

PROTOKÓŁ NR 122-18/2006
z posiedzenia
Komisji Rozwoju Przestrzennego Rady Miasta Gdańska,
które odbyło się 12 września 2006r.

Posiedzenie Komisja rozpoczęła o godz. 15,00.

Obecność:

Posiedzenie Komisja odbyła w pełnym, 6-osobowym składzie, wg załączonej listy obecności, która stanowi załącznik nr 1 do protokołu.

Inne osoby obecne na posiedzeniu dokonały swego wpisu na listy, które stanowią załączniki nr 2 i 3 do niniejszego protokołu.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji powitał wszystkich zebranych i przedstawił zaplanowany porządek posiedzenia, który stanowi załącznik nr 4 do niniejszego protokołu, do którego nie zgłoszono uwag i przyjęto jednogłośnie, 4 głosami za.

Porządek posiedzenia:

1. Zasady ustalania w planach miejscowych zapisów dotyczących linii wysokiego napięcia na przykładzie budowy linii napowietrznej dwutorowej 110 kV Gdańsk Błonia – Pruszcz Gdański
2. Ponowne rozpatrzenie koncepcji miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Wrzeszcz Dolny - browar ul. Kilińskiego w mieście Gdańsku na wniosek Prezydenta Miasta - w związku z opinią Miejskiej Komisji Urbanistyczno –Architektonicznej z dnia 7 sierpnia 2006r.)
3. Kwartalna informacja przedstawicieli:
 - Wydziału Programów Rozwojowych
 - Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska
 - Zarządu Dróg i Zielenina temat postępu prac związanych z realizacją zadań drogowych w mieście Gdańsku
4. Wolne wnioski, sprawy bieżące, korespondencja

PUNKT 1

Zasady ustalania w planach miejscowych zapisów dotyczących linii wysokiego napięcia na przykładzie budowy linii napowietrznej dwutorowej 110 kV Gdańsk Błonia – Pruszcz Gdański

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Witam wszystkie zainteresowane strony, mieszkańców, nad których nieruchomościami ma przebiegać linia energetyczna kV. Witam przedstawiciela inwestora, projektantów, przedstawicieli Urzędu Miejskiego oraz Biura Rozwoju Gdańska.

Prosiłbym, aby obecni tutaj mieszkańcy wydelegowali ze swego grona 2-3 osoby, które zabiorą głos.

Od kilku miesięcy do komisji wpływają pisma od właścicieli nieruchomości, nad którymi ma przebiegać linia wysokiego napięcia 110 kV. W lipcu br. zwróciliśmy się do Pana Prezydenta z prośbą o przygotowanie materiałów związanych z tym problemem.

Pan Adam Stieler - Zastępca Dyrektora Wydziału UAiOZ

Chciałbym pokrótce przybliżyć stan prawny, tzn. w oparciu o jakie przepisy wydajemy decyzje o lokalizacji celu publicznego. Otóż jest to ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która mówi w jakim trybie może być wydana decyzja o lokalizacji celu publicznego w sytuacji, kiedy dla danego obszaru nie mamy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Przypadek, który jest przedmiotem tego posiedzenia, jest takim klasycznym przykładem, kiedy gmina nie uchwaliła planu miejscowego dla całego swojego obszaru. Mamy do czynienia z sytuacją, gdzie mamy kilka planów w bezpośrednim otoczeniu tej inwestycji i mamy obszar, który żadnym planem nie jest objęty.

Mamy plan dla GPZ Błonia, mamy plan Maćkowy a pomiędzy nimi jest pusta przestrzeń z punktu widzenia ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. W związku z tym mamy zadanie matematyczne, geometryczne - połączenie dwóch punktów stabilnych, ponieważ są już prawem ustabilizowane - GPZ i przebieg linii na terenie Maćkowy z wyjściem na teren gminy Pruszcz Gd. Oczywiście to zadanie można rozwiązać na wiele różnych sposobów i zadanie to ustawodawca przypisał inwestorowi. Inwestor określa, jaki ma być przebieg elementu infrastruktury, w tym przypadku linii wysokiego napięcia 110 kV. Prezydent Miasta nie jest właściwy do korygowania tego przebiegu, jest to suwerenna decyzja inwestora, w tym przypadku Energii. My możemy ten wniosek załatwić pozytywnie lub negatywnie. Oczywiście temu służy procedura w ustawie wyżej wymienionej.

Co się dzieje w sytuacji, kiedy wójt, burmistrz, czy prezydent nie chce wydać decyzji o lokalizacji celu publicznego? Ustawodawca przewidział taką sytuację. Pozwolę sobie tutaj zacytować art. 51, ust. 2 tejże ustawy: *w przypadku nie wydania przez wójta, burmistrza albo prezydenta miasta w terminie 2 miesięcy od dnia złożenia wniosku decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym albo wojewódzkim, wojewoda wzywa wójta, burmistrza albo prezydenta miasta do jej wydania w wyznaczonym terminie, a po jego bezskutecznym upływie wydaje decyzję i kosztami jej wydania obciąża gminę*. Czyli, ustawodawca założył sytuację, w której krnąbrna gmina nie chce wydać decyzji i wtedy rolę tejże gminy przejmuje wojewoda. Jest to bardzo specyficzny przepis, który jakby w założeniu narusza suwerenność gminy. Gmina jest podmiotem uchwalającym plan jak również pełni rolę organu administracji publicznej w procedurze wydawania decyzji o warunkach zabudowy bądź decyzji o ustaleniu lokalizacji celu publicznego. Oczywiście, żeby taka decyzja była wydana, należy przejść całą procedurę określoną w ustawie. Jednym z elementów tej procedury jest leżący po

stronie inwestora obowiązek uzyskania niezbędnych uzgodnień w zakresie oddziaływania inwestycji na środowisko i na zdrowie i życie ludzi. I tylko wtedy, kiedy te wszystkie warunki łącznie będą spełnione to my, czyli Prezydent Miasta taką decyzję ma obowiązek wydać.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Może jeszcze parę danych technicznych na temat przebiegu tej trasy. Pan powiedział, że organ nie wnika do przebiegu ale proszę powiedzieć nam o uwarunkowaniach.

Pan Adam Stieler - Zastępca Dyrektora Wydziału UAiOZ

Decyzja o lokalizacji celu publicznego jest pierwszym etapem przygotowania inwestycji. Jeżeli taka decyzja zostanie wydana i inwestor spełni warunki określone w ustawie „prawo budowlane”, czyli przedłoży odpowiednią ilość projektów, wykaże się prawem do dysponowania nieruchomością, to ja mam obowiązek wydania pozwolenia na budowę.

Oczywiście, prowadzenie takiej linii w terenie mniej lub bardziej zainwestowanym musi wywołać konflikty i je wywołało. Konflikty te przejawiają się między innymi w dużej liczbie pism, jakie trafiają do Wydziału, w wyniku których Dyrektor Wydziału UAiOZ rozpisał rozprawę, na którą państwo (mieszkańcy) byliście zaproszeni z możliwością wypowiedzania się i formułowania wniosków. Czyli nie robiliśmy z tego tajemnicy. Wręcz przeciwnie, wszystkie nasze czynności są absolutnie transparentne. Ponadto, dodatkowo zorganizowaliśmy tą rozprawę mając świadomość, że problem jest trudny i nie unikniemy konfliktu.

Chciałbym jeszcze raz podkreślić - Prezydent Miasta Gdańska nie jest organem właściwym do modyfikowania wniosku inwestora, w tym przypadku Energii.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Czyli rozumiem, odbyła się rozprawa. Nie może być jeszcze jednak wydana decyzja ponieważ czekamy na decyzję o uwarunkowaniach środowiskowych, którą ma wydać Wydział Środowiska.

Pan Adam Stieler - Zastępca Dyrektora Wydziału UAiOZ

Nie, w tej chwili jest nieco inny układ. My wydając zarówno decyzję o warunkach zabudowy jak i decyzję o lokalizacji inwestycji celu publicznego nie musimy mieć decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta musi być dołączona do wniosku o wydanie pozwolenia na budowę.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Proponuje oddać głos przedstawicielowi inwestora, aby przedstawił Komisji swoje zamierzenia a następnie oddam głos przedstawicielom mieszkańców.

Proszę nam powiedzieć o przedsięwzięciu - co to jest za przedsięwzięcie, jakie ma znaczenie i dlaczego jest taki a nie inny przebieg tej linii energetycznej.

Pan Waldemar Goitowskii - KE Energa S.A O/Gdańsk

Generalnie rzecz biorąc planowanej linii 110 kV musi odbywać się z odpowiednim wyprzedzeniem, aby móc przewidzieć zapotrzebowanie energii w perspektywie 200-30 letniej. Dlatego też, pierwsze plany co do linii Gdańsk Błonia – Pruszcz Południe były podjęte w roku 1978, kiedy zwróciliśmy się do miasta o zarezerwowanie tego terenu pod tą linię.

Linie generalnie budujemy po to, żeby połączyć istniejący GPZ Gdańsk - Błonia z projektowanym GPZ Pruszcz Południe, między innymi zasilając po drodze projektowany GPZ Maćkowy.

Pan Leszek Wiśniewski - SAG ELBUD Gdańsk Holding S.A. – projektant Pokazując na rysunku planu omówił przebieg przedmiotowej linii, jak również sytuację planistyczną – gdzie na trasie tej linii są obowiązujące plany miejscowe, a gdzie nie ma.

Pan Waldemar Goitowski - KE Energa S.A O/Gdańsk

Jesteśmy zobowiązani do zabezpieczenia energię elektryczną istniejących i przyszłych odbiorców. Stąd też podejmujemy prace, żeby lokalizować przyszłe obiekty elektroenergetyczne, w tym przypadku chodzi o stacje transformatorową 110/15 kV czyli GPZ oraz linie 110 kV, które są zasilaczami tych stacji.

Budujemy te stacje nie dla własnego widzi mi się, ale dlatego, żeby zabezpieczyć potrzeby odbiorców, czyli działając w interesie wszystkich zainteresowanych przyłączami w danym obszarze.

W tym przypadku należy podkreślić, że chodzi o zasilanie GPZ Maćkowy. Już w tej chwili mamy bardzo dużo wystąpień z wnioskami o wydanie warunków przyłączenia w tym obszarze i jeśli w najbliższym czasie nie powstanie GPZ Maćkowy wraz z zasilającą linią 110 kV, może się okazać, że będziemy zmuszeni do zaprzestania wydawania warunków przyłączenia. Bardzo rzadko zdarza się taka sytuacja, bo staramy się tego unikać. Można przypomnieć tutaj historię z roku 1996 i 1997, gdzie bardzo podobny przypadek miał miejsce w Osowie, gdzie próbowaliśmy wybudować GPZ Osowa – który w wyniku oporów społecznych nie powstał, ale uratowała nas firma Geant, która budowała tam swój hipermarket i udało nam się połączyć wspólne zamierzenia i GPZ zasilający firmę Geant równocześnie posłużył do tego, żeby zasilac mieszkańców Osowy. Podkreślam to dlatego, bo przez półtora roku nie wydawaliśmy warunków przyłączenia w tym obszarze. Mam nadzieję, że tutaj taka sytuacja nie wystąpi, ale nie możemy tego wykluczyć.

Linie 110 kV budujemy również po to, żeby zabezpieczyć bezpieczeństwo energetyczne poprzez rezerwowanie ciągów promieniowych.

To są główne, strategiczne cele budowy linii 110 kV.

Pan Mariusz Gąsiewski – pełnomocnik właścicieli

Po pierwsze, chciałbym się odnieść do wypowiedzi Dyrektora Wydziału dot. procedury wydawania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego. Otóż, słuchając tej wypowiedzi można by odnieść wrażenie, że praktycznie rzecz biorąc, to inwestor decyduje o tym, czy taka inwestycja zostanie zlokalizowana czy też nie. Chciałbym nieco zmodyfikować tą formułę. Prezydent Miasta, który wydaje tą decyzję winien uprzednio skonsultować wydanie takiej decyzji z podmiotami. Również powinien dokonać pewnej analizy stanu faktycznego a dopiero wówczas wydać taką decyzję bądź odmówić jej wydania. Jeżeli bowiem okaże się, że taka inwestycja narusza w jakimkolwiek stopniu czy to przepisy prawa, czy też interesy mieszkańców w takim stopniu – szczególnie, gdy można uniknąć tego projektując to w inny sposób – powinien wydać decyzję odmowną. To co mówił Pan Dyrektor, iż w przypadku, kiedy Prezydent nie wydaje decyzji, to wydaje ją Wojewoda, to oczywiście jest to rygor, którym ustawodawca sankcjonuje bezczynność Prezydenta.

Analiza, w tym konkretnym przypadku, będzie świetnym przykładem do tego, żeby snuć rozważania na temat, w jaki sposób powinna przebiegać procedura wydawania takiej decyzji. Zatem, projektant w uzgodnieniu z inwestorem składa wniosek, natomiast Prezydent rozpoznając ten wniosek powinien dokonać wszelakich, daleko posuniętych, nałożonych przez ustawę analiz. Konsultować się z Wydziałem Środowiska, a jeżeli Wydział ten podejmie wątpliwość, co do tego, jaki jest wpływ inwestycji na środowisko, to powinien zlecić wykonanie tzw. raportu środowiskowego. Jeżeli raport ten okaże się niekorzystny albo wykaże, że inwestycja może naruszać warunki ekologiczne, zdrowotne, to w takim przypadku Prezydent nie ma obowiązku wydania tej decyzji.

