

Protokół Nr 6-2/2007

z posiedzenia Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska, które odbyło się dnia 06 lutego 2007 roku, rozpoczęte o godz. 16.00, w sali nr 003 – Nowy Ratusz, przy ul. Wały Jagiellońskie 1 w Gdańsku.

Obecni: według załączonych list obecności, które stanowią załącznik nr 1, załącznik nr 2, załącznik nr 3 do protokołu.

Na stan siedmiu (7) członków Komisji, w posiedzeniu uczestniczyło sześciu (6), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych decyzji. Nieobecny Radny Jerzy Borowczak.

Posiedzeniu przewodniczył Radny Piotr Dzik – Przewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska.

Po stwierdzeniu quorum, otworzył posiedzenie, powitał zebranych i poinformował, że porządek obrad został przedłożony radnym do skrytek w terminie regulaminowym, porządek stanowi załącznik nr 4 do protokołu i przystąpił do ustalania porządku obrad.

Po sporządzeniu porządku został skierowany jeszcze projekt uchwały w sprawie zmiany uchwały Nr LXII/913/98 RMG z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie ustalenia cen urzędowych za przewozy taksówkami osobowymi, ustalenia stref taryfowych oraz dodatkowych oznaczeń, w które winny być zaopatrzone taksówki osobowe na terenie miasta Gdańska – druk nr 104

W związku z powyższym przewodniczący poddał pod głosowanie wniosek za wniesieniem do porządku obrad projektu uchwały – druk nr 104 i rozpatrywanie go w punkcie nr 1.

Głosowanie:

Powyższe Komisja przyjęła jednogłośnie- 6 głosami za.

W porządku były również dwa punkty dotyczące spraw lokali użytkowych. W związku z wnioskiem przedstawicieli Pana Prezydenta, żeby tych spraw w dniu dzisiejszym nie rozpatrywać przewodniczący zdjął te punkty z porządku obrad Komisji.

Następnie Komisja przystąpiła do głosowania za przyjęciem następującego porządku obrad Komisji:

1. Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie zmiany uchwały Nr LXII/913/98 RMG z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie ustalenia cen urzędowych za przewozy taksówkami osobowymi, ustalenia stref taryfowych oraz dodatkowych oznaczeń, w które winny być zaopatrzone taksówki osobowe na terenie miasta Gdańska – druk nr 104

Przedstawia: Przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

2. Przedstawienie informacji nt. realizacji inwestycji dot. budowy Hali Widowiskowo-Sportowej na granicy Gdańska i Sopotu.

Przedstawia: Przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

3. Przedstawienie informacji nt. budowy Trasy Sucharskiego.

Przedstawia: Przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

4. Sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencja.

Głosowanie:

Powyższy porządek został przyjęty jednogłośnie - 6 głosami za.

PUNKT – 1

Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie zmiany uchwały Nr LXII/913/98 RMG z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie ustalenia cen urzędowych za przewozy taksówkami osobowymi, ustalenia stref taryfowych oraz dodatkowych oznaczeń, w które winny być zaopatrzone taksówki osobowe na terenie miasta Gdańska – druk nr 104

Przedstawia: Przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Pan Antoni Szczyt – Zastępca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej

Zreferował przedmiotowy projekt uchwały – druk nr 104 stanowi załącznik nr 5 do protokołu.

Przewodniczący Piotr Dzik

Podziękował za przedstawienie informacji i otworzył dyskusję.

Komisja przeprowadziła dyskusję, w której nie zgłoszono wniosków i poprawek do przedmiotowego projektu uchwały. Następnie Komisja przystąpiła do głosowania.

Ustalenia:

Opinia Komisji

Przewodniczący Piotr Dzik

Poddał pod głosowanie wnioski za przyjęciem i pozytywnym zaopiniowaniem projektu uchwały w sprawie zmiany uchwały Nr LXII/913/98 RMG z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie ustalenia cen urzędowych za przewozy taksówkami osobowymi, ustalenia stref taryfowych oraz dodatkowych oznaczeń, w które winny być zaopatrzone taksówki osobowe na terenie miasta Gdańska, zawartej w druku nr 104.

Głosowanie:

Komisja 5 głosami za, przy 0 głosach przeciwnych i 1 głosie wstrzymującym się – pozytywnie zaopiniowała w/w projekt uchwały.

Opinia Nr 6-2/41/19/2007 stanowi załącznik nr 6 do protokołu.

PUNKT –2

Przedstawienie informacji nt. realizacji inwestycji dot. budowy Hali Widowiskowo-Sportowej na granicy Gdańska i Sopotu.

Przedstawia: Przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Przedstawiając informację powiedziała m.in., że projekt rozpoczęto od podpisania umowy w zakresie prac projektowych w październiku 2002 roku. Oczywiście sam pomysł, to jest jakiś okres wcześniej, kiedy wygraliśmy konkurs, który zorganizował Urząd Kultury Fizycznej i Turystyki a tym samym wygraliśmy grant w wysokości 50 milionów złotych. Po zakończeniu prac projektowych skutecznie złożyliśmy aplikację o owe pieniądze a także uzyskaliśmy dofinansowanie w wysokości 32 milionów złotych z działania 1.4. „czyli sport i turystyka w funduszu Unii Europejskiej w ramach zintegrowanego programu operacyjnego rozwoju

regionalnego. Podpisaliśmy te umowy można powiedzieć przy końcu 2005 roku, dokładnie w grudniu 2005- umowa z Urzędem Wojewódzkim.

Od tego czasu jesteśmy gotowi całkowicie do realizacji budowy. Chcę zdementować, ponieważ pojawiają się głosy, że nie mamy jakichś pozwoleń, czy uzgodnień. To wszystko nie jest prawdą. Posiadamy oczywiście i pozwolenia na budowę i wszystkie stosowne uzgodnienia, jakie tylko mogły mieć miejsce przy realizacji tej inwestycji. Natomiast to, co nasz duży pech, bo jestem przekonana, że tym słowem należy to określić, przy przeprowadzaniu zamówień publicznych. Tutaj, nawiasem mówiąc Pan Radny Grabski, który zresztą był u mnie w wydział, zasięgał informacji na temat hali, poprosił mnie też o terminarz przetargów, czyli w tym te dwa przetargi, które spowodowały, że jesteśmy opóźnieni w tej chwili o półtora roku. Ja taką informację Panu Grabskiemu detaliczną przedstawię, tak, że będziecie Państwo to mieli na piśmie.

Przetarg na pierwszy etap robót był opóźniony o 7 miesięcy. Myśmy umowę podpisali dopiero w marcu 2006, gdy ten przetarg ogłosiliśmy już w czerwcu 2005 roku, a dlaczego był opóźniony, tutaj już nie chcę przedłużać, prasa się o tym szeroko rozpisywała. Spotkaliśmy się z trzykrotnym posiedzeniem Zespołu Arbitrów i z trzykrotnym sprzecznym wyrokiem, i byliśmy – można powiedzieć taką maszynką do wykonywania poleceń Zespołu Arbitrów przy Urzędzie Zamówień Publicznych i raz rozstrzygaliśmy na rzecz „Doraco”, raz na rzecz „Hydrobudowy” - w końcu wygrała „Hydrobudowa”. Jako ciekawostkę powiem, że kontrola uprzednia, której my podlegamy, to nasze zadanie, które w masie przekracza 10 milionów Euro, więc podlegamy kontroli uprzedniej. Kontrola uprzednia wykazała, że Komisja przetargowa, pod wodzą zresztą Pana Jana Szczepańskiego, szefa Zamówień Publicznych w Gdańsku miała rację rozstrzygając na rzecz „Doraco”, więc tak naprawdę, to „Doraco” powinno tą inwestycję realizować a realizowała to „Hydrobudowa”. Niemniej, umowę podpisaliśmy w marcu 2006 roku i bardzo szybko i sprawnie ten pierwszy etap zakończyliśmy. Zakończyliśmy bez robót dodatkowych, a nawet z oszczędnościami, które wynikły z gospodarowania czarnoziemem z placu budowy. I oczywiście o tym pierwszym etapie już dawno zapomnieliśmy. Ten pierwszy etap, no nie był co prawda zbyt poważny, jeżeli weźmiemy pod uwagę całość naszego zadania. Niemniej jego wartość, to ok. 8 milionów złotych a pierwszy etap robót, to na pewno wszyscy z Państwa wiedzą, to jest wykonanie makroniwelacji, wymiany gruntu, palowanie, ogrodzenie terenu, doprowadzenie mediów itd., itd.

Następnie, w kwietniu 2006 roku, czyli z dużym wyprzedzeniem, bo pierwszy etap zakończył się we wrześniu 2006 roku, ogłosiliśmy przetarg nieograniczony na wykonanie II i III etapu robót, czyli na generalne wykonawstwo. I tutaj bardzo szybko, w ciągu 10 dni od otwarcia ofert, co miało miejsce 16 czerwca, rozstrzygnęliśmy ten przetarg na rzecz firmy Strabag. Cieszyliśmy się oczywiście bardzo, ponieważ cena, którą firma proponowała na przetargu była o 2 miliony droższa od naszego kosztorysu inwestorskiego, czyli uważaliśmy, że jest to bardzo przyzwoity wynik a na dodatek, firma Strabag jest powszechnie znaną firmą i wydawało nam się, że wszystko co najgorsze, jest poza nami. Ale, jak Państwo też wiecie, bo zapewne śledzicie to w prasie, firma Strabag odmówiła podpisania umowy, bo tam nawet nie były jakieś uciążliwe protesty. Jedna z firm złożyła protest, ale myśmy go, jako Komisja odrzucili. Tak, że to nawet długo nie trwało. Po czym wezwaliśmy firmę do podpisania umowy, nawet przecież odbył się uroczysty akt z tego tytułu, gdzie byli przedstawiciele firmy Strabag, a następnie ku naszemu szokowi, okazało się, że woleli stracić 2 miliony wadium, co nastąpiło, myśmy przejęli te pieniądze skutecznie. Woleli nie podpisywać umowy na realizację prac, tłumacząc się, że następuje tak galopujący wzrost cen, że po prostu nie jest to w ich interesie.

Następnie. Prawo zamówień publicznych mówi w ten sposób, że wzywa się drugą firmę z kolei. Druga firma z kolei to był Budimex - Dromex, których oferta była droższa o 14 milionów złotych, bo 147 milionów. Budimex - Dromex też odmówiła podpisania, ale zrobiła to w sposób bardziej sprytny, a mianowicie złożyła protest na swój własny wybór i następnie, podczas trwania procedury rozpatrywania protestów, pomimo wezwań do przedłużenia zabezpieczenia oferty gwarancją wadium, czyli gwarancją bankową w tym wypadku, nie przedłożyła, bo firma nie ma takiego obowiązku, jest luka w prawie, i następnie z powodu wygaśnięcia tej gwarancji bankowej, my mieliśmy obowiązek wykluczyć firmę. Tę historię szeroko opisaliśmy oczywiście zarówno w informacji do Ministra Sportu, do Urzędu Wojewódzkiego, czyli dysponenta środków Unii Europejskiej, a także do Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych i zawsze używamy tu określenia, że się wycofało de facto dwóch oferentów. Jest to znakomity patent, jak uniknąć w ogóle podpisania umowy i póki się nie zmieni prawo w tym zakresie, które będzie mówiło, że jeżeli ktoś składa protest, to musi jednocześnie przedłużyć ważność swojej oferty, no to jest znakomita ucieczka przed podpisaniem umowy.

