

## PROTOKÓŁ NR 41 - 2/2013

### z posiedzenia Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Miasta Gdańska, które odbyło się 11 lutego 2013r.

#### Wspólne posiedzenie z Komisją Rewitalizacji Rady Miasta Gdańska.

Komisja rozpoczęła posiedzenie o godzinie 16:00, zakończyła o godzinie 19:30.

#### Obecność :

W posiedzeniu uczestniczyło 6 członków Komisji, wg listy obecności, która stanowi załącznik nr 1 do protokołu.

Lista obecności pozostałych osób uczestniczących w posiedzeniu Komisji stanowi załącznik nr 2 do protokołu.

#### ***Pani Aneta Szyłak, Dyrektor Instytutu Sztuki Wyspa***

Powitała zebranych mieszkańców, członków Komisji Rewitalizacji, której Przewodniczącym jest Dariusz Słodkowski i Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Miasta Gdańska, której Przewodniczącą jest Pani Małgorzata Chmiel. Państwo będziecie wspólnie modelować to spotkanie. Bardzo się cieszymy, że pomimo tak trudnej pory tak licznie Państwo przybyli do naszego Instytutu.

#### ***Radny Dariusz Słodkowski, Przewodniczący Komisji Rewitalizacji***

Podziękował Pani Anecie Szyłak, Dyrektor Instytutu Sztuki Wyspa, za gościnę, za umożliwienie odbycia wspólnego posiedzenia Komisji Rewitalizacji i Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Miasta Gdańska w siedzibie Instytutu, która jest na terenie stoczni. Ta dzisiejsza dyskusja jest jak najbardziej na miejscu, bo rozmawiamy, nie tyle o przyszłości Młodego Miasta, ale o obszarze, a raczej inwestycji, która nam tą przyszłość i ten teren będzie warunkowała. Względy proceduralne wymagają od Komisji przyjęcia porządku obrad, więc Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie porządku obrad Komisji Rewitalizacji. Porządek Komisji Rewitalizacji został przyjęty 6 głosami za - jednogłośnie.

Następnie przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska, Małgorzata Chmiel, poddała pod głosowanie porządek posiedzenia:

1. Wytypowanie przedstawiciela Rady Miasta Gdańska do Rady Naukowo - Społecznej Leśnego Kompleksu Promocyjnego „Lasy Oliwsko - Darżlubskie” na lata 2013 - 2015.

2. Budowa ul. Nowa Wałowa w kontekście zagospodarowania Młodego Miasta - stan faktyczny, wątpliwości, rozwiązania alternatywne.

3. Wolne wnioski, sprawy wniesione, korespondencja.

Porządek Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska został przyjęty 6 głosami „za” - jednogłośnie. Porządek Obrad stanowi załącznik nr 3 do protokołu.

## **PUNKT- 1**

Wytypowanie przedstawiciela Rady Miasta Gdańska do Rady Naukowo - Społecznej Leśnego Kompleksu Promocyjnego „ Lasy Oliwsko - Darżlubskie” na lata 2013 - 2015.

**Małgorzata Chmiel - przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska**

Zaproponowała kandydaturę radnego Krzysztofa Wieckiego, który wyraził zgodę na kandydowanie. Komisja kandydaturę poparła.

### USTALENIA KOMISJI

Komisja, jednogłośnie, 6 głosami „za” wybrała radnego Krzysztofa Wieckiego do uczestnictwa w pracach Rady Naukowo - Społecznej Leśnego Kompleksu Promocyjnego „ Lasy Oliwsko - Darżlubskie” .

## **PUNKT - 2**

Budowa ul. Nowa Wałowa w kontekście zagospodarowania Młodego Miasta - stan faktyczny, wątpliwości, rozwiązania alternatywne.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Może, jako pierwszy z gości, głos zabratby Pan Prezydent Bielawski. Nie wiem, czy jest obecny. Rozumiem, że Pan Andrzej Duch, Dyrektor WUAiOZ. Proszę o kilka słów wprowadzenia do tematu.

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

W imieniu Pana Prezydenta Bielawskiego chciałbym Państwa przeprosić. Jest dzisiaj w Warszawie i nie mógł być tutaj z nami, a zdaje sobie sprawę, że jest to ważne spotkanie i ważna dyskusja, stąd przedstawiciele reprezentacji Prezydenta w osobach przedstawicieli Biura Rozwoju Gdańska i mojej osobie.

Chciałbym przede wszystkim potwierdzić słowa Pana Radnego, że oczywiście jest to dyskusja ważna i jak najbardziej na miejscu. Na miejscu o tyle, że w miejscu, gdzie ul. Nowa Wałowa będzie przebiegała, bo dosłownie kilkadziesiąt metrów stąd. Na miejscu również o tyle, że potrzeba istnieje wyprostowania pewnych

spraw, które zostały przedstawione w prasie, w mediach w sposób, no powiedzmy sobie daleko odbiegający od tego, co rzeczywiście planujemy zrobić.

Planujemy przede wszystkim budować, i to od dawna, od dawien dawna, można powiedzieć od 1995 roku ulicę Nową Wałową, która będzie obsługiwała tereny Młodego Miasta, bo wiadomo, że żadne tereny się nie rozwiną, gdy nie będą miały komunikacji, dojazdu. Narzekaliśmy długo i narzekaliśmy często, że najpierw się buduje osiedla, najpierw się buduje domy a dopiero potem z opóźnieniem ulice. Teraz próbujemy zrobić to odwrotnie. Najpierw ulice, a potem domy i okazuje się, że zdaniem niektórych też źle. Trudno zrozumieć, ale może dzisiaj się uda to właśnie zrozumieć.

Trzeba wyprostować takie sprawy jak to, że tu ma być, jak podawano autostrada na estakadzie, gdzie to jest zupełna nieprawda. Ma być realizowana droga o dwóch pasach ruchu. Jeden w jedną stronę, drugi w drugą stronę. Czy da się mniej? Chyba nie. Jeżeli będzie taka potrzeba, jeżeli Młode Miasto rozwinie się tak, jak to jest w naszych marzeniach, będzie można rozbudowywać tą drogę do większych przekrojów, takich, jakie są przewidziane w koncepcji, gdyż w koncepcji zawsze trzeba przewidzieć następne etapy i oczywiście, jeżeli nie będzie takiej potrzeby, nikt nie będzie tam inwestować, to nikt nie będzie rozbudowywał tej drugiej jezdni, czy torowiska tramwajowego, ale mamy nadzieję, że jednak to powstanie.

Jeżeli w międzyczasie powstaną inne, ciekawe, atrakcyjne, lepsze rozwiązania, to oczywiście będziemy je stosować. Może to będzie teleportacja i w ogóle drogi nie trzeba będzie budować. Zobaczymy. Ale na dzisiaj rozmawiamy o Nowej Wałowej, która jest w odcinku na wiadukcie po to, żeby przekroczyć tory kolejowe i ul. Jana z Kolna. W odcinku mniej więcej 1/5 długości tego odcinka, o którym mówiłem na zjeździe, to jest ten odcinek, który nazwałem w pasie Nową Wałową na estakadzie, część zresztą jest na nasypie i w odcinku kolejnym na terenie. Tak, że o tym rozmawiamy dzisiaj. Dziękuję bardzo.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Jeżeli można panie dyrektorze. Dla skrócenia wypowiedzi państwa z Urzędu Miejskiego, bo rozumiem, że wszyscy państwo, którzy tutaj przyszli są zainteresowani tym tematem w kontekście, czy droga, która zapisana jest w planie zagospodarowania przestrzennego, czy ona podzieli tą część terenów miasta, terenów po- stoczniovych Synergii na pół, czy nie? Rozumiem, Pana wypowiedź idzie w tym kierunku, że na razie miasto, przepraszam inwestor nie miasto, bo to są tereny przecież prywatne, że inwestor zamierza realizować tylko jedną część tej drogi, czyli połowę, czyli jeden pas w jedną stronę, a drugi pas w drugą stronę? Natomiast rezerwacja w planie zagospodarowania jest dwa razy po dwa pasy plus tramwaj. Tak?

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

Nie mogę odpowiedzieć tak. Staralem się odpowiedzieć na zaproszenie do wstępu, zagajenia, że tak powiem, wstępu do dyskusji. Same wypowiedzi zostawiam w zależności od tego jak ta dyskusja będzie się rozwijała, ale to jest wstęp i taka krótka informacja o tym, o czym mówimy.

**Radna Aleksandra Dulkiewicz - członek Komisji Rewitalizacji**

Panie Przewodniczący. Rozumiem, że w pierwszym punkcie jest dyskusja i najpierw będziemy wysłuchiwać tych, którzy mają najwięcej do powiedzenia na ten temat, czyli przedstawiciele BPTO i poszczególni partnerzy, jak to mamy określone w naszym zaproszeniu społeczni, tak?

**Radny Dariusz Słodkowski, Przewodniczący Komisji Rewitalizacji**

Rzeczywiście ta kwestia wymaga uzgodnienia. Skłaniałbym się do takiej organizacji dzisiejszej Komisji, aby najpierw wypowiedziała się storna urzędowa, czyli te osoby, które są odpowiedzialne za projekt i realizację tego przedsięwzięcia, natomiast w kolejnych punktach mamy głos ekspertom, także stronie społecznej, krytykom tego rozwiązania. Tak, żeby najpierw w pewien sposób ustalić jakiś stan faktyczny dla naszej dzisiejszej dyskusji, który może być punktem wyjścia do dalszej dyskusji, więc jeśli członkowie Komisji i Pani Przewodnicząca byłaby skłonna, to bym zaproponował, żeby wypowiedzieli się przedstawiciele BPTO i osoby, które reprezentują ten podmiot.

**Pan Jan Kosiedowski, Prezes Zarządu BPBK**

Proszę Państwa. Może zacznę od prezentacji, bo wydaje mi się, że to najbardziej przybliży cały projekt i samą realizację.

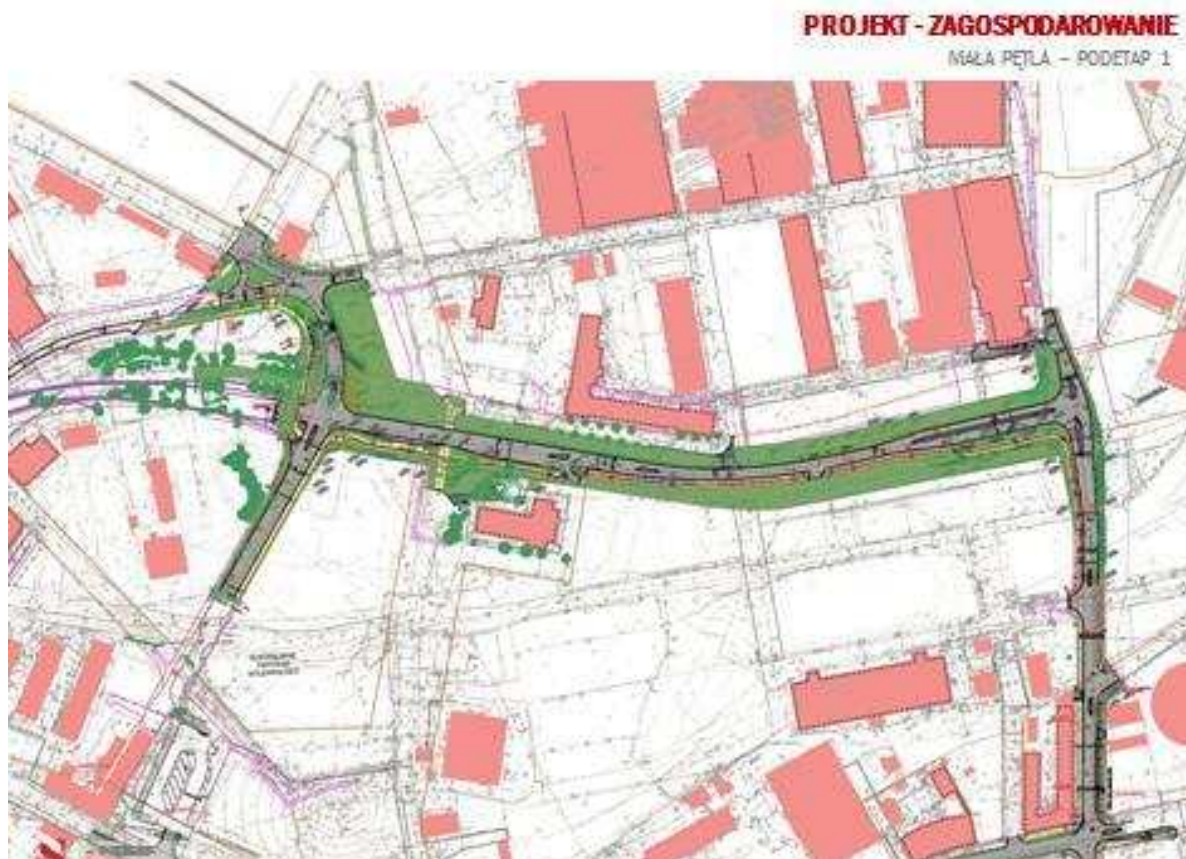


Jest to wizualizacja ul. Nowa Wałowa, wiadukty nad torami kolejowymi, przebieg Nowej Wałowej do ul. Rybaki Górne, a więc do rejonu, gdzie ulica w tej chwili będzie realizowana. Tutaj mamy przebieg ul. Stara Wałowa, ul. Łagiewniki i ul. Podwałe Grodzkie, tereny stoczniowe, budynek dyrekcji, byłej dyrekcji stoczni, Europejskie Centrum Solidarności. To są podstawowe elementy, które tu są pokazane.

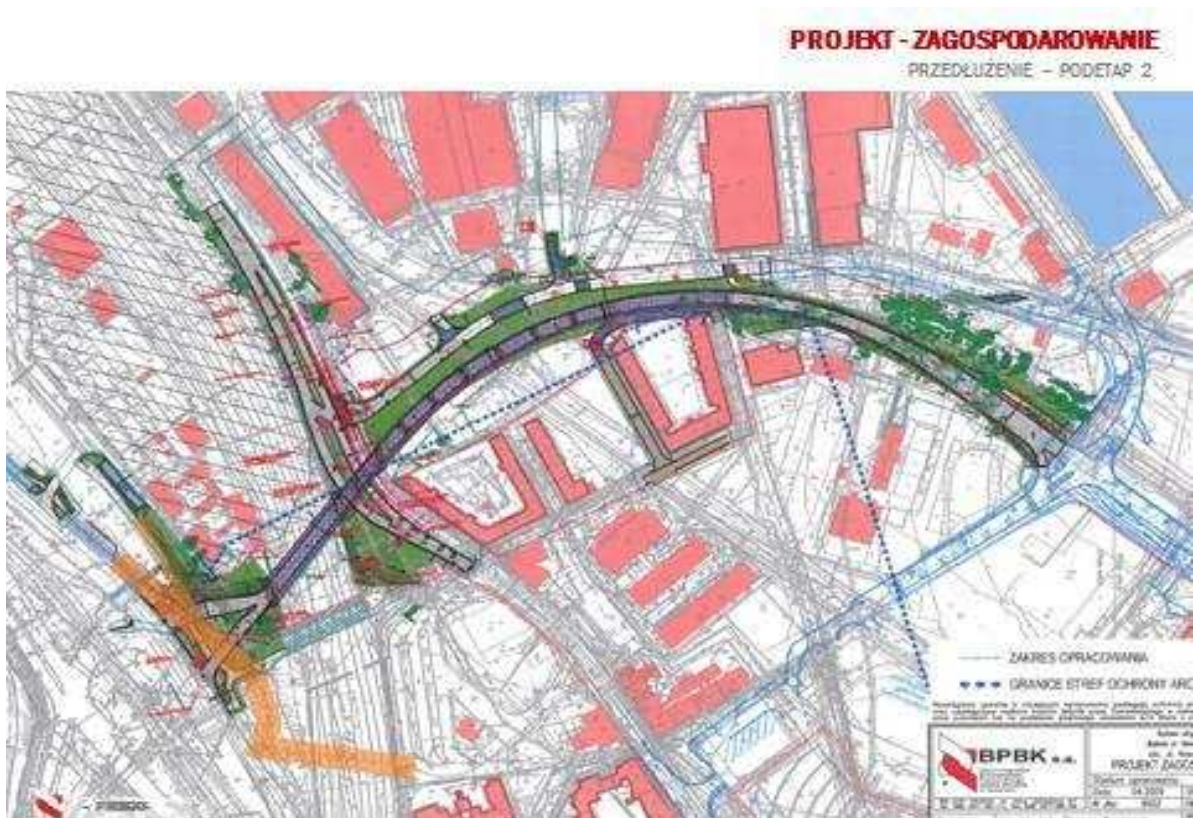
Pierwsza sprawa. Nawiązałbym do tego, co mówił Dyrektor Duch. O Nowej Wałowej mówi się chyba od lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Jak przyszedłem do biura, było to dosyć dawno, w każdym razie ubiegłym wieku, realizowana była ul. Jana z Kolna i wtedy natrafiła tutaj na przeszkodę w postaci nastawni. Dzięki tej nastawni do dzisiaj mamy przewężenie, jedną jezdnię ul. Jana z Kolna i to jest jedna z bolączek układu komunikacyjnego i korków, jakie się tworzą w rejonie stoczni i przy terenach postocznionych. W tamtym czasie ul. Wałowa rzeczywiście była zakładana i projektowana, jako ekspresowa, ale to są bardzo dawne czasy. Od tego czasu już bardzo dużo czasu upłynęło i koncepcje się zmieniły.

Ulica Nowa Wałowa na odcinku od ul. Jana z Kolna do wylotu na Warszawę do ul. Elbląskiej, ul. Podwale Przedmiejskie, Armii Krajowej, Wały Jagiellońskie i Podwale Grodzkie, ul. 3 Maja - to jest ten układ ulic, który praktycznie w większości istnieje, brakuje oczywiście tego fragmentu. W założeniach planistycznych, w tym m.in. w studium uwarunkowań, które było opracowane, i uchwalone przede wszystkim przez Radę Miasta Gdańska jest takie pojęcie o pętli wokół dzisiaj całego historycznego centrum miasta Gdańska i w skład tego wchodzi właśnie ul. Nowa Wałowa, ul. 3 Maja, Trakt Św. Wojciecha i ul. Nowa Sandomierska, która w tej chwili w ogóle nie istnieje.

Cały ten obwód wokół historycznego centrum Gdańska ma za zadanie przede wszystkim wyprowadzić część ruchu komunikacyjnego z obszaru historycznego Gdańska. To jest odcinek, o którym w tej chwili dyskutujemy, pokazany na czarno-od ulicy Rybaki Górne poprzez Jana z Kolna do Al. Zwycięstwa.

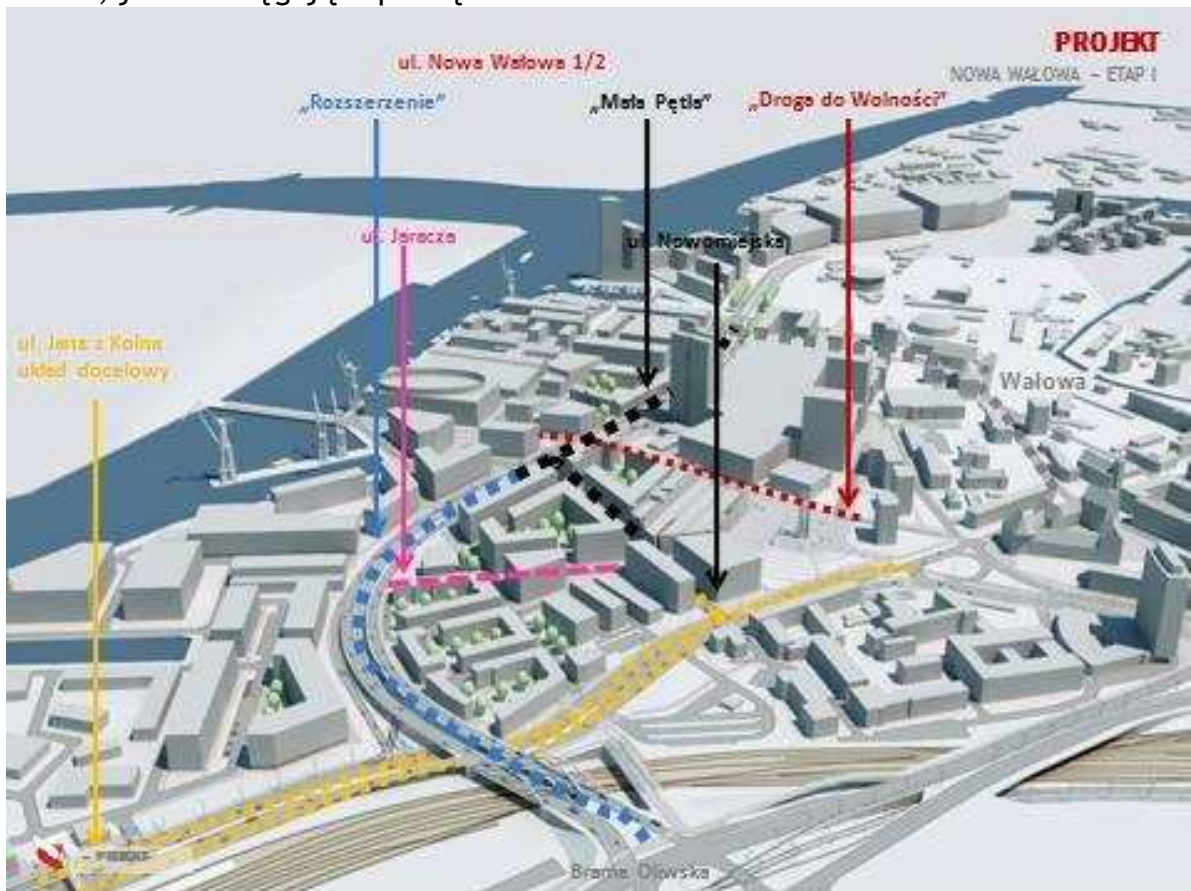


A tu już pokazana jest symulacja tego, co jednostki planistyczne, w tym, nie ukrywam ja się z tym również utożsamiam zakładają, że po utworzeniu obwiedni wokół miasta nastąpi podobna integracja terenu Gdańska Głównego z rejonem Starego Miasta. To samo będzie miało miejsce w rejonie Głównego Miasta na wysokości Targu Siennego i Targu Rakowego, również ul. Podwałe Staromiejskie zostanie zmieniony jej charakter, stąd ruch tranzytowy na trasę, która będzie łączyła a nie dzieliła Główne Miasto od Starego Przedmieścia i Dolnego Miasta. Taka obwiednia, a nie obwodnica, bo wydaje mi się, że tutaj tego niuansu nikt nie zauważył ma na celu przede wszystkim pewne uporządkowanie ruchu i wyprowadzenie ruchu, uspokojenie tego ruchu z obszaru historycznego miasta. To są podstawowe funkcje. Widać jak ten teren jest ważny dla Miasta Gdańska.