To o czym chcielibyśmy dzisiaj rozmawiać to to, w jaki sposób uwzględnić przy wydaniu tej decyzji interesy tych osób i przepisy prawa. Przepisy prawa budowlanego

bardzo precyzyjnie określają normy, pola magnetyczne, itd. a w końcu interes właścicieli polegający na tym, iż możliwy dotychczasowy sposób korzystania z tych nieruchomości znacznie ucierpi. Właściciele ci poniosą niekiedy niepowetowane szkody. Szkody, których odszkodowania nie są w stanie zrekompensować. Prezydent powinien odmówić wydania decyzji inwestorowi i chcielibyśmy, aby Komisja wystąpiła do Prezydenta Miasta, aby uwzględniając wszystkie okoliczności odmówił wydania tej decyzji. W zasadzie można powiedzieć, że skoro spotkaliśmy się tutaj wszyscy - przedstawiciele jednej jak i drugiej strony, to aby nie tworzyć sytuacji konfliktowej, należałoby się zastanowić nad tym, czy nie dałoby się przeprowadzić tej inwestycji w inny sposób, w taki, który tych wszystkich konfliktów nie wywoła. Jeżeli będzie konflikt, a mamy już w tej chwili do czynienia z rzeszą osób niezadowolonych, to z całą pewnością ta procedura utknie w martwym punkcie. Zanim inwestor postawi pierwszy słup tej planowanej linii, to musi uzyskać 4 -ry decyzje z pozwoleniem wejścia na teren prywatny włącznie. Jest to wiele procedur administracyjnych, wiele postępowań. Jeżeli mamy z rzeszą niezadowolonych osób, to należy spodziewać, że te osoby za wszelką cenę będą próbowały bronić swoich praw.

Na zakończenie mojej wypowiedzi, chciałbym przytoczyć słowa inwestora, który podał kapitalny przykład na to, jak rozwiązać ta obecna sytuację. Pan podał przykład budowy węzła w Osowej, która to budowa tak naprawdę nigdy nie osiągnęła zamierzonego rezultatu z tego powodu, że inwestor spotkał się z olbrzymim oporem społecznym. Dzięki temu, że była budowa Grantu, to można było tam przeprowadzić tą linię. Ten przypadek wykorzystałbym do naszego przykładu. Skoro wiadomo, iż będą te procedury z wykorzystaniem przepisów prawnych, z powołaniem się na wszelkie, możliwe, dopuszczalne prawem procedury wstrzymywane, to zatem dlaczego nie wykorzystać innego sposobu, który pozwoli Państwu w tempie błyskawicznym, dużo mniej kosztownym tę inwestycję zrealizować. Osoby, które ja reprezentuję, przyszły na to spotkanie z pomysłem, wcześniej już podnoszonym, ale nie uzyskał jak dotychczas uznania. Myślę, że jest to doskonała okazja do tego, aby skonfrontować pomysł naszej strony z możliwościami drugiej strony i spróbować osiągnąć jakiś konsensus, gdyż zanoszą się na to, że procedura ta będzie bardzo długo trwała.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Cieszę mnie taką postawą, ale prosiłbym o przedstawienie tej propozycji.

Pan Waldemar Goitowski - KE Energa S.A O/Gdańsk

Chciałbym tutaj jeszcze dodać, że Energa od 30-tu lat, tj. od czasu pojawienia się koncepcji tej linii zawsze działała zgodnie z obowiązującym prawem, a prawo zmieniał się wielokrotnie. Z pana Wypowiedzi można było wysnuć wniosek, że my tutaj uprawiamy samowolę. Działaliśmy zawsze w sposób otwarty, trasa tej linii była jawna. Nie było ani jednego momentu, abyśmy wykroczyli przeciwko obowiązującemu prawu. Jeśli w tej chwili sytuacja sprowadza się do tego, że problemem są tutaj jakieś meandry prawne – ja nie jestem prawnikiem, jestem elektrykiem żeby budować stacje, dostarczać ludziom energię elektryczną.

Niemniej chcę jeszcze podkreślić, że na każdym etapie działaliśmy zgodnie z prawem i w tej chwili występujemy o decyzję, którą chcielibyśmy uzyskać.

Jeżeli chodzi o postulowany tutaj przez mojego przedmówcę wniosek, to ja osobiście, nie chciałbym aby on został przyjęty. My w tej chwili uważamy, że ta trasa jest jedyna. Próba jej zmiany byłaby próbą utracenia całego przedsięwzięcia energetycznego na długie lata, dlatego, że nowej trasy po prostu nie znajdziemy.

Pan Mariusz Gąsiewski – pełnomocnik właścicieli

Jeśli powstało tutaj takie mylne wrażenie, że chciałem imputować, iż prowadzicie swojej inwestycje w sposób niezgodny z prawem, to z całą pewnością nie miałem takiego zamiaru i na pewno tego nie powiedziałem. Chcę natomiast powiedzieć, że Państwo – inwestor macie prawo złożyć wniosek o to, żeby Wasza inwestycja została zlokalizowana

w określony, dogodny dla was sposób, natomiast powiedziałem tylko, że w obowiązującym porządku prawnym wszyscy zainteresowani mają prawo wykorzystać przysługujące uprawnienia do tego by ochronić swoje, przez siebie rozumiane prawa. Lapidarnie mówiąc, chodzi o powrót do koncepcji poprowadzenia tej linii wysokiego napięcia napowietrznej 110 kV Błonia – Pruszcz Gd. w świetle planowanej i wkrótce realizowanej obwodnicy południowej. Walorem tego rozwiązania jest to, iż inwestycja ta wymaga wywłaszczenia właścicieli poszczególnych nieruchomości, które to nieruchomości będą przejęte w celu wybudowania obwodnicy i jeżeli Energia poprowadziłaby swoją inwestycję w świetle tejże obwodnicy – oczywiście z zachowaniem wszelkich wymogów technicznych – to z całą pewnością, z uwagi na fakt, że będą to grunty wywłaszczone, to nie napotkacie na żaden opór społeczny. Prezydent w takim przypadku z całą pewnością wyda decyzję lokalizacyjną i pogratuluje takiej koncepcji, gdyż osiągnie dwa cele:

- zagwarantuje bezpieczeństwo energetyczne
- inwestycja ta zostanie osiągnięta w sposób nie rodzący konfliktu społecznego.

Pan Waldemar Goitowski - KE Energa S.A O/Gdańsk

Jakkolwiek nie chcielibyśmy zmienić tej trasy, to zawsze napotkamy na opór społeczny. Nie udaje się drogą radiową przesyłać energii elektrycznej, nasze słupy są konieczne. Nie sądzę, aby udało nam się znaleźć nową trasę. Chciałbym podkreślić, że dzięki temu, iż trasa ta była już 30 lata uwzględniana w planach, to obszar wokół tej linii był mało zurbanizowany, dlatego, że miejscy planiści wiedzieli, że tamtędy ma przebiegać przedmiotowa linia.. jest tam tylko obiektów, które w tej chwili są przedmiotem sporu. Jak wykazywaliśmy w różnych pismach, my linię ta budujemy zgodnie z przepisami prawa budowlanego a wszelkie

Pan Wiesław Bielawski – Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska

Cieszę się szczególnie z tej ostatniej części pana wypowiedzi, gdzie przedstawia Pan pewną propozycję innego poprowadzenia linii 110 kV. Kierując te słowa do inwestora i jest to jak najbardziej właściwy tryb próby znalezienia kompromisu w tej sytuacji.

Chciałbym się odnieść do Pana pierwszej części wypowiedzi, która z punktu prawnego jest nie do przyjęcia. Mianowicie, sytuacja prawna, w której jesteśmy, niestety jest sytuacją wymyśloną przez ustawodawcę i próbą ustalenia prawa wykonywania własności poprzez tryb administracyjny, który jest niekonstytucyjny, niewłaściwy, co wielokrotnie samorządy przy okazji wprowadzonej w 2003r. ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym podnosiły. Niestety, ustawodawca taki tryb ustalił, a to oznacza, że w trybie administracyjnym nie ma innych przesłanek do podjęcia decyzji, jakkolwiek byłyby ona za czy przeciw, jak zadośćuczynienie wymaganiom prawa - czyli wszelkich ustaw, rozporządzeń, itd.

Artykuł 53 ustawy mówi wprost, że nie można uzależnić wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego od zobowiązania się wnioskodawcy do spełnienia nieprzewidzianych odrębnymi przepisami świadczeń lub warunków. Intencją zapisu, mówiącego o rozstrzygnięciu nadzorczym wojewody nie ma być reakcja na bezczynność, bo kwestię reakcji na bezczynność jednoznacznie reguluje kodeks postępowania kodeks postępowania administracyjnego, tylko właśnie próba rozgrywania wydania bądź nie decyzji z innych powodów niż te, które są przewidziane prawem.

Organ wydający decyzję, bada i bierze pod uwagę wszystkie interesy, dlatego w tym szczególnym przypadku zastosował taki zabieg jak rozprawa administracyjna, która nie jest powszechnie stosowanym elementem w prowadzeniu jakiegokolwiek procedury administracyjnej, wiedząc, że jest to sprawa dość istotna. Prezydent chcąc nie chcąc musi podjąć decyzję. Ja nie dyskutuję z prawidłowością projektowania linii z inwestorem, ja reaguje na treść złożonego wniosku, jaki został złożony. Jeżeli ona zadość czyni wymaganiom prawa, to nie mam prawa odmówić wydania decyzji. Takim dokumentem, który rozstrzyga kwestie przebiegu i taką procedurą, która przewiduje podjęcie tego

tematu i próbę rozwiązania tego konfliktu jest procedura sporządzania planu miejscowego. Niestety, tutaj takiego planu nie mamy. Więc uważam, że warto koncentrować się na rozmowach z Energa, a my z pewnością zwrócimy się do Energii o rozważenie innego przebiegu. Ale proszę pamiętać, że organ z mocy prawa musi zachować zasadę bezstronności. Nie może się angażować po jednej, czy po drugiej stronie, bo zawsze taka decyzja będzie obciążona wadą i zawsze któraś ze stron, z tego powodu ją podważy.

Pani Alicja Iglikowska - właścicielka nieruchomości

Wraz z mężem jestem właścicielką posesji na tym terenie. Problem polega na tym, że na moim terenie zaprojektowana jest linia wysokiego napięcia. Już roku 2003 pisałam odwołania, pisałam protesty a pomimo tego linia ta została zatwierdzona. Informacja podana została w mediach i ja nie mogłam się już odwołać, bo było to robione w czasie wakacji, kiedy my mamy wzmożoną pracę. Prowadzimy gospodarstwo agroturystyczne, ośrodek sportów konnych Lipce. W czasie w akacji prowadzimy działalność turystyczną - kolonie, półkolonie. Działalność naszą prowadzimy już ponad 10 lat.

Architekci projektujący linię wysokiego napięcia doskonale wiedzieli, jaką działalność prowadzimy na tym terenie, zarówno ja jak i sąsiedzi. Poprowadzenie takiej linii nad naszymi głowami, naszą działalnością – stadnina koni, ogrodnictwo, gospodarstwa rolne - jest nieporozumieniem. Jak można było nie przyjść do nas, zapoznać się z naszą działalnością. 50 lat temu, my jako obywatele nie mieliśmy nic do powiedzenia w tej sprawie, to teraz zmieniły się czasy, zmieniły się warunki. Miasto przybliżyło się do nas i nasze gospodarstwa rolne, ogrodnicze zmieniły całkowicie charakter. Więc, dlaczego inwestorzy, dlaczego architekci nie wychodząc w teren mogli coś takiego zaprojektować. Dlaczego nikt się nas nie zapytał, nie porozmawiał, ale zaczął na naszym terenie wytyczać linie bez naszej zgody. Nam, naszym sąsiadom i mieszkańcom osiedli mieszkaniowych energia jest potrzebna, ale dlaczego takim kosztem? To jest XXI wiek i są metody, aby linię taką poprowadzić inaczej – można kablem w ziemi. My możemy pokazać miejsca, gdzie można taką linię poprowadzić bez szkody dla mieszkańców. Jest projektowana obwodowa pomiędzy obwodnicą trójmiejską mostem wantowym. Zapytałam Transprojekt, firmę projektową o to, czy są jakieś przeciwwskazania, aby linia wysokiego napięcia biegła wzdłuż obwodnicy? Wydział elektryków tejże firmy powiedział, że nie ma żadnych przeciwwskazań. To są tereny wywłaszczane z czym właściciele się już pogodzili. Miejscami są to tereny puste. Walczymy o to razem, abyśmy nie musieli być doprowadzeni do całkowitego unicestwienia, bo nikt nie przyjdzie wypoczywać pod linią wysokiego napięcia. Ja nie mówię już o tym, że liczymy na to, że nasze dzieci i ich dzieci będą korzystały z tego naszego dorobku. Nasze przedsiębiorstwo ulegnie całkowitej zagładzie, bo nikt nie będzie chciał wypoczywać, ani brać udziału w jakiegokolwiek rekreacji pod linią wysokiego napięcia. Żadne zabezpieczenia nic tutaj nie dadzą. Są to ogromne słupy stojące pośrodku naszych posesji. Jest to działanie również psychologicznie, dźwięki, promieniowanie. Mamy pozaciągane kredyty na naszą działalność i jeżeli nikt nie będzie korzystał z naszych usług, to elektrownia pierwsza wyłączy nam energię. Jest propozycja poprowadzenia tej linii inną drogą i bardzo proszę o rozważenie tego.

Pan Stanisław Grajber - właściciel nieruchomości

Linie te emitują do środowiska promieniowanie elektromagnetyczne i hałas. Przekroczono dopuszczalne normy, czego dowiodły przeprowadzone badania. Istnieją też dowody na zachorowania członków rodzin. Planowana inwestycja zaszeregowana jest to kategorii inwestycji mogących znacząco pogorszyć stan środowiska, dlatego wymaga opinii władz sanitarnych.

To jest już drugie podejście inwestora do wydania decyzji. Sprawa ta miała już swój epilog w sądzie, który to sąd uchylił postanowienie Głównego Inspektora Sanitarnego w tej sprawie. W związku z tym nie może być wydana decyzja wobec uchylonego postanowienia Głównego Inspektora Sanitarnego.

Radny Tadeusz Mekał – przewodniczący Komisji

Mamy tutaj do czynienia ze zdeterminowaną postawą właścicieli nieruchomości, którzy deklarują chęć współpracy, zapowiadając jednocześnie odwoływanie się, niedopuszczenie do wydania pozwolenia na budowę dla tej linii.