Następnie znaleźliśmy się w ogóle w szalenie trudnej sytuacji i po głębokiej, naprawdę głębokiej naradzie, żeśmy postanowili spróbować takiego rozwiązania. Zrobiliśmy rozeznanie rynku, czyli zwróciliśmy się do wszystkich sześciu oferentów, którzy brali udział w przetargu z zapytaniem, za jaką cenę wykonaliby ten przedmiot umowy. Wszyscy nam odpowiedzieli. Myśmy się zresztą ze wszystkimi potem spotykali, i z najtańszą z tych firm, którą się okazała firma Budimex – Dromex przeprowadziliśmy zamówienie z wolnej ręki. Byliśmy przekonani, że wypełniamy przesłanki art. 67 ustęp 3, a mianowicie, że zachodzą nieprzewidywalne okoliczności, które przy słusznym interesie publicznym powodują, przy tym lawinowym wzroście cen, no przecież niespotykanym wprost, bo przecież jest zjawisko notowane w Polsce, które spowodują, że można z tej przesłanki skorzystać.

Niestety okazało się, że właśnie w kontroli uprzedniej, która nas obowiązuje, Prezes Urzędu Zamówień Publicznych nie przychylił się do naszej argumentacji. Tłumaczył się przede wszystkim tym, że po prostu jest to bardzo restrykcyjne podejście ze strony Komisji Unii Europejskiej. Podobno gdzieś były taki przypadek na terenie Polski, gdzie w podobnej sytuacji nie uznano również wyniku i zagrożono cofnięciem dotacji. Udaliśmy się na osobistą rozmowę do Pana Prezesa. Zrozumieliśmy z tej rozmowy, że gdyby nie z tym grantem był nasz przetarg obarczony, że tak powiem, to być może skorzystano by z tej przesłanki. Nie pozostało nam nic innego, jak ogłosić ponowny przetarg, co oczywiście niezwłocznie uczyniliśmy. Oferty otworzyliśmy 22 stycznia. Komisja przetargowa zakończyła wczoraj swoje prace. Były trzy oferty. Najtańszą ofertą była znowu oferta Budimex-Dromex, z tym, że tutaj nie było już takiej dużej dysproporcji, bo na tym pierwszym przetargu w czerwcu 2006 r. rozpiętość cenowa była pomiędzy 133 miliony złotych – Budimex-Dromex, a bodajże 209 milionów była inna firma. Tutaj trzy oferty i można powiedzieć, że były w pobliżu siebie. 190.600 tys. Budimex – Dromex, a 204 miliony złotych konsorcjum firm Polimer, Mostostal, Doraco i Mega oraz Mostostal – Warszawa. Komisja sprawdzała te oferty. Uznaliśmy, że wszystkie trzy oferty są ważne, spełniają wymogi i Komisja przetargowa, jak powiedziała, zakończyła swoją pracę i oczywiście skierowała dokument w postaci ZP-1 do Prezydenta Miasta, czyli Pana Jacka Karnowskiego, który występuje jako zamawiający w imieniu oczywiście Sopotu i Gdańska na mocy porozumienia międzygminnego z maja 2005 roku. Tutaj Proszę Państwa jest taka sytuacja, że jeżeli radni jednego i drugiego miasta zadecydują o zwiększeniu dofinansowania o niebagatelną kwotę, to jest na pewno tutaj kwota nie mała, bo ok. 25 milionów, rozłożenie oczywiście w większości na 2008 rok, a w mniejszym bodajże w wysokości 5 milionów na rok 2007, to wówczas ten dokument zostanie podpisany, czyli będzie można wszcząć procedurę ochrony prawnej oferentów, czyli składanie protestów i odwołań, a gdy takowych nie będzie i zakończy się kontrola uprzednia, której termin jest ok.

3 tygodni, bo Urząd Zamówień Publicznych ma tydzień na wszczęcie i 14 dni na zakończenie, będzie wtedy można podpisać umowę z tym wykonawcą.

Jeżeli radni nie zadecydują w ten sposób, no to oczywiście zawsze można unieważnić ten przetarg z powodów niewystarczającej ilości środków. Decyzja będzie oczywiście należała po prostu do Państwa, zarówno w jednym, jak i w drugim mieście. W Sopocie ten projekt uchwały będzie podejmowany bądź nie 9 lutego a tutaj w Gdańsku, wiem, że 26 lutego.

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

W dniu dzisiejszym rozmawiałem z Panem Skarbnikiem, który upoważnił mnie, żeby poinformować Państwa, że w tej chwili Pan Prezydent i Skarbnik pracują nad sposobem niejako rozwiązania tego problemu i przedstawiają to łącznie z projektem uchwały, który wplynie do Rady Miasta 1 albo 2 marca.

Przewodniczący Piotr Dzik

Czyli ten projekt będziemy mieli na sesji w marcu a nie w lutym?

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Tak. Projekt będzie przedłożony 21 dni przed sesją marcową.

Przewodniczący Piotr Dzik

Sesja w lutym będzie 26, bo początkowo miała być 1 marca.

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Z tego, co się dzisiaj dowiedziałem, jeszcze raz powtarzam. nie będzie to procedowane na sesji lutowej.

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

W każdym razie, w najbliższym czasie w jednym i w drugim mieście będą tego typu dokumenty procedowane.

Jeżeli chodzi o pozostałe przetargi. Rozstrzygnęliśmy przetarg na ubezpieczenie projektu, tu wygrała firma Warta. Udało nam się oczywiście z powodu opóźnienia w realizacji zastopować bieg ubezpieczenia bezkosztowo. Również przeprowadziliśmy przetarg na Inżyniera Kontraktu, ale tutaj wynik był tak szokujący, bo oferty były od 4 do 5 milionów złotych.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

To jest normalna cena.

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Tak. To jest cena normalna zgoda, ale my jesteśmy przekonani, że damy radę przedstawić tą funkcję Inżyniera Kontraktu w ramach wydziału, który się rozbudował z tego powodu o dwie osoby i już podczas pierwszego etapu pełniliśmy funkcję Inżyniera Kontraktu, więc odstąpiliśmy od tego przetargu. Przeprowadziliśmy również przetarg na nadzór inwestorski. Tutaj mamy taką sytuację, że jest bardzo dobry wynik, o 300 tysięcy tańszy niż wartość szacunkowa, którą myśmy oszacowali, ale ten przetarg jest od 4 miesięcy skarżony przez jednego z oferentów, droższego. Myśmy rozstrzygnęli na rzecz najtańszej oferty. Już było posiedzenie jednego zespołu arbitrów, ono skończyło się po naszej myśli, tzn. wszystkie zarzuty, które firma stawiała, zostały oddalone. No, ale niestety będzie jeszcze drugie

posiedzenie, bo też nie jest prawdą, że to co się mówi w prawie zamówień publicznych, że się odbywają tylko raz protesty, zobaczymy. Przedstawiłam Państwu informację odnośnie przetargów.

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Chciałbym wyjaśnić kwestię finansowania. Skarbnik dzisiaj w rozmowie upoważnił mnie do tego, że całkowicie świadomie Prezydent ze Skarbnikiem zrezygnowali z procedowania z tego w lutym ze względu na to, że nie jest jeszcze do końca podliczony stan finansów miasta po roku 2006 i dopiero pod koniec lutego będą wszystkie dane, dokładne parametry wykonania budżetu za rok 2006. Oczywiście my przygotowujemy w tej chwili propozycję zmian do Wieloletniego Planu Inwestycyjnego, i ten cały pakiet dokumentów, które będą wskazywały na źródła finansowania tego niedoboru, ponieważ decyzja jest taka, że trzeba znaleźć źródła finansowania. Będzie przedstawiał Skarbnik i Pan Prezydent Szpak w momencie procedowania tej uchwały w marcu.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję.

Czy kwota 25 milionów złotych jest na miasto, czy jest to cała kwota, która brakuje?

DYSKUSJA:

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Niestety jest to kwota na miasto, czyli kwota wynosi 50 milionów złotych.

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

Kto wykonywał kosztorys inwestorski? Czy ta kwota była już znana i czy ona była upubliczniona? Czy na kosztorysanta był ogłaszany przetarg?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Kosztorys inwestorski robiła firma projektowa. My oczywiście później musieliśmy go uaktualnić, ponieważ kosztorys jest ważny 6 miesięcy i raz go aktualizowaliśmy, zrobiliśmy to we wrześniu. Kosztorys jest wiedzą publiczną, ponieważ dopiero zmiana przepisów, która weszła ostatnio powoduje, że zamawiający ma prawo nie wypełniać jednej z głównych rubryk na stronie 1 w dokumencie ZP-1, a mianowicie, gdzie jest wartość szacunkowa, dopiero nowelizacja. Poprzednio mieliśmy obowiązek to wypełniać i sprytne firmy pierwsze, co robiły zaraz po ogłoszeniu przetargu, prosiły o przesłanie takiego dokumentu i przy pierwszym etapie robót na pewno miało miejsce przesłanie dokumentu ZP-1, czyli te firmy na pewno wiedziały jaka jest wartość tego kosztorysu. Przy drugim etapie, bo myśmy ten drugi etap, ten unieważniony wprowadzili jeszcze na starych przepisach a teraz na nowych przepisach. I przy tych starych przepisach, głowy nie dam czy było o przesłanie takiego kosztorysu, musiałabym to sprawdzić. Wydaje mi się, że tak. Są różne drogi dotarcia, przecież wstawiamy kwoty do WPI, ale nie umiem na 100% powiedzieć. My na pewno tę wiedzę chronimy i na pewno nie udostępniliśmy przy tym przetargu, bo celowo nie wypełniliśmy tej rubryki i dopiero przy otwarciu ofert ogłosiliśmy jaką mamy kwotę.

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

Czyli ofertą była tylko cena, czyli kto dał najniższą ofertę ten został wybrany?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Jedynym kryterium była cena. Oczywiście były postawione warunki uczestnictwa w przetargu. Postawiliśmy tutaj warunki, no chyba dobrze trafione, ponieważ te firmy, które uważaliśmy, że sobie nie dadzą samodzielnie rady przy realizacji inwestycji zawiązały konsorcja a firmy takie, które są w stanie samodzielnie wykonać tę inwestycję złożyły samodzielnie oferty. Myślę, że warunki były prawidłowo postawione. Warunkami było oczywiście wykazanie się podobnymi realizacjami, oczywiście nie hali widowiskowo-sportowej, ale w ogóle obiektów budowlanych, był również średni obrót i tutaj za trzy lata było 450 milionów złotych, było posiadanie, bodajże 30 milionów zdolności kredytowej. Nie szaleliśmy warunkami uczestnictwa, natomiast one też nie były zaskarżone, bo jeżeli na przykład zamawiający wystawia zbyt wysokie warunki, to zgodnie z przepisami już przysługuje protest przy ogłoszeniu przetargu.

Przewodniczący Piotr Dzik

Jakie były specyfikacje, warunki uczestnictwa w przetargu?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Mówimy o unieważnionym przetargu?

Przewodniczący Piotr Dzik

O tym przetargu, gdzie firmy się wycofały.

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Jeżeli chodzi o warunki uczestnictwa, to ponieważ w kontroli uprzedniej mieliśmy taką dyspozycję od Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, żeby obniżyć obrót z 600 milionów na 450 milionów, więc obniżyliśmy. To była taka wątpliwość Prezesa, że być może pomogłoby to ograniczyć konkurencję, ale oczywiście ta uwaga nie skutkowałą żadnymi sankcjami, typu unieważnienie postępowania. Czy coś jeszcze zmieniliśmy w warunkach uczestnictwa? Myślę, że nie.

