płaci za pierwszy etap - jak na rysunku-w kierunku z Oliwy do Śródmieścia i na tym finansowanie ECE się kończy. Czyli miasto w pierwszym etapie finansuje jezdnię na kierunku Oliwa Śródmieście i całą pozostałą przebudowę docelową. Taki jest podział kosztów wynikający z porozumienia.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Jaki jest harmonogram realizacji I-szego etapu przebudowy.

Pan Jan Kosiedowski - – Dyrektor Biura Projektowego Budownictwa Komunalnego

Jeżeli chodzi o termin realizacji to zgodnie z harmonogramem ECE, to w tym miesiącu powinniśmy wystąpić o pozwolenie na budowę i wg harmonogramu Niemców najpóźniej w grudniu powinno ono być. Najprawdopodobniej dojdzie tutaj do konsultacji strony niemieckiej z ZDiZ, w jaki sposób przeprowadzić procedurę wyboru wykonawcy, żeby skoordynować zakres prac objętych programem miejskim i niemieckim. Natomiast praktycznie w ciągu roku skrzyżowanie to powinno zostać przebudowane. Strona niemiecka już właściwie w tej chwili przystąpiła do wyselekcjonowania potencjalnych wykonawców robót. ECE ma już pozwolenie na budowę obiektu kubaturowego, a więc Gallerii Bałtyckiej, czekają na sfinalizowanie spraw formalnych związanych z przebudową układu komunikacyjnego. Na wiosnę na pewno ruszy przebudowa układu podziemnej infrastruktury kolidującej z Galerią Bałtycką i najprawdopodobniej w I-szym kwartale ruszy przebudowa układu komunikacyjnego, i potrwa rok. Galeria Bałtycka ma być oddana do końca 2006r., a wcześniej układ komunikacyjny.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Skrzyżowanie w tym zakresie zakończone zostanie w połowie 2007r. i rozumiem, że do tego czasu ZDiZ musi pozyskać grunty, uzyskać pozwolenie na budowę i zrobić przetarg. Chciałbym usłyszeć jak panowie chcecie to zrobić? Gdzie są pieniądze na wyburzenia i pozyskanie nowych mieszkań? Wiem, że duży wysiłek wkładacie w inwentaryzację, zbadanie, poznanie tylko kiedy realizacja? Czyli, gdzie są pieniądze na to ?

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

P projekcie WPI - który stanowi załącznik nr 6 do niniejszego protokołu - jest pozycja pn. wykupy gruntów pod przyszłe inwestycje. Od tego roku na ten cel przeznacza się nie 3 mln zł, ale ponad 20 mln zł co roku na wykupy terenów oraz pozyskanie mieszkań.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Przepraszam, ale w projekcie WPI na rok 20096 zapisane 9 mln zł, a w 2007r, 10 mln zł.

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Łącznie przewidziane jest ok. 40 mln zł rozłożonych na lata, na wykupy gruntów związanych ze wszystkimi inwestycjami, poza inwestycją związaną z Areną Bałtycką.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Nie mówmy o tym, że w ciągu pięciu lat Pan wyda 40 mln zł na wykup gruntów pod przyszłe, bo my potrzebujemy 2006r. tych pieniędzy, żeby wybudować 60 mieszkań i kupić ileś tam działek. Na to wystarczy 9 mln zł ? Również chcemy wykupić grunty pod ulicę Łostowicką.

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Ja nie rozumiem, pytania Pana Przewodniczącego, bo ja cały czas twierdzę, że są to środki przeznaczone na grunty, ponieważ wiemy ile one będą nas kosztowały i tyle zostało zaplanowane.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Ile ma kosztować wybudowanie tych mieszkań i wykup gruntów ?

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

W tej chwili nie potrafię na to odpowiedzieć, nie mam tych danych.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

Daliśmy takie zestawienie do Wydziału i spotkamy się w tej sprawie.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

W 2007 roku przewidzianych jest 12.650 tys. zł i to również nie są środki budżetowe. Czy to są środki ECE?

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

W roku 2007 pojawiają się już inne środki, dochodzą subwencje.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Co z planem miejscowym dla dolnego odcinka ul. Słowackiego?

Pan Marek Piskorski - Dyrektor Biura Rozwoju Gdańska

Mam nadzieję, że zdążymy go uchwalić stosunkowo szybko. Jesteśmy uzależnieni od Konserwatora Zabytków

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Słyszeliśmy wcześniej, że w 2008 r. potencjalny inwestor przeznaczy 10 mln Euro i na co mniej więcej wystarczy ta kwota?

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Panie przewodniczący zmusza nas Pan do wróżenia z fusów, bo dopóki nie ma dokumentacji technicznej, to ja nie mogę powiedzieć jakie będą koszty w poszczególnych latach.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Oczywiście, że Pan może powiedzieć, bo po to się robi koncepcje i wylicza się w nich koszty przewidywalne, nie mówię o kosztach rzeczywistych i z dokładnością do 1-2 mln zł każdy dobry kosztorysant jest w stanie powiedzieć, ile to może kosztować. Więc jest pytanie – ile może kosztować odcinek drogi od skrzyżowania do ronda Dela Sali. Czy Biuro szacowało te koszty?

Pan Jan Kosiedowski - – Dyrektor Biura Projektowego Budownictwa Komunalnego

Jest to trochę wróżenie z fusów. Wstępnie, na podstawie koncepcji, z tego co pamiętam, to jest 250 mln zł. Natomiast, jakie będą poszczególne elementy, to zależy dużo od szczegółów. Pamiętajmy, że Nowa Słowackiego to przebudowa całej kanalizacji deszczowej, to regulacja Potoku Strzyża, to koszty związane z przebudową infrastruktury, a więc dopóki nie będą zamknięte parce projektowe, to trudno powiedzieć z większą precyzją o jakie środki chodzi. Niemniej myślę, że kwota tych 250 mln zł potwierdzi się. Jest to zakres : cała Nowa Słowackiego z wyłączeniem skrzyżowania z ul. Grunwaldzką plus estakada.