Trochę zmartwiła mnie wypowiedź, że linia 110 kV była projektowana od 30-tu lat i w związku z tym nie będziemy się zajmowali ewentualnymi, alternatywnymi przebiegami tej linii, ponieważ ustaliliśmy to już tyle lat temu. Myślę, że warto jednak uwzględnić te uwarunkowania, które powstały w ciągu tych 30-tu lat. Obwodnica Południowa i jej przebieg został sprecyzowany kilkanaście miesięcy temu i być może warto, abyście Państwo przeprowadzili analizę, chociażby uproszczoną, która przyczyniłaby się do tego, że unikniecie niepotrzebnych konfliktów z właścicielami nieruchomości.. Usłyszeliśmy tutaj, że obawy mieszkańców nie biorą się tylko z tego, że boją się tylko o zdrowie swoich bliskich, ale boją się o możliwość dalszej egzystencji, ponieważ przebieg tej linii może przyczynić się do likwidacji ich działalności. Znana jest tam stadnina koni, ogrodnictwo z prowadzoną szkółką szeroko zakrojoną sprzedaż roślin wraz z promowaniem ogrodnictwa na terenie naszego województwa.

Prosiłbym, abyście Panowie jednak zechcieli przyjąć do wiadomości, że może coś jest na rzeczy i że ten opór nie jest taki nieracjonalny i zastanowić się, czy nie wykorzystać okazji, kiedy powstają inne możliwości techniczne, powstawania innej inwestycji celu publicznego wymagającej wykupu bardzo dużej ilości gruntu.

Pan Waldemar Goitowski - KE Energa S.A O/Gdańsk

Projektant z chwilę odniesie się szczegółowo do zgłoszonych tutaj zastrzeżeń. Chciałbym tutaj jednak dodać, że linia ta jest zaplanowana tam od 30 lat i podejrzewam, że Pani gospodarstwo agroturystyczne zostało wybudowane tam o wiele później. Więc nie może pani mówić, że nie wiedziała Pani, że taka linia była tam planowana. My naprawdę działamy w sposób jawny.

Pan Leszek Wiśniewski - SAG ELBUD Gdańsk Holding S.A. – projektant

Chciałbym trochę uporządkować ta dyskusję, bo wiele rzeczy zostało tutaj powiedziane. Postaram się w jakiś sposób podsumować to co zostało tutaj powiedziane.

Do wypowiedzi Pani Iglikowskiej dot. możliwości zmiany linii na jej posesji. Otóż posesja ta jest objęta obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania i my jako projektanci linii traktujemy to jako stan zastany - to jest dla nas punkt, z którego musimy zacząć projektowanie linii. Ja nie mogę zrobić inaczej i jeżeli Pani Iglikowska ma jakieś zastrzeżenia do procedury uchwalania tego planu, to nie jest to przedmiotem dyskusji o budowie tej linii, ale uchwalania mpzp Mackowy.

Powiedziano tutaj o tym, że toczyło się postępowanie dotyczące oddziaływania na środowisko i wydany został wyrok dla nas niekorzystny, bo linia ta jest w jakiś sposób szkodliwa dla ludzi. Ta sprawa była również poruszana na rozprawie administracyjnej, po której dodatkowo dosłaliśmy dodatkowe wyjaśnienia dotyczące między innymi tego punktu. Postępowanie to zostało uchylone, ale zupełnie z innych powodów - powodu błędu proceduralnego, co nie ma nic wspólnego z meritum sprawy. Wyjaśnienie to otrzymali wszyscy zainteresowani mieszkańcy i dziwie się trochę, że ten temat znowu tutaj powraca. Z kolei cieszę się z dzisiaj Państwa przyszło tutaj około pięciokrotnie mniej, tzn. że do części państwa dotarły te wyjaśnienia. Natomiast, trochę dziwi mnie to, że z powrotem pojawiają się te argumenty, które były wyjaśnione ustnie i pisemnie tym bardziej, że to co Pan powiedział nie ma odzwierciedlenia w rzeczywistości i to potwierdza ten wyrok, który Państwo również dostali. Otóż WSA orzekł, że skarżący nie mogą zasadnie oczekiwać i tego żądają w skargach, aby w sprawie znalazły zastosowanie normy z innych krajów lub aby organa administracji publicznej stosowały wyniki badań szkodliwości określonych inwestycji dla zdrowia ludzkiego, które nie zostały przetransformowane do obowiązującego w naszym kraju prawa. Powodem uchylania

zaskarżonego postanowienia było nie odniesienie się w uzasadnieniach przez organ I instancji i organ odwoławczy do kwestii sąsiedztwa linii 400 kV. Chociaż problem ten został poruszony i biegły wykluczył wzajemne oddziaływanie obu linii, to rozstrzygnięcie nie zostało uzasadnione w sposób przekonujący i to był powód uchylecia tego postanowienia a nie budowa linii. Po prostu organ nie dość jasno wyjaśnił tą sprawę w uzasadnieniu, co wyraźnie napisane jest w tym wyroku.

Wybór tej trasy nie jest przypadkowy, została ona wnikliwie przeanalizowana pod kątem technicznym, ekonomicznym i kątem uciążliwości dla otoczenia i dla wszystkich mieszkańców. Ja rozumiem, że ta linia przebiega akurat przez Państwa działki z czego jesteście niezadowoleni, ale jest to trasa, która została wybrana po wnikliwej analizie. To, że w wniosku i na tej mapie znajduje się również obwodnica, która jest dopiero projektowana dowodzi, że wariant z obwodnicą był również brany pod uwagę.

Chcąc poprowadzić linię wzdłuż obwodnicy to musimy wydłużyć tą linię o dwa kilometry, co wiąże się z kolejnymi działkami, które będą na odcinku tych dwóch kilometrów na terenie Olszynki, gdzie są tereny zabudowane, które będzie problemem ominąć. Natomiast od strony Św. Wojciecha nie ma możliwości poprowadzenia inaczej tej linii. Wzdłuż Traktu Św. Wojciecha jest bardzo gęsta zabudowa. Uważam, że zupełnie niezasadne jest przenoszenie linii z terenów, gdzie uprawowych na tereny, gdzie zamieszkują ludzie.

Plany miejscowe – mamy plan pod stacją Błonie na fragmencie i tam musimy zacząć, dalej za Traktem Św. Wojciecha. Projektowany jest GPZ Maćkowy, do którego musimy wprowadzić tą linię. Na terenie Pruszcza Gd. Również uchwalony jest plan zbieżny z przebiegiem tej linii, dla wchodzimy ponownie na teren Gdańska, ale są tam już typowe tereny rolnicze linia linie i tam chyba nie ma protestów.

Linia 400 kV - przedmiotem tego posiedzenia jest budowa linii 110 kV, a nie istniejącej linii 400 kV, która już istnieje i jeżeli Państwo macie do niej jakieś zastrzeżenie, to nie na tym gremium. Oddziaływanie linii 400 kV - na poprzednim postępowaniu biegły wykazał, że nie ma wpływu tej linii miejscu, gdzie projektujemy linię 110 kV.

Obecnie złożyliśmy do Wydziału Ochrony Środowiska wnioski o wydanie decyzji środowiskowej, zaznaczając wyraźnie, że oddziaływanie linii 400kV zostanie również uwzględnione. Wezwani zostaliśmy do sporządzenia raportu, który w tej chwili jest opracowywany i zgodny literą prawa.

Linia zostanie zaprojektowana w sposób zgodny z przepisami. Na rozprawie administracyjnej dowodziliśmy, że polskie przepisy są jednymi z najostrzejszych w Europie, co ma odzwierciedlenie w protokole z tego spotkania i zapewniliśmy, że linia ta zostanie wybudowana nie w taki sposób, żeby tylko minimalnie nie przekraczać dopuszczalnych norm, tylko że jeszcze z wielokrotnym to bezpieczeństwem i komfortem tych mieszkańców, stosując wyższe słupy, większe odległości od ziemi.

Pan Grajber skarży się, że jest otoczony liniami. Nie ma innej możliwości, jeżeli mieszka Pan w pobliżu stacji energetycznej, od której te wszystkie linie muszą trafić. Doskonale rozumiem, że jest to pewien dyskomfort, natomiast sąsiedztwo stacji energetycznej to wymusza bo do niej schodzą się linie ze wszystkich kierunków.

Zwracam również uwagę, że wystąpiliśmy z wnioskiem o rozszerzenie pasa pod budowę tej linii energetycznej, czyli ujęcie jeszcze innych osób w postępowaniu. Po przeprowadzonej rozprawie administracyjnej kilka osób zwróciło się do nas i chcą wyjść na przeciw ich oczekiwaniom rozszerzyliśmy jeszcze ten pas, aby mieć możliwość manewru, lekkich korekt tych linii a szczegółowa trasa zostanie ustalona w konkretnych rozmowach z właścicielami, może na zasadzie i kompromisów. Zdajemy sobie sprawę, że najlepszym rozwiązaniem dla właścicieli jest takie, gdyby tej linii wcale nie było, ale niestety gdzieś trzeba ją wybudować. Chciałbym zwrócić uwagę na bardzo ważną rzecz, a mianowicie istnienie tej linii od kilkudziesięciu lat we wszystkich planach miejscowych powoduje takie konsekwencje, że ten pas, który przygotowany był dla tej linii jest stosunkowo mało zurbanizowany i zabudowany, ponieważ wszystkie decyzje, które były wydawane na budowę czegokolwiek były uzależnione od tej linii. Natomiast

tereny sąsiednie nie były objęte takimi ograniczeniami i zabudowa w tamtym rejonie posunęła się dużo dalej. Propozycja, którą przedstawili Państwo u nas w firmie dowodzi tego, że tak naprawdę nie chodzi o osiągnięcie jakiegoś kompromisu, ale o to, aby linię tę wyrzucić z własnej działki. Propozycja miałaby dotyczyć budowy linii przez teren bardziej zabudowany i objętych tym zadaniem byłoby więcej działek.

Podnoszono również kwestię wartości działki. Zwracam uwagę, że wartość działki wiąże się bardzo mocno z planami miejscowymi i każdy potencjalny nabywca zwróci uwagę na to, że w planach od zawsze przewidziana była taka linia i bardzo molwie, że zostanie ona kiedyś wybudowana. Istnienie linii w planach zagospodarowania nie było nigdy przypadkowe i trzymaliśmy się tej trasy, oczywiście nie sztywno, ale generalnie musieliśmy zachować podstawową wersję i w jakiś sposób nawiązywać do tego, co było zawsze, bo te pasy zostawały dla Aso wolniejszy i tam było miejsce dla zlokalizowania tych linii.

Radny Maciej Lisicki - wiceprzewodniczący Komisji

Brakuje mi tutaj trochę lepszego rysunku planu z przebiegiem tej trasy z sąsiedztwem. Jak do tego ma się np. przebieg obwodnicy południowej i czym się różni? My tego tutaj nie widzimy.

Pytanie do Energy - proszę powiedzieć mi jaka aktualnie na świecie jest technologia wykonywania tego typu linii przesyłowych. Czy tego typu linie, tej mocy wykonywane są w kablu, w tunelach itp. -nie w formie napowietrznej, nie na słupach. Jeżeli jest to wykonywane, to czy Polska norma dopuszcza tego typu realizację pod kątem technicznym. Jeżeli tak, to na ile to zmniejsza to oddziaływanie na środowisko, otoczenie poza oczywiście efektem wizualnym.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Czy w wyniku uzyskania decyzji i której tutaj mówimy inwestorowi przysługuje prawo do wywłaszczania właścicieli nieruchomości, czy w drodze polubownej musi pozyskać prawo do gruntu? Ja sobie nie wyobrażam sytuacji, jeżeli właściciele odmówią sprzedaży swoich gruntów pod grunty. Co na ten temat mówi prawo?

Pan Wiesław Bielawski - zastępca Prezydenta Miasta

Wszystko zależy od zakresu oddziaływania, bo może się okazać, że pole, czy też przestrzeń negatywnego oddziaływania znajduje się na tyle wysoko nad nieruchomością, że nie powinno być tej kwestii. problemu. Problem uzyskania tytułu do terenu dla postawienia słupów stoi przed inwestorem i musi dogadać się z właścicielem. Wywłaszczenia formalnie się nie prowadzi. Może być kwestia umowy dzierżawy, itd. Ja mówię tytule prawnym do nieruchomości. To nie musi być kwestia regulacji własnościowej.

Pozwolę sobie na uwagę stosunku do Energy. Nie dziwcie się Państwo, że temat ten wywołuje określona reakcję właścicieli terenu, a na pewno ton, jaki w Państwie argumentacji się przewija, niekoniecznie musi służyć próbie dojścia do porozumienia, jeśli dojdziemy do przekonania, że jest to jedyne z możliwych rozwiązań. Sądzę, że nie należy mówić, że do części Państwa dotarła ta argumentacja i dlatego dzisiaj przyszło tak niewiele osób. Sądzę, że należy powiedzieć, że tylko temu, że jest tak niewielka ilość osób, to możemy o tym tak spokojnie rozmawiać, bo komisja ta zna przypadki, co się dzieje, kiedy przychodzi tłum.

Sądzę natomiast, że warto podjąć próbę analizy pewnych zysków i straż tytułu przeciągającej się procedury i ewentualnych kosztów - jeżeli mamy inny przebieg, to być może ze względu na to, że byłaby ona szybciej do zrealizowania. Sądzę również, że moglibyście Państwo próbować rozmów na kanwie prawa cywilnego odnośnie regulacji niektórych spraw, czy też szukać takich technicznych rozwiązań, o których mówił Radny Lisicki. Na niektórych fragmentach, rozwiązaniem być może jest skablowanie linii, aczkolwiek nie umiem ocenić, czy to można zrobić zawsze i wszędzie.

Pani Alicja Iglukowska - właścicielka nieruchomości

Pozwolenie na budowę otrzymaliśmy w roku 1997 i wiem, że jeśli jakaś inwestycja nie została zatwierdzona do 2003 r. to była ona już nieważna. Nowe plany nie mają związku z tym, co było zaplanowane dawniej, bo w roku 2003r. plany te wygasły.

Na Trakcie Św. Wojciecha jest jedyne miejsce, w miejscu gdzie obwodnica przecina Trakt w Lipcach, gdzie powstaje ogromny ślimak długości ok. 1 km. Wzdłuż tej obwodnicy naprawdę są wysiedlenia i jest to jedyne miejsce, gdzie nie będzie domów.

Radna Danuta Putrycz - członek Komisji

Z tej dyskusji nasuwa mi się pewien wniosek. Energia występuje z pozycji silniejszego. Powiedział Pan, że w przypadku poprowadzenia tej linii przy obwodnicy, to wydłużyłaby się ona o 2 km. Czy zrobiono kalkulację ile więcej by to kosztowało, a ile wyniosłoby odszkodowanie, prowadząc ją w obecnym przebiegu.