Mamy Młode Miasto z Drogą do Wolności i z planowanym centrum handlowym, Europejskim Centrum Solidarności i z drugiej strony rozbudowa Sądu, Hevelianum, Urząd Miejski wraz z jego rozbudową, Centrum Kongresowe i szkoły w rejonie Biskupiej Górki. W centrum tego obszaru jest również Targ Sienny, Targ Rakowy. Mamy tutaj istniejący Targ Węglowy, Główne Miasto, Droga Królewska z jej osią, która ma być przedłużona aż do rejonu Urzędu i przede wszystkim tereny, które nas dzisiaj interesują, a więc teren Młodego Miasta. To są podstawowe analizy i strefy intensywnych cyrkulacji pieszych. Wyprowadzając ruch samochodowy z Podwała Grodzkiego, z Wałów Jagiellońskich przestrzeni dla lepszych powiązań Gdańska Śródmieście, mówię o przystanku Gdańsk Śródmieście, który jest w tej chwili w realizacji i stacji Gdańsk Główny z Młodym Miastem, Starym Miastem, Głównym Miastem, Starym Przedmieściem.

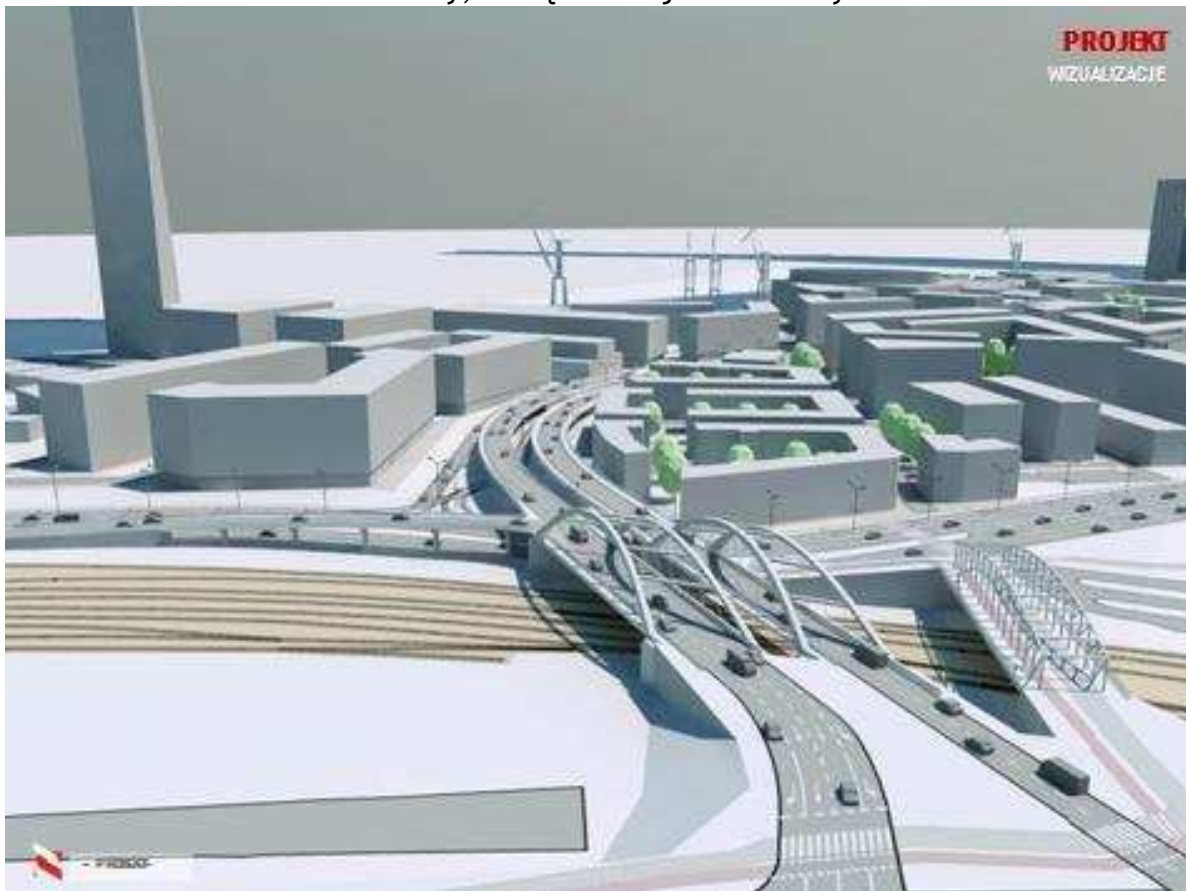
Tutaj z kolei analiza powiązań rekreacyjnych w rejonie dawnych fortów i w nawiązaniu do starych planów budowy takiej obwiedni wokół Starego Centrum Miasta, jeszcze sięgająca początków XX wieku.



Wracamy do naszej trasy Wałowej, i po kolei. Mamy ul. Jana z Kolna, która jest tutaj bardzo ważnym elementem układu komunikacyjnego. Na niebiesko pokazany fragment Nowej Wałowej tzw. rozszerzenia, a więc odcinka od ul. Nowomiejskiej do Bramy Oliwskiej, Nowej Wałowej tzw. małej pętli, która zamyka obszar od Starej Wałowej poprzez Rybaki Górne, fragment Wałowej i ul. Nowomiejskiej do istniejących dojazdów do ECS. Ulica Nowomiejska, która jest w tej chwili w trakcie realizacji.

I tu jest pokazany kolejny element bardzo istotny, który wyszedł już w trakcie dyskusji, który wcześniej nie był tak eksponowany tj. ul. Jaracza, która jest elementem projektu budowlanego całości przebudowy układu komunikacyjnego w tym rejonie, a w tej chwili szczególnie istotna, ponieważ praktycznie tą ulicą można zapewnić dojazd do naszych dzisiejszych gospodarzy z kierunku ECS i to jest jeden z pilniejszych elementów tak mi się wydaje do rozwiązania. No i oczywiście Droga do Wolności, a więc trasa, która ma połączyć Plac Solidarności Trzech Krzyży z terenami nadwodnymi przecinając Nową Wałową.

Teraz króciutko układ docelowy, a więc dwie jezdnie ulicy Jana z Kolna.



Ten projekt jest gotowy aczkolwiek w każdej chwili grozi mu przeterminowanie. W miesiącu marcu już pierwsze elementy ZUT uzbrojenia podziemnego tego terenu będą się dezaktualizowały i tak do pół roku. Tutaj w tej chwili trwają dyskusje w mieście, żeby zatrzymać ten proces dezaktualizacji ul. Jana z Kolna, która tutaj jest szalenie istotnym elementem komunikacyjnym. Dwie jezdnie ul. Nowej Wałowej, ona jest na parametrach ulicy zbiorczej. Dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, i tak w planie została zapisana. Ulica Nowomiejska, ulica zbiorcza jednojezdniowa, z chodnikami, ścieżkami rowerowymi, ul. Jaracza...

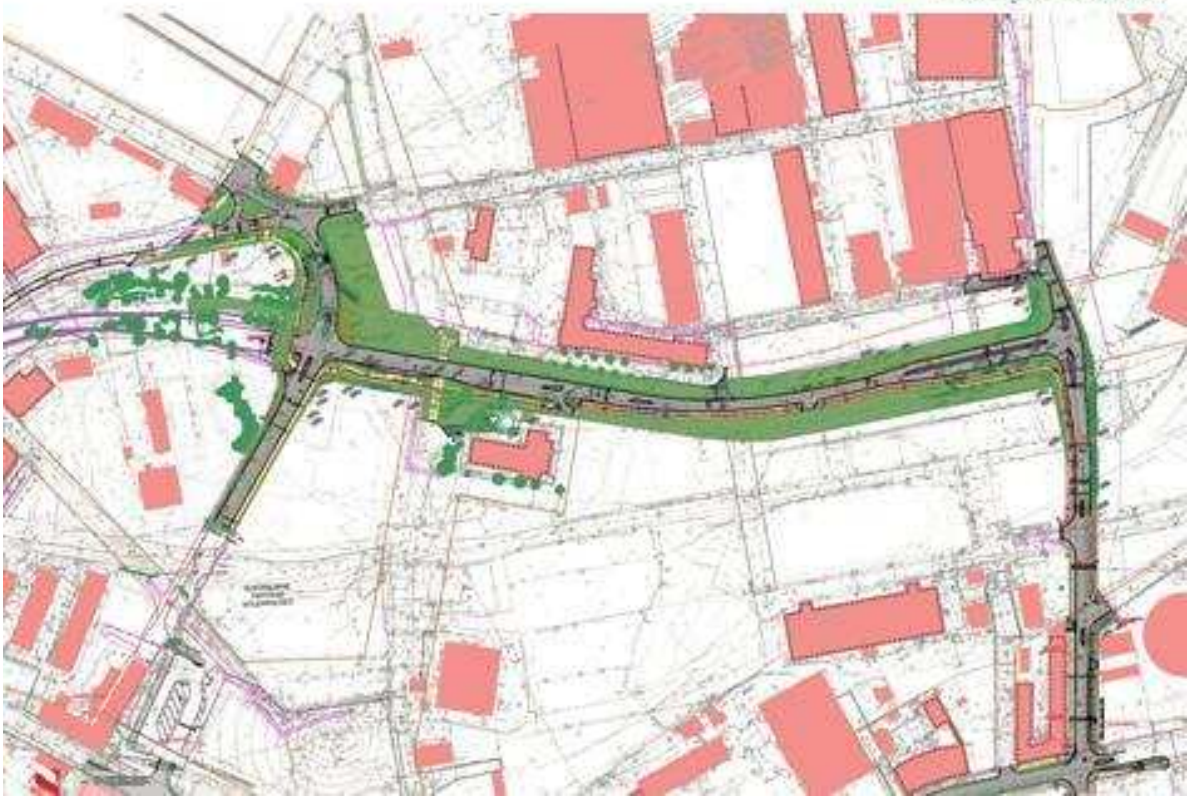
***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Przepraszam bardzo. Proszę pokazać, który odcinek w tej chwili jest realizowany.

***Pan Jan Kosiedowski, Prezes Zarządu BPBK***

Jeśli chodzi o Nową Wałową jest realizowany odcinek od ul. Rybaki Górne w kierunku do Bramy Oliwskiej. I Droga do Wolności, która jest praktycznie oddzielnym zadaniem i oczekiwany jest tutaj konkurs.





Tu jest plansza pokazująca zagospodarowanie całości tego terenu. Jak widać w pierwotnym projekcie również jest uwzględniona, przede wszystkim pokazany jest przekrój dwujezdniowy, ponieważ trudno sobie wyobrazić projektowanie jednej jezdni przy założeniu, że w planie jest druga jezdnia. Jak widać są miejsca szalenie ważne dla tego punktu, przejście między salą BHP, a na przykład budynkiem Dyrekcji, gdzie jest wyjątkowo mało miejsca. Takich miejsc jeszcze jest kilka, przy Kolonii Robotniczej przejście w rejonie Bramy Oliwskiej. To są te punkty krytyczne. Ulica Nowomiejska z tymczasowym włączeniem w ul. Drewnica, ul. Jaracza.

Cały ten obszar proszę państwa był praktycznie wyłączony z projektu z wyjątkiem przebudowy ul. Jaracza i przebudowy ul. Jana z Kolna z bardzo prostego powodu. Inwestor ma za zadanie przede wszystkim, a inwestorem jest Baltic Property Trust (BPTO), która ma za zadanie wybudować fragment Nowej Wałowej, który umożliwi inwestowanie i skuteczne oddawanie do użytku obiektów realizowanych na terenie Młodego Miasta, to jest zadanie podstawowe.

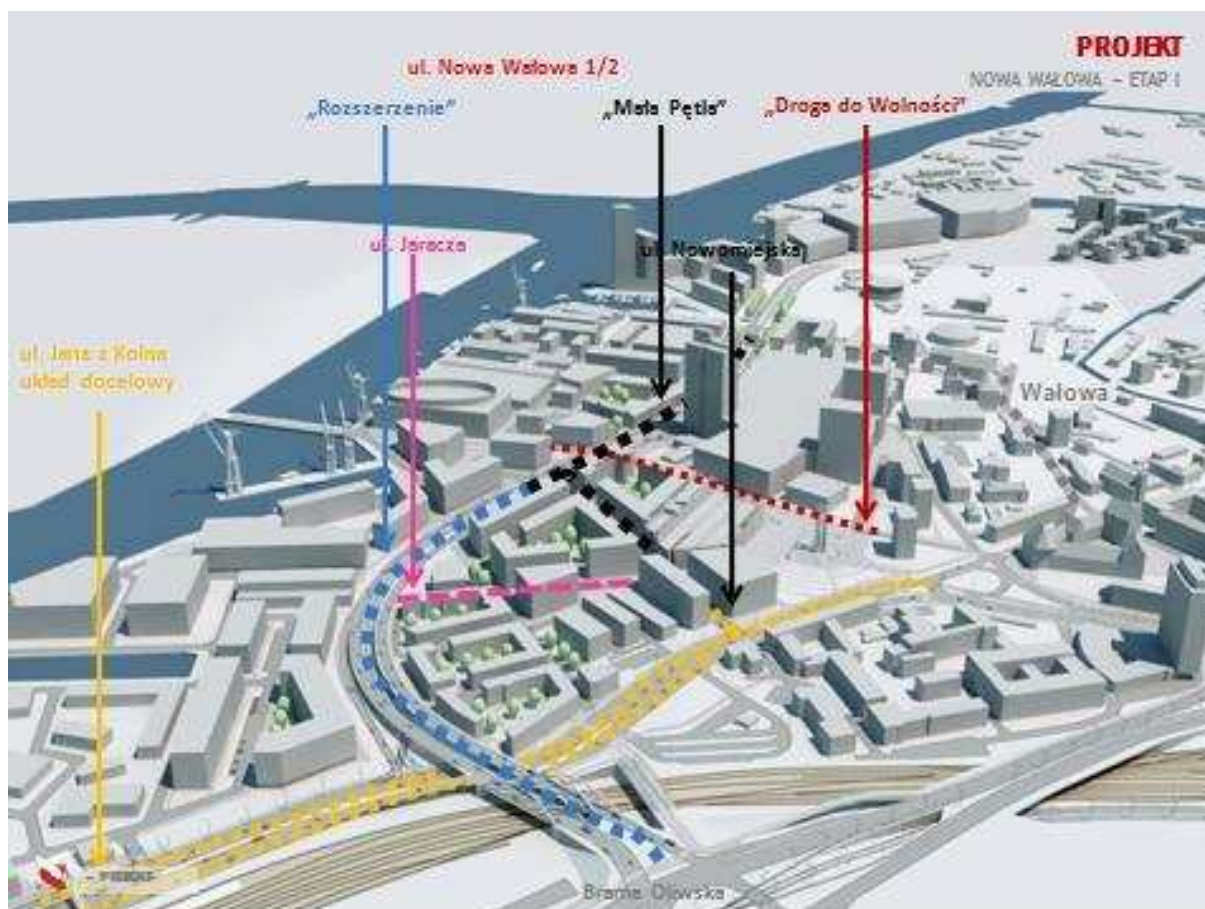
Elementy, teraz będzie na pewno wyraźniej widać, elementy, które są realizowane w ramach pierwszego etapu, a więc to jest ten zakres, który obejmują w tej chwili projekty realizowane. Fragment ul. Jana z Kolna tj. usunięcie tylko i wyłącznie kolizji z podporami estakady Wałowej. To jest właśnie etap II, czyli przedłużenie ul. Wałowej, od ul. Nowomiejskiej do Bramy Oliwskiej. Jest to o tyle istotne, że w pierwotnych założeniach ten odcinek miał być finansowany przez miasto Gdańsk. Sytuacja się diametralnie zmieniła, jak Gdańsk wygrał EURO 2012.

### **Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska**

Przepraszam najmocniej. Byśmy chcieli też jeszcze oddać głos zaproszonym gościom i jakby Pan był uprzejmy się ograniczyć, przejść do tematu tylko Nowej Wałowej, czyli jej szerokości, projektu, do tego problemu, dla którego tutaj wszyscy Państwo przyszli. Proszę podać wszystkie te informacje, które nas dotyczą, żeby być zorientowanym, czy ta ulica rzeczywiście będzie dzielita, czy nie będzie dzielita, czy jest słuszna, czy nie jest słuszna.

### **Pan Jan Kosiedowski, Prezes Zarządu BPBK**

To jest mała pętla. Zakres na czarno, to jest to, co również objęte jest realizacją w projektach budowlanych.



Etap następny, który ma też realizować miasto, na żółto pokazana ul. Jana z Kolna do Nowomiejskiej, ul. Jaracza. To jest cały przebieg ul. Wałowej- pierwsza faza i druga faza, dwujezdniowa, - czyli docelowy przekrój.

Linie tramwajowe w ul. Jana z Kolna, w ul. Wałowej do Jana z Kolna.

Tu jest pokazany zakres projektów budowlanych, realizowanych w tej chwili, to jest tzw. mała pętla. Tu mamy ul. Nowomiejską, Wałową i ul. Rybaki Górne. Tak wygląda ta ulica, która w profilu, jak widać biegnie ten odcinek po terenie.

Następny odcinek ul. Wałowa z wprowadzeniem do Bramy Oliwskiej. Odcinek, wiadukt nad torami kolejowymi, estakada nad ul. Jana z Kolna i zejście na teren w rejon ul. Nowomiejskiej. Tak wygląda profil. Mamy 9 metrów nad poziomem

terenu, jesteśmy na Bramie Oliwskiej, rzędne na Młodym Mieście tj. 1, 5 metra, miejscami nawet niżej.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Cały czas po terenie, tak? Nie będzie żadnych wałów ani nie będzie estakad?

***Pan Jan Kosiedowski, Prezes Zarządu BPBK***

Estakada jest tutaj (pokazał na planszy), jest między Bramą Oliwską nad torami kolejowymi, nad Jana z Kolna, no i musimy zejść na takiej wysokości, żeby opłacało się budować już trasę, wejść w teren istniejący.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Tak, tak rozumiem. Odnoszę się do tych informacji, które były publikowane w gazetach, że ma być estakada, że ma być wał.

***Pan Jan Kosiedowski, Prezes Zarządu BPBK***

Tak wygląda przekrój estakady. O tyle to jest istotne, że zlikwidowany jest tutaj ekran przeciwhałasowy. To jest istotny element. Jak widać, połowa ruchu, jaki generuje tutaj układ komunikacyjny miasta tj. przede wszystkim teren samego Głównego Miasta, więc wizja Wałowej tylko i wyłącznie, jako trasy tranzytowej jest praktycznie jak widać nie do końca trafiona, ponieważ połowę tego ruchu generuje Młode Miasto. Tak wygląda program na rok 2020. Obwodnica Południowa, Podwale Przedmiejskie, Podwale Grodzkie, Wałowa.

Tu jeszcze jedna sprawa bardzo istotna. Obszar, tu taki z bramą, przebieg ul. Nowa Wałowa. To, co jest istotne. Ten teren został wydzielony z terenów stoczniowych i przekazany miastu. Czyli inwestycja jest prowadzona na terenie miasta. Ponad 50% tego obszaru, to jest własność inwestorów duńskich, więc inwestora BPTO, DREWNICA i inne, które na tym terenie działają. Jak widać zasięg ewentualnie możliwy do zalewania w czasie sytuacji powodziowych tego terenu jest dosyć znaczny i też nie można go lekceważyć mówiąc o tej ulicy.

Żeby tutaj nie zanudzić Państwa mam jeszcze fragment dotyczący ulicy Jaracza i powiązania, jeśli można.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Ale dzisiaj fragment Nowej Wałowej byśmy chcieli, jeśli można.

***Pan Jan Kosiedowski, Prezes Zarządu BPBK***

To też jest fragment Nowej Wałowej.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

No właśnie, jeśli mogę prosić, bo tutaj jeszcze kilka osób chcielibyśmy wysłuchać.

***Pan Jan Kosiedowski, Prezes Zarządu BPBK***

Tu jest zakres przebudowy ul. Jaracza, ona na pewnym fragmencie istnieje i tak można połączyć Centrum - Instytut Wyspa - z Europejskim Centrum Solidarności.

Potrzebna jest jezdnia, która może być wykonana tymczasowo na odcinku od Nowomiejskiej do istniejącej brukowej ulicy, a przede wszystkim potrzebny jest ciąg pieszy z oświetleniem.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Może byśmy poprosili panią dyrektor Pujdak.  
Chciałby pan jeszcze coś dodać?

***Pan Jan Kosiedowski - Prezes Zarządu BPBK***

Chciałbym, żeby tutaj kolega jeszcze parę słów powiedział na temat ul. Jaracza.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Ale dosłownie króciutko, bo chcielibyśmy przejść do najważniejszej sprawy, która tutaj dotyczy nas, czyli plan zagospodarowania przestrzennego. Tutaj pani dyrektor Pujdak jest i też bym prosiła w kilku słowach dosłownie.

***Pan Tomasz Stanisławczyk, BPBK***

Chciałbym przedstawić, z jednej strony pokazać jak ważny jest to ciąg pieszy, pasaż od strony Europejskiego Centrum Solidarności przez ul. Jaracza, tu jest Instytut Wyspa jednocześnie do....

***Przewodnicząca Małgorzata Chmiel***

No dobrze, ale co chciałby nam pan tutaj powiedzieć w kontekście tej Nowej Wałowej?

***Pan Jan Kosiedowski - Prezes Zarządu BPBK***

Tu przede wszystkim chodzi o to, żeby... Pani Małgosiu, jak będziemy tak rozmawiali, to nie zmierzymy do żadnej dyskusji.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Nie. Przepraszam najmocniej. To jest może nasza wina. Trzeba było ograniczyć wszystkich mówców na początku do na przykład 10 minut, ponieważ chcielibyśmy również przybyłych tutaj zainteresowanych mieszkańców wysłuchać, a nie będziemy do nocy siedzieć z tego względu. Przybyli tutaj mieszkańcy mają pytania i w związku z tym raczej byśmy chcieli, żebyście Państwo odpowiadali na pytania przybyłych mieszkańców. Dziękuję.

***Głos z sali***

Żeby pytać, to trzeba coś wiedzieć, więc trzeba zobaczyć to.

***Pan Jan Kosiedowski, Prezes Zarządu BPBK***

Tak. Nam chodzi o powiązania Europejskiego Centrum Solidarności z Instytutem Wyspa i z terenami wystawowymi po drugiej stronie Wałowej. Co będzie się działo jak powstanie Nowa Wałowa? I wydaje mi się, że to jest temat, który tu interesuje mieszkańców.