Radna Maria Małkowska

Jestem pełna podziwu, jeśli chodzi o ulicę słowackiego i zaprojektowanie z rozmachem tego skrzyżowania. Trzeba podkreślić fakt, że pierwszy raz gmina tak dużo wyegzekwowała od inwestora prywatnego. I również dużo wyegzekwuje od następnego inwestora, który będzie inwestował przy ulicy Słowackiego.

Dywagacja, żeby zdjąć środki z jednego zadania i przeznaczyć na drugie, moim zdaniem na dzień dzisiejszy jest niemożliwe. Zostawmy w WPI to co jest, tzn. dofinansowanie ulicy Słowackiego. Na pewno za te pieniądze nie zrobi się wszystkiego, ale te dwa najważniejsze fragmenty: skrzyżowanie plus odcinek do ulicy Reymonta, który jest najbardziej zakorkowany.

Jeśli chodzi o ul. Łostowicką, to jestem za przyspieszeniem jej realizacji. Nie wiem, jak przy tym WPI wygląda wskaźnik zadłużenia Miasta, ale skłaniam się za zwiększeniem kredytu i rozpoczęciem ul. Łostowickiej. To jest jedyne wyjście w tej chwili.

Radny Maciej Lisicki - wiceprzewodniczący Komisji

Nie wiem jak Pani Radna Grabarek widzi rozwój Miasta, bo że przebudowa tego skrzyżowania jest potrzebna nawet przy obecnych warunkach jest oczywiste. Rozumiem, że pani w miejsce tego centrum handlowego wolałaby obskurne budynki komunalne, obskurny biurowiec kolejowy, obskurne budynki zakładu Maćkowy i Fazera. Ja wolę niemieckie, ładne obiekty, projektowane przez polskich projektantów i wykonywane przez polskie firmy.

Ja zawsze byłem zwolennikiem, nie tyle budowania drugiej nitki ulicy Słowackiego, ale zwolennikiem Nowej Abrahama. Wydawało mi się, że ten ruch w dużej części kieruje się w stronę Sopotu i Oliwy i budowa Nowej Abrahama znacznie polepsza sytuację na aktualnej ul. Słowackiego, a jeszcze się polepszy przy regulacji skrzyżowań.

Czy są jakieś szacunki, ile kosztowałaby budowa Nowej Abrahama?

Pan Marek Piskorski - Dyrektor Biura Rozwoju Gdańska

Proponuję, abyśmy z Nowej Abrahama zeszli. To jest ulica bardzo zachęcająca i rzeczywiście w prognozach ruchu ona się bardzo dobrze obciążała. Z punktu widzenia procedury formalnej na głównym jej odcinku, odcinku leśnym nie ma jeszcze dla niej planu miejscowego. Plan ten wywoła dużo protestów i przejście formalne przez wszystkie perturbacje związane z ochroną wszystkiego, co można tam sobie tylko wyobrazić jest jeszcze przed nami. Więc ulicę Nową Abrahama musimy odłożyć na dalszą przyszłość, natomiast ulica Słowackiego jest bardzo pilna do realizacji i z niej nie możemy rezygnować. Proponuję, żebyśmy trwali konsekwentnie przy Nowej Słowackiego. Nowa Abrahama w obowiązującym „Studium...” jest przewidziana dopiero na tzw. etapie wypełnienia struktur, czyli najbardziej odległy horyzont, o którym wogóle mówimy.

Na ul. słowackiego mamy nawarstwione problemy i wybudowanie Nowej Abrahama nie zwolni nas od budowy ulicy Słowackiego, a prowadzenie w tej chwili nowej dyskusji zniweczy wszystko, spowoduje komplikacje.

Radny Maciej Lisicki - wiceprzewodniczący Komisji

Pozwolę sobie na małą polemikę. Otóż uważam, że przebieg ulicy Nowej Abrahama jest zdecydowanie mniej kolizyjny i mniej konfliktowy niż przebieg ulicy Słowackiego. Ulica Słowackiego to między innymi potężne wykupy i wywłaszczenia. Czy ktoś kiedykolwiek skalkulował, jaki jest koszt budowy ulicy Nowej Abrahama i koszt budowy, w takim kształcie, ulicy Słowackiego? Może się okazać, że są to koszty nieporównywalne i jest jeszcze pytanie o realność tego wykonania.

Pan Marek Piskorski - Dyrektor Biura Rozwoju Gdańska

Mnie się wydaje, że jeśli chodzi o wejście na grunty prywatne i wyburzenia to rzecz jest wbrew pozorom dość podobna, ponieważ na odcinku ul. Polanki – Abrahama – Wita Stwosza tam są dość dolegliwe wywłaszczenia i wyburzenia.

Radna Elżbieta Grabarek – Bartoszewicz

Jestem trochę zaniepokojona, bo radny Lisicki był w Komisji w poprzedniej kadencji, która na te tematy dyskutowała. To tak jakbyśmy niczego w poprzedniej kadencji nie stworzyli. Nie podzielam tutaj poglądu radnego Lisickiego bo jest to idealna trasa na trasę rowerową.

Wracając do ulicy Słowackiego to chciałabym zapytać Pana Piskorskiego – w tamtej kadencji na Zarządzie Miasta były prezentowane projekty przebudowy ulicy Słowackiego. Były dwa warianty i podawano przy nich kwoty. To o czym dzisiaj rozmawiamy to tak jakbyśmy zaczęli od zera. Co istotnego się zmieniło, skoro odstępujemy od pewnej koncepcji, która już była.