Mamy plan Błoni i Maćkowy, natomiast nie ma planu dla pozostałego terenu. Pytanie do Prezydenta - w związku z tym, że nie ma tego planu, to czy ta linie może w planie przeprowadzić inaczej, czy tylko tak, jak życzy sobie inwestor. Czy występuje tutaj nadrzędność celu publicznego, czy planu zagospodarowania przestrzennego.

Myślę, że gdyby Energa chciała przeliczyć, przekalkulować, spróbować wyciągnąć odpowiednie wnioski i porozumieć się, co do wskazania innego miejsca, a nie występować z pozycji silniejszego.

Radny Marek Polaszewski

Jestem radnym z tego okręgu i w pewnym sensie reprezentuje osoby obecne tutaj na sali. Chciałem powiedzieć, że 30 lat temu nie przewidywałem w ogóle, że będę żonaty, że będę miał dzieci i że założę rodzinę a jak dobrze pójdzie to niebawem zostanę dziadkiem. Czyli jest to przestrzeń życiowa dosyć długa. Państwo natomiast szukacie tutaj rozwiązań kompromisowych, jak gdyby wyjmując pewien okres z życia, ale nie możemy szukać kompromisu na jedynych możliwych warunkach.

Spotkaliśmy się tutaj w dobrej woli obecnych tutaj mieszkańców, aby znaleźć jakieś rozwiązanie. Kompromis polega na dogadaniu stron, natomiast nie na wypełnieniu warunków jednej strony. Pan Prezydent niewątpliwie jako organ musi reprezentować strony. W Gdańsku natomiast jest Rada Miasta Gdańska, która reprezentuje również mieszkańców. W dużej mierze zwolniona jest z tego obowiązku i musi brać pod uwagę czynnik społeczny, który to czynnik społeczny wykazał się tutaj dużą odpowiedzialnością, bo gdyby chcieli, to na tej sali byłoby ok. sto osób i byłoby to, o czym mówił Pan Prezydent - zero dyskusji. Jest to określone środowisko ludzi. Ludzie ci 7 lipca powódź i oni sobie w dużej mierze z tym problemem poradzili sami i są poważnie doświadczeni przez życie. Odbudowali po powodzi swoje gospodarstwa rolne, zniszczenia były tam przeogromne. Tam nadal nie ma kanalizacji miejskiej, mediów, co pozostała część miasta posiada już od wielu, wielu lat. Znając historię Gdańska, to ta część miasta, jak nadchodził wróg, była systematycznie niszczona. W tej chwili nie najeżdżca im nie grozi, ale rodzimy inwestor, który szuka kompromisu w trochę innym kierunku, niż się spodziewaliśmy.

Ja cenię sobie tych ludzi, którzy tutaj przyszli i na tyle spokojnie w dzielnicy ułożyli sytuację, aby nie prowadzić do zadrażeń. Szukajmy takiego rozwiązania, które naprawdę będzie kompromisem. Od 30-lat pewne zmiany zaszły, ponieważ obwodnica południowa jawi się tutaj jako coś nowego, czego inwestor w owym czasie nie był w stanie w żaden sposób uwzględnić. Ja rozumiem, że w grę wchodzi jakieś koszty, ale mamy tutaj na wadze sprawiedliwości koszt społeczny i finansowy. Szukajmy takiego rozstrzygnięcia, które da satysfakcję i Wam jako firmie i ludziom. Przede wszystkim ludziom, bo tak naprawdę ludzie są najwyższą wartością.

Pan Wiesław Bielawski - Zastępca Prezydenta Miasta

Spór dotyczy obszaru, gdzie nie ma miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Czyli te wszystkie projekty, które były rzeczywiście od wielu lat w planach były robione przed wejściem w życie ustawy z roku 1994 straciły ważność. To prawda, ale to tylko umocniło Energię, bo inwestor składa tylko określony, a ja go badam tylko, czy jest zgodny z obowiązującymi przepisami prawa. Z tego co wiem, Pani Iglikowska ma swoje gospodarstwo na terenie, gdzie jest plan obowiązujący i kwestię tą rozstrzyga i w tym przypadku bada się zgodność z przepisami prawa miejscowego. Natomiast, my jako organ nie jesteśmy po jakiegokolwiek ze stron.

Mieszkańcom chciałbym tutaj odpowiedzieć, że na podstawie prawa cywilnego możecie ubiegać się o zadośćuczynienie i w takich sprawach ukazał się już precedensowy wyrok Sądu Najwyższego., który mówi o tym, że jeżeli taka linia poprzez swój przebieg ogranicza prawo wykonywania własności, to jest już podstawa do roszczeń. Być może to jest kierunek, który bardziej skłoni Energę do chęci szukania innych rozwiązań, jeśli okazałoby się, że te odszkodowania będą uzasadnione i będą dość duże.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

W jaki sposób inwestor pozyska grunt?

Pan Wiesław Bielawski - Zastępca Prezydenta Miasta

Nie ma pozyskania gruntu jako własności. Są negocjacje z właścicielami. To mogą być umowy dzierżawy, użyczenie. Nie ma wywłaszczenia.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Ja nie określę, jaka będzie forma posiadania tego gruntu, ale rozumiem, że inwestor musi mieć zgodę na wejście ten teren, bo nie da się poprowadzić linii wysokiego napięcia nie stawiając słupa energetycznego. Co zrobić, jeżeli ja jako właściciel nie wyrażam zgody na postawienie słupa na moim terenie.

Pan Wiesław Bielawski - Zastępca Prezydenta Miasta

Po pierwsze - szukam innej możliwości i być może dogadam się z właścicielem obok. Po drugie - w kodeksie postępowania administracyjnego i w prawie budowlanym tryb wejścia za zgodą administracyjną w dana własność i zrealizowania danego elementu.

Pan Leszek Wiśniewski - ELDBUD Gdańsk

Pierwsza kwestia to prowadzenie linii przy obwodnicy. Otóż informacje, które Pani uzyskała z Transprojektu zupełnie nijak się mają do przepisów i obowiązującego prawa. Należy tylko martwić się, że ktoś nie znając się udziela tak fałszywych informacji. Myślę że lepszym źródłem niż Transprojekt byłaby GDDKiA, która działa w oparciu o ustawę o drogach krajowych i tam jest wyraźnie napisana odległość na jaką my musimy odsunąć się z naszymi obiektami. Niestety, ta odległość jest większa niż pas wykupu pod autostrady.

Wielokrotnie była tutaj mowa o przeciąganiu procedury. Martwi mnie to bardzo, bo myślałem, że skończyły się czasy, aby dla ktoś osiągnięcia jakiś korzyści majątkowych blokował całe postępowanie.

Kiedy mówiłem o tych dodatkowych 2-ch kilometrach, to nie mówiłem o pieniądzach, kosztach, ale mówiłem o kilkudziesięciu kolejnych właścicielach przez których nieruchomości linia ta musiałaby iść, a do tej pory nie mieli do czynienia z tą linią, ani w żadnych planach ani we własnej świadomości. Także czynnik ekonomiczny nie jest tutaj najważniejszy. Martwią mnie trochę wypowiedzi radnych. Skupmy się na tym, co naprawdę jest ważne. My naprawdę wychodzimy z propozycjami, z kompromisami, ale jeżeli ten kompromis miałby polegać na tym, że wyjdzie z mojej działki idziecie do kogoś innego, to nie jest żaden kompromis, bo my u tego właściciela napotkamy na jeszcze większy opór, bo on nigdy w planach miejscowych nie miał tej linii. Dlatego wystąpiliśmy o rozszerzenie tego pasa, by mieć większą możliwość manewru i

aby było dla Państwa jak najmniej uciążliwe. My nie chcemy robić tego na siłę. Ktoś inny a nie my powiedział tutaj o tym, że wojewoda czy starosta może wydać takie prawo - to naprawdę jest ostateczność. Wolelibyśmy się z państwem dogadać, porozumieć. Oczywiście zapłacimy państwu odpowiednie rekompensaty finansowe i nikt się od tego nie uchyla. Jeżeli będziecie Państwo stali sztywno na stanowisku – u mnie nie, budujcie gdzieś obok, to naprawdę nic w ten sposób nie osiągniemy.

Jeżeli chodzi o budowę linii kablowej to oczywiście są takie rozwiązania, ale technologia jest jeszcze stosunkowo mało opanowana. Enerdze zależy tutaj na pewności zasilania tej linii, bo po to ona jest budowana aby zapewnić komfort zasilania całego powiatu gdańskiego. W wojewódzkim planie zagospodarowania ta linia jest wymieniona na pierwszym miejscu, jako kluczowa inwestycja energetyczna. U nas na Pomorzu występuje deficyt mocy, a po drugie linie te i ich konfiguracja jest tak zrobiona, że jest stosunkowo nieduża pewność zasilania, jeżeli są awarie, to przenosi się to dalej i zmusza się do wyłączeń odbiorcom, bo obecne linie nie są w stanie sprostać zapotrzebowaniu na energię. Jeśli chodzi o linię kablową to jest ona dużo bardziej zawodna i oczywiście kilkakrotnie droższa, ale to nie jest decydujące. Ciekawe jest to, co również podnosiliśmy, że linia kablowa spowoduje całkowity zakaz zabudowy w tym pasie, gdzie zostanie ona poprowadzona. Natomiast pod linią napowietrzną można się jak najbardziej budować. Uważam, że przy odpowiednich kompromisach możemy się tak dogadać, żeby każdy z właścicieli mógł zagospodarować działkę w ten sposób, aby budynek mieszkalny budował nie pod linią, ale gdzieś indziej. Po to rozszerzyliśmy ten pas, aby poprowadzić ta linie w sposób jak najmniej konfliktowy. Natomiast oczekuje od państwa jakiegoś kompromisu, propozycji. Które nie będą tylko polegały, aby linię tą zlokalizować w innym miejscu. W związku z tym, że linia ta zawsze była tutaj w planach, dlatego działki te są mało zabudowane, albo wcale. Mnie dziwią takie argumenty o napromieniowaniach płodów rolnych, itp. Dlatego staraliśmy się to jak najbardziej wyjaśnić, pisaliśmy szczegółowe wyjaśnienia, które Państwu rozsyłaliśmy. Inwestor wystąpił do najlepszych autorytetów w kraju, nie związanych z energetyką, o stworzenie broszury, w której będzie wszystko wyjaśnione. Zarówno oddziaływanie na organizmy ludzkie, na rośliny, na działania związane z hałasem, szumami zakłóceniami radiowymi i takie opracowanie zostanie opracowane. Inwestor robi to po, aby wyjść na przeciw. Z wnioskiem o wydanie decyzji wystąpiliśmy w grudniu, a zgodnie z przepisami po dwóch miesiącach powinniśmy ją uzyskać. Postępowanie to przeciągało się również ze względu na to dzisiejsze posiedzenie, co nie jest przewidziane żadną procedurą. To, że my tutaj jesteśmy, moim zdaniem świadczy o naszej dobrej woli. Dlatego zarzucanie nam jej braku, jest trochę nie na miejscu.

Mieszkaniec - właściciel nieruchomości

Ja mam konflikt od 1995 i twierdzenie, że ta linia była planowana, to od samego początku jest konflikt ze mną. Linia ta jest zaprojektowana wzdłuż ulicy Żuławskiej i na długości prawie kilometra podcinane są wszystkie działki.

Pan Mariusz Gosiewski - pełnomocnik właścicieli terenu

Poprzednią swoją wypowiedź zakończyłem jakby zaproszeniem do rokowań przedstawiając pewne uwarunkowania. Dziękuję panu Prezydentowi, że również w tym tonie się wypowiedział, iż celem naszego spotkania raczej powinno być poszukiwanie rozwiązań, w związku z tym, dziwi mnie ta szarża jaka Pan tutaj przypuścił, bo tak powiedziawszy to strzela Pan sobie gola do własnej bramki. Bo to zaproszenie do jakiejś współpracy w ogniu tych argumentów, tych radykalnych i dosadnych sformułować z całą pewnością tego klimatu nie stworzą, a posługiwanie się argumentem, że dziwi Pana to, iż ludzie czują to, że ich prawa są naruszane i będą tych prawa bronić, to wybaczy pan, ale jest to nadużycie. Dziwi mnie, że w tym tonie ta podsumowująca wypowiedź została powiedziana, bo jest to jak gdyby wypowiedzenie negocjacji.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Wysłuchaliśmy tutaj wszystkich, trzech stron. Celem naszej Komisji było właśnie doprowadzenie do mediacji i zdajemy sobie sprawę, w jakim punkcie prawa się znajdujemy a Komisja nie uzurpuje sobie prawa do sposobu rozwiązania..

Chciałby podziękować Państwu za jakość dyskusji, bo pomimo dosadnych i ostrych wypowiedzi, to mieściły się one w kanonie dobrego parlamentaryzmu. Przyznam, że z przyjemnością prowadziłem ten punkt obrad. Pan Prezydent wspominał, że Komisja miała znacznie gorętsze spotkanie, na których w zasadzie w ogóle nie było dyskusji. Ja prosiłbym państwa o kontynuowanie jednak tych rozmów między sobą. Przedstawiciel Energy stwierdził, że przysłał tutaj niewielka grupa, ale są to osoby zaproszone przez Komisję. Proszę również wziąć pod uwagę dobrą wolę grupy właścicieli, którzy wydelegowali swoich przedstawicieli na posiedzenie Komisji. Namawiam Państwa do dalszej dyskusji.

Komisja w wyniku tej dyskusji sformułuje wnioski. Oczywiście możemy sformułować tylko takie wnioski, jakie mamy prawo sformułować. Zwrócimy się do Energy., Prezydenta Miasta oraz obecnych tutaj Państwa o dalszą kontynuację rozmów tak, aby była ona z korzyścią dla wszystkich, gdyż żadna ze stron nie zanegowała potrzeby budowy tej linii. Brak nam pewnej wiedzy technicznej i nie do końca usłyszeliśmy, dlaczego ten nowy korytarz komunikacyjny nie może być wykorzystany. Zwrócimy się do Państwa (Energy) z prośbą o przeanalizowanie jeszcze tego wariantu i wyjaśnienie, również na rysunku, dlaczego taka jest Państwa decyzja.