**Pan Tomasz Stanisławczyk, BPBK**

Więc z jednej strony jest to połączenie (pokazał na planszy). Z drugiej strony chcieliśmy pokazać sposób, w jaki można doprowadzić do pogodzenia pozostałości tych murów, bo wiemy, że jest chęć zachowania tożsamości tych murów w projekcie. Powiem też tak. Tu jest jakby stan istniejący (pokazał na planszy). Mur zamienia się w ciąg, element, który z jednej strony symbolizują ten mur, jakby upamiętniając w pewien sposób, z drugiej strony stanowi ten element przestrzeni publicznej, który jakby łączy te tereny w jakiś ruch wydzielony tj. Kolonię Robotniczą z terenem Wyspa. Tu pokazane są różne sposoby jakby można przedstawić ten mur w przyszłości. Zależało nam na tym, żeby te elementy nie były stricte przestrzenne tego muru, ale o elementy, które mogłyby aktywnie jakby działać na społeczeństwo. Następnie kolejnym elementem tj. jakby na podstawie tego rysunku muru powstanie rysunek posadzki, to jest kolejny etap. Kolejną mapką są latarnie. To są latarnie, które są rozsiane po terenie stoczni. Proponujemy, aby one stanowiły element wytyczonej drogi i były, jako latarnie uliczne. Jako kolejny, ostatni element to jest przejście kładką z alternatywnym kierunkiem połączenia kładki właśnie z budynkiem tym dachem. To są przykłady tarasów takowych. Jeśli chodzi o kładkę, to jest pomysł pozostawienia i wykorzystania elementów stoczniowych, więc ta struktura, konstrukcja kładki powinna jak najbardziej przypominać te elementy stoczniowe, natomiast jest problem fizyczny pozostawienia tych elementów, więc będzie budowana kładka, która tylko w charakterze będzie przypominać te elementy, konstrukcje stoczniowe. Dziękuję.

**Pan Jan Kosiedowski, Prezes Zarządu BPBK**

Zamykając temat. Czy obwiednia, czy główna oś komunikacyjna? To jest teren Młodego Miasta. Widać, że Wałowa pełni również funkcje głównej osi komunikacyjnej tego obszaru i tu taki charakter może mieć, i wydaje mi się, że ta dyskusja może otworzyć kolejny element, jak ten fragment, o którym mówimy może wyglądać. Tu mamy przykład Szczecina (pokazał na planszy), tak ta ulica może wyglądać przy tych założeniach planistycznych. To jest ulica Marszałkowska w Warszawie jak Państwo widziecie, Al. Grunwaldzka w Gdańsku itd. Tu są już przykłady z Saragossy, z Berlina. Od tej decyzji, od tego jak będzie ten teren zagospodarowany będzie wyglądał efekt końcowy. To jest most kratowy z wizualizacją wiaduktu w rejonach kolejowych. Dziękuję bardzo.

**Radny Dariusz Słodkowski, Przewodniczący Komisji Rewitalizacji**

Panie Prezesie. Czy jest możliwość, żeby takie prezentacje udostępnić, żeby można było je swobodnie przejrzeć? Rozumiem, że to w gestii inwestora jest?

**Pan Jan Kosiedowski, Prezes Zarządu BPBK**

To jest w gestii inwestora, takie decyzje.

**Radny Dariusz Słodkowski, Przewodniczący Komisji Rewitalizacji**

Dobrze. Wystąpimy o zgodę na udostępnienie do inwestora. Pan prezes ładnie zaczął, tylko z tą kładką, to taka wisienka na koniec.

**Pani Aneta Szyłak, Dyrektor Instytutu Sztuki Wyspa**

Ad vocem w sprawie ul. Jaracza. Ponieważ myśmy rozmawiali z Państwem na temat ul. Jaracza i sprawy jakby dojścia, bo Instytut Sztuki Wyspa stałby się niebawem wysepką komunikacyjną. Stąd też poruszaliśmy ten temat i bardzo nam zależy na

tym, żeby oczywiście było do nas dojście od strony ul. Jaracza. Natomiast jakby to, co zobaczyłam, czyli jakby daleko idąca ingerencja plastyczna powiedziałabym w tą drogę wydała mi się nieco przekraczająca nasz horyzont oczekiwań. Zależało nam na tym po prostu, żeby można było do nas dojść, podjechać z dostawą oraz podjechać rowerem. I oczywiście jesteśmy jak najbardziej orędownikami tego, żeby wykorzystywać to, co się uda zachować ze strony stoczni, czyli np. latarnie, na co zwrócił uwagę Michał Szłaga. Natomiast wszelkiego rodzaju jakby takie instalacje przy instytucji artystycznej, która oczywiście nie chciałaby się oddzielać od mieszkańców tego domu, gdzie nas w tej chwili oddziela płot jakimiś stojącymi tam obiektami, więc to już jest znowu za daleko idący projekt. Mówimy na razie o tym, żeby tą przestrzeń otworzyć, po prostu ją otworzyć i wybrukować, żeby można było dojść, czy podjechać, to wszystko. Nie tworzymy jakichś dodatkowych elementów plastycznych w tym miejscu, który ma swój wyraz i nie trzeba go dodatkowo ozdabiać.

Pamiętajmy. Jeszcze przed nami jest Droga do Wolności, która będzie taką przestrzenią rezerwacji historii. Zachowajmy jakby do tego miejsca wszelkie spektakularne pomysły, tu mówimy o przestrzeni miejskiej. Tu jest kamienica a obok jest mała galeria sztuki, to wszystko.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Proszę pani dyrektor Pujdak.

***Radny Dariusz Słodkowski, Przewodniczący Komisji Rewitalizacji***

Pani dyrektor Pujdak prosi ze względu na to, że jest przygotowana na prezentacje i historię wyłożeń planów, więc myślę, że z tego głosu zrezygnujemy, a Pan prezes Kosiedowski przedstawił szczegółowo, aż nadto z tą wisienką na końcu kwestie Nowej Wałowej, dlatego jeśli jest zgoda Pani Przewodniczącej, to przeszlibyśmy do Pani dr Kochanowskiej, członka Miejskiej Komisji Urbanistycznej w głosie komentarza w tej części poświęconej ekspertom.

***Profesor Danuta Kochanowska, Miejska Komisja Urbanistyczno - Architektoniczna***

Jestem trochę zaskoczona, bo nie myślałam, że będę wywołana do głosu. Sądziłam, że w trakcie dyskusji powiem, co chcę powiedzieć.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Pani głos jest bardzo ważny zawsze.

***Profesor Danuta Kochanowska, Miejska Komisja Urbanistyczno - Architektoniczna***

Tutaj bardzo krótko, parę zdań, rezerwując swój czas do dyskusji, wtedy, kiedy ona się rozwinie, bo na razie tej dyskusji jeszcze nie ma, są prezentacje. Chciałabym tutaj tylko zwrócić uwagę na dość istotną rolę tej ul. Wałowej, która w tej chwili zupełnie inaczej jest definiowana niż wiele lat temu. Wiele lat temu mówiło się o wielkim tranzyście na Warszawę, który z Gdańska będzie prowadzony. To wszystko uległo zmianie. Są inne układy komunikacyjne. Już nikt tej Wałowej nie chce obciążać takimi obowiązkami. W moim pojęciu jest to rzeczywiście główna oś tej części dzielnicy, która to dzielnica jest specyficzna, bo tam nie ma prawie,

że mieszkańców. To jest obszar, gdzie były pewne funkcje, które zostały przez czas historii zniszczone, wchodzi nowe funkcje, czyli jest to bardziej budowa nowego miasta o tyle trudniejsza, że na terenach zainwestowanych, z którymi jesteśmy uczuciowo związani itd. Natomiast, niezależnie od tego, jaki jest charakter tej dzielnicy każda taka nowa duża ulica miejska musi mieć jakiś swój kościec, że tak powiem komunikacyjny służący połączeniu tej dzielnicy z całością miasta, bo Młode Miasto nie jest autonomicznym miastem. To jest część Gdańska, część aglomeracji gdańskiej. I w związku tym ja widzę funkcje Nowej Wałowej, jako głównej osi łączącej Młode Miasto z innymi częściami Gdańska, umożliwiającej dojazd np. do tej dzielnicy.

Chciałam zwrócić jeszcze uwagę na jedną rzecz, która choć oczywista umyka uwadze. To znaczy to, że od strony Al. Zwycięstwa mamy do czynienia z wielką barierą komunikacyjną w postaci kolei. I teraz, jeżeli Młode Miasto chce mieć łatwy dojazd, tak, żeby mieszkańcy Wrzeszcza, Oliwy itd. łatwo tam docierali, a nie gdzieś od tyłu, no to muszą się zdecydować na jakiś jeden most. Trudno sobie wyobrazić pięć przejść, pięć mostków przerzuconych nad koleją. Więc to jakby determinuje to, że to jest ten pierwszy punkt tej Nowej Wałowej, a ostatni punkt, to jest z kolei w przyszłości most przez Motławę. Wydaje mi się, że jeżeli tak na nią spojrzymy, tzn., że to nie jest ani wielki tranzyt, a raczej główna oś miejska tej części miasta, i sytuacja jest taka, że mamy dwie bariery, Motławy z jednej strony, kolei z drugiej strony, to połączenie tych dwóch punktów, przejścia nad tymi barierami pewną osią miejską jest chyba dosyć logiczne. Natomiast miasto może przenikać jakby w stronę Młodego Miasta od strony Starego Miasta, gdzie nie ma żadnych barier wielkich, tylko jest sieć większej ilości ulic i tam rzeczywiście może być takie zszywanie miasta.

Jeszcze o zszywaniu miasta. Państwo tutaj, niektórzy obecni byli na prezentacji prac FRAG, gdzie mówiliście, że to jest ważne, żeby zszywać miasto. Ta Nowa Wałowa zszywa miasto, tylko w skali nie takiej lokalnej, tylko dzielnic miasta, które ze sobą będą w ten sposób się komunikowały. Jeżeli Państwo mnie przekonają, że to jest moje rozumowanie błędne, to podniosę ręce do góry i poddam się, ja nie jestem zawzięta. Przekazuję refleksje, które mi się nasunęły, i zobaczymy. Dziękuję bardzo.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

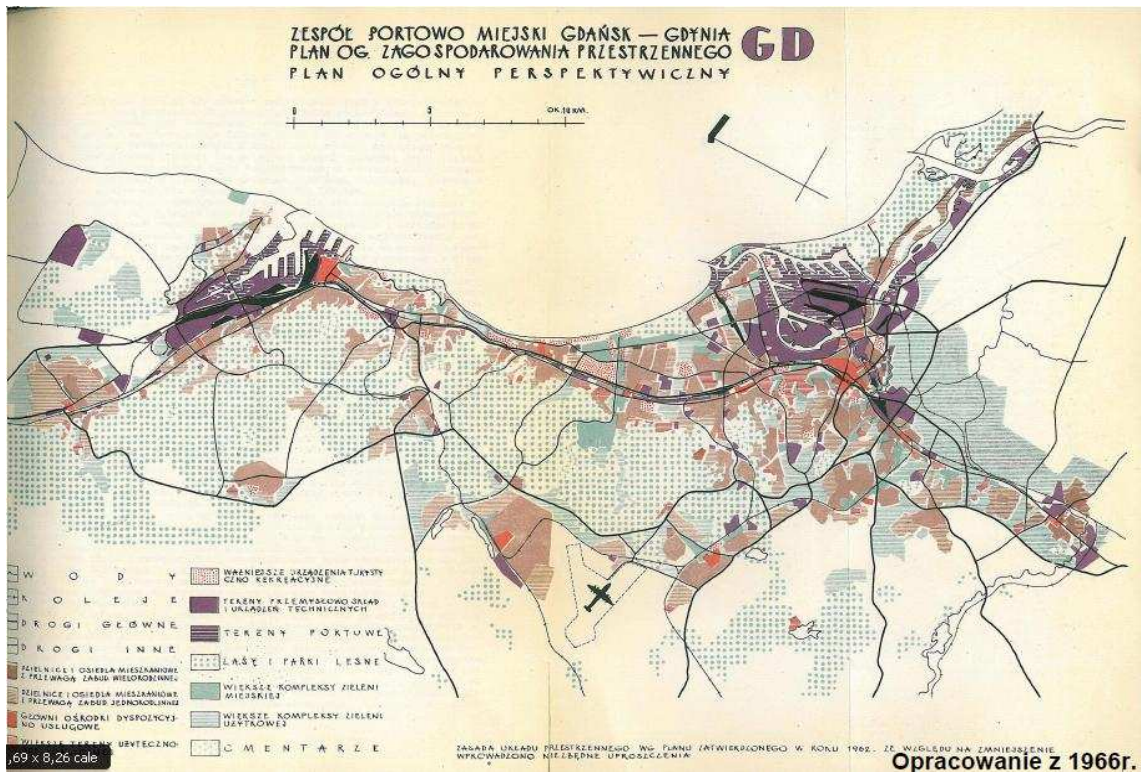
Dziękujemy bardzo.

***Radny Dariusz Słodkowski, Przewodniczący Komisji Rewitalizacji***

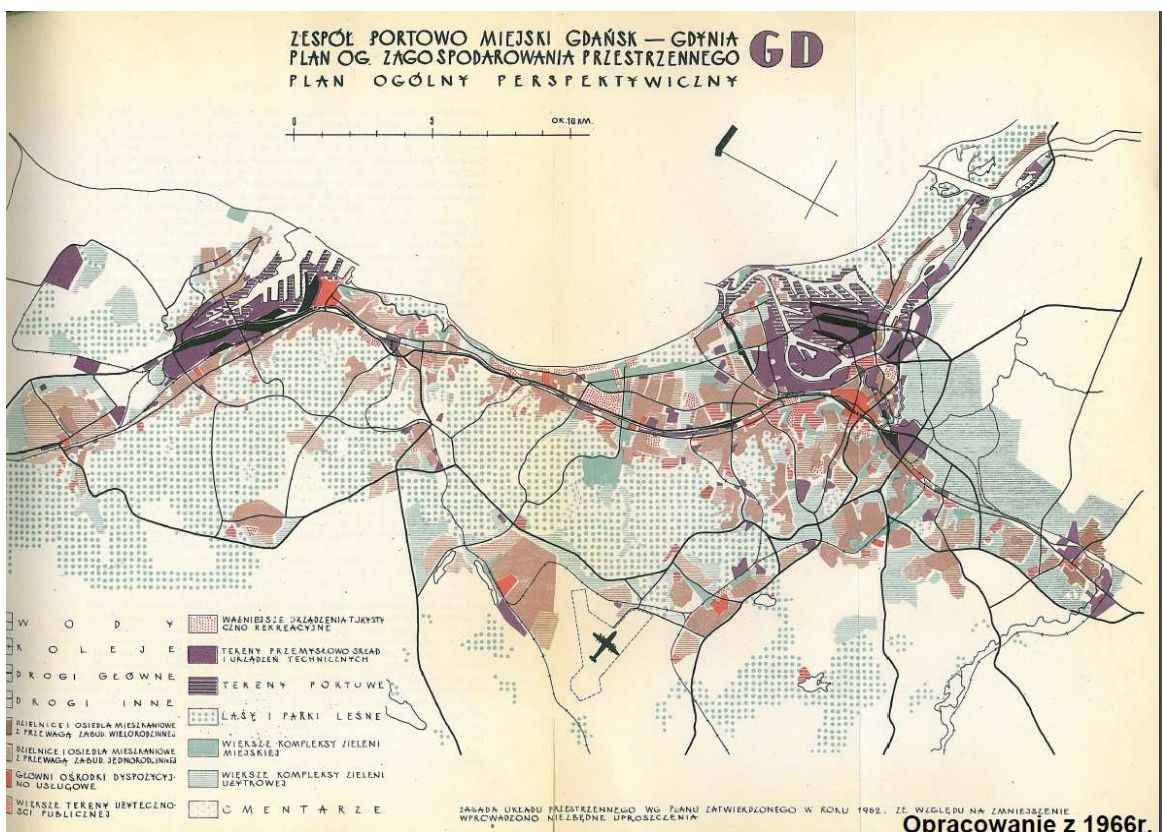
Czy jest na sali pan Berendt? Przekazuję panu głos, jako projektantowi i chcielibyśmy usłyszeć pana głos w kwestii Nowej Wałowej.

***Pan Maciej Berendt- Miejska Komisja Urbanistyczno- Architektoniczna***

Dzień dobry. Mocno jestem zaskoczony tym wywołaniem do tablicy, ale jestem przygotowany. Przygotowałem krótką prezentację.



Proszę Państwa. Pokażę, że Nowa Wałowa to jest jeszcze wcześniejszy pomysł. To jest plan zespołu GD z 1966 roku. Tu jest Nowa Wałowa ( pokazał na planszy).

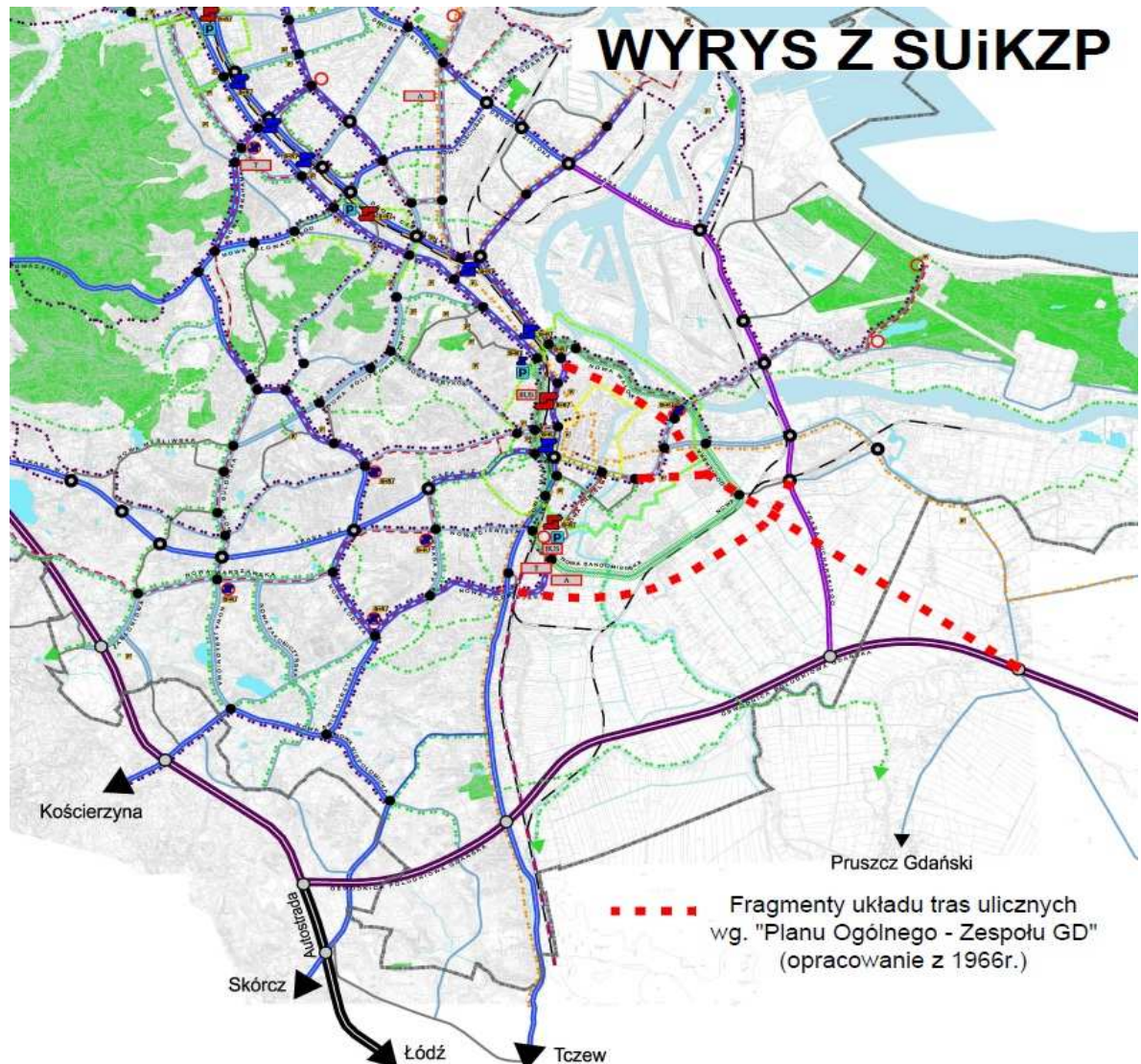


To jest obwodnica, której oczywiście w 1966 roku nie było. Nowa Wałowa szła na tzw. „szwie”, takim funkcjonalnym pomiędzy ternami stoczniovymi a



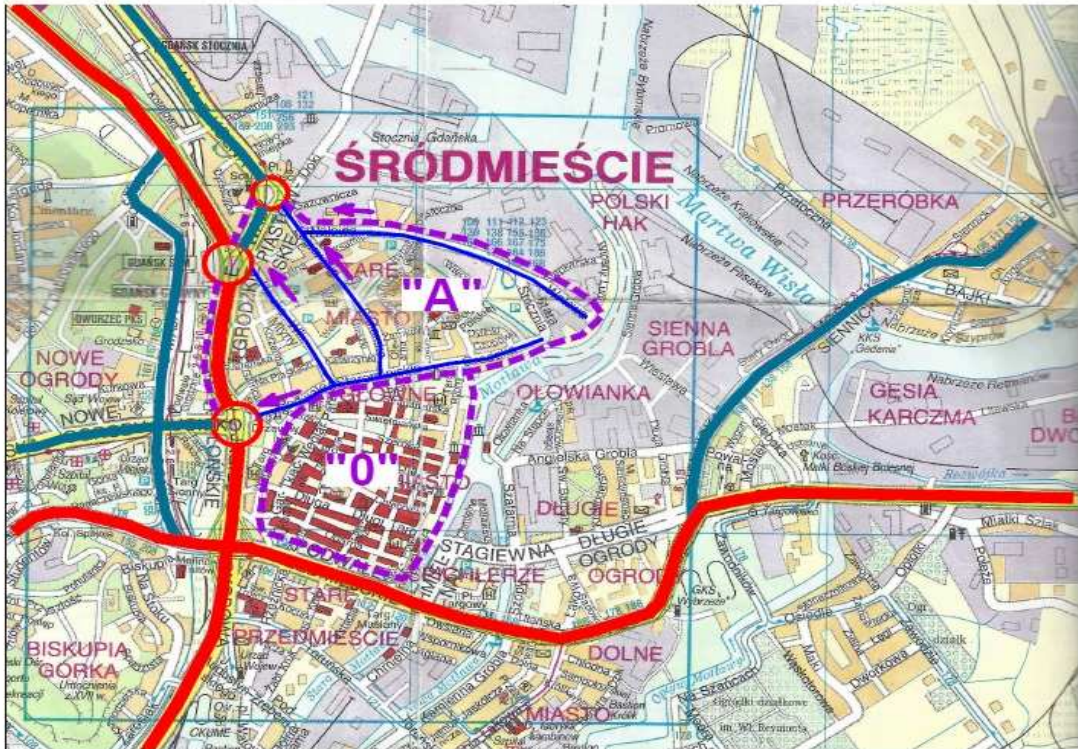
Śródmieściem ( pokazał na planszy). Proszę zobaczyć, że już były, to, co nazywamy dzisiaj Trasą Słowackiego, Droga Zieloną. Obwodnica była w tym miejscu proponowana (pokazał na planszy), ale została potem przesunięta na południe.