Ja nie powiedziała, że jestem kompletnie przeciwna przebudowie skrzyżowania, ale jest interes inwestora niemieckiego i jeżeli stawia hipermarket, to on musi to zrobić dla siebie, aby klienci do niego dojechali.

Natomiast z punktu widzenia Gdańszczan to ulica Słowackiego powinna być absolutnie priorytetem.

Pan Marek Piskorski - Dyrektor Biura Rozwoju Gdańska

Nie chcę się wypowiadać za niemieckiego inwestora, ale to skrzyżowanie nie funkcjonuje dobrze już dzisiaj.

Pani Radna częściowo dobrze pamięta. Prace nad planem toczyły się przez ubiegłą kadencję, a uchwalony został w tej kadencji i wtedy były rozpatrywane trzy warianty. W toku prac nad planem został dokonany wybór jednego z tych wariantów, wariant ten, który powoduje przerzucenie na znacznym odcinku ulicy Słowackiego w ślad ulicy Partyzantów i z ponownym włączeniem do ulicy Słowackiego w rejonie ul. Chrzanowskiego. Ten wariant został uchwalony i stał się podstawą wyznaczenia linii rozgraniczających, które zostały ustalone w planie.

W ramach tych koncepcji były chyba robione jakieś przymiarki ekonomiczne i jeżeli ktoś pamięta, to ten wybrany wariant miał być przesłanką do oszacowania kosztów.

Słusznie pani radna się domyśla, nie było istotnych zmian, ale ponieważ projektowanie nie postąpiło w istotny sposób, z wyjątkiem tutaj rozrysowanego tutaj fragmentu, a na tamtym odcinku wiele więcej nie zaprojektowaliśmy – zaprojektujemy to teraz w ramach współpracy z ECE. Na razie musimy opierać się na wycenach wstępnych, prowizorycznych.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Przypominam sobie, że założenie WPI było takie, że wykonujemy koncepcje, które mają nam podać na jakie trudności natrafimy przy realizacji inwestycji, czyli jakiego rzędu wykupy gruntu, wyburzenia i koszt inwestycji.

Proszę mi nie mówić, że na etapie koncepcji nie jesteśmy w stanie z dokładnością do 10 mln zł określić kosztu takiej inwestycji. Prace trwają od kilku lat, prowadzone przez tą jedną instytucję, czyli ZDiZ, zlecane, sprawdzane, robione przez jedno biuro projektowe. A zatem jest to znane i nie wiem, dlaczego Pan tego nie wie, ale Biuro i inwestor zastępczy powinien wiedzieć. Wówczas, jak się ma ta kwota 130 mln zł do szacunkowych kosztów. Bo jeżeli tak jest, to musimy sobie powiedzieć, że ograniczamy ten zakres do rzeczywiście, do takiego jaki można za te 130 mln zł wykonać.

Pan Jan Kosiedowski - Dyrektor Biura Projektowego Budownictwa Komunalnego

Wycofuję te 250 mln zł, bo tak jak sam już mówiłem ja po prostu nie pamiętam dokładnie, musiałbym zajrzeć do starych notatek i dlatego proszę tych 250 mln zł nie traktować jako fix. Myślę, że podane tutaj przez Dyrektora Rudzińskiego dane nie są w tej chwili obarczone zawodnością pamięci, tylko są wyliczeniami opartymi o konkretne założenia. Przyznam się, że tak po dłuższym zastanowieniu wcale nie wykluczałbym, że realna jest kwota na poziomie 130 mln zł, bo najdroższe elementy jakie wchodzi w to przedsięwzięcie to wiadukt nad torami kolejowymi, estakada nad ul. Grunwaldzka i roboty drogowe na odcinku od Al. Grunwaldzkiej do ronda Dela Sal. Pozostałe elementy

to już znacznie mniejsze koszty, zważywszy, że część infrastruktury zostaje w starej ulicy Słowackiego.

Mogę się zobowiązać, że w ciągu najbliższych dni sięgnę do starych zapisków i najprawdopodobniej odwołam w ogóle tę kwotę 250 mln zł.

Radna Maria Małkowska

Chciałabym przypomnieć Radnym, że jeśli chodzi o 2004 i 2005 to rzeczywiście realizacja ul. Słowackiego została spowolniona i ze względu na brak pieniędzy Gmina przesunęła w czasie docelową przebudowę tej ulicy. Teraz nie możemy zarzucać Dyrektorowi Rudzińskiemu, że inwestycja ta jest nieprzygotowana. Po prostu, z uwagi na fakt, że znalazł się inwestor, który sfinansuje projekt na całą ulicę Słowackiego, to tylko dlatego robi się ten projekt, bo akurat były na to pieniądze. Natomiast, Gmina ma szansę szybko zrealizować wyburzenia i zamianę tych mieszkań, ponieważ jest koncepcja budowy 1000 mieszkań komunalnych, właśnie z wyburzeń i one będą w ciągu 3 lat.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

Rzeczywiście Miasto spowolniło przebudowę ulicy Słowackiego. Przypomnę że w tym roku skończyliśmy przebudowę skrzyżowania Słowackiego – Budowlanych i de facto, gdyby nie firma ECE, to pewnie dopiero za rok, dwa myśleli dopiero o dokumentacji na kolejny odcinek.