Jeszcze raz chciałbym namówić do kontynuacji rozmów, ponieważ brak zgody właścicieli nieruchomości, może w znacznym stopniu lub zupełnie uniemożliwić realizację tej inwestycji.

Wszystkim dziękuje bardzo za przybycie.

Krótką pisemną informacją Pana Adama Stellera dot. decyzji o ustalaniu lokalizacji inwestycji celu publicznego polegającej na budowie napowietrznej linii energetycznej dwutorowej 110KV Gdańska Błonia – Pruszcz Gd z dnia 05.09.2006r. stanowi załącznik nr 5

PUNKT 2

Ponowne rozpatrzenie koncepcji miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Wrzeszcz Dolny - browar ul. Kilińskiego w mieście Gdańsku na wniosek Prezydenta Miasta - w związku z opinią Miejskiej Komisji Urbanistyczno –Architektonicznej z dnia 7 sierpnia 2006r.)

Radny Tadeusz Mękal -przewodniczący Komisji

Witam przedstawicieli inwestora terenu. Prezydent Miasta zwrócił się ponownie do rozważenia i rozpatrzenia koncepcji mpzp, obejmujący tereny dawnego browaru. Prośba ta została poparta opinią wydaną przez MKUA – mają na uwadze powyższe, temat ten wprowadziłem do dzisiejszego.

Pan Wiesław Bielawski - Zastępca Prezydent a Miasta

Właściwie sedno sprawy Pan wyłożył. Po posiedzeniu Komisji w dniu 4 lipca br, temat ten był przedmiotem dyskusji na posiedzeniu MKUA, która jednogłośnie zajęła zupełnie inne stanowisko, niż ta Komisja. Tutaj na sali są osoby, które reprezentują inwestora i pewne rozwiązanie przestrzenne, które chcieliby zaprezentować i które było przedmiotem dyskusji na MKUA.

Radny Maciej Lisicki - wiceprzewodniczący Komisji

Proponuje, abyście państwo dzisiaj wyłożyli swoje racje w tych punktach, w których Komisja zajęła inne stanowisko. Następnie, aby Komisja dokonała wizji lokalnej tego terenu po czym zajęłaby stanowisko.

Radny Tadeusz Mekał - przewodniczący Komisji

Radny Lisicki proponuje, aby w dniu dzisiejszym wysłuchać stron, następnie dokonać wizji lokalnej, po czym podjąć decyzję. Kto z Państwa Radnych jest za takim wnioskiem?

Za 4 głosy, przy 1 głosie przeciwnym. Wniosek uzyskał poparcie.

Komisja ustaliła, że przedmiotowej wizji dokona w dniu 19 września br.

Pan Antonii Taraszkiewicz - P.B. „GÓRSKI”

Chcielibyśmy przedstawić studium urbanistyczno-architektoniczne, które zostało opracowane w celu stworzenia wytycznych do projektu miejscowego planu zagospodarowania miejscowego. Ono dotyczy głównie prac zawartych w zapisach planu miejscowego, a w mniejszym stopniu dotyczy rozwiązań natury architektonicznej.

Radny Tadeusz Mekał - przewodniczący Komisji

Komisja zna koncepcje tego planu, w związku z tym prosilibyśmy o odniesienie się do wniosków Komisji i wykazali, dlaczego nie zgadzacie się z tymi wnioskami.

Pan Antonii Taraszkiewicz - P.B. „GÓRSKI”

Jednym z wniosków było wyeliminowanie zabudowy w południowo-zachodnim narożniku terenu. Narożnik ten jest pierwszym historycznym miejscem lokalizacji browaru, stąd wielki nacisk służb konserwatorskich, żeby właśnie narożnik ten zabudowywać. Jest to o tyle zbieżne z naszą wizją przestrzenną tego całego założenia, że pozwala to na bardzo precyzyjne domknięcie pewnej przestrzeni publicznej, którą chcielibyśmy wykreować w tym miejscu i pozwala to na wytworzenie pewnej izolacji tejże przestrzeni Izolacji zarówno wzrokowej jak i akustycznej o d uciążliwości trakcji kolejowej w przyszłości planowanej Drogi Czerwonej.

Ten narożnik jest bardzo istotny, zarówno z punktu widzenia wytycznych konserwatorskich jak też z punktu widzenia kreowania przestrzeni. Druga kwestia to zmiana wysokości - proponowana przez nas wysokość zabudowy od 3 do 6 kondygnacji, w naszym przekonaniu jest zabudową, która pozwala w sposób harmonijny wprowadzać nową zabudowę w obszar historyczny. Jest to wysokość, która pozwala nawiązywać pewnego rodzaju dialog z tego typu zabudową historyczną, nie przekrzykując jej i obniżając ją w pewnych określonych miejscach a w pewnych podwyższając. Pozwala to jednocześnie na stworzenie pewnej różnorodności tejże przestrzeni i uniknięcia monotonii, która przy ujednoliconej wysokości zabudowy – proponowanej 16 metrów, i zlikwidowaniu maksymalnego wskaźnika intensywności, stwarza ryzyko, że powstanie to zabudowa całkowicie jednorodna o wysokości 16 metrów na całym obszarze. Byłoby to z ogromną szkodą dla tejże przestrzeni.

Wskaźnik miejsc parkingowych - proponowany przez nas wskaźnik, jest w skalkulacji realnym dla tego obszaru. Obszar ten jest w stanie przenieść taką a nie inną, określoną ilość miejsc postojowych. Z racji na niesłychanie skomplikowane uwarunkowania przestrzenne i różnego rodzaju trudności związane z przebiegiem np. Potoku Strzyża, ogromnymi historycznymi piwnicami, które muszą być do zachowania a zajmującymi znaczne obszary tego terenu, w naszym przekonaniu wskaźnik ten wyższy być nie może. Oczywiście można to załatwić sztywnymi zapisami i kształtować wyższe wskaźniki, oscylujące w granicach 1,2, ale należy zdawać sobie sprawę z tego, że takie wysokie wskaźniki parkingowe przyniosą tutaj więcej szkody niż pożytku. Po pierwsze - są one fizycznie nie do zrealizowania, ze względu na trudności, które tutaj występują, to musiałyby one w sposób istotny ograniczyć ilość proponowanej tutaj zabudowy, a przede wszystkim sposób zabudowy. Czyli niemożliwe byłoby wykreowanie pewnej

przestrzeni o jakimś określonym charakterze, a więc przestrzeni, która miałaby służyć tutaj jako pewne publiczne forum, miejsce spotkań, rekreacji.

Nam chodzi o to, aby przy pomocy współczesnej architektury wpisanej w kontekst historyczny tworzyć takie miejsca, miejsca anonimowe dla nas, ale jakże miłe i sympatyczne, które spotyka się w bardzo wielu miastach Europy. Takie miejsca publiczne można tworzyć pod warunkiem, że będzie to w taki a nie inny sposób zaaranżowana przestrzeń, o takiej a nie innej ilości i nasyceniu zabudową. Na dodatek taką zabudową, która tworzy pewnego rodzaju parawany optyczne i akustyczne, wygradzające te przestrzenie publiczne od uciążliwości świata zewnętrznego, głównie uciążliwości kolei, i przyszłości Drogi Czerwonej. Przestrzeń ta od strony dworca kolejowego i strony przeciwległej nie ma żadnej ekspozycji. Proponowana przez nas wysokość zabudowy od 3-6 kondygnacji w naszym przekonaniu jest wysokością optymalną, pozwalającą na pewne stopniowanie wysokości zabudowy a jednocześnie wysokością w żaden sposób nie konkurującą zabudową historyczną, która i tak jest wyższa.

Zabudowa ta, która i tak znacznym stopniu ma być zabudową komercyjną i w ogromnej większości zabudową mieszkaniową, to jednak naszą ogromną troską i wielkim wysiłkiem było to, aby, przynajmniej w pierzei ulicy Kilińskiego stworzyć architekturę, która jest całkowicie niekomercyjna i bardzo mocno odbiega od tego, co w tej chwili budują developerzy na wszystkich osiedlach. Na osiedlach peryferyjnych - architekturę, która ma swój charakter.

Koncepcja, która została zaprezentowana MKUA została poprzedzona szeregiem studiów różnych dziedzin. Zarówno układ komunikacyjny, który jest poprowadzony w oparciu o studia przeprowadzone przez Biuro Rozwoju Gdańska. Również kształt stawu, który nie jest bezpośrednio częścią tego miejsca, ale ma nie bardzo silny wpływ. Np. jego wielkość, zdolność retencji, ukształtowanie. To wszystko wynikiem szeregu analiz, prowadzonych np. przez Hydroprojekt, który wykonał bardzo rzetelne opracowanie, które czeka teraz na pozwolenie na budowę. Również wytyczne konserwatorskie doprowadziły do takich a nie innych rozwiązań układu wewnętrznego, propozycji rozwiązania pierzei, placów, przejść. Również park Kuźniczki jest wynikiem opracowań, które z kolei robił ZDiZ i wniósł to do naszego opracowania. Do tego wszystkiego dochodzą nasze różne studia urbanistyczne. To wszystko jest efektem wielomiesięcznej pracy, która zaowocowała takim a nie innym rozwiązaniem, które ma służyć do stworzenia projektu planu miejscowego. Dopiero na podstawie planu miejscowego będzie robiona dalej koncepcja architektoniczna, doprecyzowująca wszystkie detale.

Pan Piotr Mazur - P.B. „GÓRSKI”

Chciałbym powiedzieć jeszcze jedną rzecz, a która dla nas jako projektantów była bardzo istotna, a mianowicie jest to próba tworzenia na tym obszarze miejskiego organizmu z tymi przestrzeniami publicznymi. Są tam olbrzymie piwnice, istniejące obiekty po browarze, które będą zagospodarowane nie jako obiekty mieszkaniowe, tylko ogólnie dostępne dla mieszkańców. Stworzenie tego publicznego forum, dużego dosyć zespołu zabudowy o dosyć wyraźnym charakterze w połączeniu planami miasta rewaloryzacji ulicy Wajdeloty. Jest to pewna szansa na to, aby ten rejon Wrzeszcza zupełnie zmienił swoje oblicze. Myślę, że jeżeli dojdzie do realizacji tego kompleksu, który będzie utrzymywał pewne priorytety związane z kreowaniem miejskiej przestrzeni, to obraz Dolnego Wrzeszcza w rejonie dworca ulegnie pełnej zmianie i to nie tylko na obszarze, którym my będziemy się zajmowali, ale myślę, że ta inwestycja może pociągnąć wzrost wartości terenów w tym rejonie miasta.

Radny Maciej Lisicki - wiceprzewodniczący Komisji

Najpoważniejszą kwestią to sprawa narożnika. Skąd wogóle wzięła się koncepcja nie zabudowania tego narożnika. Przede wszystkim, komisja miała obawę, że taka zabudowa od strony ul. Kilińskiego powoduje, wytwarza zamkniętą enklawę w środku miasta. Czyli, cały mit przestrzeni publicznej upada. To jest prywatna własność i dalej tak

będzie i nie ma żadnej gwarancji, że inwestor, czy wspólnota mieszkaniowa nie postawi tam ogrodzenia i bramy wjazdowej. Usunięcie z tego narożnika zabudowy spowoduje to, że otwieramy dużą pustą przestrzeń, która siłą rzeczy wymuszałaby na inwestorze zaproszenie do wejścia wgląd.

Druga myśl była taka, że dla tego terenu potrzebne jest pewne zaproszenie i powiedzmy sobie szczerze, że nikt ze wskazanego miejsca na tą zabudowę nie będzie patrzył, ponieważ nie ma takiej fizycznej możliwości.

Ja przyjmuje argumenty, co do wysokości zabudowy. Na pewno te dominanty są tutaj potrzebne i Państwo na tych wizualizacjach dosyć dobrze to pokazali. Będę tutaj obstawał a mianowicie miejsca postojowe. Otóż wskaźnik 1,2, to wskaźnik empirycznie policzony na osiedlu Kolonia Jordana. Na omawianym tutaj obszarze nie ma fizycznej możliwości, żeby te samochody, gdzie się schowały. To, że te samochody będą to nikt nie ma złudzeń. To nie będą tanie mieszkania, to będą mieszkania sprzedawane ludziom bogatym, którzy te samochody fizycznie będą mieli. Jeżeli tych miejsc będzie z a mało to będą one parkowane na sąsiednich ulicach. Może jest pomysł na budowę parkingu wielopoziomowego. Dla mnie wskaźnik 1,2 jest absolutnie wskaźnikiem minimalnym.

Pan Wiesław Bielawski - Zastępca Prezydenta Miasta

Rzeczywiście kwestia pewnych zagrożeń z tytułu ograniczania dostępu do tej przestrzeni istnieje i ten temat został podjęty przez MKUA, jako jeden pierwszych. Istota problemu tkwi nie w tym, aby szukać gwarancji dostępu do tej przestrzeni poprzez eliminowanie pewnej zabudowy, ale poprzez zapis, który będzie miał rangę prawa miejscowego, który zabroni realizacji określonych przegród, zagrażających dostęp do tych przestrzeni publicznych. Bo czy zabudowa będzie w tym fragmencie, czy nie to jeśli takiego zapisu nie będzie, to nic nie będzie stało na przeszkodzie, żeby to ogrodzić i nie wpuszczać.

Stanowisko MKUA było tutaj jednoznaczne, bo w jej przekonaniu koncepcja ta jest pewna całością i próba wyeliminowania pewnego fragmentu z tej całości przyniosłaby więcej szkód niż pożytku. Stąd jakby całość realizacji ma taką wartość, którą warto próbować zrealizować a jest jak najbardziej uprawniony pogląd, który mówi o budowaniu pewnych przestrzeni zamkniętych, co nie znaczy, że niedostępnych publicznie.

Pan Antonii Taraszkiewicz - P.B. „GÓRSKI”

W naszym przekonaniu sprawa wygląda w ten sposób, że jeżeli chcielibyśmy doprowadzić do tego, żeby inwestor walczył o to, aby zamknąć swój teren płotem, to najlepszym rozwiązaniem byłoby wyeliminowanie zabudowy z tego narożnika. Jeżeli zabudowę tą się wyeliminuje, to nie mam mowy o jakiegokolwiek tam przestrzeni o charakterze rekreacyjnym - kolejka i planowana Droga Czerwona.