Można zadać pytanie: planowanie przestrzenne nigdy się nie kończy. I pytanie jest takie: czy kontynuacja pewnych zamierzeń jest dobrem, czy jest obciążeniem, czy to jest ważne pytanie? Można na to różnie spojrzeć. Na pewno kontynuacja ma swoje wartości, jeśli jest w sposób rozsądny właśnie prowadzona



Tak dla ciekawości pokazuję Państwu, jak gdyby wrócić do tych przemysłów sprzed pięćdziesięciu lat, to ten układ tutaj wyglądałby wtedy w ten sposób. I jak widać pewne idee generalne się nie zmieniły od 50 lat.

## CHARAKTERYSTYKA OBECNEJ SYTUACJI KOMUNIKACYJNEJ



- "0"** - STREFA OGRANICZONEGO RUCHU
- "A"** - STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA
-  GŁÓWNE MIEJSCA DOSTĘPU DO UKŁADU PODSTAWOWEGO ULIC
-  SKRZYŻOWANIA Z WLOTAMI O MAŁEJ LUB Z BRAKIEM REZERWY PRZEPUSTOWOŚCI

Proszę zobaczyć. To jest moja ocena dzisiejszej sytuacji komunikacyjnej. Może w ogóle jeszcze powinienem rozpocząć całą tą prezentację od powiedzenia, że to jest moja autorska wypowiedź, bazująca na mojej wiedzy, na mojej ocenie tej sytuacji. Ale do tego materiału, czyli do tej z konieczności „skrótowej” wypowiedzi nie zostały zebrane wszystkie niezbędne rzeczy.

Mówimy o zbyt poważnej sprawie, jaką jest obsługa Śródmieścia

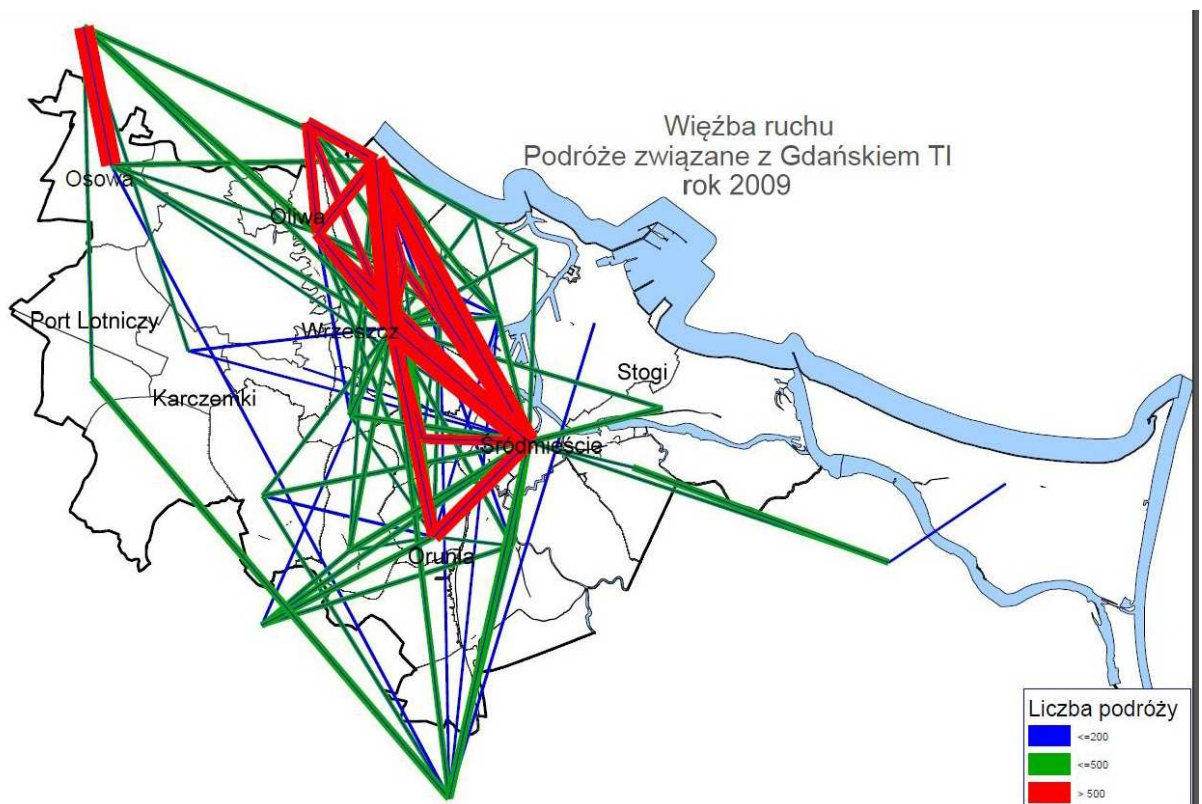
Jaką mamy sytuację dzisiaj w Śródmieściu? Obszar, który nas najbardziej interesuje, można podzielić na dwie części, tj. Główne Miasto i Stare Miasto. Charakterystycznymi elementami są punkty dostępu do układu ogólnomiejskiego, w których to trzech najważniejszych punktach mamy sytuację wyczerpania się przepustowości, albo bardzo małej rezerwy przepustowości. Taka jest sytuacja na dzień dzisiejszy.

Czyli jeszcze niczego dodatkowego nie wprowadzamy a już znane są Państwu sytuacje „kolejek”, jakie się tworzą w tych miejscach w godzinach popołudniowych. To są skrzyżowania newralgiczne, po prostu już niemające możliwości przejścia dodatkowego ruchu.

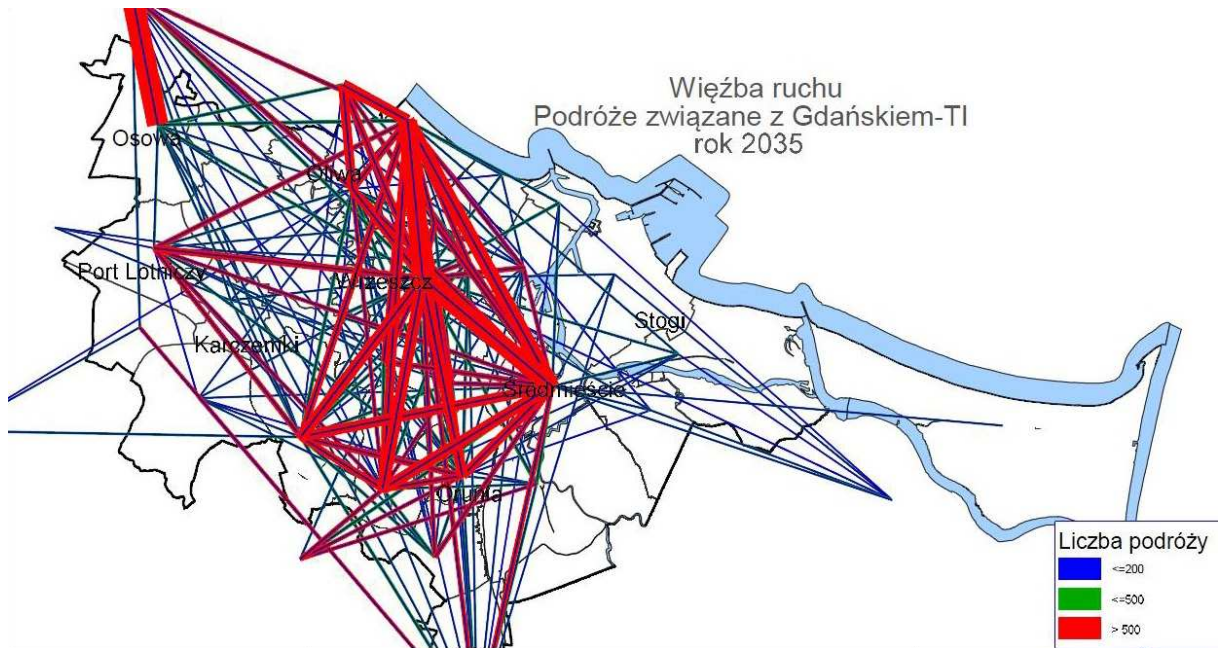
# WNIOSKI

- 1. Niedostateczne warunki ruchu - niska sprawność powiązań Starego Miasta z układem podstawowym ulic**
- 2. Brak rezerw przepustowości dla obsługi dodatkowego programu "Młodego Miasta"**

Wnioski z tego są oczywiste. Niedostateczne warunki ruchu i brak rezerw przepustowości dla obsługi dodatkowego programu Młodego Miasta.



Pokazuję Państwu, jaką rolę pełni Śródmieście w mieście Gdańsku. To jest rozkład przestrzenny ruchu tzw. więźba ruchu z roku 2009. To są te potoki powyżej 500 podróży. Widać jak Śródmieście jest znaczące w skali miasta



To jest stan rok 2035. Mamy jeszcze większy udział Śródmieścia w obsłudze miasta.

### TEZY do analizy zmian sytuacji komunikacyjnej

1. Układ uliczny śródmieścia jest i będzie funkcjonował w stanie „przesycenia” ruchem drogowym
2. Trasa Podwale Przedmiejskie – Armii Krajowej będzie pełniła funkcje ponad miejskie także z funkcjonującą Obw. Południową
3. Trasa Trakt Św. Wojciecha – Podwale Grodzkie – Al. Zwycięstwa – Al. Grunwaldzka pozostanie główną osią komunikacyjną w obszarze dolnego tarasu Gdańska.
4. **Brak studium transportowego śródmieścia** określającego szczegółowe zasady, warunki instrumenty i środki realizacji polityki transportowej w tym obszarze – nie pozwala na określenie prawidłowych kierunków zmian przekształceń układu komunikacyjnego w śródmieściu dla osiągnięcia poprawy funkcjonowania, w tym min:
  - kształtowania linii komunikacyjnych (A, T)
  - polityki parkingowej i kształtowania zasad obsługi komunikacją indywidualną (sam. osob.) poszczególnych części obszaru śródmiejskiego
5. **Zmiana/poprawa sytuacji komunikacyjnej w śródmieściu** zależą będzie od oceny możliwości zmian dwóch następujących czynników:
  - **zmiany podziału zadań przewozowych w podróżach docelowo – źródłowych do/z śródmieścia, tj. zwiększenie udziału komunikacji publicznej i komunikacji pieszej**
  - **zmiany rozkładu przestrzennego podróży (szczególnie samochodowych) w podróżach (wewnątrz miejskich i poza miejskich) przez śródmieście**

Pozwoliłem sobie na sformułowanie tez komunikacyjnych, tez do zmian analizy sytuacji komunikacyjnej a mianowicie:

- Układ uliczny Śródmieścia będzie funkcjonował w stanie przesycenia ruchem drogowym. To jest zjawisko znane dla wszystkich śródmieść. To nie jest nic nowego.
- Trasy Podwala Przedmiejskiego i Armii Krajowej będą pełniły funkcje ponad miejskie, a Trakt Św. Wojciecha, Aleja Zwycięstwa, Aleja Grunwaldzka pozostanie osią północ - południe.

Czyli mamy typowy „krzyż” komunikacyjny, który będzie dalej funkcjonował. To nie jest dysonans do tego, co mówił kolega Kosiedowski. Sprawa obwiedni jest jeszcze dalszym etapem do ewentualnej zmiany warunków komunikacyjnych. Ale, co jest potrzebne, żeby te warunki komunikacyjne na nowo sformułować, zdefiniować? Potrzebne jest studium transportowe Śródmieścia, które zdefiniowałoby, co chcemy w Śródmieściu osiągnąć, i w jaki sposób?

A te podstawowe kwestie, które wynikają dla Śródmieścia, to są te dwie: zmiana podziału zadań przewozowych do i ze Śródmieścia oraz zmiana rozkładu przestrzennego, czyli tego, co jest pokazane na slajdzie udziału Śródmieścia w rozkładzie przestrzennym ruchu

Chciałbym Państwu powiedzieć, to jest bardzo ważne, że mniej więcej  $\frac{1}{4}$  podróży w mieście, to są podróże do Śródmieścia, a od 30% - 40% podróży, to są podróże przez Śródmieście. Czyli mamy zjawisko, że ponad 60% podróży jest związanych ze Śródmieściem. I to jest podstawowy problem, jak doprowadzić do tego, by te relacje uległy zmianie tak, żebyśmy osiągnęli poziom, który będzie akceptowany dla mieszkańców Śródmieścia i mieszkańców Gdańska

## PROPONOWANY SCHEMAT PRZEKSZTAŁCENŃ UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO



- TRASY O DOMINACJI FUNKCJI METROPOLITALNEJ
- TRASY O DOMINACJI FUNKCJI WEWNĄTRZ MIEJSKIEJ
- TRASY O DOMINACJI FUNKCJI WEWNĄTRZ ŚRÓDMIEJSKIEJ
- - - "0" - STREFA OGRANICZONEGO RUCHU
- DOMINACJA RUCHU DOJAZDOWEGO I PIESZEGO

Taki, po przemyśleniach jeden z możliwych proponowanych schematów przekształceń tego układu komunikacyjnego zawiera następujące pokazane elementy. Wydaje się, że na długie lata pozostanie ten „krzyż” komunikacyjny i nadal swoją funkcję będzie pełnił. Nowa Wałowa powinna byłaby obsługiwać teren związany z Młodym Miastem, dając właśnie powiązania wewnątrz, i to tutaj jest podkreślone, dając powiązania wewnątrz-śródmiejskie i wewnątrzmijskie. Elementem, który należałoby wprowadzić, który będzie powodował zarówno zmianę rozkładu przestrzennego, jak i zmianę podziału zadań przewozowych, czyli może wpłynąć na zmniejszenie wielkości ruchu samochodowego do Śródmieścia, powinno być wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu, rozwinięcie tej strefy z obecnej strefy Głównego Miasta na cały ten obszar (pokazał na planszy).

Oczywiście nie można wprowadzać restrykcji nic nie dając w zamian. Moim zdaniem, jednym z elementów będzie wprowadzenie komunikacji zbiorowej do Śródmieścia. Wymaga to oczywiście odpowiednich studiów. To jest pomysł, który oczywiście tutaj podnoszę, ale to jest kwestia do przeanalizowania.

I element, na który chciałbym zwrócić uwagę. Myślę, że to jest bardzo ciekawa informacja. „Miąższość” obszaru Młodego Miasta, mniej więcej na wysokości ul. Stępkarskiej tj. ok.200 m., i „miąższość” na wysokości ul. Doki (mostu pontonowego) tj. ok.500 metrów. To jest „miąższość”, która absolutnie wystarczy dla obsługi tego obszaru miasta na zasadzie ruchu dojazdowego i ruchu pieszego, tj. bardzo mała miąższość, dla której nie ma potrzeby rozwijania układu wewnętrznego ponad to, co jest potrzebne do obsługi poszczególnych obiektów. Natomiast obsługa poprzez właśnie tylko funkcje dojazdowe i piesze spowoduje, iż trasa ta pozostanie elementem niezbędnej obsługi wewnątrz-śródmiejskiej tj. tego, o czym zresztą mówiła pani Kochanowska, jak dobrze zrozumiałem intencje jej wypowiedzi.

I tutaj wróć do mojego wniosku, tego z oceny stanu istniejącego. Mamy sytuację krytyczną na tych wskazanych skrzyżowaniach, do których nie ma możliwości podłączenia się z obsługą Młodego Miasta, w związku tym podłączenie się do Bramy Oliwskiej daje możliwość rozprowadzenia ruchu poprzez Aleję Grunwaldzką, poprzez główny ciąg na południe, czy poprzez 3Maja - Kartuską na zachód a także poprzez Jana z Kolna oraz uruchamiając sprawę powiązania Stogów (drugorzędną, ale istotną).

W ten sposób stwarza się możliwości obsługi Młodego Miasta, możliwości obsługi tego narastającego „tutaj” problemu.

Wydaje się, że taki kierunek przekształceń dawałby możliwość także nowego zdefiniowania też rozwoju przekroju poprzecznego ul. Nowej Wałowej.

Sprawa jest otwarta i tutaj wszelkie pomysły są możliwe. Przykłady na świecie są, bardzo dużo przykładów, z których można skorzystać i uzyskać odpowiedź, na pytanie, które zadała Pani Przewodnicząca tj. czy Nowa Wałowa będzie dzielić - czy będzie łączyć. Każda ulica zawsze dzieli i zawsze łączy. Jest tylko sprawą podstawową, jak „ta” ulica zostanie rozwiązana.

Dziękuję.

**Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska**

Dziękuję bardzo. Jeszcze chciałabym oddać głos panu profesorowi Dominiczakowi, który, jak Państwo na pewno doskonale wiedzą jest zdecydowanym przeciwnikiem ul. Nowej Wałowej. Czytaliśmy o tym w gazetach. A po wypowiedzi Pana Profesora bardzo proszę Państwa o zabieranie głosu.

**Profesor Jacek Dominiczak, Akademia Sztuk Pięknych**

Dziękuję bardzo. Dziękuję za zaproszenie. Jestem przygotowany, ponieważ wiedziałem, że to tutaj będzie. Mam krótką prezentację, żeby pokazać.

**GDANSK**

**stocznia gdanska**

**posiedzenie komisji rewitalizacji i komisji  
planowania UM 11 lutego 2013**

**fp: IS Wyspa 2013.02.11**

**jacek dominiczak**

dr hab. sztuki, dr inż. architekt  
profesor ASP w Gdańsku

Drodzy Państwo. Niektóre obrazki szybko przebiegnę, bo nie chciałbym przedłużać, ale chcę powiedzieć, że na zaproszenie Europejskiego Centrum Solidarności od pół roku pracujemy na Akademii Sztuk Pięknych nad tym projektem, bo na pierwszej debacie ECS został przypomniany projekt, który myśmy robili, tzn. ja robiłem z przyjaciółmi dla Synergii na początku lat dwutysięcznych. Niestety ten projekt się nie przebił i nie został wzięty pod uwagę przy pracy nad planem.

11 lutego 2013

PPWM | Pracownia Projektowania Wnętrz Miejskich

Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku. 2012-13

No, ale jakoś on usilnie teraz wraca i nawet pan Lipiński ostatnio mówił, że był kiedyś taki dobry projekt, więc zaczęliśmy po prostu na nim na nowo pracować.



PPWM | Pracownia Projektowania Wnętrz Miejskich

Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku. 2012-13

Bardzo ważne, część z tych osób jest na sali, tak, że to jest nasza wspólna praca.



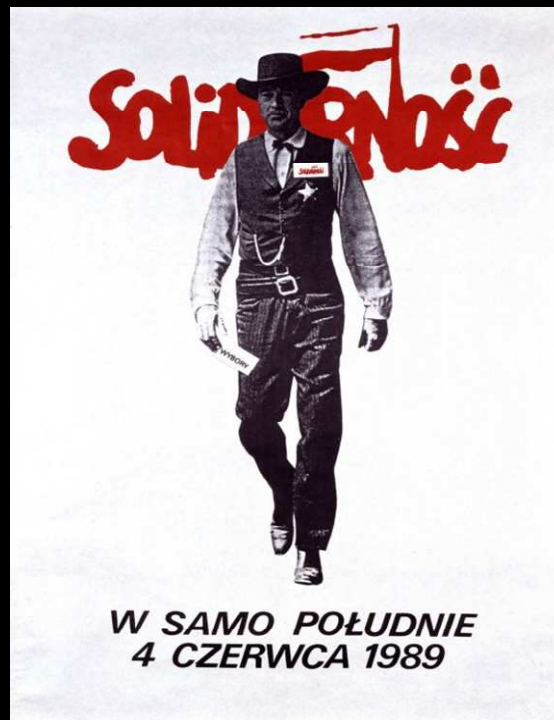
# Gdańsk, Stoczniaaaaii Gdansk, Młode Miasto zestawienia



Cały czas wierzymy, że idea i piękne idee, które w tym mieście powstały po prostu w dalszym ciągu tutaj trwają, że nie zmienimy tego miejsca na brutalny wojujący kapitalizm.



Ale pozostały nie tylko idee, ale też struktura miejska.



Co bardzo ważne? Tamten czas był czasem bardzo młodym i pomysły były lekkie i bardzo fajne.