Ponieważ projekt budowlano – wykonawczy na projekt docelowy będzie się dopiero robił w terminie do 30 maja 2006r. to myślę, aby do tej dyskusji wrócić po wykonaniu tego projektu. Będziemy znali już koszty, etapowanie. Plan WPI robi się na pięć lat i co roku dokłada się inwestycje i co roku możemy go weryfikować. Te 250 mln zł faktycznie było kwotą rzuconą w eter nie do końca podstawnie, natomiast dokumentacja budowlano – wykonawcza bardzo ściśle określi koszty tej inwestycji. Dlatego do tej dyskusji proponuję wrócić po wykonaniu tejże dokumentacji.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Skąd wzięła się ta dyskusja? My czytając WPI, czytając zakres rzeczowy i znając potrzeby Miasta uznaliśmy, że należy ograniczyć zakres ulicy Słowackiego w zakresie Nowej Kościuszki i przeznaczyć w 2009 roku te 10 mln zł na ul. Łostowicką. Okazuje się, że nie ma tego w zakresie to przeznaczamy jeszcze dwa razy. I tu jest nasze zdziwienie.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

Opinia mieszkańców i kierowców wyrażana przy każdej okoliczności na temat spowalniania przebudowy ul. Słowackiego jest negatywna. My nie mówimy o Nowej Kościuszki w sensie dosłownym, bo jest ona robiona tylko na pewnym odcinku. Budowy drugiego wiaduktu i budowy estakady nie unikniemy, bo układ geometryczny jest taki, że nie da się tego inaczej powiązać.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Tak, tylko, że skala jest zupełnie inna. Na ul. Łostowicką potrzeba 10 mln zł po to, aby odbywał się normalny ruch, a tutaj potrzeba setek milionów.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

Obie te inwestycje są bardzo ważne i nie powinny z sobą konkurować. Mamy zrobione zestawienia potrzeb wyburzeń mieszkań itd., i my tak do końca nie znamy tych potrzeb.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Wykonywane, pogłębione koncepcje przez Biuro Projektowe zawierały również część kosztorysową i nie wiem dlaczego nie przekazano tego inwestorowi.

Radna Danuta Putrycz - członek Komisji

Patrząc na prowadzone zadania jestem trochę zaniepokojona Chełmem i Gdańskiem Południe.

Ul. Łostowicka – czy przedstawiony nam projekt uwzględnia z wyprzedzeniem, co najmniej na lat 20-30 przepustowość, czy jest to stan na moment przebudowywania tej ulicy.

Z uwagi na fakt, że dość często przekonywano nas o tym, że takie rozwiązanie a nie inne jest najlepsze, a momencie wybudowania czy modernizacji jakiegoś węzła, to okazało się, że to rozwiązało sprawę na wczoraj, a nic nie wnosiło na przyszłość.

Do WPI na rok przyszły wprowadzono skrzyżowanie Platynowa – Świętokrzyska-Małomiejska. Dalej mamy skrzyżowanie Łódzka – Świętokrzyska, którego realizacja jest przewidywana dopiero w roku 2008. W jednym miejscu korki rozładujemy, ale kilkaset metrów dalej utworzą się nowe. Nie jestem drogowcem, ale pewna logika nakazuje inny sposób postępowania niż właśnie taki. Są to na pewno rzeczy ważne dla Miasta.

Mam wrażenie, że następuje dyskryminacja Gdańska – Chełm wraz z Gdańskiem Południe. Praktycznie rzecz biorąc niedługo nie będzie można stamtąd wyjechać.

W ramach inwestycji dzielnicowych w WPI przeznaczono 2 mln zł. W tym roku mieliśmy 3 mln zł i niewiele za to się zrobiło, dlatego środki na ten cel na rok przyszły powinny być chociażby na poziomie wykonania tego roku.

Pan Andrzej Łoś - Dyrektor DRMG

Odpowiadając Pani Radnej na pytanie dotyczące ul. Łostowickiej, to wyjaśniam, że są to rozwiązania docelowe, zarówno etapu górnego jak i dolnego.

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Jeśli chodzi o ulicę Świętokrzyska i Łódzką to nie dalej jak trzy tygodnie temu, Dyrektor Piskorski na Kolegium Prezydenckim przedstawiał koncepcję przebiegu ulicy Nowa Świętokrzyska. Po dyskusji zapadła decyzja, że optymalnym rozwiązaniem jest intensyfikacja prac nad ul. Nową Świętokrzyską aniżeli inwestowanie środków w jakiekolwiek rozwiązania modernizacyjne z ulicą Świętokrzyską przebiegającą przez Łostowice ze względu na koszty i techniczne uwarunkowania. Rzeczywiście była planowana przebudowa ulicy Świętokrzyskiej i Łódzkiej, ale w świetle tego, co zaistniało miesiąc temu, w załączniku nr 4 do omawianego projektu uchwały wpisana jest Nowa Świętokrzyska i Nowa Łódzka. Wymaga to jeszcze technicznych uzgodnień, ale już niebawem przystąpimy do prac projektowych z wiązanych z całości z Nową Łódzką i Nową Świętokrzyską.

Radna Danuta Putrycz - członek Komisji

Komisja nasza wnioskowała o rozwiązania komunikacyjne do projektowanej szkoły na Ujeścisku. Czy te kwestie też są zaplanowane i ujęte w tym programie?

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Myślę, że szczegóły Dyrektor Łoś przedstawi Komisji na którymś z posiedzeń. Ja poproszę Dyrektora Łośa o przygotowanie takiej prezentacji.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

Przetarg na przebudowę skrzyżowania Platynowa – Świętokrzyska jest rozstrzygnięty i jeżeli pozwoli pogoda, to w tym roku byśmy tą inwestycję rozpoczęli. Każde skrzyżowanie ma jakąś ograniczoną rezerwę przepustowości, która z czasem się wyczerpuje. Rzecz nie polega tylko na samej przebudowie skrzyżowań, ale muszą również powstawać nowe ciągi komunikacyjne, które odciążą te skrzyżowania. I myślę, że taka polityka jest w tej chwili prowadzona.

Radny Ryszard Klimczyk - członek komisji

Oświetlenie ulic. Rozumiem, że pewne sprawy załatwia się taką zbiorczą kategorią: pozostałe ulice wg decyzji ZDiZ. Rozumiem, że nie dla wszystkich przygotowana jest dokumentacja, ale chciałbym się upomnieć o oświetlenie ul. Piekarniczej. Wiem, że

dokumentacja jest już przygotowywana, ale zmartwiło mnie, że nie została ta inwestycja wymieniona w załączniku nr 4. Chciałby się dowiedzieć tutaj o losy tej ewentualnej inwestycji.