Czyli tak naprawdę, inwestor pod naciskiem wspólnot mieszkaniowych, czy też same wspólnoty mieszkaniowe, będą rzeczywiście dążyły do tego, żeby zamknąć tą przestrzeń po to, aby nie wchodziły tam niepożądane osoby. Jeżeli chcemy, aby ta przestrzeń była rzeczywiście odwiedzana przez przybyszów z zewnątrz, którzy nie są mieszkańcami tych budynków, ale gośćmi chcącymi tam się zrekreować, to musimy tą przestrzeń obudowywać kubaturą, która pozwoli tą przestrzeń wyizolować.

Jeśli chodzi z kolei o ilość miejsc parkingowych, to my chcemy stworzyć tam przestrzeń dość wyjątkową, przestrzeń inna niż wszystkie inne osiedla komercyjne w mieście, gdzie wskaźnik parkingowy wynosi 1,2. Tą przestrzeń można by porównać z Głównym Miastem, gdzie bardzo mocno ograniczone są ilości miejsc parkingowych i plan pozwala inwestorom szukania tych miejsc poza tymże cennym obszarem. My naprawdę nie możemy z tej cennej przestrzeni, sąsiadującej z atrakcyjną, historyczną zabudową w miejscu najbardziej eksponowanym budować garażowiska wielokondygnacyjnego, które ma zaspokajać te potrzeby. My tak tej przestrzeni nie możemy traktować i porównywać jej w sposób bardzo prosty, bezpośredni z jakimkolwiek wybranym, peryferyjnie położonym wobec Śródmieścia nowobudowanym osiedlem mieszkaniowym., To jest zupełnie innego

rodzaju przestrzeni, którą chce mieć miasto, inwestor i projektanci. To nie jest z zwykłe osiedle mieszkaniowe.

Pan Zbigniew Kowalewski – PB „Górski”

Chciałbym się odnieść do jednego ze stwierdzeń radnego Lisickiego i wykazać pewien błąd w jednym z założeń. Radny Lisicki stwierdził, że bardzo prawdopodobne jest zamknięcie tego osiedla. Otóż chciałbym stwierdzić, że byłby to golf strzelony sam sobie przez developera i inwestora. Trzeba zwrócić uwagę, że oprócz tych budynków historycznych, w których mogłyby być np. biura, mamy potężną ilość piwnic, które muszą być zagospodarowane nie inaczej jak przez usługi. Tam mieszkań nie zbudujemy. Gdyby inwestor zamknął to osiedle, to automatycznie obetnie wszystkie usługi dla klientów z zewnątrz. My przymierzając się do tego projektu, nie myśląc jeszcze o piwnicach, rzuciliśmy pomysł, że jest taki ładny, zwarty obszar, który udałoby się zamknąć i stworzyć ekskluzywne osiedle. Do porządku przywołał nas szef firmy „Górski”, który stwierdził, że to absolutnie nie wchodzi w rachubę - ten kwartał zabudowy musi być otwarty.

Pan Piotr Mazur - PB „Górski”

Chciałbym jeszcze raz podkreślić, że istotą tego projektu, najważniejszym jego elementem jest ten centralnie położony plac. Wyjątkowość tej przestrzeni ma polegać na tym, że ma to być zabudowa mieszkaniowa bardzo mocno podparta ogólnie dostępnymi usługami. Ma być to fragment centrum Wrzeszcza, który ma żyć i tak to jest zaprojektowane.

Odnosząc się jeszcze do miejsc postojowych, to oprócz tego co powiedział Pan Taraszkiewicz, to chciałbym zwrócić uwagę na to, że w bardzo bliskim sąsiedztwie tego obszaru mamy teren zarezerwowany pod Drogę Czerwoną, która na tym fragmencie ma przebiegać między innymi na estakadzie, gdzie plan miejscowy dla obszaru, który znajduje się przy stawie przewiduje ponad 500 miejsc postojowych, a jest to najbliższe sąsiedztwo tego rejonu. Ogólnie w Gdańsku jest chyba tak a tendencja, że im obszar położony jest bliżej centrum, tym mniejsze są wymagania parkingowe, co związane jest z wieloma czynnikami. Im zespół mieszkaniowy jest dalej od komunikacji masowej, tym przyjmuje się większa ilość samochodów w tym osiedlu, a tym samym wyższy wskaźnik parkingowy. Im bliżej kolei, to wskaźnik ten jest mniejszy.

Pan Antonii Taraszkiewicz - P.B. „GÓRSKI”

Proponowany przez nas wskaźnik nie wynosi 0,1 ale 0,8 i nie jest on a tak bardzo niski.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Troska moich kolegów polega na tym, że gdy nie zapewni się miejsc postojowych na tym terenie tego osiedla, to istnieje niebezpieczeństwo, że ta przestrzeń Pu bliczna, tak przez panów ceniona, może zostać zastawiona samochodami mieszkańców. Tu jest ten problem. Chcielibyśmy tutaj usłyszeć propozycję załatwienia tego problemu, jeżeli zakładacie, że ze względu na lokalne uwarunkowania może być tam tylko współczynnik 0,8 - to gdzie ta pozostała część samochodów ma parkować. Jakże zastosuje się rozwiązania uniemożliwiające zapełnienie tego obszaru nadmiarem tych pojazdów mechanicznych.

Pan Antonii Taraszkiewicz - P.B. „GÓRSKI”

Chcę tutaj dodać, że ul. Wajdeloty będzie deptakiem i nie będzie tam żadnego parkowania.

Jeśli chodzi o te wielkie rezerwy parkingowe w obszarze Drogi Czerwonej - ok. 500 miejsc parkingowych, to i jeszcze inne w okolicach tego planu, to na pytanie, co można zrobić, aby ograniczyć tam ruch samochodowy, to odpowiedzi są dwie:

- organizacja ruchu, poprzez postawienie stosownych znaków. Jest to jednak sposób mniej skuteczny, bo przepisy są łamane i przepisy można zmieniać,
- ukształtowanie tej przestrzeni, w tym również elementy małej architektury.

Obserwuję od wielu lat, że naszym kraju istnieje nieuzasadniona fobia przed samochodami. Jest jakiś straszliwy lęk i obawa, że samochody zbliżając się za bardzo do określonych miejsc, przynoszą wielką szkodę.

Są tutaj dość duże rezerwy parkingowe, zarówno w obszarze Drogi Czerwonej jak na obszarze, który stanowi własność inwestora i można wyregulować to zarówno organizacja ruchu jak i też małą architekturą, aby samochody nie wjeżdżały miejsca, gdzie nie byłyby w jakiś sposób niepożądane.

Radny Mmarek Bumblis - członek Komisji

Ponieważ, takim kamiennym argumentem Państwa jest lokalizacja pierwotna browaru w Wrzeszczu, to jeżeli jest jakaś ikonografia, materiały źródłowe to bardzo prosilibyśmy o nie.

Pan Antonii Taraszkiewicz - P.B. „GÓRSKI”

Niestety takie nie istnieją. MY opieramy się na wytycznych konserwatorskich, które z kolei opierają się na tegorocznych badaniach archeologicznych, które w jakiś sposób tanto udokumentowują. Konserwator Zabytków nie udostępnił nam żadnych materiałów.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Proponuję, aby za tydzień Komisja dokonała wizji lokalnej terenu byłego browaru.

Komisja ustaliła, że 19 września br. dokona wizji lokalnej - spotkanie o godzinie 15,00 na terenie byłego browaru.

Pan Wiesław Bielawski - Zastępca Prezydenta Miasta

Prosiłbym, aby Komisja w swoim rozstrzygnięciu nie kierowała się li tylko danym widokiem - jest tutaj pytanie o pewną wartość całości koncepcji, która wnosi pewną wartość dodaną do Miasta.

PUNKT 3

4. Kwartalna informacja przedstawicieli:

- Wydziału Programów Rozwojowych
- Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska
- Zarządu Dróg i Zieleni

na temat postępu prac związanych z realizacją zadań drogowych w mieście Gdańsku

Informacja pt. sprawozdanie z realizacji inwestycji drogowych za miesiąc sierpień 2006r. stanowi załącznik nr 6 do niniejszego protokołu.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Bardzo prosiłbym o zwięzłą informację nt. co się dzieje na poszczególnych budowach i jaka jest realizacja, jakie są ewentualne problemy.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor Zarządu Dróg i Zieleni

Omówię przede wszystkim zadania drogowe.

- Przebudowa wiaduktu nad torami kolejowymi w ciągu ulicy Braci Lewoniewskich. Zakończenie pierwotnie planowane do końca września, będzie zmieniony termin, co uzgodnione jest z komitetem sterującym - do końca listopada. Myślę, że termin ten nie jest zagrożony, chociaż na zadaniu tym występuje cała masa problemów. Należy pamiętać, że budowa odbywa się nad czynnymi torami kolejowymi i w czasie realizacji występowały różnego rodzaju kłopoty, tym bardziej, że duża część robót musiała być wykonywana przy wstrzymanym ruchu kolejowym, co nie zawsze było możliwe w takim czasie, w jakim oczekiwał by tego wykonawca.

Radny Tadeusz Mekał – przewodniczący Komisji

Jak ta inwestycja wpływa na przebudowę skrzyżowania Grunwaldzka - Słowackiego..

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor Zarządu Dróg i Zieleni

Przebudowa ta jest planowana na przyszły rok, więc nie ma tutaj żadnego zagrożenia. Jeśli chodzi o Braci Lewoniewskich, to w chwili obecnej montowany jest nowy pomost i będzie scalany ze starym łukiem, który został odspolony i podniesiony do góry i przykręcony do specjalnej ramy. Do zrobienia zostały dojazdy – od strony Grunwaldzkiej jest mocno zaawansowany, a od strony Zaspy nie za bardzo możemy robić, bo wykonawcy mostowemu odcięlibyśmy dostęp do konstrukcji.

- Budowa mostu drogowego na zewnętrzną fosę Twierdzy Wisłoujście – most zwodzony, jako pierwszy budowany po wojnie o bardzo ciekawej, holenderskiej konstrukcji.
- Przebudowa skrzyżowania ul. Grunwaldzka - Jaśkowa Dolina - de facto był to trzeci etap przebudowy skrzyżowania ul. Grunwaldzka-Dmowskiego- Partyzantów. Etap ten musiał być zrealizowany dlatego, bo po przerwaniu tej budowy po II etapie, okazało się, że Manhattan nie ma właściwego zasilania w wodę, a poza tym kolektory w ul. Jaśkowa Dolina są wprowadzone do małego przekroju ul. Grunwaldzkiej i przy dużej ulewie groziło rozwaleniem tego całego systemu. W związku z tym wykonano brakującą tam sieć wodociągową, podłączenie kolektorów i przebudowę włączenia przy ul. Grunwaldzkiej jak również odcinek ulicy Matejki. Zadanie to w zasadzie można uznać za zakończone.
- Przebudowa w osiedlu Antygony jednego skrzyżowania. Skrzyżowanie jest niewielkie, ale nie mogliśmy długo rozstrzygnąć przetargu. W tej chwili przetarg ten jest rozstrzygnięty. Jest to wspólna inwestycja ze Spółdzielnią Mieszkaniową.
- Przebudowa Podwała Grodzkie – Wały Jagiellońskie - budowa w trakcie. Jest wiele mankamentów, kłopotów. Najnowszy kłopot to, takie, że pod aktualnie realizowaną jezdnią, na poziomie podbudowy ujawniły się stare piwnice, stara zabudowa, gruz i jesteśmy w trakcie ustalania co z tym zrobić. Czekamy na decyzje projektantów. Wstępnie założyliśmy, że przegłębimy pierwotnie założoną niweletę podłoża pod budowę o pół metra i zrobimy taki materac z kruszywa, żeby się ustrzec przed zapadaniem. Nie mamy do końca gwarancji, że to zlikwidujemy, ale jak zaczniemy kopać włąb to nie będzie wiadomo na jakim metrze się zatrzymać. W każdym razie jest to pewien problem, a mam nadzieję, że zostanie szybko podjęta decyzja i nie będzie blokowana ta inwestycja. Pewien problem mieliśmy z kioskiem piekarniczym przy Nowym Ratuszu, ale już miasto doszło do porozumienia z właścicielem, wypłaci 60 tys. zł. W tej chwili kiosk ten został już rozebrany, ale przez to mamy na obiekcie mostowym opóźnienie ok. 4-ch tygodni, liczymy jednak, że wykonawca to nadgoni. Trwa przebudowa tunelu, przebudowa licznych instalacji, zaczęto już budowę torowiska i budowę konstrukcji. Tą jezdnię chcielibyśmy skończyć w tym roku, przed zimą. Nie mogę jednak powiedzieć, że to zrobimy, pamiętając, również, że po drodze musimy zrobić jeszcze most, który jest w trakcie realizacji – przynajmniej chociaż pod przebudowaną jezdnią. Sam most ma 160 m długości i 10 metrów szerokości – jest to dość spory obiekt. .

- Ul. Marynarki Polskiej – oddaliśmy do ruchu przebudowane torowisko. Obecnie wykonawca przebudowuje jezdnię w zakresie nawierzchni bitumicznej. Mamy pewne wątpliwości i przerwaliśmy te roboty i analizujemy wyniki badań laboratoryjnych, bo chcemy mieć gwarancję, że roboty te zostaną poprawnie zrobione. Na razie budowa przebiega zgodnie z harmonogramem.
- Przebudowa wiaduktu Błędnik – termin umowny zakończenia 30 listopada br. Wprowadzona organizacja ruchu spowodowana przebudową ciąg komunikacyjny spowodowała sytuację taką, że Błędnika do końca w tym roku nie możemy. Dotyczy to przede wszystkim spodu konstrukcji w tej części pod którą jeździ tramwaj. Nie możemy przebudować torowisk bo jeździ tramwaj, a przebudowa torowiska na Alei Zwycięstw a i 3 Maja jest planowana w drugiej połowie przyszłego roku. Jutro mamy spotkanie z wykonawcą i rozmawiamy z nim na temat spisania aneksu, żeby te prace wykonał w cenach tegorocznych w roku przyszłym. Na razie nasza propozycja spotkała się z odmową i straszeniem, że będzie dochodził roszczeń finansowych w sadzie z powodu utraty przerobu ok. 6 mln zł. na robotach, których w tym roku nie będzie mógł wykonać. Jak ta sprawa się skończy to nie wiem. Jak już powiedziałem, nie wykonanie pewnych robót na Błędniku wynika z organizacji ruchu.
Czy są pytania do tej części?