Dzisiaj powstaje znakomita architektura, zresztą jak to się mówi, naszych lokalnych architektów. I bardzo dobrze, bardzo się z tego cieszymy,



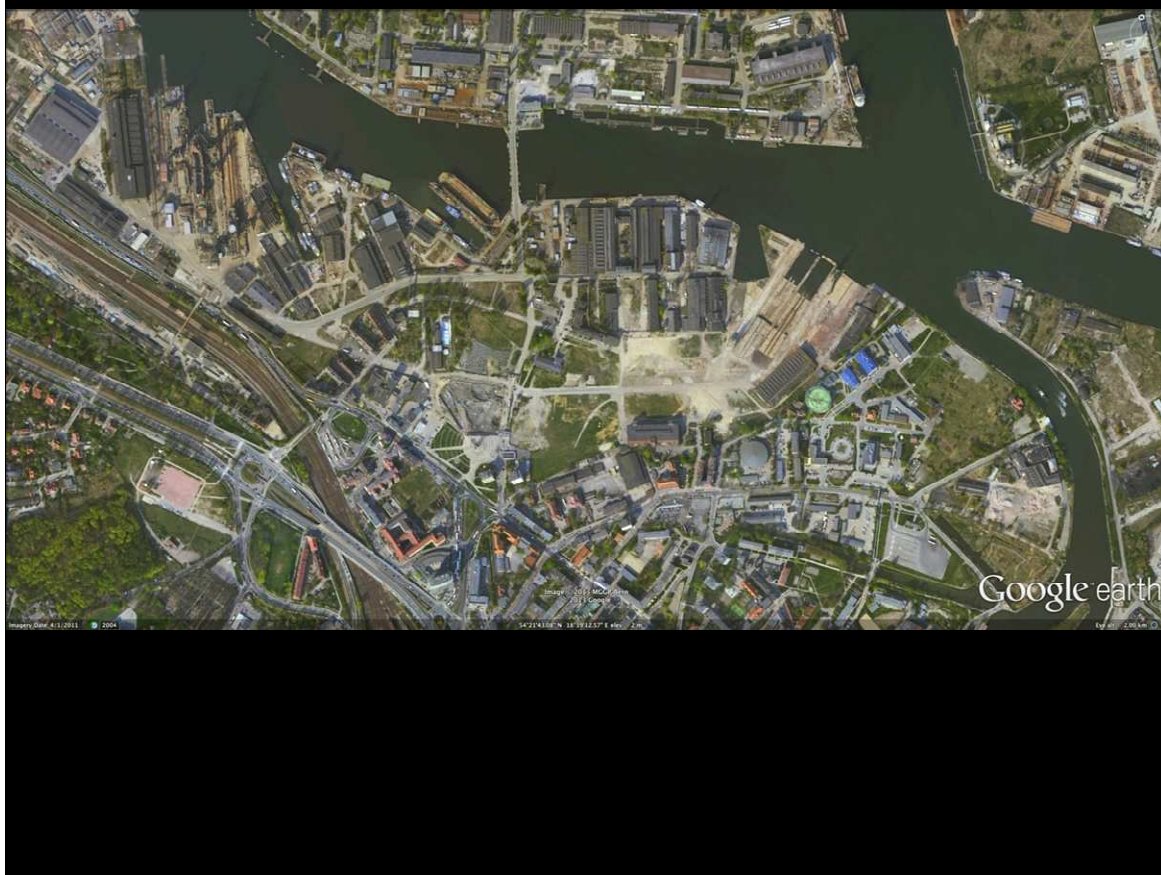
ale równocześnie tacy wspaniali artyści jak Michał Szłaga dokumentują też i drugi obraz tego, co się tutaj dzieje. I to jest właśnie to, co powoduje, że zaczynamy, i

ludzie chyba zaczynają widzieć konsekwencje planu, który 10 lat temu został wprowadzony.

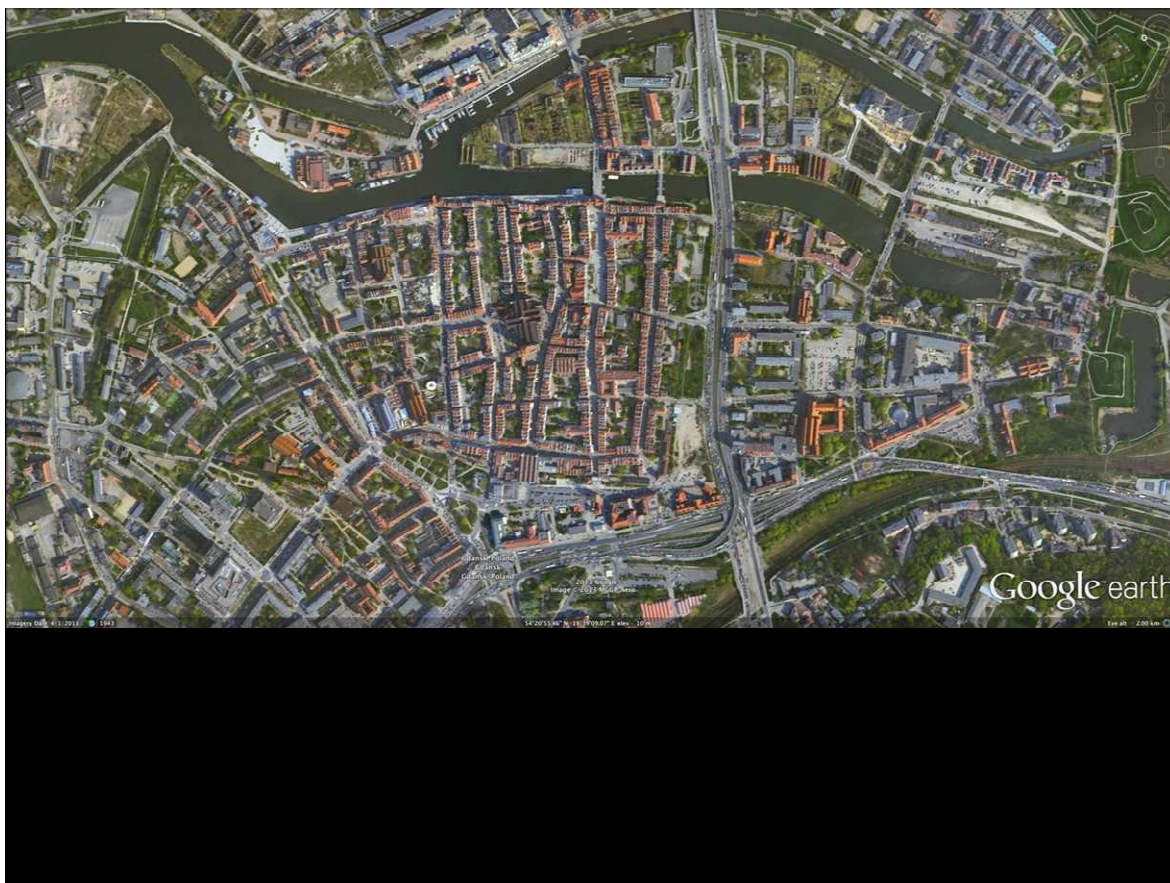
Gdańsk, Stoczniaaaaii  
Gdansk, Młode Miasto  
zestawienia

Gdańsk, Młode Miasto  
Gdansk, Młode Miasto  
zestawienia

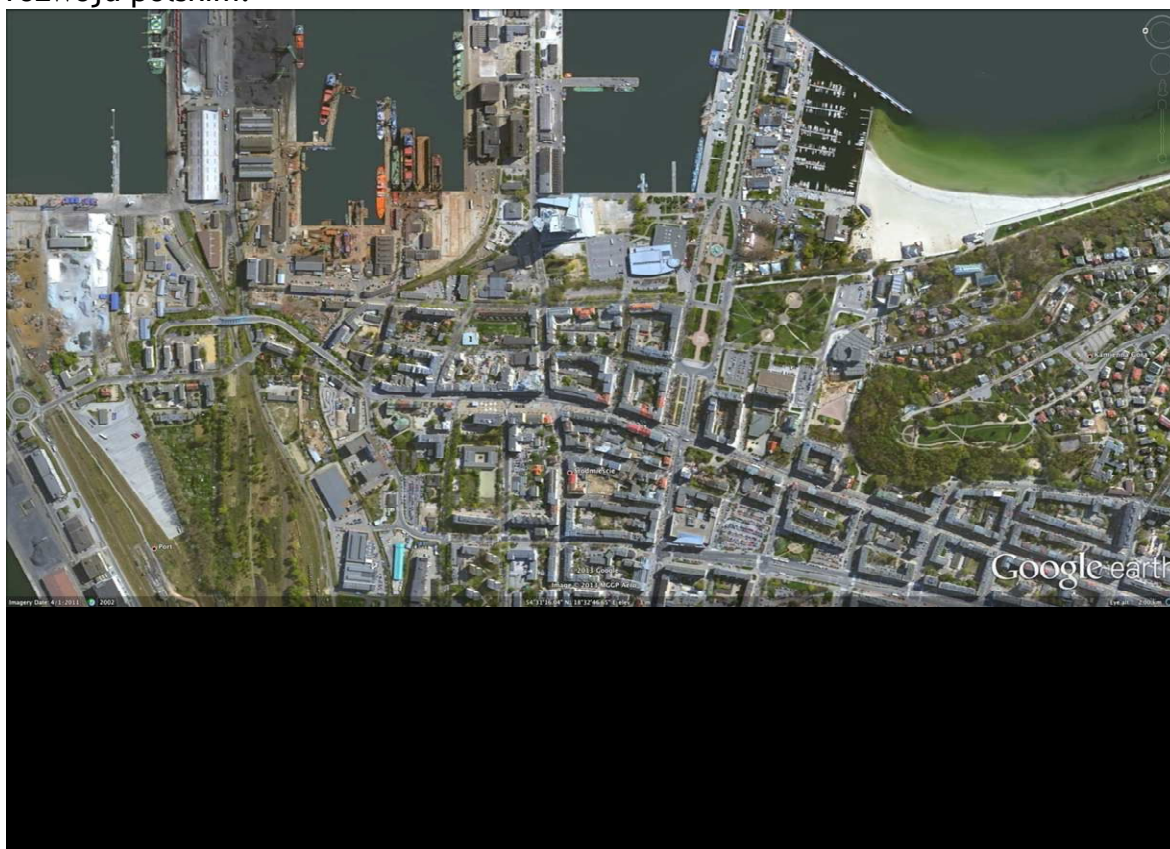
# Gdańsk, Młode Miasto Gdansk, Młode Miasto porównania



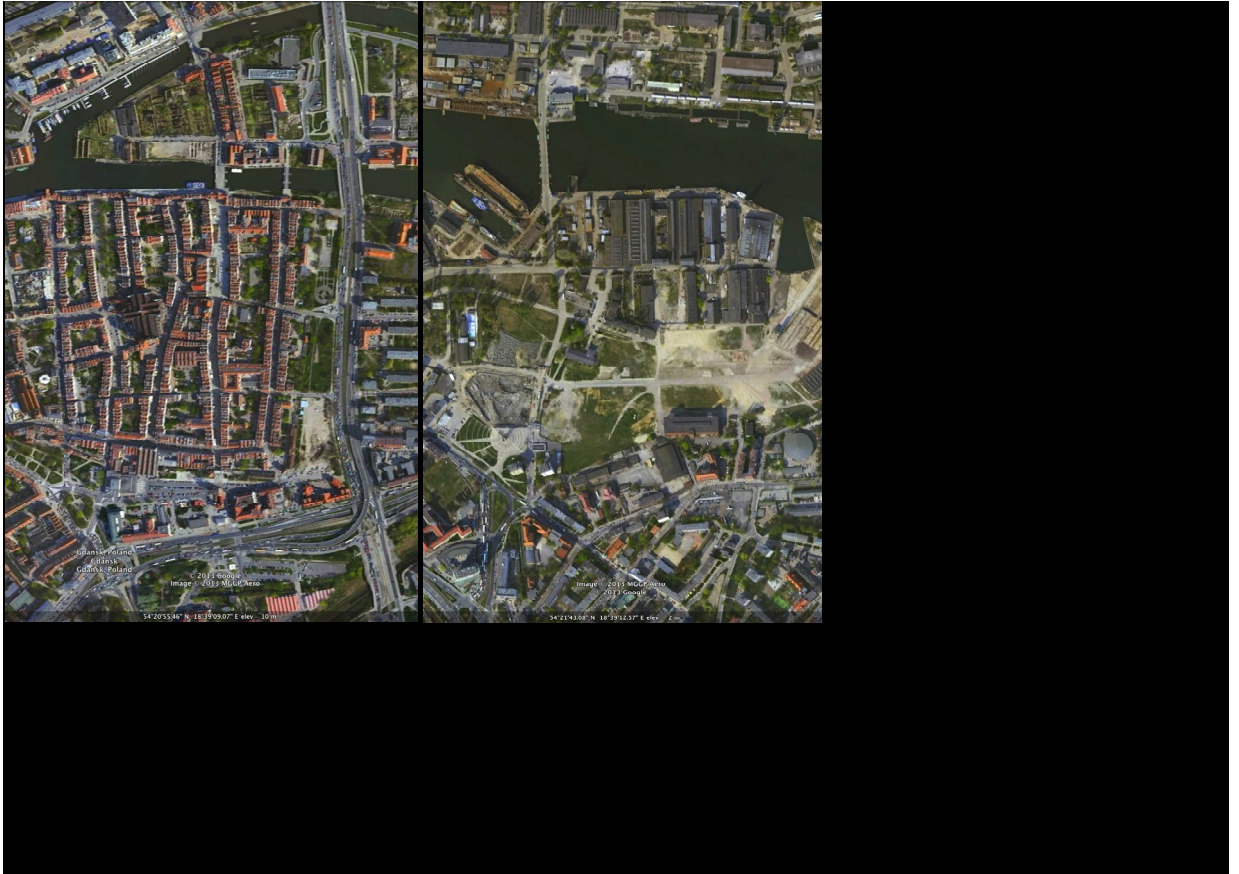
Tak wygląda teren stoczni. Tak wygląda teren Głównego Miasta, jeden z największych sukcesów urbanistycznych naszej wspólnoty Gdańskiej.



Tak wygląda Główny Miasto w Gdańsku. Jedno z najbardziej symbolicznych miast o rozwoju polskim.



Tak wygląda Gdynia. Jedno z najbardziej symbolicznych miast o rozwoju polskim. Porównajmy: stocznia...



Główne Miasto..



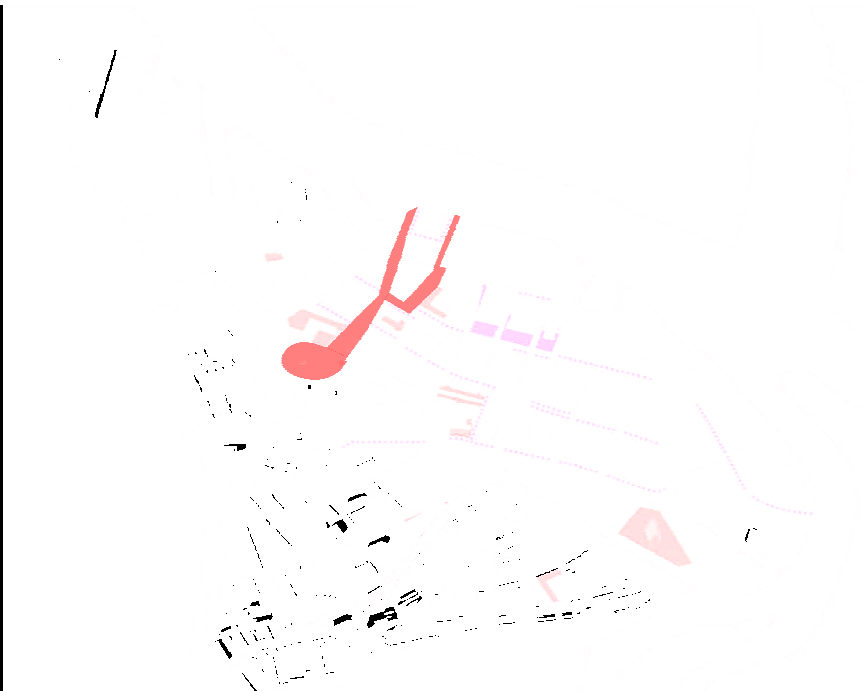
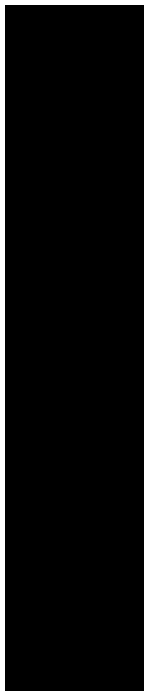
Gdynia. Tak wygląda porównanie tych trzech sytuacji. Chcę zwrócić Państwa uwagę, na teren stoczni (w centrum). Tu jest pomnik, Droga do Wolności. Ten teren jest mniej więcej tej samej wielkości, co Główne Miasto (po lewej). Droga Do Wolności jest niemal tej samej długości, co Długa i Długi Targ. Wyobraźcie teraz sobie Państwo, że Wały Jagiellońskie przecinają Główne Miasto przed samym wejściu do Kościoła Mariackiego. Taka jest mniej więcej lokalizacja tej arterii na terenie stoczni. Te rysunki są w tej samej skali.

Proszę zobaczyć, co stało się w Gdyni? Ruch samochodowy został odsunięty mniej więcej na wysokość Jana z Kolna i na wysokość głównych arterii komunikacyjnych Gdańska. Czyli trzy miasta działają w ten sam sposób. Natomiast na ul. Świętojańskiej ruch został ograniczony do dwóch pasów, po jednym w każdą stronę.



My zaczynamy nie od dróg dla samochodów, ale od Drogi do Wolności, bo uważamy, że to jest priorytet w tym miejscu.





Proponujemy trzy główne place miejskie, tj. Plac Solidarności,



Plac sali BHP

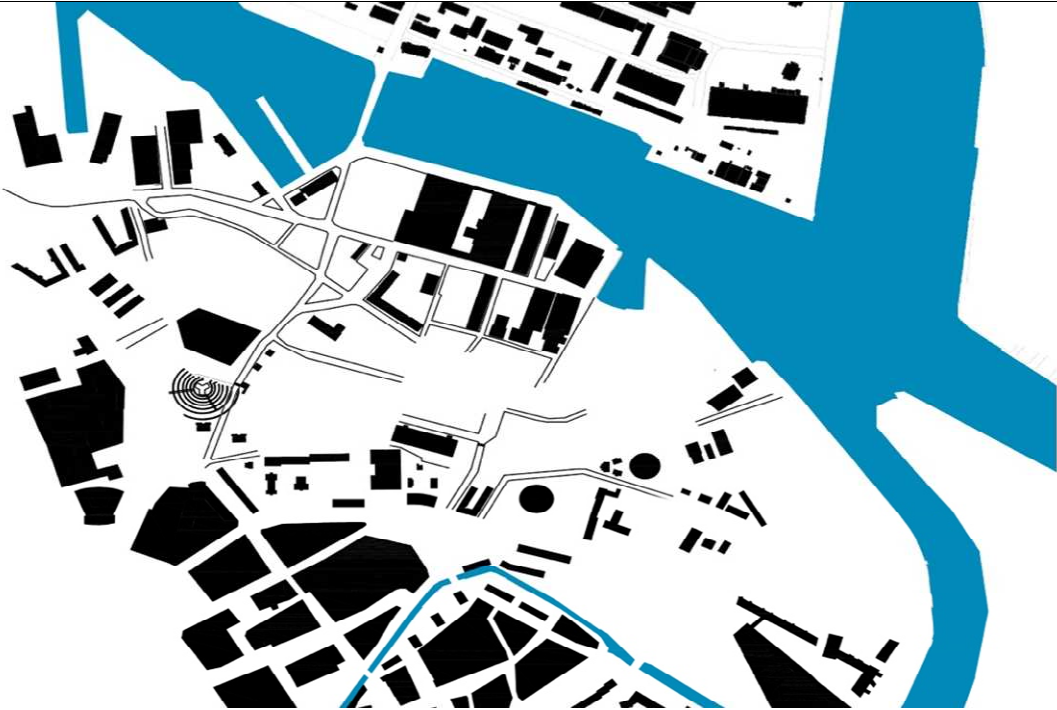


i plac z widokiem na pracującą stocznię.

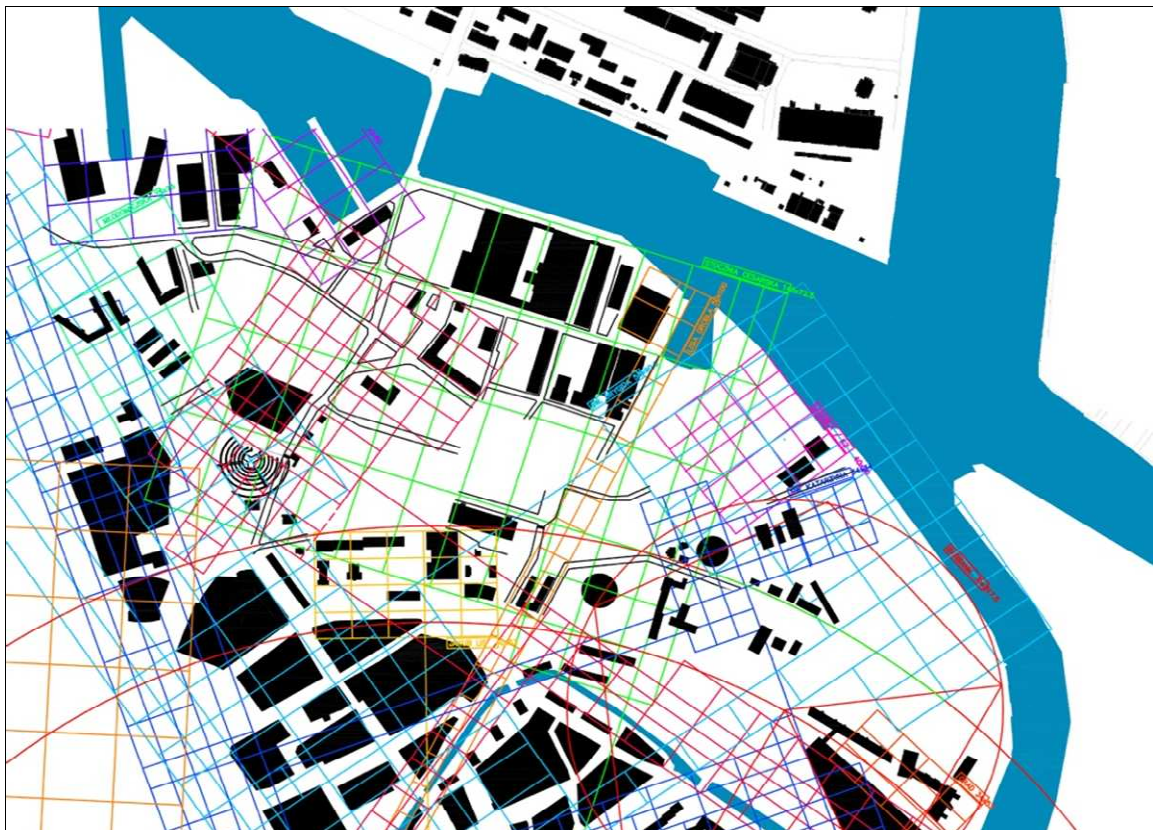


To zarys Nowej Wałowej. Nie jesteśmy przeciwko tym połączeniom komunikacyjnym, bo wiemy, że one są konieczne. Jesteśmy przeciwko temu, że są zaprojektowane, jako jeden ogromny kanał transportowy. Specjalnie używam pojęcia autostrady, zresztą nie tylko ja -- są specjaliści, którzy mówią o pojęciu autostrady miejskiej, i

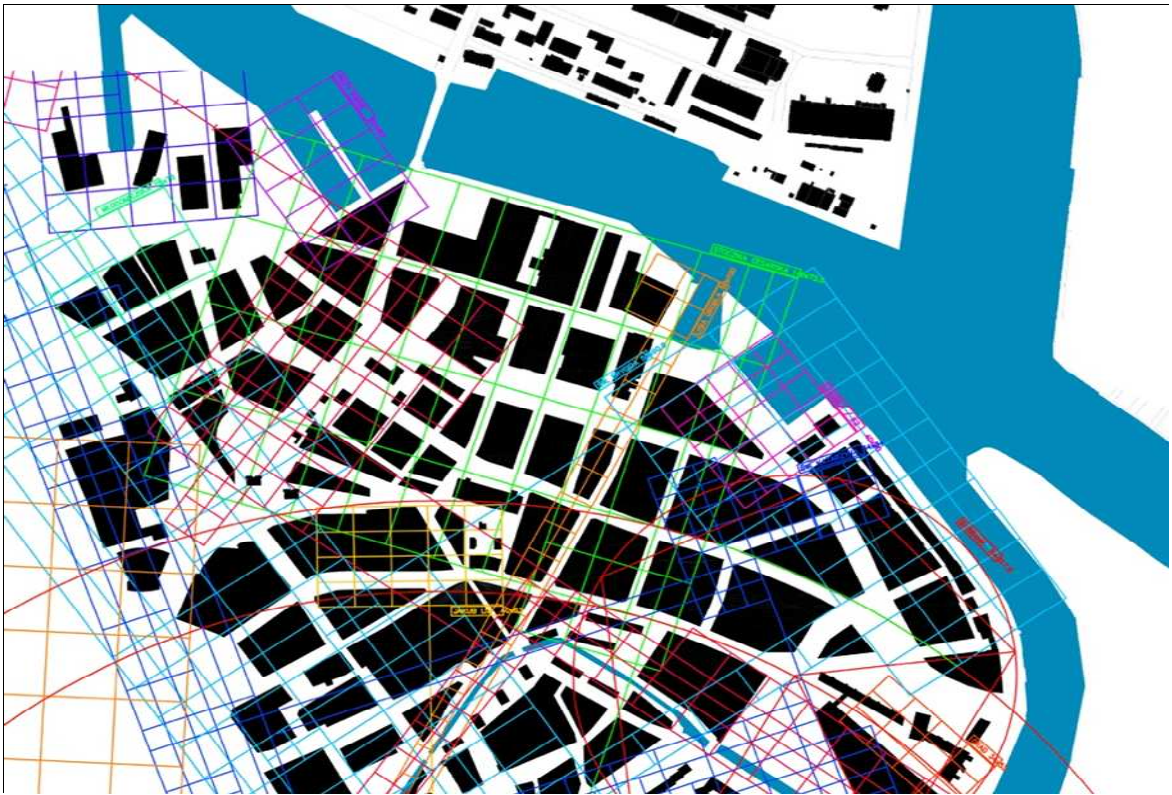
nie sędę, że moje pojęcie jest bardziej błędne niż pojęcie, które usłyszałem od fachowców lokalnych, którzy powiedzieli, że Nowa Wałowa to jest droga lokalna o funkcji tranzytowej. Więc myślę, że pojęcie autostrady miejskiej jest bliższe możliwości zrozumienia, o co chodzi.