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Jutro do Biura Rady wpłynie autopoprawka do omawianego projektu uchwały, a oświetlenie ulic w tym dokumencie wogóle pojawia się z zapisem” wg listy przedłożonej przez ZDiZ. Takich ulic już w tej chwili jest ok. 400.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

Potrzeb w zakresie oświetlania ulic jest bardzo dużo i nie chciałbym, żebyście państwo odnosili wrażenie, że ZDiZ coś manipuluje i to co wstawia. Bardzo chcielibyśmy oświetlić całe miasto i zrobić wszystko co jest potrzebne i o co ludzie proszą. W związku z tym, te ogólne zapisy powodują to, że miasto jest żywym organizmem i czasami jest potrzeba zrobienia czegoś innego w danej chwili niż zaplanowanego dwa lata temu. Staramy się robić oświetlenia stylowe w zabytkowej części Gdańska.

Ulice, jakie chcemy przygotować w zakresie dokumentacji to:

Straganiarska, Lawendowa, Grobla III i Grobla IV, U Furty, Targ Rybny, Tobiasza, Bracka, Fiszera, Piekarnicza, Kryniczna, Pastoriusza, Lwowska, Zygmunta Augusta, Szczecińska, Lęborska, Śląska, Niegowo, Sobótki. Są to ulice w różnych częściach miasta. Jeżeli realizacja oświetlenia zmieści się w planowanych 600 tysiącach złotych na rok 2006 to będą zrealizowane, a jeżeli nie to przejdą na rok 2007r. Dodam, że z tych 600 tysięcy zł musimy jeszcze wydać część na dokumentację projektową.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Po tych wszystkich wyjaśnieniach moja koncepcja legła w gruzach, bo liczyłem na to, że część środków z ulicy Słowackiego, chciałem zaproponować 10 mln zł, przekażemy na ul. Łostowicką. W związku z tym nie mam żadnych propozycji zmian. Do zaproponowanych przez Komisję w dniu 11.10.2005 zmian Prezydent Miasta odniósł się, o czym poinformowałem na wstępie.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

Jeśli chodzi o wiercenia i badania archeologiczne na ulicy Nowej Spacerowej zostały zakończone. Jest tylko kwestia, czy na tym zaprzestać dalsze działania, czy nie. Jeżeli chodzi o opinię ZDiZ w tej kwestii, to uważamy, że powinno się doprowadzić do zrobienia koncepcji, która odpowie nam z jaką materią mamy do czynienia. Natomiast przerwanie na tym etapie poddaje pod wątpliwość zasadność dotychczasowych działań i niepotrzebnie wydanych pieniędzy.

Wykonano: wytyczono powierzchnie tunel w terenie, zrobiona została dokumentacja badań hydrogeologicznych, zostały przeprowadzone badania hydrogeologiczne z wnioskami i zrobiona została analiza wytyczenia tunelu. Kolejna zakładana faza, to opracowanie koncepcji, która odpowiadałaby na temat kosztów, zakładanych technologii, uwarunkowań, itd. Nawet gdyby Nowa Spacerowa był a budowana w dalszej perspektywie, to nie powinno się zmarnować tego czasu, bo są to bardzo długotrwałe analizy.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Wydaje nam się, że bardziej potrzebny jest tunel pod Martwą Wisłą aniżeli pod Pachołkiem, jeżeli chodzi o układ komunikacyjny miasta.

Reasumując: rozstrzygnięto przetarg na :

- skrzyżowanie Świętokrzysko – Platynowa,
- na ul. Spacerową,
- ul. Marynarki Polskiej (jest procedura wymagająca weryfikacji)
- ul. Jabłoniową, Kartuska.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

Rozstrzygamy przetargi na :

- Trasę W-Z
- Wiadukt Braci Lewoniewskich,
- Przebudowę ulic Piwna, Chlebnicka.,
- System Informacji Miejskiej,
- Przebudowę ulic Kartuska, Fabryczna, Nowatorów,
- Ulicę Pomorską.

Przystępujemy do przygotowywania dokumentacji na główny ciąg, na odcinku od ul. Wały Piastowskie do Huciska. Musimy zrobić nową organizację ruchu, dlatego, że zakładano że główny ciąg i wiadukt Błędnik miały to być inwestycje robione w dwóch różnych okresach przy różnych tymczasowych organizacjach ruchu. Teraz te inwestycje się nałożą. W przyszłym roku będziemy kończyli Błędnik i Bramę Oliwską, wejdzie główny ciąg oraz Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej. W jednym miejscu skoncentruje się wiele inwestycji.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Kiedy jest szansa uruchomienia tramwaju przez Błędnik.?

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

Termin umowny na przebudowę Błędnika i Bramy Oliwskiej jest do końca listopada 2006r. z tym, że Błędnik chcielibyśmy zakończyć do końca lipca, ale musimy przebudować całą Bramę Oliwską pod ruchem. W tej chwili nie możemy tego robić, bo jest układ objazdowy. Jak skończymy Błędnik i będziemy mieli czynne wszystkie pasy ruchu, to możemy odcinkami robić Bramę Oliwską.