Radny Maciej Lisicki - wiceprzewodniczący Komisji

Mam takie wrażenie, jakby na Błędniku roboty kompletnie stanęły. Potężny element po torowiska jest zazbrojony a beton nie jest wylewany. Są również takie drobne elementy, które moim zdaniem mogłyby być zakończone.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor Zarządu Dróg i Zieleni

Nie ulega kwestii, że wykonawca w tej chwili troszkę spowolnił tą budowę, bo wygrywają inne przetargi i rozkładają swój potencjał. Natomiast wykonawca, który robi kapę tramwajową robi również cały spód, który jest bardzo żmudny. Pracują 24 godziny a efektów nie widać. Wiadukt ma długość 160 metrów i 40 metrów szerokości. Oczywiście dopingujemy wykonawcę, zapowiadając, że w przypadku nie zrobienia jakichkolwiek robót, które będą możliwe do zrobienia do 30 listopada, będzie płacił kary.

Radny Marek Bumblis - członek Komisji

Tunel City Forum - wzmacniana jest konstrukcja, a co z wewnątrz tunelem?

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor Zarządu Dróg i Zieleni

Zdanie to nie przewiduje remontu wnętrza. Będzie ono robione w osobnym zadaniu. Generalnie chodziło o wzmocnienie tunelu, gdyż miał on lekko nadwyrężoną konstrukcję. Kolejne zadania:

- Przebudowa ulicy Słowackiego. Trwają sprawy terenowo – prawne. Cała dokumentację przygotowuje Biuro Projektowe Budownictwa Komunalnego na zlecenie inwestora Galerii Centrum. Jest zakończona dokumentacja dla I-go etapu, który ma być realizowany w okresie II-III kwartał przyszłego roku. Trwają prace związane ze zrobieniem projektu budowlanego i wykonawczego dla odcinka od ulicy Potokowej do Rzeczypospolitej. W związku z tym, docelowo budowana będzie estakada nad skrzyżowaniem i drugi wiadukt nad torami kolejowymi. Oczywiście Trasa Kościuszki ulegnie zmianie. W tej chwili ETC pertraktuje z miastem o dofinansowanie kosztów dokumentacji, ponieważ ona wykroczyła poza przyjęte ustalenia. Także my również przygotowujemy się do I-go etapu, dlatego, że zgodnie z dotychczasowymi ustaleniami generalnie ok. 90 % robót wykonuje ETC a miasto pokrywa koszty w 210 % i to dotyczy jezdni na kierunku z Wrzeszcza do Śródmieścia Gdańska. Na tym terenie będzie działało dwóch inwestorów, ale o wspólnym harmonogramie. Po jezdniach są instalacje, które również trzeba przebudować. W tym roku zostanie wykonana zostanie dokumentacja - z projektem wynikło masa komplikacja,

zwłaszcza na styku pomiędzy ul. Partyzantów i Słowackiego, bo jak wiadomo trasa ta nie pokrywa się z obecną ul. Słowackiego. Jadąc z góry za nasypem kolejowym Wrzeszcz-Kokoszki odchodzi do ul. Partyzantów i wraca ulicami Chrzanowskiego i Obywatelska. Jest duża różnica poziomów pomiędzy tymi terenami i dlatego jest dużo kłopotów.

- Przebudowa torów tramwajowych na ul. Marynarki Polskiej na odcinku od Węzła Kliniczna do ul. Reja - inwestycja zakończona.
- Ul. Spacerowa - zakończona i oddana do eksploatacji, aczkolwiek wykonawca poprawi jeszcze usterki.

Radna Małgorzata Chmiel - członek Komisji

W Oliwie, przy zjeździe do ZOO powstają koszarne korki, większe aniżeli przed remontem ul. Spacerowej. Kto za to odpowiada i w jaki sposób można poprawić tam płynność.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor Zarządu Dróg i Zieleni

Tutaj chyba bardziej chodzi o zjazd do ul. Czyżewskiego. Wybudowany został długi lewoskręt, sygnalizacja świetlna, która obecnie jest wyłączona powodu awarii. Sądzę, że po jej włączeniu sytuacja się poprawi. Niemniej, po przebudowaniu ulicy Spacerowej więcej kierowców zaczęło korzystać z tego kierunku.

Radna Janusz Kasprowicz - członek Komisji

Tam jest bardzo niebezpiecznie usytuowana, skorygowana ze sobą sygnalizacja, patrząc od strony Oliwy na wysokości odjazdu w kierunku Katedry do ul. Czyżewskiego. Mam wrażenie, że te dwie sygnalizacje muszą być zsynchronizowane.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor Zarządu Dróg i Zieleni

Przyjmuje ten sygnał i zostanie to sprawdzone i przeanalizowane. Utrzymaniem i budową sygnalizacji zajmuje się ZDiZ, natomiast Wydział jako zarządca ruchu uzgadnia te projekty.

- Budowa Nowej Spacerowej - DRMG przy okazji robienia koncepcji Drogi Zielonej zrobiła również koncepcję dla Nowej Spacerowej i temat ten jest załatwiony.
- Skrzyżowanie Kartuska - Nowatorów zostało zakończone i w ramach jego pobudowano 600 m ul. Kartuskiej plus skrzyżowanie z ul. Fabryczną i ul. Nowatorów.
- Skrzyżowanie Świętokrzyska, Platynowa, Małomiejska, Wawelska zakończone 15 lipca br. i oddane do ruchu.
- Ścieżka rowerowa na ul. Grunwaldzkiej zakończona, pozostały tylko nieliczne fragmenty, których nie można było zakończyć ze względu na inne inwestycje.

To są wszystkie zadania z kategorii drogowych.

Radny Tadeusz Mękal – przewodniczący Komisji

Czy zaprojektowany jest węzeł ul. Słowackiego – Grunwaldzka.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor Zarządu Dróg i Zieleni

Jest zrobiona dokumentacja dla pierwszego etapu, natomiast dla układu docelowego jest w trakcie opracowania. Pierwszy etap to jest w poziomie skrzyżowanie Grunwaldzka-Słowackiego – Kościuszki. Drugi etap to to skrzyżowanie w kolejnych fazach, ale również odcinek ul. Słowackiego od ul. Potokowej, Nowa Kościuszki do Rzeczpospolitej.

Pan Janusz Łagowski - DRMG

Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska, w ramach Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej realizuje 16-cie kontraktów, z tego w tym roku oddajemy we wrześniu dwa

kontrakty – przebudowa ulicy Pomorskiej, przebudowa torowisk w ulicy Wita Stwosza od ul. Bażyńskiego do pętli Ogrodowa.

Rozpoczynamy kolejne zdania w ramach tego Projektu – wstrzymamy ruch tramwajowy na ulicy Mickiewicza i rozpoczynamy przebudowę tej ulicy wraz z trakcją i torowiskiem. W dniu dzisiejszym rozpoczęto przebudowę skrzyżowania ul. Pomorskiej – Chłopskiej na kierunku pętla na Zaspę. Jest to początek realizacji 4-ch zadań przy ul. Chłopskiej. To zadanie ma być skończone w roku przyszłym, ale w tym roku chcemy to znacznie zaawansować do ok. 70-80%.

W październiku przewidujemy rozpoczęcie fizyczne budowy linii tramwajowej na Chełm. Jeśli chodzi o zakres tej przebudowy to nie chciałbym tutaj nazbyt wiele obiecywać, ponieważ wymaga to uzyskania pozwolenia na budowę. Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej jest realizowany w systemie zamówienia projektuj i buduj. Jak wiadomo 9 sierpnia br. podpisaliśmy umowę i od tego momentu wykonawca przystąpił do projektowania, czyli w tym roku nie możemy sobie zbyt dużo obiecywać, ale chcemy roboty tak zaawansować, aby do 30 listopada przyszłego roku tą najważniejszą inwestycję ramach GPKM - tramwaj od ul. 3 Maja do pętli ul. Ptasia na Chełmie zakończyć. Przypomnę, że na Chełmie mamy ważny węzeł integracyjny, przesiadkowy - przy pętli ul. Ptasiej będzie budowana pętla autobusowo-tramwajowa, gdzie kilka linii autobusowych będzie bądź to kończyło bieg, bądź przejeżdżało i umożliwiało przesiadkę na linię tramwajową, co zapewni im dogodne dotarcie do centrum. W tym roku również w ramach tego Projektu wykonujemy, co prawda mniejsze finansowo ale bardzo znaczące dla funkcjonowania komunikacji tramwajowej, a mianowicie przebudowa czterdziestu kilku zwoznic tramwajowych na ogrzewane, co zwiększy niezawodność funkcjonowania tramwajów w porze zimowej. Ponadto, na 16 prowadzonych kontraktów o wartości ok. 175 mln zł dla wszystkich podpisane są już umowy i trwają prace projektowe, także będą zakończone na początku roku, a wiosną rozpoczynamy kolejne zadania. Bardzo interesuje nas przywrócenie ruchu tramwajowego na głównym ciągu, ponieważ to miejsce limituje możliwość wykonania przebudowy ul. 3 Maja i węzła Okopowa, a tym samym realizację całego Gdańskiego Projektu. Jest dobrze o tyle, że mamy wybranych już głównych wykonawców, co w sytuacji kraju nie jest takie oczywiste i niektórzy mają problem z tym i na pewno wszystkich środków nie wykorzystają.

Pan Andrzej Łoś - Dyrektor DRMG

Dodałbym jeszcze, że oprócz realizacji ul. Wita Stwosza od ul. Bażyńskiego do pętli Ogrodowa wszystkie pozostałe kontrakty idą zgodnie z harmonogramem.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Kiedy można spodziewać się tzw. wbicia łopaty pod linię tramwajową na Chełm?

Pan Andrzej Łoś - Dyrektor DRMG

Wykonawca deklaruje, że na pewnej części robót mostowych przystąpi do prac na zasadzie zgłoszenia. Potwierdzimy to dopiero, kiedy Urząd Miejski przyjmie zgłoszenie, a Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego, które jest jednym z uczestników tego konsorcjum wykona dokumentację na te roboty mostowe.

Pan Janusz Łagowski - DRMG

Jeśli chodzi o roboty, to planujemy, że roboty torowe rozpoczniemy na odcinku od ul. 3 Maja do skrzyżowania na Chełm przy ul. Sikorskiego. Będziemy dążyć, aby rozpocząć to w październiku, natomiast pewna prozaiczna sytuacja, która już sygnalizuje wykonawca, to problem pozyskania szyn tramwajowych, a rok przyszły zapowiada się jeszcze gorzej. Na szczęście, nasi w wykonawcy sygnalizują, że mają zabezpieczone dostawy. W kruszywie również są problemy. Generalnie nie widzimy zagrożeń dla terminów przyjętych w tym roku jak i w przyszłym.

Radny Janusz Kasprowicz - członek Komisji

Planowana jest między innymi przebudowa ul. Wojska Polskiego i Chopina - planowany termin rozpoczęcia robót 5 lipiec 2007r. Rozumiem, że my w tej chwili zamkniemy przebudowę ul. Wita Stwosza i nie będziemy dalej szli za ciosem, skoro ten odcinek i tak jest zamknięty, a w przyszłym roku rozgrzebiemy to skrzyżowanie ponownie?

Pan Janusz Łagowski - DRMG

W tej chwili realizujemy wszystko zgodnie z harmonogramem z listopada ubiegłego roku. Nie można było założyć tutaj dłuższej przebudowy, ponieważ przebudowa zarówno skrzyżowania Wojska Polskiego - Chopina, jak dalej ul. Grunwaldzkiej od ul. Miedzianej do skrzyżowania z ul. Słowackiego i ul. Jesionowej, bo jest to skoordynowane działanie z przebudową skrzyżowania, które będzie robione w ramach działań związanych z ETC. Tą część mamy zaplanowaną na lipiec – sierpień 2007r.

Radny Janusz Kasprowicz - członek Komisji

Na ul. Wita Stwosza a praktycznie ruch jest zablokowany. Mam takie wrażenie, że skoro i tak tramwaje nie jeżdżą tam już chyba trzeci miesiąc, to skrzyżowanie kolejne można było robić we fragmentach równolegle. Pytanie - czy przebudowa skrzyżowania ul. Wojska Polskiego - Chopina będzie wymagała zatrzymania ruchu tramwajowego do pętli Ogrodowa?

Pan Janusz Łagowski - DRMG

Częściowo tak. Natomiast to się nijak ma do w tej chwili utrzymanej komunikacji do pętli Ogrodowa. Chcę przypomnieć, że wcześniej planowaliśmy, że będziemy to robić w roku 2007 z tej przyczyny, że ruch do pętli tramwajowej, zajezdni, powinien być utrzymany w sytuacji, kiedy ta część miasta jest obsługiwana tramwajami.

Radny Janusz Kasprowicz - członek Komisji

Przekonał mnie Pan.

Proszę mi powiedzieć dlaczego kontrakt 5 - ul. W. Stwosza od ul. Bażyńskiego do pętli Ogrodowa nie przebiega zgodnie z harmonogramem?

Pan Janusz Łagowski - DRMG

Wykonawcą tego zadania jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi. Wg ich wyjaśnień przeliczyli się na kooperacji z miejscowymi firmami. Mieli obiecane różne współdziałania, które zakończyły się na obietnicach i zanim zmobilizowali swój potencjał to lipiec został zaprzepaszczony. Prowadzimy intensywne interwencje i naliczamy kary. W zasadzie od 1,5 miesiąca wykonawca się zmobilizował, tj. od momentu, kiedy otrzymał szyny. Mogę powiedzieć jedynie, że szczęściem Miasta jest to, że wykonawca ten nie wygrał budowy linii tramwajowej na Chełm.

Radny Janusz Kasprowicz - członek Komisji

Czy w warunkach zamówienia publicznego było zapytanie o gwarancje sprzętowe i kadrowej firmy?

Pan Janusz Łagowski - DRMG

Ależ oczywiście, że było i spełnione było wzorowo. Ale ujawniła się tutaj różnica pomiędzy teorią a praktyką. Naszym problemem do tej pory było to, czy ta inwestycja się kiedyś skończy. W tej chwili prace prowadzone są tam systematycznie i wykonawca powoli finiszuje, przełamując po drodze szereg problemów. Na dzień dzisiejszy można z 80% pewnością stwierdzić, że do końca przyszłego tygodnia inwestycja ta będzie zakończona. Ruch tramwajowy zostanie przywrócony w okolicy 25-29 września br. i za przyczyn organizacyjnych nastąpi to równocześnie z ul. Pomorską.