Natomiast, jeśli chodzi o zakres, to zwiększyliśmy o usunięcie kolizji potoku granicznego. To jest zadanie, które jest zapisane w planie miasta Gdańska, ale tutaj doszliśmy do porozumienia z Urzędem Miejskim w Gdańsku, że włączyliśmy niejako, i to zadanie jest o wartości ok. 3 milionów złotych netto.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Czy kwota, którą zaoferowała firma obejmuje wszystko, lub czego nie obejmuje?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Nie obejmuje gospodarki w ciepło i wodę, nie obejmuje teletechniki i zakupu siedzisk. Tych trzech elementów, ponieważ to będą odrębne przetargi.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Tam nie będzie infrastruktury w postaci sieci?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Nie. Opłaty będą częściowo za środki operatora a częściowo za środki, które są zapisane w budżecie.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

A ile jest w budżecie?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

To wszystko co jest w budżecie, to jest ta całość.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

A występujemy o środki, bo za chwilę trzeba będzie dać pieniądze na infrastrukturę, inaczej operator powie, że nie dołoży złotówki. Czy przetarg na operatora jest ogłoszony?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Nie możemy ogłosić przetargu na operatora skoro my nie wiemy jeszcze, czy będziemy tą halę realizowali. Natomiast, oczywiście możemy sobie powiedzieć tak, że jesteśmy zbyt optymistami albo zbyt skrajnie podchodzimy. Co znaczy optymizm. Optymizm to znaczy, że na przykład operator zakupi siedziska w zamian za możliwość umieszczenia reklam i w zamian za 25 letnią dzierżawę tego obiektu.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Za darmo?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Jak za darmo? No nie ma nic za darmo. Po prostu to jest niemożliwe, ale może współfinansować i na przykład brać dzierżawę i oddawać to miastu.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Jaki jest koszt tych siedzisk?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

To są siedziska, to jest teletechnika, i to jest gospodarka energetyczna.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Jest tego jakaś wycena?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Oczywiście, że tak. Jest to wycena, którą zrewaloryzowaliśmy we wrześniu to jest ok. 37 milionów.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Rozumiem, że istnieje zagrożenie, że po wybudowaniu będzie trzeba dołożyć pieniędzy.

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Czy istnieje zagrożenie? To jest tak, jakby nic nam już nie mogło się udać. Jeżeli weźmiemy sobie taką skrajność, to tak. Istnieje zagrożenie.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Czy operator będzie zarządzał samą halą, czy też całą infrastrukturą?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Według naszej myśli i według naszego zamysłu najwygodniej byłoby, gdyby zarządzał całością. To jest oczywiste. Natomiast, czy nam się to uda, no to pokaże dwustopniowy przetarg na operatora, a musi to być dwustopniowy przetarg, żebyśmy mieli możliwość negocjowania. W związku z tym będziemy starali się, żeby zarządzali wszystkim.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Jakie będą wpływy dla miasta, czy miasto na tym zarobi?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

To są już pytania szczegółowe. Ponieważ te szczegółowe obliczenia wykonaliśmy w studium wykonalności, które stanowiło podstawowy załącznik do naszego wniosku aplikacyjnego i było bardzo szczegółowo czytane.

Natomiast nigdy nie było założeniem miast, żeby czerpać korzyści ekonomiczne po wybudowaniu tego obiektu. My na samym początku już przyjęliśmy założenie, że obiekt ten niesie za sobą przede wszystkim wartość ekonomiczno-społeczną i promocyjną. I to jest na gigantyczną sumę wyliczone w studium wykonalności, i to jest ten główny powód dla którego budujemy halę. Natomiast nigdy nie stawialiśmy takiego założenia, że chcemy czerpać zyski z tej hali.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Kto będzie wykonywał remonty i modernizacje?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Remonty i modernizacje oczywiście, że są ujęte w przepływach finansowych, w załączniku nr 8 pt. budżet projektu, i oczywiście, że operator hali. My chcemy nie dokładać do tej inwestycji i to jasno wynika ze studium wykonalności, które robiliśmy w 2005 roku.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Za jaką kwotę została zakupiona specjalistyczna podłoga do hali, ile miasto na tej podłodze zarobiło?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Na pewno zarobiło dużo więcej niż czynsz dzierżawny. Umowa podpisana ze spółką Prokom Trefl. Podłoga kosztowała ok. 300 tysięcy złotych. Na zapytanie pana radnego odpowiedziałam szczegółowo na piśmie. Natomiast są to umowy barterowe. Co to oznacza? Oznacza to, że jest precyzyjnie określone jak spółka Prokom Trefl musi reklamować zarówno Gdańsk jak i Sopot. To oczywiście jest w postaci, gdzie wiszą jakie symbole, flagi i ile to ma wszystko po prostu trwać. A z drugiej strony jest oczywiście opłata dzierżawna i jest do tej umowy aneks, gdzie zwiększyliśmy nawet tą kwotę dzierżawną.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Ile ona wynosi?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Mam tą słabość do tych cyfr. Wiem, że w tej chwili chyba 33 tysiące złotych.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Za jaki okres?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Za rok. No właściwie ten rok, to jest tak naprawdę 16 meczy, ponieważ podłoga ta służy tylko i wyłącznie meczom Euroligi.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Jaki jest okres trwałości podłogi?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Trwałość podłogi wynosi 600 cykli, czyli 600 rozłożeń i złożeń podłogi. Gwarancja jest 5 lat. Natomiast trwałość podłogi, to mam nadzieję, że to nie jest 5 lat, tylko znacznie, znacznie więcej, bo 600 cykli na rozłożenie i złożenie to jest na pewno dużo więcej niż 5 lat. Do tej pory rozłożyliśmy ją 12 razy - w pierwszym sezonie, a w drugim myślę, że będzie około 20. proszę zwrócić uwagę, że za 20 meczy, gdzie reklama miasta Gdańska i miasta Sopotu jest transmitowana we wszystkich stacjach sportowych, tam gdzie jest relacja z Euroligi i zmierzyć to z tą kwotą 30 tysięcy złotych. Myślę, że nie jest to zły interes a wprost przeciwnie, uważam, że bardzo dobry.

Radny Ryszard Jędrzejczak – członek Komisji

Dlaczego miasto przekazało tę podłogę Prokomowi Trefl, miasto samo mogło ją wypożyczać a hali możemy jeszcze nie wybudować.

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Gdybyśmy nie przekazali tej podłogi, to nie byłoby najmniejszego interesu, ani powodu, żeby Prokom Trefl reklamował miasto Gdańsk, a miasto Sopot reklamowałby za 10% udziałów, które miasto Sopot ma w tej spółce. Czyli jednym słowem, wydając 150 tysięcy złotych na podłogę, która nawet, gdy hala nie zostanie wybudowana, a która może być z całym dobrodziejstwem użytkowana przez najbliższe 20 lat w hali Oliwia, na wszystkiego rodzaju inne imprezy taneczne, sportowe itd. No ja osobiście jestem przekonana, że jest to bardzo dobry interes.

Przewodniczący Piotr Dzik

Jest to dobra promocja miasta.

Uważam, że ta podłoga była bardzo dobrym interesem, bo za te 300 tysięcy złotych można było dostać sześć meczy a my będziemy, jak dobrze pójdzie może w 100 meczach promowani, jak emisja meczów pójdzie na całą Europę a może i cały świat.

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Jest jeszcze jedna okoliczność. Żeby przeprowadzić mecz Euroligi musi być widownia ok. 4000. Najbliższa widownia jest w Bydgoszczy. Oczywiście. Można było zmusić firmę Prokom Trefl, żeby organizowała te mecze w Bydgoszczy, ale, jeżeli ktoś z Państwa był chociaż na jednym meczu Euroligi, no to musiał zobaczyć jaką popularnością się taka impreza cieszy.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Nie mam wątpliwości, czy ta podłoga się przydała, czy nie, ale chodzi o to, że nie powiedziano wprost, że są mistrzostwa, hala Oliwia potrzebuje podłogę, możemy promować miasto, tylko, że tak powiem bokiem wprowadzono kolokwialną budowę hali

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Jak bokiem?

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Można powiedzieć bokiem, bo zakup i promocja według mnie nie ma się nijak z halą.

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Panie Radny. W naszej hali Gdańsk-Sopot muszą być dwie tego typu podłogi, bo jedna jest ta właściwa na naszej arenie a druga podłoga w sali treningowej. . w momencie, gdy Prokom Trefl 3 lata temu zakwalifikował się do Euroligi miasta jedno i drugie podejmowało decyzje. Po prostu decyzję mówiącą o tym, czy z wyprzedzeniem zakupimy tą podłogę, którą i tak musimy kupić.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Jeżeli nie ma zaczętej budowy hali, jeżeli nie ma siedzisk, nie ma infrastruktury, nie ma operatora itd., to zakup podłogi jest wyprzedzeniem faktów.

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Oczywiście, że wyprzedzeniem. Jeżeli hala nie powstanie, to ta podłoga jest i tak bardzo cennym nabytkiem, chociażby dla hali Oliwia.

Przewodniczący Piotr Dzik

Uważam, że jest to dobra promocja miast jednego i drugiego. Za te 300 tysięcy złotych takiej promocji nie byłoby, wiem jakie są drogie reklamy. Siedziska mają być zakupione później, odbędzie się to w drodze przetargu, tak samo operator hali. Miejmy nadzieję, że hala powstanie, nie bądźmy takimi pesymistami.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Budowę rozpoczęła spółka. W tej chwili buduje to miasto Gdańsk z miastem Sopotem na zasadzie porozumienia. Natomiast pierwsze prawa, pozwolenia na budowę, plany są własnością spółki?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

O pozwolenie na budowę wystąpiła gmina miasta Sopotu i myśmy, oczywiście, gdyby nie to, że niestety nie otrzymaliśmy notyfikacji w działaniu 1.4., czyli zgody Komisji Unii

Europejskiej, aby to spółki mogły aplikować o środki Unii Europejskiej, oczywiście rząd pod naszymi oczekiwaniami w końcu zdobył tę zgodę, i to było w lipcu 2005, natomiast aplikacja ruszyła w maju 2005. My w pewnym momencie musieliśmy z modelu realizacji hali w spółce przeorientować się na porozumienie międzygminne, i to zrobiliśmy. Minister Transportu scedował umowę ze spółki na gminę. Natomiast aplikowaliśmy w Unii Europejskiej już jako gmina, czyli tutaj nie było żadnych komplikacji. Natomiast spółka, tutaj uprzedzam już Pana Radnego pytanie łącznie wydała około 300 tysięcy złotych. Były to nakłady na koreferaty do dokumentacji technicznej, na jakieś operacje wizyjne, natomiast nigdy jako spółka nie rozpoczęła budowy. Myśmy w pewnym momencie dokonywali naboru ludzi np. do spółki – pracowników, natomiast musieliśmy tego zaprzestać do czasu wyjaśnienia sytuacji, następnie stali się pracownikami gminy.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

W jaki sposób te 300 tysięcy złotych zostało przekazane dla miasta pod względem formalno-księgowo, prawnym?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Oczywiście, że wszystko jest zgodnie z prawem. Są podjęte uchwały w obydwu miastach na ten temat. Najpierw jest uchwała o powołaniu spółki.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Nie zrozumieliśmy się. Spółka dysponuje majątkiem, bo wydała 300 tysięcy i ma do tego prawo, legitymację itd. W jaki sposób miasto Gdańsk i miasto Sopot korzysta z tych planów, które uzyskała spółka. Spółka sprzedała to miastu, oddała nieodpłatnie?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Spółka przekazuje to formalnie do miast, czyli miasta wykupią to, ale to nie jest majątek o wartości 300 tysięcy złotych, bo w tym są np. płace, prowadzenie biura rachunkowego, czynsz, czyli są to rzeczy niematerialne. Natomiast materialne, z tego co dobrze pamiętam to są w wysokości ok. 60 tysięcy złotych, to są faktycznie te prawa materialne, które muszą być przekazane, w 1/2 do Gdańska i w 1/2 do Sopotu, natomiast to nie są tego rodzaju prawa, które byłyby potrzebne do realizacji inwestycji. Tak, jak powiedziałam, były to koreferaty, były to mapy geodezyjne, które stanowiły materiały do prac projektowych i tego typu rzeczy. Tak, że nie ma tutaj przypadku wykorzystywania majątku spółki przez gminy.