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

W związku z planowanymi inwestycjami drogowymi musimy przygotować zmiany komunikacyjne dla całego śródmieścia miasta. Jeżeli Pan Przewodniczący Komisji pozwoli to przedstawimy Komisji taki plan. Sytuacja jest taka, że nagromadzenie wszystkich projektów komunikacyjnych drogowych praktycznie zamyka nam centrum miasta na 1,5 roku. Mam ogromny problem z przygotowaniem zmian w ruchu i do końca roku musimy podjąć decyzję jak to będzie wyglądało. Mamy problem, bo ulica 3 Maja będzie jedyną nitką łączącą wszystkie części miasta, jak dojdą do realizacji zamierzone projekty. Ul.3 Maja ma stare torowisko, które planowaliśmy wymienić w pierwszym etapie, tak samo kwestia wymiany syfonu. Nie możemy zgodzić się na jakiegokolwiek inwestycje związane z ul. 3 Maja. Jak uruchomimy tylko projekty europejskie to zablokujemy miasto na 1,5 roku.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

My w ciągu dwóch tygodni może nie tyle zrobimy projekt organizacji ruchu, bo to jest niemożliwe, natomiast spróbujemy nałożyć na plan wszystkie zadania drogowe w zakresie infrastruktury tramwajowej i odpowiadając sobie na pytanie - jaki będzie skutek komunikacyjny, jeżeli chodzi o komunikację zbiorową w przypadku realizacji tych zadań przez dwa lata. Przypomnę, że Gdański Projekt Komunikacyjny musi być zakończony do końca 2007 roku. Poprzeczka jest bardzo wysoko ustawiona i musimy spróbować ją przeskoczyć.

Radna Maria Małkowska

Z uwagi na brak środków pewne wnioski złożone przez radnych co do ulic lokalnych nie weszły do WPI. Ja to rozumiem. Ale ja złożyłam dodatkowe jeszcze cztery dodatkowe wnioski, czy one zostaną wyrzucone do kosza i wszyscy o nich zapomną, czy będą figurować w jakimś zestawieniu i z czasem przygotowane do realizacji. Np. ul. Jesionowa, Radarowa, Malczewskiego, na Stoku.

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Jeżeli wnioski były złożone, jako wnioski uproszczone to powinny się znaleźć w tym zestawieniu, jakie radni otrzymali. Jeżeli ich nie ma, to należy wyjaśnić z koordynatorem

programu operacyjnego, tj. z Panem Nietupskim, który otrzymał zestawienie wniosków. Najważniejsze wnioski zgłoszone do realizacji a miały dokumentację to znalazły się w WPI. Natomiast tam gdzie nie ma dokumentacji, to są one w załączniku nr 4 – w przygotowaniu.

Radna Maria Małkowska

Nie ma ich w załączniku nr 4, ale chciałabym, aby się tam znalazły.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Mamy informację, że znaleźliśmy się w pierwszej trójce państw, które mogą organizować mistrzostwa w piłce nożnej. Czy to oznacza, że mamy już inwestowanie?

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

W momencie, kiedy informacja była negatywna co do stadionu, to przygotowaliśmy panu Prezydentowi wersję bis z uwzględnieniem przesunięcia realizacji czasie i nakładach. Po przedstawieniu wersji bis otrzymałem, że ta wersja jest nieaktualna, ponieważ Polska ma szansę wejść do tego. W związku z powyższym wersja pierwotna WPI przedstawiona Radnym jest aktualna z niewielkimi różnicami – doszło jedno, albo dwa zadania. To są kosmetyczne zmiany i tę autopoprawkę Radni otrzymają jutro. W 99 % autopoprawka ta uwzględnia złożone przez Komisję poprawki.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Przeprowadziliśmy dość dogłębną dyskusję dotyczącą dwóch układów komunikacyjnych i mamy jasność, co do przygotowania i potrzebnych mniej więcej środków. Proponuję, abyśmy pozytywnie przyjęli te proponowane rozwiązania planu inwestycyjnego miasta na lata 2006 – 2010.

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Jutro w ciągu dnia, otrzymacie państwo wersję zmodyfikowaną z uwzględnionymi wnioskami Komisji z 11 października 2005r.

Jeżeli chodzi o wiercenia, to częściowo pozostawiamy te kwoty. Ponieważ badania zostały wykonane i w tej chwili, na podstawie tych badań, należy wykonać tylko koncepcję techniczną do prowadzenia analiz, to w przyszłym roku finansujemy tylko koncepcję. Dalszych badań nie będzie prowadzonych.

Po tych wyjaśnieniach, nie zgłaszając uwag ani poprawek, Komisja przystąpiła do głosowania.

Opinia:

Komisja – 4 głosami za, przy 2 głosach wstrzymujących się – pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały w sprawie uchwalenia Planu Inwestycyjnego Miasta Gdańska na lata 2006-2010 zawartego w druku 1637.

Opinia Nr 98-23/180/05, stanowi załącznik nr 7 do niniejszego protokołu.

PUNKT 2

Zapoznanie się z pismem Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie negatywnej opinii Prezydenta Miasta w sprawie możliwości zaliczenia do dróg gminnych ul. Gostyńskiej, Wiosennej, Sierpniowej i Lipcowej i zajęcie stanowiska w tej sprawie.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Prezydent Miasta w piśmie ZDiZ-UD/A/2005/LP/2756/4 z dnia 3.08.2005r. wyraził negatywną opinię, co do możliwości zaliczenia ulic Gostyńskiej, Wiosennej, Sierpniowej i Lipcowej do kategorii ulic gminnych.