To, co my proponujemy, to spojrzeć na istniejącą siatkę ulic tego istniejącego już miasta. To było miasto, tyle, że nie było mieszkań, ale to było miasto, w którym ludzie spędzali połowę swojego życia.



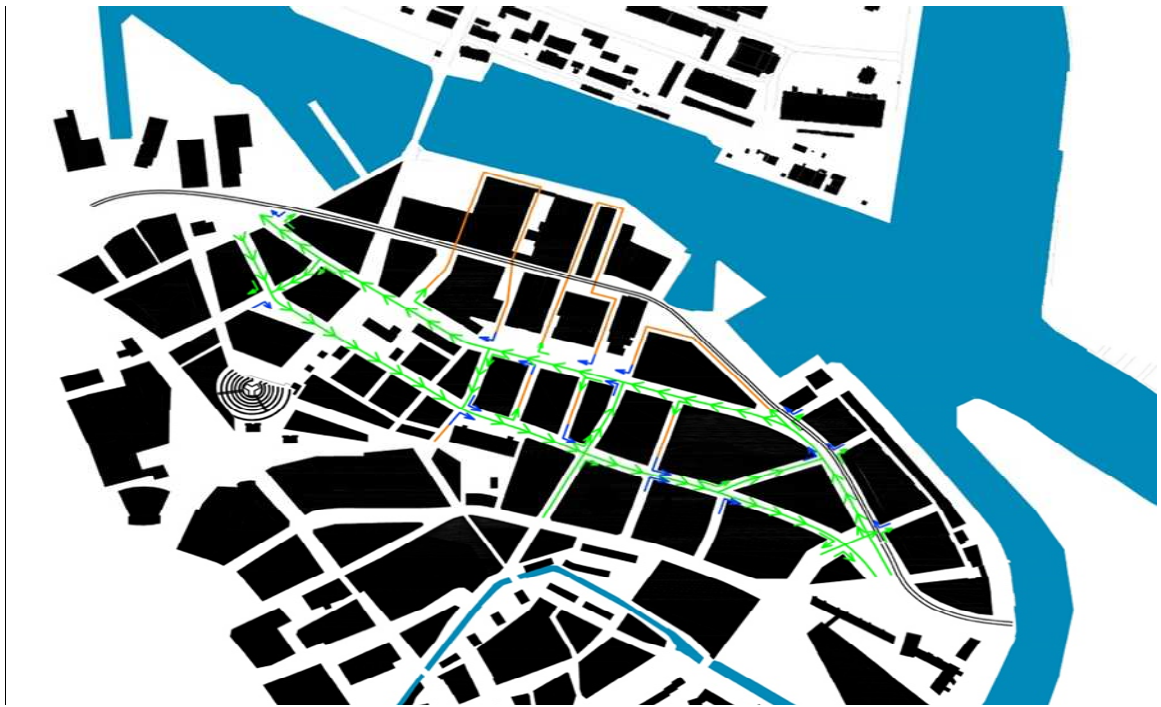
Prowadziliśmy bardzo wnikliwe analizy, nie ma dzisiaj czasu, ale będziemy o tym mówić na drugiej debacie ECS, skąd mamy tą naszą wiedzę, i o tym, że ona była już w 2000 roku.



Na bazie wiedzy o miejscu tworzymy sieć, miejską sieć ulic.



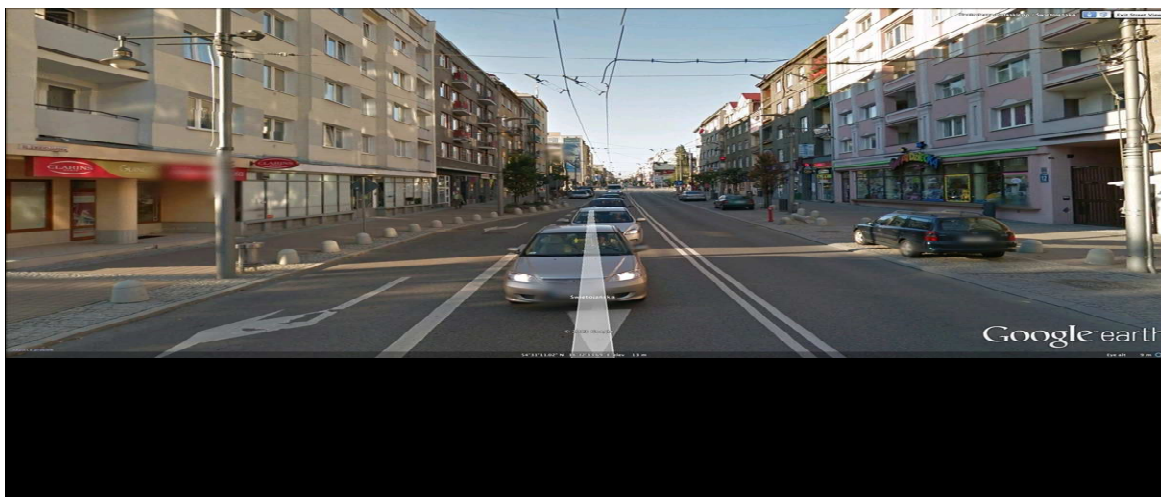
Nie jezdni i ciągów pieszych, ale sieć ulic miejskich ukształtowanych pierzejami architektonicznymi.



I w tej sieci wprowadzamy ruch samochodowy o tej samej ilości pasów ruchu. Cały pomysł polega na tym, że wprowadzamy go w ten sposób, że rozdzielamy nitki Nowej Wałowej na oddzielne ulice. I oddzielną ulicą również jest ulica, która niesie za sobą tramwaj. Tramwaj prowadzimy po ulicy pieszej, która dojeżdża do samego nabrzeża, bo inne tramwaje jeżdżą ulicą Jana z Kolna, więc nie ma sensu robić linii tramwajowej w centrum terenu. Tym tramwajem możemy dojechać do samego nabrzeża na spacer.

Następnie używamy nitkę, która w tej chwili jest w budowie. Nic, co tutaj proponujemy nie jest sprzeczne z tym, co w tej chwili jest w realizacji. Wykorzystujemy jedną nitkę Nowej Wałowej, z tym, że docelowo traktujemy ją, jako ruch jednokierunkowy w kierunku Wrzeszcza. Druga ulica jest ulicą również o ruchu jednokierunkowym, w kierunku Motławy. Wewnątrz tego systemu są pętle, tzn. nie jeździ się po rondach, tylko jeździ się wokół kwartałów budynków tak, jak to jest normalnie w mieście.

Najważniejszy w projekcie jest główny obszar ruchu pieszego.



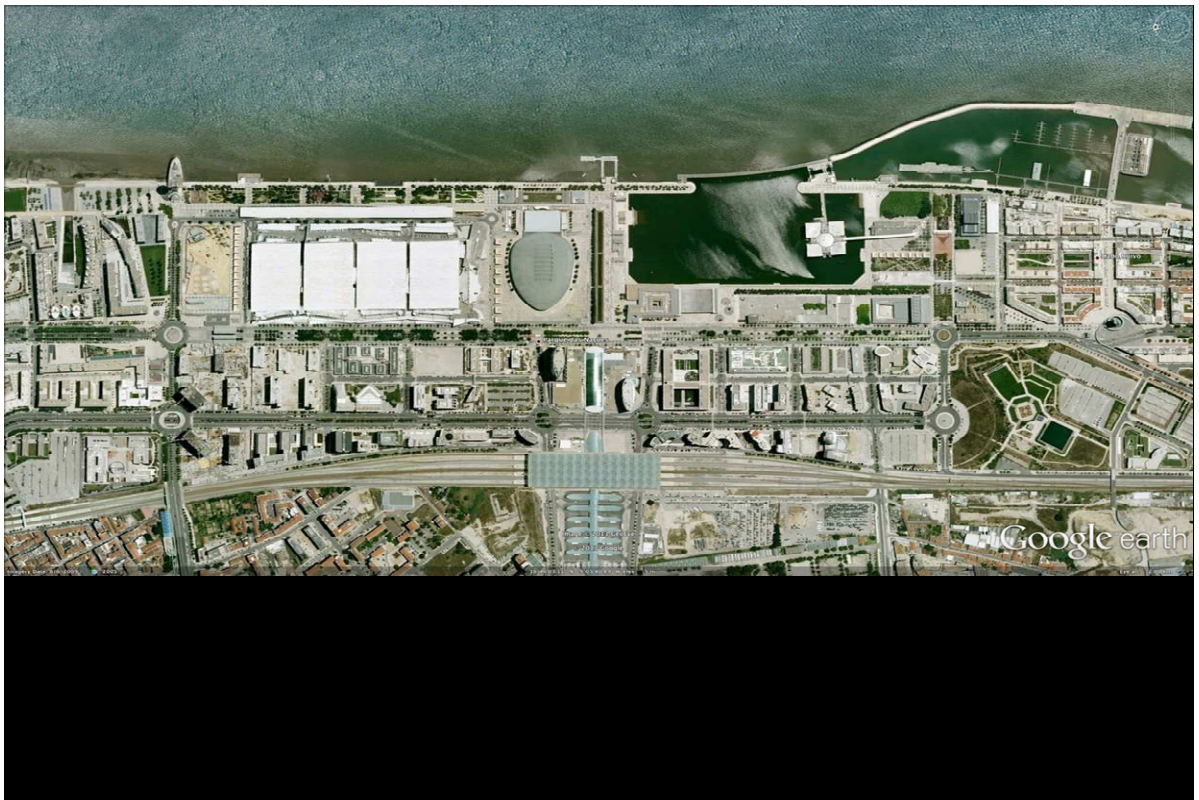
Proszę Państwa: to jest Gdynia. Ulica Świętojańska po remoncie. Widzą Państwo, do czego zmierzamy. Tak by wyglądała ulica na stoczni, jeśli by ruch kołowy Nowej Wałowej rozdzielić na dwie ulice. Na każdej z nich ruch byłby jednokierunkowy. Jedna ulica w kierunku Wrzeszcza, druga w kierunku Mottawy. Widzicie Państwo ulicę o dwóch pasach ruchu -- czyli tak jak projektujemy Nową Wałową po rozdzieleniu na dwie ulice. Pasom ruchu, o czym zwykle się nie mówi, towarzyszą pasy postojowe, pasy zjazdowe, co powoduje, że nawet ulica o dwóch pasach ruchu jest już dość szeroka, ale nadal pozostaje miejską, tak jak ulica Świętojańska. A więc zamiast jednej autostrady miejskiej na Młodym Mieście chcemy dwóch ruchliwych ulic miejskich, które ludzie będą mogli przekroczyć bez najmniejszego problemu, idąc pieszo.



Proponujemy, żeby ustalić wysokość zabudowy na bazie pamięci istniejących budowli w rejonie Młodego Miasta, czyli nie więcej niż 25 metrów, głównego budynku na terenie stoczni.

# Gdańsk, Młode Miasto Gdansk, Młode Miasto porównania

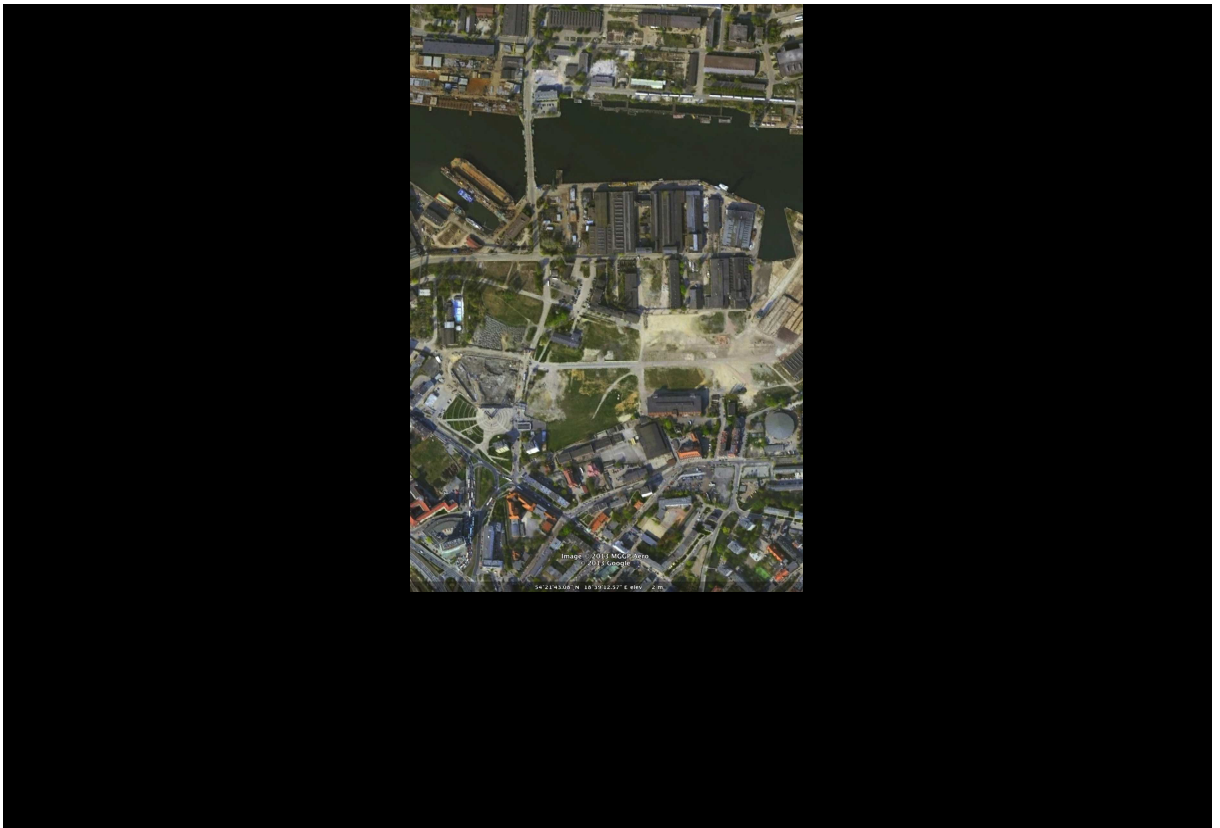
Chcę Państwu jeszcze szybko pokazać jedną z najnowszych realizacji w Lizbonie.



Widzą Państwo, to są obiekty z EXPO, które było pod koniec XX wieku, i widzą Państwo, że te tereny zostały tak zagospodarowane, że w dużym oddaleniu od wody, obok dworca kolejowego, biegnie droga samochodowa o dużym natężeniu ruchu. Istnieje też droga położona bliżej nabrzeża i ta droga również ma cztery pasy ruchu, ale ruch tam jest ograniczony do 20 km na godzinę, a pieszy może przejść w każdej chwili i w każdym miejscu.

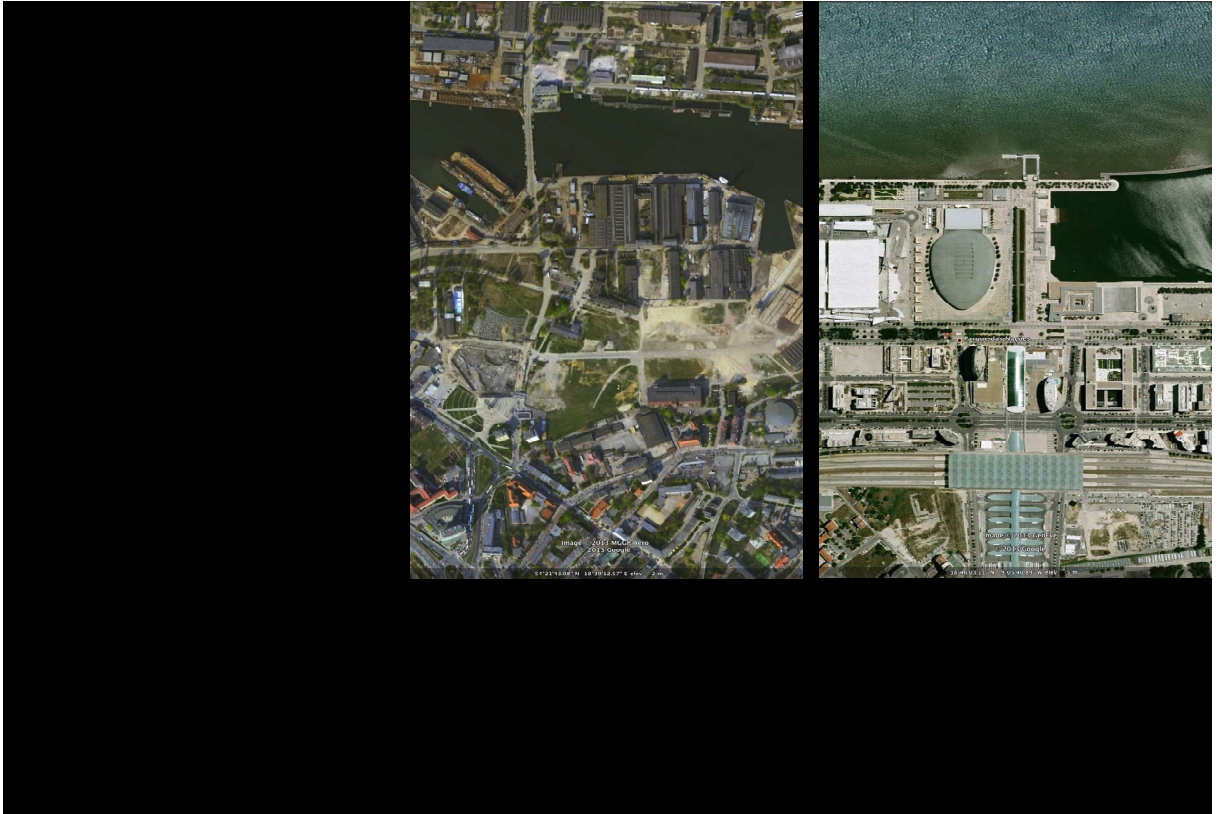


Tutaj widzicie Państwo centrum Lizbony, gdzie były stosowane rozwiązania komunikacyjne sprzed 50 lat. Widzą państwo węzeł komunikacyjny oddzielający plac od rzeki, który był jednym z największych węzłów samochodowych.

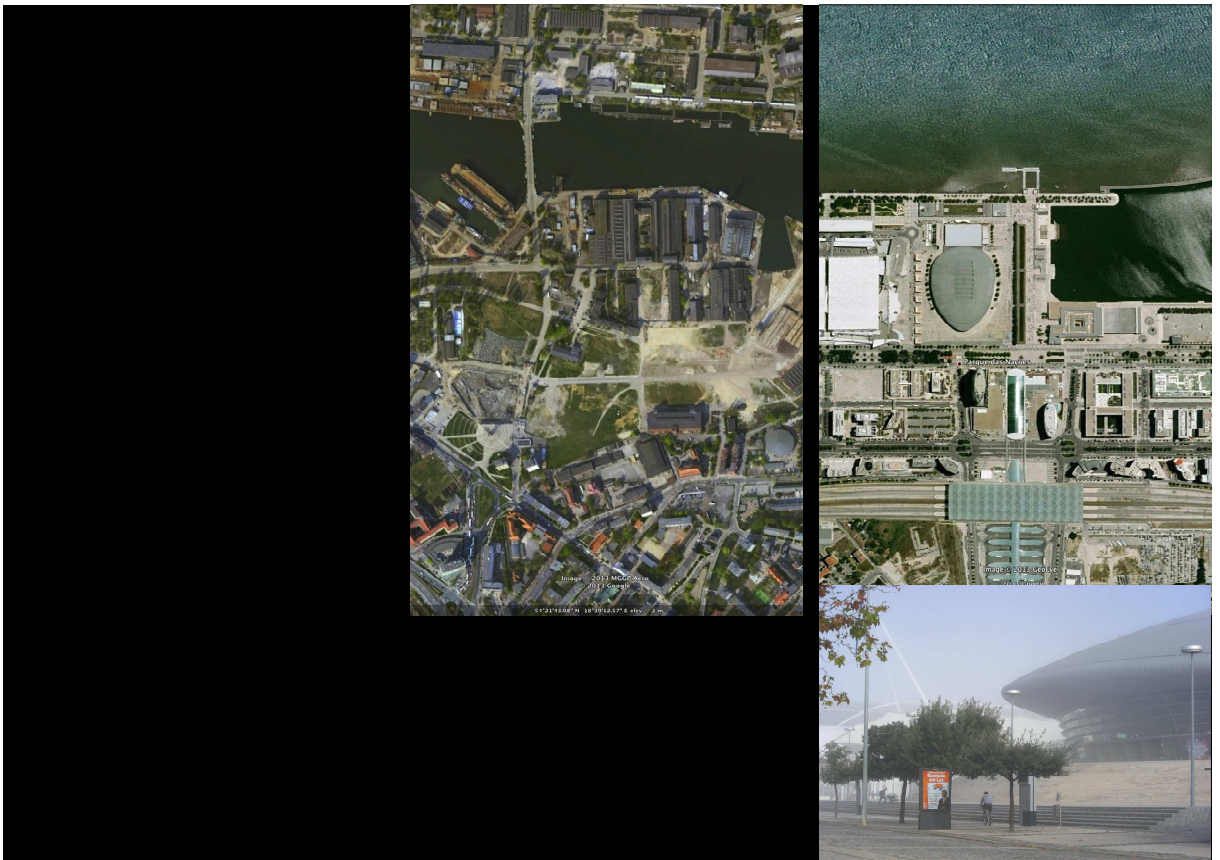


Porównajmy te rzeczy.