Pan Ryszard Sylwestrzak – członek Komisji

Skoro ta podłoga, to taki intratny interes, to dlaczego Prokom Trefl nie zgłosił się do miasta Sopotu i do miasta Gdańska, żeby im kupili podłogę, bo to może być intratny interes, natomiast nie rozumiem łączenia sprawy kupna podłogi z budową hali widowiskowo-sportowej. Teraz zrobił się problem, że kupiono podłogę, za ile, przez kogo, gdzie będzie stała itd.

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Nie można kupić prywatnej firmie jakiegoś majątku, można go wydzierżawić i to myśmy zrobili. Natomiast, gdyby nie to, że nam się o półtora roku przedłużyły nasze przetargi, to można powiedzieć, że bylibyśmy bardzo mocno zaawansowani przy realizacji hali. Nie widzę w kupie tej podłogi jakiegokolwiek straty. A poza tym jest tak, że hala Oliwia jest własnością miasta i my tej podłogi nie wypożyczyliśmy do jakiejś obcej hali, tylko do obiektu, który w 100% jest właścicielem miasto Gdańsk. Wypożyczyliśmy natomiast prywatnej spółce

akcyjnej, gdzie 10% posiada miasto Sopot i w zamian za wypożyczenie tej podłogi, za dzierżawę tej podłogi Prokom Trefl reklamuje jedno i drugie miasto.

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

Zwrócił się z pytaniem do Pani Czajkowskiej z pytaniem, czy zauważyła kiedykolwiek, aby radni Prawa i Sprawiedliwości rzucali kłody tej inwestycji?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Nie mieszam się do polityki.

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

No nie, jesteście radnymi, czy Pani zauważyła abyśmy byli przeciwni tej inwestycji?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Absolutnie pomijam pytanie. Nie rozróżniam opcji politycznych, ostatnio był u mnie pan radny Grabski, udzieliłam wyczerpującej informacji i nie wiem, czy pan Grabski jest w opozycji, czy nie jest, moim obowiązkiem jest udzielanie odpowiedzi.

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

Czy zauważyła pani, aby rząd Prawa i Sprawiedliwości czynił jakieś przeszkody?

Przewodniczący Piotr Dzik

Proszę nie zadawać takich pytań.

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

Czy ja stawiam bulwersujące pytania?

Przewodniczący Piotr Dzik

Proszę nie stawiać urzędnika w kłopotliwej sytuacji.

Panie Radny uważam, że i Prawo i Sprawiedliwość i Platforma Obywatelska chcą tej hali, jako opcja polityczna powinniście dogłębnie sprawdzić jak są wydawane pieniądze podatników, ciszę się, że macie tyle merytorycznych pytań, ale nie stawiajcie takich pytań urzędnikom.

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

Panie Przewodniczący zadałem te pytania, żeby sprawa była jasna, że nie stoimy tu na jakimś gruncie wrogości i bruździmy pod tą inwestycją. Wynika to wszystko z troski o losy tej inwestycji, ponieważ nie chciałbym, żeby to było przyjmowane jako atak, ponieważ doszukujemy się miejsc, gdzie zostały popełnione błędy, doszukujemy się przyczyn, dlaczego ta inwestycja jest tak opóźniona.

Przewodniczący Piotr Dzik

Przez przetargi Panie Radny.

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

Panie przewodniczący. Nie chciałbym, żeby to było postrzegane jako jakiś atak. Chcemy wiedzieć, gdzie leżą rzeczywiście zagrożenia, i co może jeszcze tej inwestycji grozić, ponieważ jako radni musimy wyciągać szersze wnioski. Oczywiście przez jakiś czas były zablokowane środki na tą inwestycję, one hipotetycznie były zabezpieczone na tą inwestycję, więc nie można było zrobić czegoś innego, one się opóźniały, przesuwwały itd. Tego czasu nikt

nie zwróci. My sobie zdajemy sprawę, można obliczyć koszt tych zamrożonych środków itd. Mogliśmy w między czasie zrobić mnóstwo innych drobnych inwestycji a dzisiaj realizować tę inwestycję. To wynika po prostu z troski.

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Tak, ale jak to wszystko przewidzieć. Prezes Urzędu Zamówień Publicznych, byliśmy bardzo rozżaleni na niego, że nie potraktował tej przesłanki art. 67, gdzie mówimy, Panie Prezesie, czy Pan spotkał się, czy w ogóle prawo zamówień publicznych przewiduje to, że wykonawca się wycofuje z umowy, czy spotkał się z tym, że dwóch wykonawców się wycofało.

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

Dobrze. Rozumiem. Ja nie podjąłem jeszcze decyzji o jakimś ataku, którego się Pani spodziewa, ale zapytam może tak. Mówiliśmy o VAT. Sopot prowadzi tę inwestycję i z tego, co rozmawialiśmy wcześniej wynika, że VAT Sopot sobie odliczy?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Nie Sopot. Każda złotówka zarówno zainwestowana, jak i pozyskana np. wadium jest w ½ dla Gdańska i w ½ dla Sopotu.

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

Jak mam sobie wyobrazić tą kompensatę, bo tak trudno sobie wyobrazić. Oczywiście każde przedsiębiorstwo sprzedaje usługi, więc ten VAT, powiedźmy należny od naliczonego jest wyższy, i ja mogę sobie to wyobrazić. Natomiast w sytuacji gminy jakoś nie potrafię sobie tego wyobrazić, jak to fizycznie nastąpi? Wydaje mi się, że gmina zawsze ma więcej VAT naliczonego niż należnego, i co gmina dostanie zwrot VAT?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

W styczniu 2005 odkryliśmy, że Ministerstwo nie dostało do notyfikacji. To była wielka awantura, tym bardziej, że nas oszukali, bo powiedzieli, że tak. Okazało się, że dopiero tydzień po nas wystąpili z właściwym wnioskiem. Zapytaliśmy jak to mamy zrobić. Jedyne jako spółka możemy odpisać VAT a nie gmina. Przez jakieś niedbalstwo ministerialne miałibyśmy problem i chwala im za to, że oni nam wtedy powiedzieli, że jest rozpowszechniana wiedza w Urzędach Skarbowych o tym, że gmina może się zgłosić - jako urząd miasta podatnik i się rozliczać. Oczywiście po tym wykonaliśmy opinie podatkowe, które nam to potwierdziły i my ten VAT odliczamy.

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

Jak zaawansowana jest sprawa z wymianą gruntów?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Jest już od bardzo dawna załatwiona. Cały teren w ½ jest własnością miasta Gdańska, czyli jest ustanowiona współwłasność na każdym metrze terenu przeznaczanego pod inwestycję. Natomiast druga bardzo ważna rzecz, która bardzo niepokoi też radnych, wiem o tym, bo brałam udział w spotkaniach, mianowicie przesunięcie granic. Czyli my nie tylko ustalaliśmy współwłasność w ½ na każdym metrze, ale przesuniemy granice miasta, jednego i drugiego tak, aby środek inwestycji przebiegał po tej granicy.

Przewodniczący Piotr Dzik

Sprawa granic była ustalona w poprzedniej kadencji Rady. Czy są jeszcze jakieś pytania?

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Prasa donosiła, że będzie brakowało jeszcze około 20 milionów, które ma dorzucić operator?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

To jest te 37 milionów, o kwocie 20 milionów nie wiem.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Czyli 25 milionów plus 25 milionów brakuje i jeszcze 37 milionów operator?

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Nie wiem, które kwoty były w prasie.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

W prasie było, że 20 milionów brakuje.

Pani Renata Czajkowska – Naczelnik Wydziału Inwestycji w Sopocie ds. realizacji hali widowiskowo-sportowej na granicy Gdańska i Sopotu

Nie znam żadnej kwoty na 20 milionów. Wiem o tych 37 milionach, o których mówiłam.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Czyli jeszcze dodatkowo 25 mln. zł. Gdańsk, plus 25 mln. zł. Sopot - na tzw. stan surowy a dodatkowo jeszcze 37 mln. zł. będzie na operatora hali.

Natomiast korzystając z okazji, bo mi żal powiedzmy jest tych 8 milionów, które zostały już wyłożone na tą halę, tylko ja zawsze rozpatruję za i przeciw, kiedy mam podjąć decyzję o wydaniu kolejnych pieniędzy i chociażby z tego, że szkoda, żeby te 8 milionów zostało zaprzepaszczone. Korzystając z okazji, bo Państwo mają kontakt z Prezydentem i Skarbnikiem niech podrzuca taki pomysł, że może jednak przekonywać i iść dalej za halą, ale biorąc pod uwagę, jakie kontrowersje są przy tej hali - wycofać się z tego wieloletniego planu i budować stadion, bo nie mamy zakończonej jednej inwestycji a już planujemy inwestycję, która jest 5 razy większa niż ta hala, i może tu poszukać brakujących środków do finansowania. Ja nie mówię, żeby nie myśleć w ogóle o tej „Arenie” i o tym stadionie, ale dokończmy to, zobaczymy jak to się uda i powiedzmy wtedy, czy będziemy budować ten stadion.

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Sprawa z budową Balic Areny.

Jeśli zapadnie pozytywna decyzja o przyznaniu mistrzostw Europy 2012, to wówczas będą duże środki i praktycznie udział miasta w budowie Balic Areny będzie znikomy, nawet w porównaniu do tej hali, bo na poziomie gdzieś ok. 50 milionów złotych. To jest kwestia ogromnych pieniędzy, które w tym momencie idą z FIFA

Natomiast, jeżeli nie zapadną pozytywne decyzje na temat lokalizacji mistrzostw, no to jest zupełnie nowa sytuacja, po prostu nie będzie tej budowy.

Przewodniczący Piotr Dzik

Nie ma więcej głosów w dyskusji.

Wyczerpaliśmy temat dotyczący hali, dziękuję bardzo Pani Czajkowskiej za przedstawioną informację. Przechodzimy do następnego punktu obrad Komisji.

PUNKT – 3

Przedstawienie informacji nt. budowy Trasy Sucharskiego.

Przedstawia: Przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Pozwoliłem sobie przekazać Państwu informację na piśmie, dotyczącą Trasy Sucharskiego, która była przedłożona Panu Ministrowi Polaczkowi w momencie, kiedy toczyły się dyskusje, czy Trasa Sucharskiego będzie na liście indykatywnej dla programu „Infrastruktura i Środowisko”, czy nie będzie.