Komisja przeprowadziła wizję lokalną i dyskusję na ten temat, po czym wystąpiła z pismem, gdzie prosiła o przedstawienie propozycji zarządzania tymi ulicami w przypadku nie zaliczenia ich do kategorii dróg gminnych. Prezydent Miasta w piśmie ZDiZ-UD/1801/2005/ŁP/3672/2 z dnia 5.10.2005r. udzielił Komisji odpowiedzi
Przewodniczący odczytał to pismo, które stanowi załącznik nr 8 do niniejszego protokołu.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

Prezydent Miasta na posiedzeniu Kolegium podjął decyzję przekazania zarządzania drogami wewnętrznymi do ZDiZ. Ta decyzja dotyczyła przejęcia tego zadania od 1 stycznia 2006r. W związku z tym, ZDiZ przygotował plan finansowy, bo takich dróg jest sporo i mają ten mankament, że są rozrzucone po całym mieście, po małych kawałkach. Osobiście zwracałem się do Prezydenta Lewny o to, żeby decyzja przekazania zarządzania tymi drogami była powiązana z budżetem, tj. jeżeli miasto jest w stanie w swoim budżecie uwzględnić środki na utrzymanie tych dróg od 1 stycznia 2006r. Jeżeli ich nie ma, albo będzie ich tylko połowa, to zrobimy to w czasie adekwatnie do wysokości nakładów. Przekazanie nam tych zadań bez pieniędzy spowoduje to, że de facto nie będziemy w stanie się z niczego do końca wywiązać. Dodam, że nie znam w tej sprawie ostatecznej decyzji.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Mieszkańcy, czy właściciele nieruchomości przy w/w wyżej ulicach po to występowali do gminy o zaliczenie tych dróg, do dróg publicznych, licząc na to, że znajdą się wśród inwestycji, które w niedługim czasie zostaną wykonane. Potraktowanie dróg lokalnych-wewnętrznych jak dróg publicznych wydaje się być właściwym rozwiązaniem.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

Ustawa o drogach publicznych stanowi cztery kategorie: gminne, powiatowe, wojewódzkie i krajowe, ale również wprowadza nazewnictwo drogi wewnętrznej. Drogi wewnętrzne są to drogi, które nie spełniają kryteriów drogi publicznej, ale są położone na terenach należących do miasta.

Ponieważ jest to dla nas nowa działalność i musimy zorganizować obsługę tej działalności, bo musi mieć osobny budżet. Termin przejęcia obsługi dróg wewnętrznych musi być ściśle powiązane z przekazanymi środkami. Szacunkowo środki te określiliśmy w wysokości ok. 5 mln zł. kwota ta obejmuje utrzymanie zieleni, nawierzchni, oświetlenia, drzewostanu – potrzeby w drogach wewnętrznych są bardzo duże.

Pan Maciej Radowicz - ZDiZ

Chciałbym jeszcze dodać, że przygotowanie samych uchwał w tej sprawie nie stanowi żadnego problemu. Czekamy tylko na właściwą decyzję odnośnie finansowania tych dróg.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Na moje zaproszenie przybył mieszkaniec ulicy Wiosennej i pozwolicie państwo, że oddam jemu głos.

Pan Piotr Jaszczur –mieszkaniec ul. Wiosennej

Problem nie leży tym, czy ta droga będzie pod opieką ZDiZ, czy nie ale my mieszkańcy chcielibyśmy, aby ta droga stała się drogą gminną, chociażby z uwagi na to, że w niej zlokalizowana jest cała infrastruktura. Nikt tą drogą się nie opiekuje, nikt nie odśnieża, a jest ona własnością gminy.

Prośba do komisji jest taka, aby rozpatrzyć możliwość zakwalifikowania tych ulic jako dróg gminnych, które de facto stanowią dojazd do kilkuset posesji.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Tak, ale negatywna opinia Prezydenta Miasta w tej kwestii.

Pan Piotr Jaszczur –mieszkaniec ul. Wiosennej

Dlatego mamy prośbę, aby Komisja zwróciła się z prośbą o ponowne rozpatrzenie tego tematu.

Pan Maciej Radowicz - ZDiZ

Negatywna opinia Prezydenta jest wysnuta z samego prawa. Te ulice, które pełnią funkcje obsługi osiedli mieszkaniowych, powoduje, że nie mogą być one zaliczone do kategorii dróg gminnych. Art. 8 ustawy o drogach publicznych stanowi o tym, że drogi obsługujące osiedla mieszkaniowe są drogami wewnętrznymi. Jeżeli Rada Miasta uznałaby, że droga taka jest drogą kategorii gminnej stałoby to w sprzeczności z przepisami prawa.

Uważam, że jeżeli ZDiZ zostaną przyznane środki na utrzymanie tych dróg wewnętrznych, to punktu widzenia mieszkańców nie będzie najmniejszych problemów i te drogi w zasadzie będzie traktowane identycznie tak samo jak drogi gminne.

Radna Danuta Putrycz - członek Komisji

Z tej odpowiedzi wynika, że nie ma żadnego problemu, aby spełnić postulaty mieszkańców. Jest to tylko kwestia uchwalenia statutu i przyznania środków.

Wnoszę, aby Komisja wystąpiła do Pana Prezydenta o uregulowanie w możliwie jak najszybszym terminie kwestii utrzymanie dróg wewnętrznych, nie zmieniając oczywiście kategorii dróg - przyznając środki i uchwalając statut.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Również chciałbym prosić, abyśmy w dniu dzisiejszym nie podejmowali decyzji, ale wystąpić do Prezydenta Miasta o informacje, o terminie przejęcia roli zarządcy dróg wewnętrznych przez ZDiZ i jakie środki przewiduje się na realizację tego zadania. .

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

Chciałbym dodać, że jest to dla nas bardzo poważny problem, bo po przyznaniu nam tych zadań musimy w trybie zamówień publicznych wyłonić wykonawców. Możemy zrobić to dopiero wtedy, kiedy będziemy mieli zapewnione środki. Poproszę Pana Radowicza, aby krótko przedstawił skalę tych dróg wewnętrznych.

Pan Maciej Radowicz - ZDiZ

Jest to ok. 190 ulic na terenie Gdańska o łącznej długości ok. 80 km. Do tego dochodzą jeszcze rozsiane po całej powierzchni administracyjnej Gdańska tzw. sięgacze. Czyli boczne nieruchomości o klasie użytku droga, których jest ok. 3,5 tysiąca o powierzchni ok. 2,5 mln m².