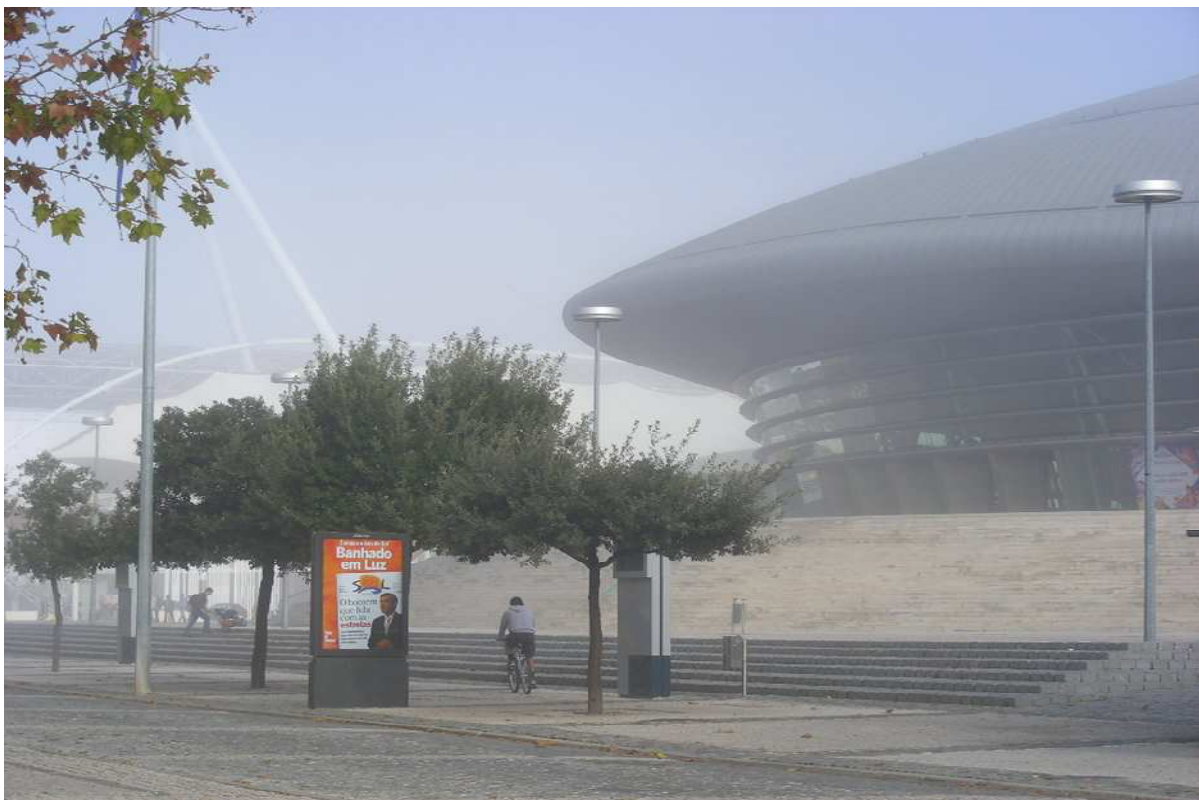




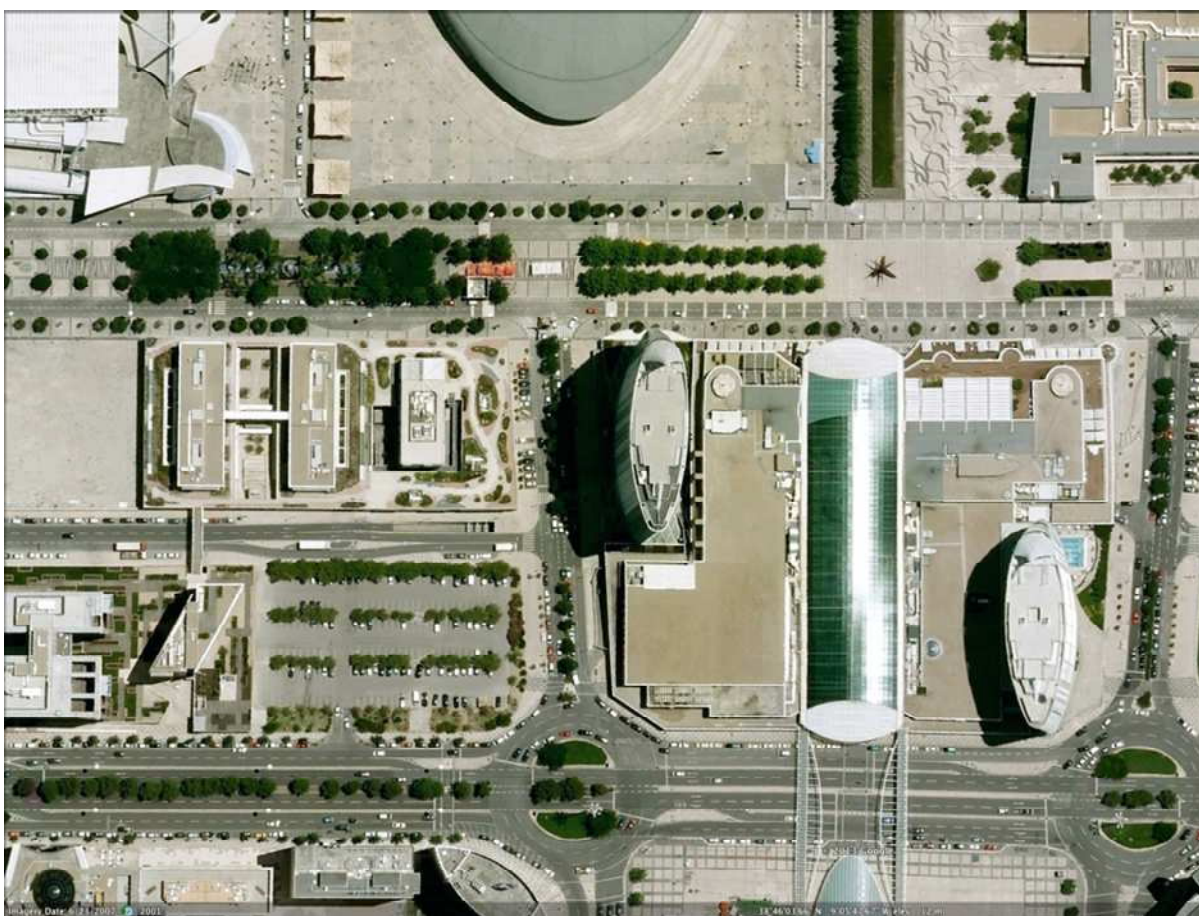
Znowu widzimy to wszystko w tej samej skali.



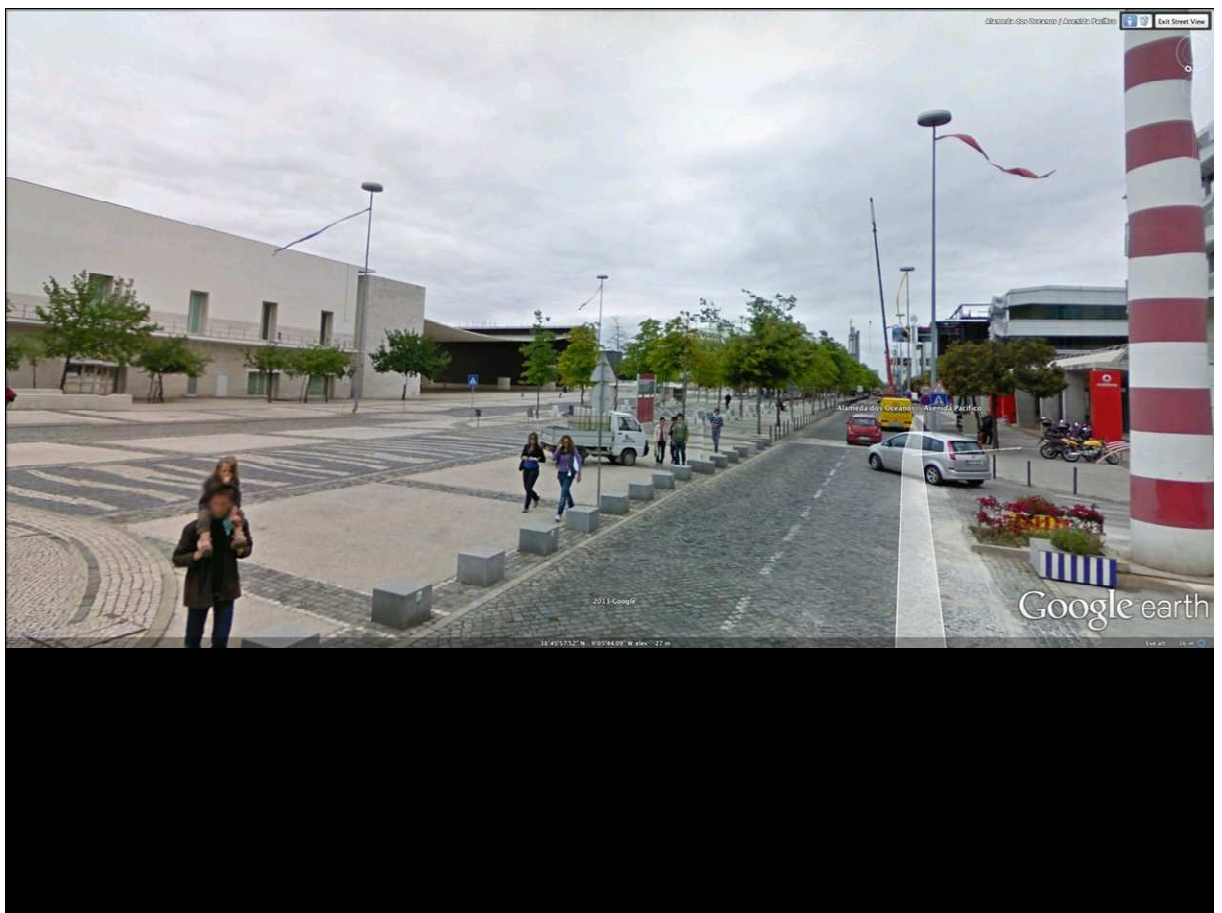
Widzą Państwo, że ulica, która jest na wysokości Nowej Wałowej, jest ulicą praktycznie pieszą, wybrukowaną kostką brukową, na której samochody poruszają się maksymalnie z prędkością 20 km na godzinę. Ruch o dużej intensywności samochodowej jest mniej więcej znowu na wysokości ul. Jana z Kolna.



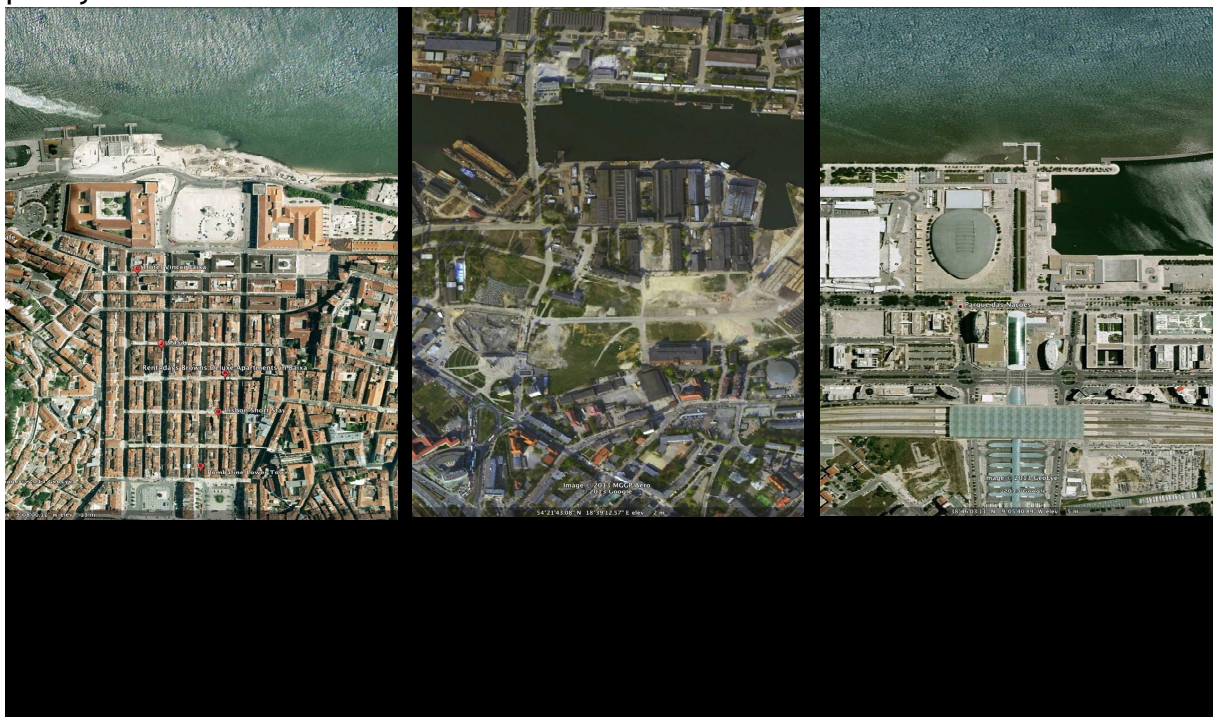
Tak wygląda to w rzeczywistości. Tu widzą Państwo ulicę bardzo kameralną.

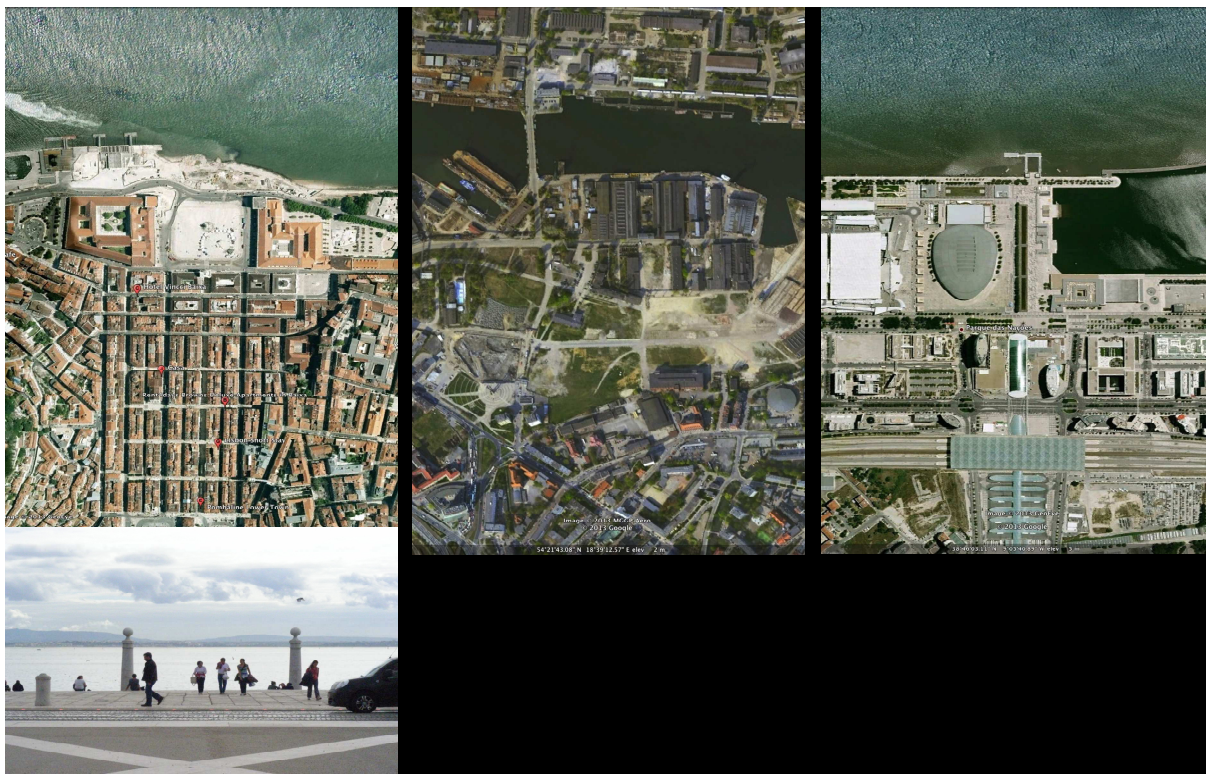


Tutaj widzą Państwo różnice między drogą samochodową (na dole), która w tej chwili projektowana jest na terenie Nowej Wałowej i drogą o priorytecie ruchu pieszego (na górze).



Tak wygląda ulica, która jest prowadzona, jako droga, na której pierwszeństwo ma pieszy.





Ostatni przykład, to jest przykład placu, Placa do Comercio w Lizbonie (po lewej), który w zeszłym roku został oddany do użytku.



I tak wygląda w tej chwili.



Zwróćcie Państwo uwagę. Tak ten plac wyglądał kiedyś. Oczywiście ruch uważano za najważniejszy. Mówiono o tym, że trzeba się dostać do centrum i wszystkie te hasła o ruchu samochodowym z lat sześćdziesiątych.



Tak to wygląda dzisiaj. Ruch zredukowano do dwóch pasów ruchu w jednym kierunku.



Tak wygląda przejście dla pieszych przez główną arterię. Żeby Państwa zaciekawić powiem, że czerwone i zielone światła, które kontrolują przechodzenie przez jezdnię są umieszczone w krawężniku.



Co proponujemy? Plac Solidarności zmniejszony po to, by go odseparować od bardzo ciężkiego ruchu na ul. Jana z Kolna. Idąc Drogą do Wolności przechodzimy przez dwa pasy ruchu na pierwszym skrzyżowaniu, dwa pasy ruchu na drugim skrzyżowaniu, torowiska tramwajowe na trzecim skrzyżowaniu. To jest miasto przeznaczone dla ludzi, którzy przyszli cieszyć się tym miejscem.

Dziękuję bardzo.

**Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska**

Dziękuję bardzo Panie Profesorze, bardzo ciekawy wykład.

## **DYSKUSJA:**

**Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska**

Chciałam zapytać Państwa projektantów, ponieważ Pan Profesor pytał o szerokość w projekcie jezdni, która obecnie jest projektowana i szerokość jezdni docelowej, bo w tej chwili tylko jeden pas jest w realizacji, prawda? Natomiast docelowo projekt przewiduje, ten, który Pan mówił traci swoje uzgodnienia w marcu, jakiej szerokości?

**Pan Jan Kosiedowski, Prezes Zarządu BPBK**

W dwie strony. To, co w tej chwili jest budowane, to jest jedna jezdnia 7 metrowa, z chodnikami i ścieżką rowerową. Docelowo zakłada się dwie jezdnie po 7 metrów szerokości, z torowiskiem tramwajowym 9 metrów. I to jest przekrój ul. Nowa Wałowa. Natomiast to, co traci swoją ważność, tj. ul. Jana z Kolna, która ma nieco inny przekrój. Też dwie jezdnie po 7 metrów, ale torowisko asymetryczne. I to jest ta różnica.

Natomiast, tutaj nawiązując do tego, wizja jest rzeczywiście bardzo porywająca. Natomiast problemem Młodego Miasta jest między innymi wyprowadzenie ruchu na Al. Zwycięstwa, więc musimy pokonać różnicę wysokości, prawie 10 metrów. I to jest element, który tutaj jest najbardziej dyskutowany i najwięcej budzi kontrowersji i emocji, ale tą różnicę można pokonać estakadą.

**Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska**

Czego koncepcja Pana Profesora nie przewidywała, tak?

**Głos z sali**

Przewiduje.

**Profesor Danuta Kochanowska, Miejska Komisja Urbanistyczno - Architektoniczna**

Zakładamy, że wszystko, co jest w tej chwili budowane pozostaje, bo nie byłoby sensu kwestionować.

**Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska**

Dobrze, dobrze, ale jak się Pan odniesie do wypowiedzi Pana Kosiedowskiego?

**Profesor Jacek Dominiczak, Akademia Sztuk Pięknych**

Estakady zostają, natomiast jest sprawa, bo nawet na rysunkach było pokazywane. Nowa Wałowa jest zaraz za estakadami, na wysokości Wyspy jest dalej na wzniesieniu.

**Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska**

Proszę Pan z Synergii, a następnie Pani Kochanowska

**Pan Andrzej Kwiatkowski, Drewnica Development**

Bardzo dziękuję za bardzo interesujący wykład, ale chciałbym jasno powiedzieć, reprezentuję inwestorów na tych terenach, że to niestety są dywagacje akademickie już teraz. Dlatego, że są fakty takie. Jest nowa struktura własnościowa. Na tym terenie nie ma już jednego podmiotu gospodarczego. Jest sześć, czy siedem niezależnych spółek, z której każda organizuje dla siebie jakiś program inwestycyjny. Teren, który Pan tak dzieli, jedna z ulic kluczowych, którą Pan zaprojektował Panie Profesorze jest dokładnie na terenie Centrum Galeria Stocznia, które ma już pozwolenie na budowę, a właścicielem jest ..... Koszty przewrócenia czegokolwiek są tak ogromne, że niemożliwe. Ja bym proponował mimo wszystko postępować bardziej racjonalnie. Jeżeli mamy dyskutować na temat Nowej Wałowej, to dyskutowajmy na temat jej racjonalizacji, jej przebieg jest determinowany. Trzeba odnosić się do rzeczywistości. My, jako inwestorzy jesteśmy bardzo otwarci na pewne sugestie, na racjonalizację tego, a nie na przebudowę Centrum, co jest niemożliwe. Dziękuję bardzo.