Może wyjaśnię do końca kulisy tej całej dyskusji, dlatego, że chciałbym uniknąć podobnych pytań Pana Radnego Koralewskiego, które miała Pani Czajkowska.

Trasa Sucharskiego pojawiła się pierwszy raz na liście indykatywnej, wprowadzona przez Radę Ministrów w lipcu ubiegłego roku. Została zatwierdzona do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko listą inwestycji wiodących i tam właśnie była Trasa Sucharskiego. W międzyczasie decyzją Rządu zostało zawiązane Ministerstwo Gospodarki Morskiej, które po długich staraniach przejęło jakby zarząd finansami w zakresie Działania 7.2, czyli dostępu do portów morskich i wtedy interpretacja Ministra była taka, że on nie widzi powodu, żeby z tych 600 milionów Euro, które na to zostały podane, 200 milionów „pakować” do Gdańska, skoro jest 15 małych portów, gdzie tą kwotę można rozdzielić po 10, 15 milionów na pozostałe porty. I z jednej strony stanowisko Ministra Transportu, który w pełni popiera Trasę Sucharskiego na liście indykatywnej, a z drugiej strony Stanowisko Ministra Gospodarki Morskiej, który oprotestował i usunął z tej listy. Było to o tyle dziwne, dlatego, że Trasa Sucharskiego nie umieszczono w dokumentach kierunkowych Komisji Europejskiej jako brama łącząca trasę tzw. autostrady morskie z Helsinek na południe Europy za autostradami lądowymi. Jest to element łączący ściśle te dwie rzeczy.

I tam zostało zapisane właśnie, że w VI korytarzu transportowym występuje Trasa Sucharskiego jako element spinający autostradę morską z autostradami lądowymi. Po interwencji posłów ziemi gdańskiej, nie orientuję się dokładnie, kto interweniował, w każdym bądź razie, żeby uniknąć pytań, z tego, co wiem posłowie obu opcji bardzo intensywnie, Zarząd Portu Gdańsk, co trzeba przyznać pracowali nad tym, Prezydent również wielokrotnie był w Warszawie i umieszczono znów Trasę Sucharskiego na liście indykatywnej. Co to oznacza? Oznacza to nie mniej, ni więcej tyle, że Trasa Sucharskiego nie przystępuje do konkursu o środki, czyli zabezpieczona jest kwota 200 milionów Euro na budowę Trasy Sucharskiego a naszym obowiązkiem jest wypełnić wszystkie warunki, które musi spełnić dokument aplikacyjny. Natomiast nie będzie ona rozpatrywana w kategorii przyznać lub nie przyznać środki na jej realizację.

Radny Piotr Skiba – członek Komisji

Czy te 200 milionów jest na Trasę Sucharskiego i również na tunel pod Martwą Wisłą?

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Wyjaśnię to w prezentacji, tam będzie rozkład kosztów pokazany. Natomiast w międzyczasie podpisaliśmy drugie porozumienie w sprawie Trasy Sucharskiego, bo jak Państwu wiadomo pierwsze porozumienie obejmowało szeroki krąg przez Wojewodę, gminy sąsiednie, Zarząd Portu i gminę miasta Gdańsk i z tego porozumienia w zasadzie wywiązał się w pełni zarówno Zarząd Portu, jak i gmina realizując swoje zobowiązania i Wojewoda, który w pełni popierał te działania na forum rządowym.

Podpisano drugie porozumienie, już między portem a miastem, no i w tym porozumieniu precyzyjnie ustalono, że port, ponieważ przez te lata przygotowywał jakieś dokumentacje związane, zarówno z tunelem jak i częścią Trasy Sucharskiego, spinał w sumie przygotowanie koncepcji programowo-przestrzennej Trasy Sucharskiego. I tu uwaga. Jeżeli mówimy o Trasie Sucharskiego mówimy cały czas od Marynarki Polskiej przez tunel aż po łącznik z Obwodnicą Południową, czyli całą tą trasę robimy (pokazał na mapie). Została opracowana koncepcja programowo – przestrzenna Trasy Sucharskiego i bodajże 2 tygodnie temu przekazano nam do gminy, ponieważ drugi etap działań, czyli działania następne związane z Trasą Sucharskiego przejęła na siebie gmina.

Poprosiłem na posiedzenie Pana Andrzeja Ducha – Dyrektora Wydziału Urbanistyki, Architektury i Ochrony Zabytków, Pana Konrada Lewickiego z Zarządu Dróg i Zieleni, ponieważ ta prezentacja zawiera w sobie dokumentacje niektóre na tyle szczegółowe i techniczne, że ich interpretacja będzie potrzebna.

Zespół projektowy, który to realizował pod przewodnictwem Pana Macieja Berendta, jednego z najbardziej znanych projektantów w ogóle drogowych, komunikacyjnych na Wybrzeżu. Zespół projektowy pracował na podstawie wcześniej już realizowanych dokumentacji. To są dokumentacje przygotowywane przez Biuro Rozwoju Gdańska, pokazujące jak rozumiem scenariusze rozwoju sieci komunikacyjnej w różnych wariantach (pokazał na planszy).

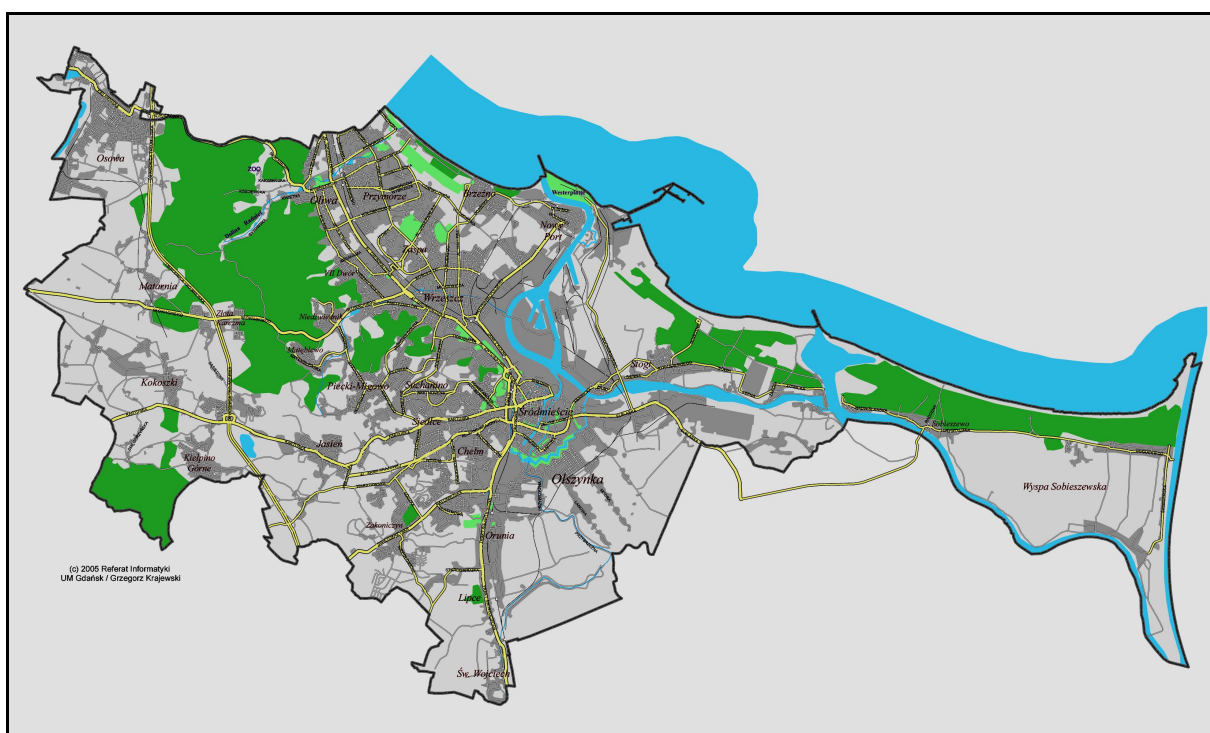
Następnie Pan Rudziński przedstawił prezentację, która powstała w związku z koncepcją programowo – przestrzenną i krótki filmik, będący wizualizacją Trasy Sucharskiego.
Prezentacja.



Trasa Sucharskiego

Trasa Sucharskiego – połączenie drogowo – mostowe o kluczowym znaczeniu dla układu dróg krajowych i regionalnych w woj. Pomorskim. Jest inwestycją priorytetową nie tylko dla regionu Pomorza ale i dla Gdańska.

Realizacja Trasy pozwoli na rozwiązanie problemów komunikacyjnych powiązania terenów przemysłowo – portowych w Gdańsku z podstawowym układem dróg krajowych oraz dalej poprzez Obwodnicę Południową z Autostradą A1, co dzisiaj stanowi bezwzględny warunek stymulujący ich dalszy rozwój. W konsekwencji nastąpi aktywizacja zdolności przeładunkowej portu oraz rozwój funkcji przemysłowych, co doprowadzi do zwiększenia przepływu towarów tzw. VI korytarzem komunikacyjnym do centrum Polski i dalej poprzez Czechy, Słowację, Węgry na południe Europy, oraz korytarzem IA w kierunku wschodnim.



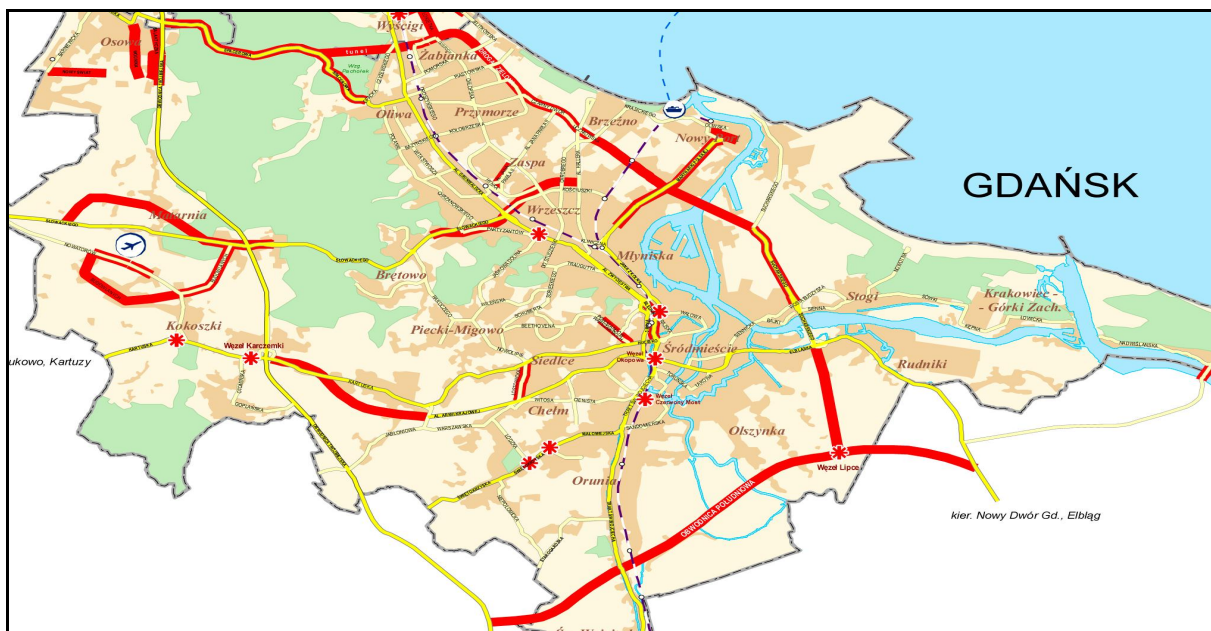
Rys. 1 Układ drogowy Miasta Gdańska

Budowa Trasy Sucharskiego warunkuje prawidłową eksploatację budowanego obecnie terminala kontenerowego o docelowej zdolności przeładunkowej 1 mln TEU (inwestycja kapitału prywatnego o wysokości 190 mln EU) . Założenia projektowo – ekonomiczne przewidują wywóz ok. 90 % masy kontenerowej samochodami (ok. 3000 kontenerów na dobę). Pierwszy statek powinien zawinąć do terminala w czerwcu 2007 (zakończenie I etapu budowy). W otoczeniu terminala planowana jest budowa centrum logistycznego, obsługującego przeładunki kontenerowe terminala (powierzchnia ok. 120 ha – inwestycja prywatna za 250 mln EU).