Radny Maciej Lisicki - wiceprzewodniczący Komisji

Jaka jest różnica między ulicami, o których tutaj mówimy a uliczkami np. na Wzgórzu Mickiewicza ?

Pan Maciej Radowicz - ZDiZ

Bardzo dobre pytanie. Otóż są to pewne zaskłóści . Funkcja tych uliczek jest bardzo podobna i tak naprawdę nie powinny być one drogami gminnymi. Zdajemy sobie sprawę, że w poprzednich latach , kwalifikowanie tych ulic, czasami an blok doprowadziło do takiej sytuacji jak jest w chwili obecnej.

Radny Maciej Lisicki - wiceprzewodniczący Komisji

Nie do końca mam takie zdanie. Jak jest spółdzielnia mieszkaniowa to jest okej, ale jeżeli osiedle składa się z właścicieli prywatnych to jak Pan sobie wyobraża zarządzanie drogą przez kilkaset właścicieli ?Bo ja sobie tego nie wyobrażam.

My możemy mówić o drodze wewnątrz osiedlowej w sensie jednostki terytorialnej, ale z punktu widzenia praktycznego jest to droga publiczna, ponieważ dziesiątki czy setki właścicieli zamieszkuje przy tej drodze.

Pan Maciej Radowicz - ZDiZ

Mamy tutaj do czynienia z jednym z kryteriów, którymi wg nas kwalifikuje się taką ulicę i jest to kryterium funkcjonalne. To o czym mówi Pan radny, to w takim przypadku jest właściwie jedna funkcja - funkcja obsługi mieszkaniowej.

Radny Maciej Lisicki - wiceprzewodniczący Komisji

W tych budynkach mogą być również biura rachunkowe, biura drobnej obsługi, itp.

Pan Maciej Radowicz - ZDiZ

To jest tak jak na osiedlu mieszkaniowym i to wynika wprost z przepisów ustawy na osiedlu też mogą być drobne usługi, a mówimy o drogach wewnętrznych.

W chwili obecnej spośród 1250 ulic, bo mniej więcej tyle jest w Gdańsku dróg publicznych, bardzo dużą część z nich jest drogami gminnymi na wyrost, co do tego nie mam najmniejszych wątpliwości, ale jest to pewna zaszłość.

Zadaliśmy sobie pytanie, czy fakt że część ulic gminnych jest do nich niesłusznie zakwalifikowanych, to czy dalej mamy to robić?

Radna Danuta Putrycz – członek Komisji

Wg mnie powinna być podjęta uchwała, która określałaby, do nadzorowania i utrzymania których ulic gmina jest zobowiązana.

Pan Piotr Jaszczur – mieszkaniec ulicy Wiosennej

Te ulice powstały w latach 80-tych i cały czas były one drogami gminnymi. Niestety, opracowany został nowy plan miejscowy i ni stąd ni zowąd część tych ulic uznano drogami lokalnymi. I tak powstał cały problem. My chcielibyśmy to jakoś uregulować. Poprzez ulicę Wiosenna i Gostyńską jest dojazd do dróg gminnych Czerwcowej Marcowej. Jest to zaszłość, nikt nie zauważył, że poprzez ulice wewnętrzne jest dojazd do ulic gminnych. My chcielibyśmy, aby te ulice były zakwalifikowane do dróg gminnych, chociażby dlatego, że w nich zlokalizowane są sieci infrastruktury miejskiej. Po drugie, jest to jedyny dojazd do ulic gminnych.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Plan miejscowy nie określa, czy jest to droga gminna czy lokalna. Plan określa tylko parametry użytkowe, a nie kategorię prawną.

Radny Ryszard Klimczyk – członek Komisji

Czy gmina a powinna poczuwać się do odpowiedzialności za zarządzanie tą drogą? Moim zdaniem powinna, bo jest tam ewidentny interes publiczny, interes miejski. Jest to bez wątpienia droga publiczny w potocznym rozumieniu tego słowa i z pewnością sprawiedliwe jest i słuszne, aby gmina zajęła się swoim majątkiem.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Aby już nie przedłużać tej dyskusji proponuję, aby Komisja zawnioskowała do Prezydenta Miasta o:

- podanie terminu przekazania Zarządowi Dróg i Zieleni obowiązku zarządcy dróg wewnętrznych,
- opracowanie i zgłoszenie Radzie Miasta Gdańska do uchwalenia zmiany Statutu Zarządu Dróg i Zieleni w tym zakresie,
- podanie wielkości zaplanowanych – przewidzianych na rok 2006 w budżecie Miasta Gdańska środków na utrzymanie dróg lokalnych,

Również zawnioskuje o ponowne przeanalizowanie zakwalifikowania ulic Gostyńskiej i Wiosennej do kategorii dróg gminnych ze względu na ich znaczenie w układzie drogowym Kiełpina.

Kto z Państwa radnych jest za takim wnioskiem ? za 5 głosów – jednogłośnie.

Powyższe ustalenia zawarte zostały we **Wniosku Nr 98-23/11/2005**, który stanowi załącznik nr 9 do niniejszego protokołu.

PUNKT 3

Wolne wnioski, sprawy wniesione, korespondencja.

Radna Danuta Putrycz - członek Komisji zawnioskowała, aby Komisja zapoznała się z projektem mpzp Jasień, rejon ul. Źródlanej w kontekście pism właścicieli nieruchomości, w szczególności i pisma Państwa Myszy.

Przewodniczący Komisji poinformował, że poprosi Dyrektora Biura Rozwoju Gdańska, o zreferowanie tego tematu na najbliższym posiedzeniu Komisji.

Na tym posiedzenie zakończono – godz. 19,00

**Przewodniczący
Komisji Rozwoju Przestrzennego**

Tadeusz Mękal

Protokołowała:

Bogusława Pieklik

Protokół sporządzono: Gdańsk 12 stycznia 2006r.