Pan Andrzej Łoś - Dyrektor GRMG

Wracając do innych przedsięwzięć drogowych, jakie prowadzi DRMG to :

- Budowa ścieżki rowerowej na Wyspie Sobieszewskiej,
- Budowa Trasy W-Z odcinek Jabłoniowa,
- Ulica Wodnika od ul. Kielnieńskiej do jednorożca w Gd. Osowie,
- Budowa drugiej jezdni ul. Gospody fragment drogi,

Inwestycje te szczegółowo omówione są w załączniku nr 6 do protokołu.

Jeśli chodzi o budowę Trasy W-Z odcinek Jabłoniowa, to do piątku wykonawca ma złożyć aneks kwotowy, który zostanie przesłany do Urzędu Miejskiego, celem dalszego przekazania go do jednostki pośredniczącej czyli Urzędu Wojewódzkiego. Mamy nadzieję, że uda nam się do 15 października br. ten aneks podpisać. Jeżeli nie uda się go podpisać, to wtedy będą problemy z wykonawstwem.

Tylko względy formalne, związane z zatwierdzeniem aneksu będą ewentualnym zagrożeniem tej budowy. Termin zakończenia budowy określony jest na 30.11.2007r. Jeżeli aneks nie będzie podpisany, to wykonawca w pewnym momencie może powiedzieć, że nie będzie kredytował budowy. Najważniejszy jest odcinek WD-1. Podwykonawca, czyli firma Warbud wygrała kontrakt na Trasę Kwiatkowskiego oraz w Elblągu drogę na Królewiec, gdzie jest ok. 36 obiektów mostowych.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

A skąd takie obawy, że nie uda się podpisać aneksu do umowy?

Pan Andrzej Łoś - Dyrektor GRMG

Ja nie mogę podpisać aneksu, dopóki nie „przyklepie” go jednostka pośrednicząca, czyli Urząd Wojewódzki. W podpisie od prawie 3 miesięcy jest już jeden aneks na kwotę 41 tysięcy zł, a teraz jest mowa o ok. 7 mln zł.

Pozostałe sprawy staramy załatwiać na bieżąco, prosząc Dyrektora Rudzińskiego o wizję lokalną itp.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Czy projekt na ostatni odcinek W-Z jest już wykonany?

Pan Andrzej Łoś - Dyrektor GRMG

Wystąpiliśmy o pełnomocnictwo. Na Komitecie Sterującym Prezydent Szpak i Dyrektor Rudziński zgodzili się, abyśmy robili wydzielenia pod istniejący plan miejscowy. Z chwilą otrzymania pełnomocnictwa przystąpimy do ogłoszenia przetargu na pozyskanie projektu budowlanego i wykonawczego na następny odcinek. Myślę, że nastąpi to wówczas, gdy zostanie uchwalone WPI.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ]

Chcę tutaj powiedzieć, że robi trudny rynek inwestycyjny, ponieważ są już takie przetargi, gdzie nie ma chętnych wykonawców, biur projektów i niestety trudno znaleźć kadry do pracy.

Na nasz e ogłoszenie o inspektorów nadzoru z uprawnieniami nie wpływa ani jedno podanie, to o czymś to świadczy. Jesteśmy w pełni obaw o kadrę, również kurczy się rynek wykonawczy i projektowy. Trudny robi się w tym zakresie rynek materiałowy. Wykonawcy mają problem z nabyciem grysu, szyn elementów metalowych - cała Polska się buduje.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Dlatego nie bez kozery Komisja wzywa Wydział Programów Rozwojowych do projektowania. Panie Dyrektorze, trzeba zacząć przyspieszać to projektowanie, które się opóźnia.

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Jeśli pan Przewodniczący pozwoli, to proponuję, abyśmy przeanalizowali jak to działało to się w czasie. Wydział Programów Rozwojowych istnieje od czerwca 2005r. i w zasadzie od tej pory może coś na ten temat powiedzieć. Natomiast do czerwca 2005r. praktycznie przez dwa lata nie były prowadzone prace projektowe, bo zaniechano tego z różnych przyczyn, dla mnie niejasnych.

W momencie wprowadzenia w roku ubiegłym Wieloletniego Planu Inwestycyjnego - w załączniku nr 4 jest ponad 140 zadań projektowych, z czego wszystkie zadania projektowe przeznaczone do tego roku do rozpoczęcia i zakończenia w przyszłym roku zostały wdrożone. Rozpoczęliśmy już projektowanie zadań, które wchodzą w następnych latach i podsumowanie prac projektowych, które wejdą w przyszłym roku. Prawdopodobnie wejdą ogromne projekty typu stadion, Trasa Sucharskiego, gdzie koszty jednorazowe dokumentacji będą szły w miliony złotych, dlatego w przyszłym roku przewidujemy wydatkowanie ok. 12 mln zł tylko na samą dokumentację.

W tym roku Wydział wspólnie z jednostki ma do przerobienia ponad 300 mln zł, to jest dokładnie dwa razy więcej niż było w poprzednich latach, a na przyszły rok planuje się ponad 500 mln zł. Powiedziałem już Panu Prezydentowi a tutaj oświadczam jeszcze raz, że w tym stanie liczebnym jednostek i w tym stanie liczebnym Wydziału nie jesteśmy w stanie tego zrobić. My to z robimy 40 w Wydziale, 80 osób w DRMG i ok. 30 osób w pionie inwestycyjnym ZDiZ. Będę wnioskował, przekonywał, żeby każde zadanie inwestycyjne było zwiększane przynajmniej o 3%, jako koszty wdrożenia projektu. Czyli koszty osobowe realizacji.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Panie Dyrektorze ja myślę, że ze strony Komisji nie będzie żadnych przeciwwskazań. Wielokrotnie postulowaliśmy, żeby zwiększyć zatrudnienie. Myślę, że również należałoby zająć się ZDiZ, bo tam pracuje dwóch ludzi - Dyrektor Nietupski i Dyrektor Kotłowski zadań mają znacznie więcej niż kilka lat temu. Być może powinien być jeszcze jeden zastępca dyrektora, który zająłby się np. torowiskami.

Pan Romuald Nietupski - Dyrektor ZDiZ

W ZDiZ zatrudnionych jest 150 osób i jest to ciągle za mało, a zaczynaliśmy od 25 osób. Być może rozwiązaniem byłoby odchudzenie ZDiZ z pewnej działalności, co zwolniłoby miejsca pracy i ukierunkowało na konkretne działania.

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Pan Prezydent jest bardzo zainteresowany zmianą struktury zadań w poszczególnych jednostkach i na pewno taka zmiana zajdzie, natomiast nie należy liczyć na to, że zmiana struktury spowoduje zmniejszenie zatrudnienia, co niektórzy forsują. Być może zatrudnienie to wzrośnie i to ok. 10 osób.

Pan Andrzej Łoś - Dyrektor DRMG

Jeżeli Pan Dyrektor mówi o zmianie struktury, to trzeba wrócić do wypowiedzi Dyrektora Nietupskiego, że jest bardzo trudno pozyskiwać kadrę techniczną z uprawnieniami, co ja potwierdzam - nie ma do nas zgłoszeń inżynierów budownictwa z uprawnieniami, co wynika chyba ze zbyt niskich zarobków. Trzeba zastanowić się, jak w przyszłości będziemy prowadzić kontrakty. W całości popieram stanowisko Dyrektora Rudzińskiego odnośnie tych 3%.

Sprawdziłem w internecie koszt inżyniera kontraktu GIWK - jest to 1,7 mln Euro na cztery zadania w jednym kontrakcie. Inżynier kontraktu będzie nadzorował w GIWK-u jeden kontrakt składający się z czterech zadań.

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Jeżeli będziemy traktowali pracowników jednostek wdrażających projekt, czyli wykonawczych takich jak ZDiZ, DRMG itp., jako urzędników, to możemy od razu zapomnieć o realizacji budżetu inwestycyjnego.

Rozumiem, że urzędnicy mogą pracować w Wydziale, bo tutaj są niepotrzebne osoby z uprawnieniami budowlanymi. Wydział przyjmuje funkcje zarządcę - finanse, monitorowanie, itd., itd. Wydział nie będzie natomiast realizował i bezpośrednio nadzorował budów. Z kolei nie możemy podchodzić do tego, że pracownicy DRMG i ZDiZ to urzędnicy. Należy przyjąć, że mamy przedsiębiorstwa budowlane, które muszą pracować na zasadzie jak przedsiębiorstwa budowlane. Najgorsze jest to, że obecne przepisy prawa finansowego nie pozwalają np. spółkom komunalnym przekazywać zleceń bezprzetargowo. Uproszczeniem byłoby przekształcenie np. DRMG w spółkę prawa handlowego komunalną i przekazywanie im łącznie z finansami zadań do realizacji. Niestety, prawo zamówień publicznych nie przewiduje takiego rozwiązania. To znaczy, była taka próba, po czym Sąd Najwyższy to wszystko zakwestionował. To samo mamy z GIWK – mamy problemy ze zlecaniem mu naszych robót.

Radny Tadeusz Mękal - przewodniczący Komisji

Czy ten Pana postulat przekłada się na propozycję budżetową? Czy znajduje Pan zrozumienie u zwierzchników? Udało się nam np. w tym roku zwiększyć budżet DRMG na zadanie związane z Gdańskim Programem Komunikacji Miejskiej. Okazuje się jednak, że DRMG i ZDiZ potrzebuje kolejne środki, aby mogli funkcjonować i obsługiwać wzrastającą lawinowo liczbę inwestycji.

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Generalnie, najważniejsza rzeczą będzie moment, w którym my uznamy i wprowadzimy do WPI zapis, że wpisujemy zadania łącznie z kosztami obsługi. Będziemy dążyli do tego, aby każde zadanie miało wydzielony koszt osobowy, tzn. że doprowadzi to do pewnej przebudowy struktur w jednostkach w ten sposób, że będą zespoły zadaniowe tak, jak jest w GPKM, gdzie jest osoba odpowiedzialna za ten projekt. Mówię o dużych projektach strategicznych, bo będą musiały być zespoły, których koszty będą wliczane do projektu, a tym samym refundowane z funduszy unijnych. W tej chwili nie mamy możliwości uzyskania zwrotu za zatrudnionych pracowników przy projektach, bo przy istniejącym stanie budżetu nie jesteśmy w stanie wydzielić kosztów osobowych i rzeczowych. W momencie kiedy dojdziemy do tego, że te koszty wydzielimy - pracujemy obecnie nad takim układem zadaniowym, aby wydzielać te koszty - to nagle wieloletni plan inwestycyjny zwiększy się, ale wydatki bieżące miasta w tej sferze inwestycyjnej mogą trochę spaść.

Radny Maciej Lisicki - wiceprzewodniczący Komisji

Co z Hevelanium? Z informacji prasowych wynika, że odstąpiliście od wykonawstwa. Czy będzie nowy przetarg?

Pan Krzysztof Rudziński - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Wyjaśniam od razu dwie sprawy - Hala Sportowo-Widowiskowa i Hevelanium.

Jeśli chodzi o Halę na granicy Gdańska i Sopotu, to obecnie Prezydent Szpak wraz przedstawicielami Miasta Sopot uczestniczy w bardzo trudnych negocjacjach z firmą Budimex. Jak wiadomo firma „Strabag” odstąpił od realizacji i w tej chwili są bardzo ciężkie negocjacje z Budimex-em, bo on w tej sytuacji poczuł się bardzo mocny i stawia trudne warunki, pomimo, że jego oferta jest wyższa o 14 mln zł. Budimex wykorzystał pewną lukę w prawie zamówień publicznych i stoi na tyle wygodnej pozycji, że złożył protest, w którym sam siebie oprotestował w przetargu, żądając unieważnienia przetargu. Jeżeli protest zostanie odrzucony, to Budimex będzie się odwoływał, ale wadium jego nie będzie przepadało na rzecz gminy. Jeżeli protest zostanie przyjęty to przetarg zostanie unieważniony, czyli wadium też nie przepada. Ja jednak mam nadzieję, że rozmowy, jakie obecnie się toczą, przyniosą konkretne rozwiązania

Pan Andrzej Łoś - Dyrektor DRMG

Ja obawiam się, że nie przyniosą a to z tego względu, że jeżeli Budimex złożył protest a pozostali wykonawcy się do niego przyłączą, to tak samo jak oni by złożyli protest.

Miasto Sopot musi rozstrzygnąć ten protest. Wszystko wskazuje na to, że przetarg ten zostanie unieważniony.

Hevelanium – po wielu analizach i rozmowach zdecydowaliśmy się jednak na unieważnienie tego zamówienia publicznego, tzn. unieważniono go ze względu na brak środków. Dlatego, że wszystkie wątpliwości budzi negocjacje z jednym konkurentem. Nie wątpliwości natury stosunków między Komisją a konkurentem, ale wątpliwości natury rynkowej. Gdyby były chociaż dwie oferty, to moglibyśmy z czystym sumieniem powiedzieć, że jest to oferta rynkowa, bo tak rynek ustalił cenę. W tej sytuacji natomiast nie wiemy, na ile ta oferta była oferta narzuconą ze względu na brak konkurencji w tych negocjacjach. Dzisiaj uprawomocnia się decyzja o unieważnieniu przetargu, a jutro – pojutrze ogłoszony będzie następny przetarg, nieograniczony w trybie przyspieszonym. Wg naszych wyliczeń w okolicach 6 listopada br. powinniśmy być gotowi z wyłoniętym kontrahentem, o ile przystąpią do przetargu.

Komisja przeprowadziła jeszcze dość szeroką, luźną dyskusję na temat prowadzonych inwestycji, cen stali, problemów z pozyskaniem szyn przez wykonawców jak również niektórych inwestycji drogowych.

Na tym posiedzenie zakończono - godz. 19,30.

*Przewodniczący
Komisji Rozwoju Przestrzennego*

Tadeusz Mękal

Protokołowała:

Bogusława Pieklik

Protokół sporządzono: Gdańsk, 04 październik 2006r.