Rys. 2 Lokalizacja inwestycji na terenach portowych

Powstanie Trasy umożliwi skomunikowanie z podstawowym układem drogowym dotychczas nie zainwestowanych terenów przemysłowych a w konsekwencji przyciągnięcie do miasta kolejnych inwestorów prywatnych zainteresowanych prowadzeniem swojej działalności na Pomorzu.



Rys. 3 Inwestycje drogowe Gminy Miasta Gdańsk realizowane i planowane na lata 2007-13

Równolegle Trasa Sucharskiego umożliwi wyprowadzenie transportu w kierunku wschodnim i południowym z aglomeracji gdańskiej z pominięciem aktualnego objazdu (~15 km) przez centrum historyczne Gdańsk i dzielnice mieszkaniowe.

Dane Techniczne

W wyniku realizacji projektu powstanie łącznie 8 km trasy (z istniejącym mostem wantungim przez Martwą Wisłę), o parametrach drogi głównej ruchu przyspieszonego GP 2/2, 6 węzłów typu WB z istniejącymi ulicami oraz 14 obiektów inżynierskich, w tym: tunel pod Martwą Wisłą o długości 1213 m, 4 obiekty dwujezdniowe o łącznej długości 951 m (wiadukty, estakady), 9 obiektów jednojezdniowych o sumarycznej długości 880 m (wiadukty, estakady).

Powiązania projektu

Projekt będzie zlokalizowany w Gdańsku, na obszarze o dominujących funkcjach portowo - przemysłowo - usługowych.

Projekt jest powiązany z:

1. budową Autostrady A1 i Obwodnicy Południowej Gdańska (zadania GDDKiA)
2. projektami dotyczącymi poprawy dostępności do portu i jego obsługi (zadanie ZMPG S.A. współfinansowane przez Miasto Gdańsk, dofinansowanie SPO Transport, Działanie 1.2)
3. przebudową ulicy Marynarki Polskiej (zadanie Miasta Gdańska, dofinansowanie SPO Transport, Działanie 2.2)
4. budową Trasy W-Z (zadanie Miasta Gdańska, dofinansowanie ZPORR, Działanie 1.1)

Stan przygotowania, koszt

W mieście prowadzone są zaawansowane działania zmierzające do aplikacji o środki unijne dla budowy Trasy. Inwestycja z uwagi na jej zasięg i lokalizację jest przygotowywana w oparciu o partnerskie porozumienie Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A i Gminy Miasta Gdańsk, będącej Beneficjentem w przedmiotowym projekcie.

Dotychczas opracowana została Koncepcja Programowo – Przestrzenna, trwa przygotowanie Studium Wykonalności i Oceny Oddziaływania na Środowisko dla przedsięwzięcia.

Szacunkowy koszt trasy to około 200 mln euro, co niestety uniemożliwia jej realizację wyłącznie ze środków własnych gminy.

Projekt „Trasa Sucharskiego” został umieszczony na liście projektów kluczowych dla wsparcia technicznego ze strony Komisji Europejskiej przez konsultantów Programu JASPERS. Odbyły się już dwa spotkania konsultacyjne z konsultantami (w listopadzie ub. Roku i w styczniu br.). Obecnie konsultowana jest specyfikacja warunków zamówienia na Studium Wykonalności i Inżyniera Konsultanta Projektu – planowana jest na marzec br wizyta przedstawicieli Programu JASPERS w Gdańsku.

Projektowana struktura organizacyjna Projektu „Trasa Sucharskiego”

Projekt ten, ze względu na jego wysoki stopień komplikacji technicznej i organizacyjnej realizowany będzie za pomocą specjalnie powołanej w tym celu jednostki budżetowej pn. „Zarząd Budowy Trasy Sucharskiego”. Pozwoli to osiągnąć następujące cele:

1. Zespół zadaniowy ukierunkowany na realizację konkretnego Projektu.
2. Jednoosobowa odpowiedzialność dyrektora jednostki za realizację zadania.
3. Rozliczenie kosztów zarządzania projektem w kosztach budowy, a nie ogólnych Gminy Miasta Gdańska.

Na etapie przygotowania SW i innych niezbędnych dokumentów studialnych oraz materiałów wyjściowych do celów projektowych, a także na etapie sporządzania Projektu Budowlanego

Zarząd wspierany będzie przez Inżyniera Konsultanta oraz konsultantów Programu JASPERS.

Bezpośrednie administrowanie projektem, tj.: kierowanie procesem inwestycyjnym oraz nadzór inwestorski wykonywać będzie wyłoniony w drodze zamówienia publicznego Inżynier Kontraktu.

Przewodniczący Piotr Dzik

Podziękował za przekazanie informacji i otworzył dyskusję.

DYSKUSJA:

W dyskusji radni pytali m.in.:

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

Projekt przewiduje, gdzie mają być dwa pasy, gdzie trzy i inne parametry tego typu. Ogólnie można by ująć, że węższej już tej trasy zrobić nie można?

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Nie ma po prostu sensu. Ja wiem, że padały niejednokrotnie zarzuty, że się przewymiarowuje drogi, ale należy pamiętać, że ta droga, to jest początek autostrady, która ma przejście potem drogą znów szybkiego ruchu obwodnicą i wejście w autostradę A-1. Żebyśmy nie dopuścili do paradoksalnej sytuacji, która notabene gdzieś tam się zaczynała kroić, ale to już rozwiązaliśmy te tematy, że my mamy autostradę, i nagle na terenie Gdańska, czy na administracji Gdańska robi się kiszka. Dopuścić do tego nie można.

Poza tym proszę pamiętać, w tej chwili następuje pewne przemodelowanie, to też wspólnie z Zarządem Dróg i Zieleni usiłujemy uzgodnić z Biurem Rozwoju Gdańska pewne przełamanie myślenia na temat Drogi Zielonej i tej rama. Skłaniamy się raczej ku temu, że rama komunikacyjna powinna iść w kierunku ulicy Słowackiego. Z prostej przyczyny, że ulica Słowackiego jest już bardzo zaangażowana, szybsza do wykonania i, z mojego punktu widzenia, i to co drogowcy przewidują. Droga Zielona w klasie GP2, czyli tej szybkiej drogi odcięłaby praktycznie najciekawsze tereny morskie od dzielnic mieszkaniowych, byłaby barierą nie do przejścia. Owszem, Droga Zielona musi powstać, ale ona powstanie na pewno jako droga lokalna o ruchu spowolnionym, rozdzielonym światłami, w ten sposób, żeby nie stanowiła bariery i nie była drogą tranzytową, co jest najważniejsze.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Dla tunelu też są dwa pasy przeznaczone?

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Tak. dwa plus dwa, dwa oddzielne tunele.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

A jest jakiś pas rezerwowy podczas remontu?

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Tak. Pas rezerwowy.

Pan Konrad Lewicki - ZDiZ

Tak, cały środek to jest taki pas awaryjny.

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Są dwa tunele boczne i środkowy tunel tzw. techniczny, ewakuacyjny. Z tym, że ten środkowy jest wąski, bo to jest tylko techniczno-ewakuacyjny.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Ruch tym pasem kierować można?

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Nie. On ma 170 cm u wejścia dla ewakuacji pieszych.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

A samochody?

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Samochody dwa pasy plus pas techniczny tj. w tunelu.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Ale tym środkowym samochód nie przejedzie, czy karetka?

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Nie. Do tego jest pas techniczny w tunelu.

Pan Konrad Lewicki - ZDiZ

Te dwa odcinki (pokazane na planszy) różnią się sposobem odwodnienia. Odcinek od węzła Błonie do odcinka Olszynka jest odwadniany na zasadzie drogi pozamiejskiej a zatem tu jest zarówno odwadniający i również podczyszczony, ale w innym systemie.

Natomiast, czy nie jest przewymiarowana? Ona musi mieć rezerwy terenowe i musi mieć całą ideę zaprojektowaną na układ, powiedzmy sobie docelowy, chociaż co to znaczy docelowy? Trudno powiedzieć. W każdym razie jedno pokolenie przynajmniej do przodu. Natomiast jest przewidziane zachowanie realizacji tej inwestycji, który jest przystosowany do układu komunikacyjnego miasta. Jeżeli nie założymy dostatecznie szybko skoordynowania i realizacji Trasy Sucharskiego z Drogą Zieloną i inną alternatywą, wówczas nie będą budowane od razu estakady, służące węzły bezkolizyjne na głównym kierunku. One są terenowo i projektowo przewidziane, natomiast nie muszą być realizowane w pierwszym etapie.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

To już nie będzie przygotowana jako droga szybkiego ruchu, jako bezkolizyjna?

Pan Konrad Lewicki - ZDiZ

Pojęcie drogi szybkiego ruchu również tu nie jest pełne. Oczywiście, że jest to droga o wyższym standardzie niż inne, ale klasa GP to nie jest droga szybkiego ruchu.

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Tutaj my mamy dwa różne zdania. Pan Konrad twierdzi, że w przypadku gdyby brak środków występował można zrezygnować ze skrzyżowań wielopoziomowych po to, żeby budować trasę. Ja jestem zdania, i prezentuję takie zdanie, że gdyby brak środków się pojawił, to należy zrealizować kompletnie przynajmniej dwa odcinki, tzn. tunel i łącznik a zrezygnować z realizacji w ogóle środkowego odcinka, dlatego, że w pewnym etapie przez jakiś czas, o ile te

środki mają być, będzie możliwość utrzymania równowagi wzajemnej w tym środkowym odcinku.

Problem polega na tym, że ja się obawiam sytuacji, w której nie wykonując od razu pełnego zakresu robót. Po pierwsze. Nie będzie nas stać potem, żeby to zrobić. Po drugie. Jeżeli my zgłaszamy projekt do finansowania z funduszy strukturalnych i wpisujemy, że tam są pełne wymiarowe skrzyżowania i bezkolizyjne, to musimy je wykonać. Dlatego tutaj, ja rozumiem obawy ZDiZ, dlatego, że ZDiZ zależy na tym, żeby droga powstała, bo nie wybudowanie nawet samego odcinka, to jest tragedia dla miasta za 2, 3 lata.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Ale Gdańsk jest za biedny, żeby pozwalał sobie na tego rodzaju eksperymenty. Takie jest moje zdanie, ponieważ jak był remont torowiska, trzeba było od razu budować tak, tory chować, żeby mogła jechać karetka, bo to nie zostało teraz zrobione i za kilkanaście lat będzie to robione. Tak, że lepiej już chyba z tą koncepcją, jak już budować, to od razu od początku do końca porządnie.

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

W tej chwili jesteśmy już na tyle w komfortowej sytuacji, że możemy spokojnie projektować i liczyć. Po pierwsze, że środki są i czy się zgłosimy po te środki pół roku wcześniej, czy pół roku później, to one są. Natomiast poprzednio byliśmy w sytuacji, że nam powiedziano, albo składacie dokumentację i robicie to do 2008 roku do połowy, albo nie dostaniecie pieniędzy w ogóle. Taka krótka piłka. I myśmy nie mieli wyjścia i wyboru, żeby iść w inne rozwiązania, jak te, które mogły być dla nas w danym momencie. Natomiast w tej chwili, mówię jeszcze raz. Chcemy uniknąć powtórzenia tej sytuacji. Jeżeli mamy czas, mamy możliwość, i mamy zrobić to dokładnie od początku do końca, to zrobimy tak.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Na kiedy jest planowane wybudowanie – zamknięcie, i co z Obwodnicą Południową, czy to się zgra, czy będzie taka sytuacja jak most wantowy – donikąd?

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Ściśle współpracujemy z Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Natomiast powiem tak. Jestem na etapie w tej chwili opracowania harmonogramu szczegółowego dla wdrożenia projektu. Oczywiście, on może być na tyle szczegółowy na ile można na dzisiaj, nie mając projektu budowlanego można projektować, można projektować i pracować. Zakładam, że za dwa tygodnie będę gotowy z planem projektu i z harmonogramem. Mogę obiecać z całą odpowiedzialnością, że gdzieś z końcem lutego, początkiem marca Państwo dostaniecie wstępny harmonogram realizacji Trasy Sucharskiego, uzgodniony z Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad z ich harmonogramami oraz inne dokumenty, jak struktura organizacyjna i realizacji, o których ja tam wspominam w tym opracowaniu, na razie orientacyjnie, bez analizy dogłębnej, jak ma wyglądać struktura organizacyjna projektu.

W dalszej prezentacji projektu pokazał na planszy:

- przekroje drogi na węźle dzielnicowym do Wosia Budzysia i Ku ujściu,
- wlot do tunelu, przekrój dłużny,
- most Wosia Budzysia,
- wiadukt dzielnicowy,
- przekrój tunelu – tor tunelu 20 m poniżej lustra wody. Tunel ma ponad 800 m długości,
- poszczególne węzły – rozwiązania,

- fazy budowy tunelu, który ma być budowany metodą zatapianych elementów żelbetonowych, propozycja betonowania tunelu w grodziach. Nie ma jeszcze obranej metody budowy tunelu. Zakłada się, że tunel będzie budowany metodą „zaprojektuj i wybuduj”, dlatego, że firmy specjalistyczne, które zajmują się budową takich tuneli a prowadzone były rozmowy z trzema takimi firmami europejskimi.

Radny Sylwester Wysocki – członek Komisji

Jest to kwestia odpowiedzialności, ponieważ wykonawca już nie może zrzucić odpowiedzialności na projektanta, bo sam nim był. Jest to bardzo bezpieczna metoda dla inwestora, ja tak robię od 15 lat.

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Jako ogólną uwagę, muszę Państwu powiedzieć, że będziemy w większości inwestycji, szczególnie drogowych przechodzili na metodę zaprojektuj i wybuduj, tzn. wstępnie koncepcja programowo – przestrzenna- przygotowana, zatwierdzona, w pełni opisana. Natomiast projekt budowlano wykonawczy, pozwolenia na budowę – to wszystko po stronie wykonawcy.

Układ przetargu planujemy taki:

1. Tunel - buduje jedna firma w ramach przetargu,
2. Odcinki drogowe puszczaemy w dwóch przetargach: odcinek środkowy lądowy między Wosia Budzysza a tunelem, drugi odcinek między mostem wantowym, czyli ul. Elbląską do połączenia z Obwodnicą Południową – to jest drugi etap, czyli puszczaemy w trzech przetargach.

Bardzo ważna rzecz. Tereny własności nieruchomości, jakie występują na całej trasie. Zasadniczo 95% terenów jest we władaniu gminy, lub Skarbu Państwa, poza pewnym odcinkiem, gdzie musimy zwęzić ogródki działkowe (pokazał na mapie).

To co najważniejsze - pieniądze. To jest wycena, którego dokonało biuro. Oczywiście problem rozbija się, jeśli chodzi o tunel, bo koszt budowy tunelu waha się w granicach 602 miliony złotych, przy dwóch pasach koszt budowy 506 milionów złotych. I ta cena jest zbliżona do cen budowanych tuneli w państwach zachodnich. Poziom kosztów całego przedsięwzięcia będzie ok. 1 miliarda 200 milionów złotych. Nas jako gminę może to kosztować ok. 150 do 200 milionów złotych w rozłożeniu na 4 lata. Taki jest poziom kosztów, z którym musimy się liczyć, natomiast możemy pozyskać ponad 900 milionów złotych z budżetu Unii Europejskiej.

Port Gdański jest partnerem w tym projekcie, w tym sensie, że nie nazwałbym go tradycyjnie, bo oni jednak dużo pieniędzy włożyli w przygotowanie dokumentacyjne, ale jeśli chodzi o finansowanie tego, co najbardziej nas będzie bolało, to niestety na placu boju zostaliśmy sami, plus fundusze europejskie.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Jakiej wielkości były koszty mostu, który był alternatywą dla tunel?

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Porównywalny, różnica kosztów była niewielka, w granicach 20, 30 milionów euro, natomiast pojawiał się koszt, i teraz, jeżeli most miałby być tzw. wysokowodny, czyli minimum 60 metrów, to brakowało miejsca na wjazdy. Jest jeszcze jeden problem, stocznia remontowa się rozwija, będzie remontować platformy wiertnicze i inne rzeczy, a kto nam zagwarantuje, że przyjdzie platforma i będzie miała 70 metrów i będzie problem? Jak się

pojawia most, to się pojawia problem eksploatacji – to jest raz, a dwa, że pojawia się problem i ruchu drogowego i ruchu portowego.

Zalecenia do projektu budowlanego. Proszę państwa. Tutaj jest bardzo istotna rzecz, o której już chciałbym powiedzieć, bo za chwilę w marcu, czy w kwietniu będziemy na ten temat rozmawiali. Wystąpię z projektem powołania komunalnej jednostki organizacyjnej, prawdopodobnie budżetowej pod nazwą Zarząd Budowy Trasy Sucharskiego, która będzie pierwszym elementem struktury organizacyjnej realizacji trasy. Dlatego, że w mojej ocenie nie wydzielenie jednoznaczne zespołu projektowego tej trasy i zarządu budowy nie pozwoli na zrealizowanie tego projektu.

Po drugie. Koszty tego zespołu w tym momencie, pracę tych ludzi itd. możemy wliczyć w administrowanie projektem. W innej sytuacji nie jest to możliwe, żebyśmy to wykonali. Już doświadczenia dotychczasowe realizacji projektów unijnych mówią o tym, że jest to interes opłacalny, bo jeżeli 85% kosztów takiej jednostki możemy odzyskać w ramach projektu, to uważam, że to jest pierwszy i podstawowy aspekt do tego, żeby taką jednostkę powołać. To jest w zasadzie ta informacja dla mnie najważniejsza, bo zarządzanie projektem bezpośrednio, administrowanie projektem, kierowanie budową, nadzór inwestorski – wszystko to będą zadania zlecone zewnętrznym firmom konsultingowym. Natomiast sam zarząd finansowy i sam zarząd projektu tych trzech jego parametrów musi być robiony przez naszą wyspecjalizowaną jednostkę. Dziękuję bardzo.

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

Dlaczego Pan pisze, że projekt jest powiązany z Trasą W-Z?

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Jest to informacja jaka została przekazana Ministrowi Polaczkowi i jest tam taki punkt dotyczący oceny projektu powiązania z innymi realizowanymi projektami.

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

Dlaczego jest to tak powiązane, uzasadnione?

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Dlaczego jest to powiązane? W bardzo istotny sposób, bo jeżeli brak realizacji tej trasy spowoduje takie obciążenie Trasy W-Z i obciążenie węzła, szczególnie tutaj w centrum miasta, że wydatkowane w tej chwili środki na Trasę W-Z, to w bardzo krótkim czasie ta trasa może wymagać remontu i te środki zostaną niejako wydane w sposób nieracjonalny. Natomiast budowa Trasy Sucharskiego odciążająca Trasę W-Z i węzeł Okopowa pozwoli na długoletnie eksploataowanie Trasy W-Z.

Pan Konrad Lewicki - ZDiZ

Nie mówmy tylko o trasy W-z, która jest w Śródmieściu. Trasa W- Z zaczyna się na części wschodniej a kończy na części zachodniej. Tak, że mówimy o tym kawałku w tej chwili najbardziej nas interesującym, który budujemy, ale ten który jest planowany w całości jest bardzo istotny.

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Trasa Sucharskiego znalazła się na liście projektów, które otrzymają wsparcie techniczne. Komisja Europejska otworzyła nową jakby taką ścieżkę – program JASPERS , który jest nieodpłatnym konsultantem przy dużych projektach infrastrukturalnych i m.in. Trasa Sucharskiego jest sztandarowym projektem tego biura JASPERSA.

Na czym polega ich rola? Ich rola polega na tym, że oni w fazie wstępnej opiniują wszystkie materiały, tak jak: przetargi, dokumentacje analizują itd. Wobec tego, jak projekt idzie do Komisji Europejskiej do oceny, to on już ma czerwone pieczętki Biura JASPERSA, że to zostało sprawdzone i jest dobre.

Odbyłem dwie sesje ze specjalistami Jaspersa. Jeden jest mostowcem od tuneli, drugi jest drogowcem, Anglik i Holender. Przyjeżdżają pod koniec marca na 3 sesję do Gdańska my dostarczamy i tłumaczymy im całą dokumentację i uzgadniamy z nimi dwa przetargi. Jeden, na Studium Wykonalności i drugi planowany na Inżyniera Konsultanta. Z tym, że po analizie dochodzę do wniosku, że jest za wcześnie na Studium Wykonalności i chyba pójdziemy w kierunku najpierw wyłonienia Inżyniera Konsultanta, bo mam wrażenie, że po wykonaniu wszystkich badań, typu badania geologiczne, możliwe scenariusze na wypadek W, itd. itd. sprawy kosztowe mogą się zmienić i inne sprawy mogą się zmienić w tej dokumentacji i wtedy wykonanie Studium Wykonalności, po tych wszystkich opracowaniach miałyby głębszy sens.

Zakładam generalnie, że do połowy przyszłego roku będziemy mieli gotowy projekt budowlany i wystąpimy o środki i jeszcze jedno ale, które jest i tu prosiłbym Państwa o pomoc, bo to już jest w tej chwili możliwość pomocy. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, troszeczkę tak jak panna, chciałaby a się boi – jeśli chodzi o przyjmowanie wniosków do oceny. W mojej ocenie, co zresztą większości beneficjentów, wniosek powinien być oceniony na podstawie koncepcji programowo – przestrzennej i studium wykonalności oraz z dokumentów własności gruntów. To są te trzy dokumenty, które opisują projekt. Natomiast Ministerstwo chce dalej ciągnąć warunek projektu budowlanego i pozwolenia na budowę. Co to tworzy? Projekt budowlany na Trasę Sucharskiego może kosztować w granicach 15 – 20 milionów złotych, czyli my musimy asygnować taką kwotę na projekt budowlany, pozyskać pozwolenie, a potem zmieni się Minister, i na te rzeczy nie ma dla nas środków, a projekt budowlany jest ważny dwa lata. Oni twierdzą, że to jest pewność, że my będziemy realizowali. To jest żadne tłumaczenie. Na całym świecie robi się za pomocą koncepcji programowo – przestrzennej i studium wykonalności.

W momencie, kiedy obowiązuje ustawa o powiedzmy specjalnych przywilejach gminy, o szczególnych zasadach przygotowania inwestycji drogowych, gdzie na podstawie decyzji lokalizacyjnej, wydanej przez starostę powiatowego, gmina staje się z mocy prawa właścicielem gruntu niezbędnego do budowy drogi, sprawa pozwolenia na budowę i dokumentów własnościowych w zasadzie staje się bezprzedmiotowa.

Pan Andrzej Duch- Dyrektor Wydziału Urbanistyki, Architektury i Ochrony Zabytków

Przekazał informację na temat pokrycia planami miejscowymi terenów pod Trasę Sucharskiego. 90% terenów Trasy Sucharskiego ma pokrycie planami miejscowymi. Natomiast dwa odcinki mają plany w toku opracowania i nie mogły być te plany zakończone przed rozstrzygnięciami wyjściowymi pewnymi. Odcinek południowy - bezpośrednio przylegający od węzła z Obwodnicą Południową nie mógł być kontynuowany, nie mógł być skończony tak długo, jak długo nie było ustalenia lokalizacji tego węzła. Nie można było realizować tego planu, kończyć tej uchwały dopóki nie było wiadomo, czy to miejsce, skrzyżowanie z Obwodnicą Południową (pokazał na mapie) i drugi taki odcinek, gdzie jest miejsce włączenia do portu (pokazał na mapie). Ta trasa dotychczas przebiegała (pokazał na mapie) i to było pokryte planem, natomiast w nowej wersji, w ramach koncepcji opracowanej przez Pana Berenta, przedstawionej przez Pana Dyrektora Rudzińskiego i tym planem 13.04 i w związku z tym, dopiero teraz w styczniu tego roku, otrzymaliśmy tą koncepcję i dopiero teraz Biuro Rozwoju Gdańska może ten plan kończyć.

Można powiedzieć, że te dewa brakujące palny w ciągu pierwszego półrocza te plany zostaną zakończone i pokrycie planami będzie w 100%. Wobec tego, z punktu pokrycia planami nie ma żadnego problemu. Natomiast nowelizacja ustawy tzw. spec ustawy zagospodarowania przestrzennego pozwala w drodze wydania decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego, w tym wypadku inwestycji drogowej, w drodze tej decyzji za jednym zamachem załatwić i lokalizację trasy i sprawy przejęcia gruntów pod trasę.

Teraz nic nie stoi na przeszkodzie wystąpić z wnioskiem, wydać decyzję, oczywiście na poszczególne fragmenty, bo wiadomo, że nie można tej decyzji wydać na całą długość trasy, tylko na odcinki realizacyjne, o których mówił Dyrektor Rudziński i to w tej chwili przygotowujemy.

Pan Tomasz Lechowicz – Dyrektor Wydziału Skarbu

Decyzja o lokalizacji drogi. Na mocy tej decyzji powoduje przejście praw właścicielskich tej nieruchomości - dotyczącej fragmentu drogi objętego tym wnioskiem - na rzecz, w tym wypadku gminy. I ta decyzja w tym momencie jest podstawą wpisu do Księgi Wieczystej, że właścicielem jest gmina Miasta Gdańska. Również ta decyzja daje podstawę do tego, żeby w formie decyzji ocenić odszkodowanie z tego tytułu, że na mocy tej decyzji o lokalizacji inwestycji – drugi przysługuje odszkodowanie. Oczywiście można się odwoływać, ale inwestycja nie jest wstrzymywana. Natomiast, co jest charakterystyczne dla Miasta Gdańska, i co przesłoni może ten posmak tego toku postępowania? Ponieważ w naszym przypadku starosta nie może być organem we własnej sprawie, te wnioski będą przekazywane do Wojewody i Wojewoda będzie wskazywał organ, który to będzie załatwiał, czyli będzie wydawał decyzję o lokalizacji drogi na nasz wniosek, jak również decyzję o wysokości odszkodowania, czy to będzie, przykładowo Gdynia, Pruszcz, innemu staroście, który będzie wskazywał kwestie dotyczące postępowania administracyjnego.

Wiceprzewodniczący Paweł Jaworski

Jak będzie trasa drogowa, to będą zanieczyszczenia, nie będzie można mieć tam ogródków działkowych, hałas, itd. Czy będzie wywłaszczenie wszystkich, czy tylko z terenów planowanych pod trasę?

Pan Tomasz Lechowicz – Dyrektor Wydziału Skarbu

„Spec ustawa” dotyczy tylko i wyłącznie pasa.

Przewodniczący Piotr Dzik

Ale chyba też jest jakiś pas ochronny dla trasy wyznaczony?

Pan Tomasz Lechowicz – Dyrektor Wydziału Skarbu

Na to, o czym Pan mówi, że np. 100 metrów dalej nie będzie odpowiednich warunków, to już wchodzimy w ustawę rodzinnych ogrodach działkowych, czyli są te kwestie udowodniania, czy trzeba zlikwidować ten ogród itd. Natomiast to jakby nie ma wpływu na sam przebieg realizacji inwestycji drogowej.

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Praktyka jest taka, że przy wykupie działek, jeżeli dzielimy pod inwestycję działki, komuś zostaje kawałek, z którym nie wiadomo, co zrobić, to w zasadzie wykupujemy całą działkę.

Pan Tomasz Lechowicz – Dyrektor Wydziału Skarbu

Proszę Państwa. To jest analogiczna sytuacja przy wywłaszczeniu. Jeżeli się wywłaszcza np. 80% działki i pozostawia się część, która nie stanowi wartości, to się wywłaszcza całość.

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

Chciałbym mieć taką wiedzę, myślę, że Komisja też mogłaby taką wiedzę mieć, odnośnie kalendarium zdarzeń, które powinny się wydarzyć w relacji Gmina Gdańsk- Rząd. Nie chodzi tu o to, żeby coś może kontrolować. Jak się planuje jakąś inwestycję, to dobrze gdybym wiedział, czy Ministerstwo powinno w jakiś sposób ingerować, czy nie, jeśli by np. zaistniał jakiś problem odnośnie wymagań Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, jeżeli tego rodzaju problemu, no nie wiem zaistnieją odpowiednio szybko, to rozumiem, że my jako działacze regionalni możemy w jakiś sposób próbować temu zaradzić.

Rozumiem, że w Wydziale Programów Rozwojowych powstanie taki harmonogram działań, czy zdarzeń.

Pan Krzysztof Rudziński – Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Dokładnie tak. To jest to, o czym mówiłem, że do końca lutego będę gotowy ze szczegółowym harmonogramem dla Trasy Sucharskiego, ponieważ nie ukrywam Proszę Państwa, że to jest kwestia braków kadrowych, bo tak naprawdę w 100%, to te harmonogramy w wydziale potrafią zrobić tylko 2 lub 3 osoby.

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

Czy można w jakimś sposób ocenić, w jakim stopniu Trasa Sucharskiego pomoże Gdańskowi, jeśli chodzi o problemy komunikacyjne? Jak to można w prosty sposób ująć?

Pan Konrad Lewicki - ZDiZ

Oczywiście jest na to całe udokumentowanie, z prognozami również. Te prognozy są dostępne, można z nich korzystać. Zostały wykonane dwa dodatkowe opracowania. Jedno o prognozowaniu ruchu statków, które również rzutowały na rodzaj przyjętej konstrukcji, konkretnie przyjętego tunelu i to jest też materiał aktualny z 2005 roku.

Radny Kazimierz Koralewski – członek Komisji

Prognoza ruchu statków na Martwej Wiśle?

Pan Konrad Lewicki - ZDiZ

Tak. Z uwzględnieniem również ruchu jachtów, bo one rzutują na wysokość również. Została zrobiona tzw. prognoza dostępności portu w Gdańsku i Gdyni do Transeuropejskiej sieci dróg. To jest też komplementarne opracowanie dotyczące drogi, i jest najprostszym sposobem przekonania osób, które nie chcą tego czytać.

W tej chwili do dyspozycji mamy tak naprawdę dwa dojazdy do portu. Jeden przez ul. Marynarki Polskiej, czyli główną oś komunikacyjną i drugi dojazd przez most wantowy do Trasy Sucharskiego. I ta idea wybudowania mostu wantowego, bo była okazja wówczas, kiedy skorzystano ze środków również zewnętrznych jest w tej chwili finalizowana.

Cały ruch, który przejeżdża przez węzeł Okopowa, trasę W-Z, skracając albo pod dworzec i jadąc dalej Jana z Kolna i Marynarki Polskiej, albo też jadąc zupełnie niezależną a trasą przez otwarte tereny poza Śródmieście, tereny, które są krótko mówiąc mało podatne na uciążliwości komunikacyjne – wjeżdża do portu. I idea przekształcenia układu drogowego miejskiego jest taka, że trasa drogową w tej chwili - osi komunikacyjnej kraju, czyli drogi nr 1 - wpadająca na Trakt Świętego Wojciecha – jadąca przez całe miasto i do portu oraz Trasa Warszawska ze wschodu – praktycznie rzecz biorąc wjeżdża do portu tym ciężkim ruchem samochodowym. I teraz jest dojazd do portu również, ale dla pracowników i dla ruchu, który omija – to jest Droga Zielona i ta Droga Zielona nie musi być drogą ekspresową, ale musi zapewniać ruch komunikacji zbiorowej i musi zapewniać ruch indywidualnych osób z dojazdem do portu. I to jest ta cała idea. I dlatego nie upieramy się o to, żeby Trasa

Sucharskiego była w parametrach drogi ekspresowej, bo tam żadna z ciężarówek nie będzie z taką szybkością jeździła, to jest po prostu trasa o odpowiedniej nośności podłoża.

Przewodniczący Piotr Dzik

Zamknął dyskusję.

Podziękował obecnym za wyjaśnienia i reasumując powiedział, że tak, jak powiedział Pan Dyrektor Rudziński Komisja w niedługim czasie będzie miała plan działań odnośnie Trasy Sucharskiego. Chętni otrzymają informacje na płycie DVD.

PUNKT - 4

Sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencja.

Korespondencja:

Przewodniczący Piotr Dzik

Odczytał pismo, które przyszło od Pana Ministra Polaczka na temat inwestycji dotyczącej Trasy Sucharskiego. Kserokopię pisma Państwo Radni otrzymali do skrytek. **Pismo Nr stanowi załącznik nr 7 do protokołu.**

Ponieważ nie było żadnych spraw ze strony członków Komisji, porządek obrad został wyczerpany, przewodniczący podziękował za czynny udział w posiedzeniu Komisji i zaprosił członków Komisji na następne posiedzenie, według planu odbędzie się dnia

Porządek obrad zostanie przedłożony do skrytek i następnie zamknął posiedzenie.

Na tym posiedzenie Komisji zostało zakończone – godz. 19,30

*Przewodniczący
Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej*

Piotr Dzik

Protokół sporządziła:

Elżbieta Wajs-Deyck