**Profesor Danuta Kochanowska, Miejska Komisja Urbanistyczno - Architektoniczna**

To nie jest mój głos w dyskusji. Jedno małe pytanie pod adresem Pana Dominiczaka. Co jest główną jakby różnicą pomiędzy koncepcją Nowej Wałowej zintegrowanej, a Pana koncepcją, w której rozumiem, a właściwie nie wiem, czy dobrze rozumiem? Ta sama Nowa Wałowa zostaje podzielona na dwa odrębne płyty i one zostaną rozsunięte, i trzeci jeszcze tramwaj, tak? Czy to jest ta główna różnica, czy są inne różnice? Nie mówię o wizjonerskich różnych pomysłach.

**Profesor Jacek Dominiczak, Akademia Sztuk Pięknych**

To jest ta różnica.

**Profesor Danuta Kochanowska, Miejska Komisja Urbanistyczno - Architektoniczna**

To chcę Państwa pocieszyć, że to nie jest aż taka duża różnica. Natomiast także i żartuję. Nie jestem pewna, czy mieszkańcom. Wolalabym przechodzić na czerwonym świetle dwie jezdnie za jednym, ze tak powiem zamachem, czy też wolalabym iść przez jedną jezdnię, idąc w stronę wody, potem za jakiś czas natykam się na następne czerwone światło, i znowu stoję. Co jest wygodniejsze dla ludzi? Ja tego nie jestem pewna.

**Radny Dariusz Słodkowski, Przewodniczący Komisji Rewitalizacji**

Panie Profesorze. Było jedno pytanie, może zbierzemy więcej i dopiero Pan odpowie?



**Profesor Jacek Dominiczak, Akademia Sztuk Pięknych**  
Po dwa.

**Radny Dariusz Słodkowski, Przewodniczący Komisji Rewitalizacji**  
Proszę Panią Dyrektor Pujdak, Biuro Rozwoju Gdańska, bo padło pytanie.

**Pan Barbara Pujdak, Zastępca Dyrektora Biura Rozwoju Gdańska**  
Nie chcę pytać. Chciałabym, żebyście Państwo mieli pełen obraz do tej znakomitej koncepcji Pana Profesora z całym zespołem. Jest to znakomita historia, tylko niestety, no niestety żyjemy w państwie prawa. Przepraszam, że tak się mądrzę, bo jestem prawnikiem. Do tej koncepcji znakomitej, wizjonerskiej proszę dołożyć rzeczywistość. Pan Kwiatkowski powiedział o jednej stronie medalu, ja powiem o tym, na czym się znam. Proszę Państwa dla tego terenu obowiązują plany miejscowe. Czyli prawo miejscowe. Jest to bardzo ważna konstrukcja. 2001 rok jedno studium, 2007 rok studium. To nie jest prawo miejscowe, ale to są dokumenty znaczące, wyznaczające politykę i przebieg Nowej Wałowej jest tam po prostu narysowany. Również w zgodzie z tymże studium są plany miejscowe. I proszę Państwa. Dzisiaj nie można, żeby to była nawet nasza koncepcja Panie Profesorze, nie można w ramach tych dokumentów tego zrealizować.

**Głos z sali**  
Można te dokumenty zmienić.

**Pan Barbara Pujdak, Zastępca Dyrektora Biura Rozwoju Gdańska**  
Tak. Dokumenty mają to do siebie, że podlegają zmianie. Z tym, że to wszystko droga Pani kosztuje, bo czas to pieniądz. Powiedział Pan Kwiatkowski również o sprawach własnościowych. To nie jest kartka papieru. To są dokumenty, które rodzą konkretne skutki prawne. Myślę, że Pan Profesor absolutnie ma tego świadomość. A przecież tutaj Pan Kosiedowski zaczął, pokazywał dokument, który jest dalej idący. Jest następnym dokumentem, po wielu latach wykonanym, po wielu studiach, różnych analizach. Proszę Państwa. I teraz, ja się bardzo cieszę, bo to znaczy, że jest entuzjazm, że Państwo jesteście szalenie kreatywni, wspaniale. Tylko, że jakoś nie wzięliście pod uwagę tej rzeczywistości. Być może szarej, takiej kreskowanej, ale inżynierskiej, tak? Ale przecież wypowiadali się projektanci, „komunikanci”. W każdym bądź razie Proszę Państwa, ja bym chciała, żeby Państwo do tego pełnego obrazu wzięli równie ważną okropną rzeczywistość prawną oraz finansową.

**Głos z sali.**  
Ale te plany, te decyzje zmieniają miasto na setki lat.

**Radny Dariusz Słodkowski, Przewodniczący Komisji Rewitalizacji**  
Oddaję głos Profesorowi Dominiczakowi.

**Profesor Jacek Dominiczak, Akademia Sztuk Pięknych**  
Droży Państwo. Chcę się bardzo poważnie odnieść do tego, co Pan Kwiatkowski powiedział. To znaczy zarzut akademickości jest mniej więcej takim samym zarzutem, jak bym powiedział, że tak zwykle praktyka nam coś psuje. Więc nie uważam, że to jest argument przeciw. Wydaje mi się, że taka jest istota akademii, żeby poszukiwać rozwiązań lepszych. Myślę, że na tym będzie współpraca polegała między akademiami a przemysłem, że przemysł będzie czekał na to, że dzięki

akademii się ulepszy. Martwi mnie ta tendencja w Polsce, że mówi się, że akademie mają przygotowywać do pracy, że robiło się tak, jak się robi. Akademie mają przygotowywać firmy do tego, żeby nowe idee się do nich przedostawały. Ale merytoryczny argument jest absolutnie zrozumiały, absolutnie dokładnie rozumiem każde zdanie, które Pan powiedział. Jest to absolutnie oczekiwany głos inwestorów. Wszystko jest zgodne z prawem, bo rzeczywiście w dyskusji publicznej ten projekt w 2000 roku został odrzucony, również przez środowiska akademickie, na Politechnice, która współpracowała z Synergią.

Nie pokazuję go, dlatego, żeby robić rewoltę, tylko, dlatego, że ten projekt został przypomniany. On zaginął w Synergii, więc myśmy go odtworzyli, ponieważ o nim się mówiło na ostatniej debacie Europejskiego Centrum Solidarności. Natomiast myślę, tzn. mnie niezwykle zainspirował głos młodego człowieka, który chyba z Panem Dyrektorem Duchem brał udział w programie telewizyjnym. Staliście Panowie przy złotym moście. I Pan Duch wspominał o tym, że plany zagospodarowania zapadły, że czas na dyskusję był na początku lat dwutysięcznych. Na to młody człowiek powiedział. Proszę Pana, co ja mam o tym mówić, ja wtedy miałem 15 lat?. Pytanie jest, czy co 10 lat nie powinniśmy przemyśliwać naszych planów i patrzeć, czy one są aktualne?

Chcę powiedzieć taką rzecz. Wczoraj jeszcze, przygotowując się do tego spotkania przeczytałem informację taką, że najbardziej mobilni ludzie, tzn. ci, którzy decydują się żeby wyjechać. To są ludzie mniej więcej w wieku 25 lat. I teraz Richard Florida mówi. Jeśli chcemy zapewnić, że młody talent w mieście zostanie, projektujemy miasto dla ludzi, którzy mają 25 lat.

I teraz ostatni punkt tego, co mówię. Absolutnie rozumiem, mam do czynienia z inwestycjami, absolutnie rozumiem sytuację, która jest. Wydaje mi się, że wygląda w sposób następujący. Estakady i ta jedna nitka Wałowej jest już w budowie. Kwestionować tego nie ma sensu. I to było pierwsze zdanie, które powiedziałem moim studentom, jak próbowaliśmy odtworzyć ten projekt. On jest oczywiście inny od tego w 2000 roku, bo właśnie uwzględnia to, co już jest wykonywane.

Ten projekt rzeczywiście, i Pan bardzo trafnie zauważył, że najbardziej radykalnym elementem tego projektu jest to, że w kolejnej fazie budowy, nie mamy informacji, kiedy ona się zacznie, i w ogóle jak zaawansowana jest. To znaczy, że ona wymaga rzeczywiście rozcięcia wielkiego centrum handlowego na dwie części. My w wizualizacji, której się nie udało uruchomić pokazujemy, że nad ulicami, gdzie te części są ze sobą połączone, one również pod ziemią mogą być połączone, z tym nie jest problem. Natomiast rzeczywiście to jest jedyna zmiana, która tego wymaga. Zrobiliśmy drugie rozwiązanie, bardziej radykalne, które też jest możliwe, aczkolwiek jest rzeczywiście radykalne, które pozwala, żeby tą jedną nitkę Wałowej jeszcze bardziej odrzucić. Prawie styka się ona wtedy z ulicą Jana z Kolna i jakby biegnie otaczając centrum handlowe, nie naruszając go zupełnie. Pytanie jednak jest, czy rzeczywiście to centrum handlowe, z gigantycznymi wieżowcami jest nie do ruszenia? Wiemy, że centra handlowe się rozwinęły dość intensywnie w Trójmieście. Plotki tylko dochodzą do mnie, że być może to centrum wcale nie będzie takie, jakie ma być, może nie będzie wcale takie duże, jak jest planowane, może go w ogóle nie będzie, a może w ogóle wieżowców nie będzie? Nie wiemy niestety. Rozumiem, inwestor ma prawo do tajemnicy swojego pomysłu, ale tego nie wiemy. Rzeczywiście jest tak, jak Pan powiedział. Najbardziej

radykalnym, Pani Profesor też mówiła, najbardziej radykalną jest niewielka zmiana w przeprojektowaniu budynku centrum handlowego, które pozwala, żeby jedną z nitek Nowej Wałowej puścić przez środek.

**mgr inż. arch. Łukasz Pancewicz, Politechnika Gdańska, Wydział Architektury**  
Dzień dobry. Mam ten komfort, że jestem i praktykiem i naukowcem, reprezentuję Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, zostałem zaproszony tutaj, jako jeden z zewnętrznych ekspertów przez Pana Przewodniczącego Słodkowskiego. Chciałem się odnieść właśnie do kwestii, które zostały wymienione przez Pana Profesora Dominiczaka i kwestii Nowej Wałowej, bo rozmowa o takich koncepcjach, które są prezentowane, z jednej strony pomaga, z drugiej nie do końca, bo jednak należy powiedzieć, że to jest pewne opracowanie studentów, a jednak wydaje mi się, że największym negatywem jest prowokowanie do negatywnego myślenia, ale też zwrócenie na dosyć istotny fakt, na który jak by powiedzieć może być pomijany, jeśli to jest rozmowa na temat tylko i wyłącznie Nowej Wałowej? Nie, nie jest, bo faktycznie otoczenie, to, w jaki sposób będzie ukształtowane Młode Miasto, będzie kształtowało tą Nową Wałową. To jest pewien układ synergiczny, bo nie tylko mówimy tutaj o tej kwestii. Z jednej strony mówimy tutaj faktycznie o tym powiązaniu układu ponad lokalnego i tu podoba mi się wypowiedź Pana Kosiedowskiego, który zwrócił na to uwagę. Po prostu ten element ponad lokalny, on musi być uwzględniany. Ale weźmy też pod uwagę to, że oprócz tych połączeń międzydzielnicowych jednak musimy też kształtować przestrzeń w ramach dzielnicy.

Akurat reprezentuję młodsze pokolenie projektantów, nie jeżdżę samochodem, poruszam się po mieście na piechotę i transportem publicznym i dla mnie przekraczanie takiej ul. jak Grunwaldzka, czy Hallera jest jedną z najbardziej frustrujących doświadczeń w tym mieście, gdzie czekam minutę na przejściu i po prostu czuję się trochę dyskryminowany względem użytkowników samochodów. Oczywiście nie chodzi mi o to, żeby teraz rozpatrywać to, kto ma lepiej, czy jadący samochodem, czy transportem publicznym powinien być tutaj traktowany lepiej, tylko chodziło mi o równoważenie pewnych potrzeb. W tym momencie, oczywiście rozumiem, że to jest być może pewna moja wizja, i nie zawsze może odpowiadać potrzebom mieszkańców, ale jeśli pada słowo przepustowość, i to jest przepustka dla mnożenia infrastruktury komunikacyjnej, to nie jest dobre rozwiązanie długofalowe, bo nie da się rozwiązać kwestii korków po prostu budując kolejne elementy infrastruktury kołowej. Trzeba zacząć myśleć strategicznie, trzeba wycofać się i zastanowić się, czy nie ma innych możliwości. Tak, że bardzo mi się podobała wypowiedź tutaj Pana Berendta, który mówił tutaj, żargon techniczny - podział zadań transportowych, czyli trzeba wiedzieć, kto jeździ samochodem, kto transportem publicznym, czy są jakieś alternatywy w tym momencie, i dlatego zwracałbym na to uwagę.

Druga kwestia tego powiązania Nowej Wałowej, jej gabarytów i tego jak ona jest kształtowana i zagospodarowanie tam jest dosyć istotne, bo jest różnica, jeśli projektujemy na terenie stoczni dzielnice, która na przykład będzie, nawiązując może do wypowiedzi Profesora Dominiczaka i zespołu, raczej pewną strukturą śródmiejską o dużo mniejszej frakcji, czy tutaj takiej strukturze kwartałów, a dużym centrum handlowym, które będzie dużym generatorem ruchu i to naturalnie będzie generowało dosyć duży ruch kołowy, próbując włączyć się w ruch Nowej

Wałowej, i też wymuszający pewne rozwiązania komunikacyjne, stawiający też komunikantów, pod ścianą można powiedzieć.

Tak, że to są dosyć istotne rzeczy i tu należy też pamiętać o tym, że Młode Miasto jednak powstaje w specyficzny sposób, że to jest jednak przestrzeń dosyć mocno sprywatyzowana. Jeżeli padają też argumenty o planie miejscowym. Powiem tak. On jest, on funkcjonuje. Tylko, że plan miejscowy jest dosyć ubogim narzędziem dzisiaj. Jeśli chodzi na przykład o określenie, jak będzie się rozwijał teren takiej dużej dzielnicy. On tylko podaje pewne warunki brzegowe, sposób i przeznaczenie terenu, ogólne gabaryty, to, że będzie jakaś ulica. A jak to będzie etapowane, co dokładnie się wydarzy? O tym, no niestety nie ma, na tym terenie decydują inwestorzy i nie ma niestety jasnego przepływu informacji. Dlatego doceniam tutaj komunikantów, która została w pewnym momencie pohamowana, ale to była gra w pewne otwarte karty. I takie zachowania, tutaj komunikat bardziej do inwestorów. Ta informacja powinna funkcjonować, powinniście grać w otwarte karty, to naprawdę będzie ułatwiało dialog z mieszkańcami. Dziękuję bardzo.

### ***Piotr Grzelak, Wiceprzewodniczący Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Chciałbym powiedzieć o trzech zarzutach, które mam zarówno do miasta i do stron, które uczestniczą w tej debacie. Pierwszy zarzut jest skierowany właśnie do władz miasta i też po części trochę do nas do członków Rady Miasta Gdańska, że tę debatę prowadzimy w taki wyrywkowy sposób. To, co powiedział przed chwilą Pan prezes Kosiedowski i to, co się teraz przebija w publicznej debacie, a wcześniej się wcale nie przebijało w takim stopniu, w jakim powinno to jest to, że ul. Nowa Wałowa to jest element pewnej całości i to, że w tej chwili pojawia się teza, że ul. Podwałe Grodzkie i ul. Wały Jagiellońskie mają mieć uspokojony ruch, że mają być przejścia poziome, moim zdaniem zupełnie tę debatę odwraca. Pytanie jest takie, czy powinniśmy się skupić na tym, co jest zainwestowane i też, co w dużym stopniu jest publiczne, czy powinniśmy się skupić na kwestii właściwie w dużym stopniu terenu prywatnego, czy powinniśmy dyskutować o tym, czy Śródmieście jest już dzisiaj w pełni zainwestowane, czy powinniśmy wychodzić z tym Śródmieściem, rozlewać się właściwie na tereny Młodego Miasta. Czy to jest właśnie ten moment? To jest pierwszy zarzut. Drugi zarzut to jest też zarzut do strony społecznej tej debaty, też do Pana prof. Dominiczaka, że szafuje Pan przykładem Podwała Przedmiejskiego. Myślę, że Podwałe Przedmiejskie wielu z nas nauczyło. Mamy dzisiaj zupełnie inne doświadczenia. Mamy doświadczenia nowych dróg wybudowanych w Gdańsku. Mamy ul. Żaglową, która powstała w zeszłym roku. Moim zdaniem ul. Żaglową jest o wiele lepiej przejść dzisiaj, a jest duży ruch, niż przez ul. Świętojańską w Gdyni. Trzeci zarzut jest do nas wszystkich, uczestników tej debaty, bo pojawiają się na różnych wizualizacjach wspaniałe sceny z pięknych części miast Europy Zachodniej. W tej debacie zapominamy cały czas o jednym, w jaki sposób stworzyć tą wartościową przestrzeń publiczną, jakie trakty zlokalizować na Młodym Mieście, żeby ta przestrzeń publiczna uzyskała tak wartościowy charakter. Dzisiaj mamy właściwie jedną wisienkę, ale tortu jeszcze nie mamy. Mamy Europejskie Centrum Solidarności, to, które w jakimś stopniu chce promieniować na inwestycje, na cały ten obszar. Natomiast pytanie czy tą jedną wisienką jesteśmy w stanie zbudować Młode Miasto. Moim zdaniem i taką tezę stawiałem, nie jesteśmy w stanie. Dziękuję.

### ***Profesor Mieczysław Kochanowski***

Chciałem podnieść jedną kwestię, która się pojawiała w dyskusji, a mianowicie ul. Nowa Wałowa, jako bariera, która rozcina Młode Miasto i to jest nie tylko element dyskusji, która się tutaj w tej chwili toczy, ale to jest element dyskusji, która już się toczyła. O ile pamiętam ostatnie prowadzone dyskusje na ten temat ilekroć była mowa o mankamentach przeprowadzenia ulicy Nowej Wałowej przez Młode Miasto to zawsze był podnoszony argument, że to będzie taka Trasa, W-Z, która odetnie kawałek Dolnego Miasta. Proszę Państwa ten duch Trasy W-Z unosi się nad tą dyskusją ze szkodą dla tej dyskusji, dlatego, że on wprowadza fałszywe porównania, dlatego, że ul. Nowa Wałowa to nie jest Trasa W-Z, ani ta funkcja, ani ta skala, ani przede wszystkim ten charakter. To, że do Trasy W-Z przyłgnęło określenie „miejska autostrada”, bo to jest „miejska autostrada”, ale ul. Nowa Wałowa to nie będzie miejska autostrada. Przynajmniej z tego, co usłyszeliśmy od Pana Kosiedowskiego nic nie wskazuje na to, żeby ona miała parametry autostrady. Ul. Nowa Wałowa będzie miała inny charakter, który nie zupełnie jeszcze w tej chwili jest sprecyzowany, ale jak powiadam to nie będzie Trasa W-Z, to znaczy, że ona nie musi dzielić Głównego Miasta. Gdyby ona w czymkolwiek przypominała Trasę WZ, jej przekrój. W tej chwili to jeszcze nie jest przesądzone i przetrasowanie tej Nowej Wałowej i określenie jej technicznych parametrów. Wspomniałem, że ul. Nowa Wałowa mam nadzieję będzie się różniła od Trasy WZ charakterem, jest uważam kwestią podstawową i nie zapominajmy o tym. Mówimy ile pasów, jak ona ma biec, ale nie zadajemy sobie pytania, być może jest za wcześnie, ja nie uważam, żeby było za wcześnie, jaki będzie charakter tego. Bywaliśmy w świecie, widzieliśmy różne szerokie ulice i nie zgłaszaliśmy do nich pretensji, że one dzielą zwarte organizmy. Także nie mówimy, że aleja Grunwaldzka biegnąc przez Wrzeszcz dzieli go. Wrzeszcz dzieli, co innego, kolej. To jest ta bariera. Grunwaldzka ma sześć pasów, ale czy ona dzieli, nie dzieli. Nie musi tak być, że ta ul. Nowa Wałowa podzieli. Wołałabym także, żeby w studiach nad przebiegiem ul. Nowej Wałowej podniesiony został także problem rozwiązania komunikacyjnego całego Starego Miasta z uwzględnieniem Muzeum II Wojny Światowej, które będzie znacznym generatorem ruchu, my sobie jeszcze nie zdajemy sprawy z tego, co ono może wywołać. W każdym razie zatroszczmy się o to, żeby charakter tej ul. Nowej Wałowej nie czynił z niej autostrady, tylko czynił z niej główną ulicę, bo przecież jakaś ulica musi być główna. Jeżeli ona nie zostanie określona, jako główna przez projektantów, czy przez administrację to ona zostanie podniesiona do tej rangi przez developerów, użytkowników i kierowców.

### ***Radny Dariusz Słodkowski, Przewodniczący Komisji Rewitalizacji***

Dziękujemy Panie profesorze za ten głos. Dokonał Pan bardzo ciekawego porównania ul. Grunwaldzkiej i Trasy W-Z o tym, że znacznie szersza ta aleja Grunwaldzka nie dzieli Wrzeszcza. Jeśli porównywać na szybko charakter tych dwóch ulic, to różnica polega na braku skrzyżowań na Trasie W-Z, na Podwalu Przedmiejskim, a przede wszystkim na próbie bezkolizyjnego przeprowadzenia przez brudne tunele podziemne. Pytanie czy zaproponowana dzisiaj kładka przez Trasę W-Z nie jest odwołaniem się do tego ideału, tylko zamienieniem tej kładki podziemnej na kładki naziemne.

### ***Pan Maciej Berendt, Miejska Komisja Urbanistyczno - Architektoniczna***

Chciałbym się odnieść do wypowiedzi Pana Jacka Dominiczaka. Proszę o nieużywanie sformułowania autostrada miejska, bo jest to nadużycie, niepotrzebnie dodaje emocji, do czegoś, co nie będzie miało miejsca. Sprawa

tranzytu jest w dosyć prosty sposób do rozwiązania. Ja nie mówię, że tak należy zrobić, ale jednym z pomysłów, który pokazywałem jest ograniczenie powiązań, jakie ta trasa by miała, to, co pokazałem z ul. Jana z Kolna i ul. Siennicką to eliminuje tranzyt w sposób fizyczny. Są inne zabiegi, które mogą to jeszcze bardziej ograniczyć. Jest ich bardzo dużo, trzeba tylko odpowiedni zastosować, na świecie już wszystko wymyślono. Jeśli chodzi o następną sprawę, eliminacji ruchu z głównego układu, który tutaj był pokazywany w prezentacji Pana Kosiedowskiego to podstawowa kwestia jest taka - jak do tego doprowadzić, jak wyprowadzić ruch np. z trasy przed Dworcem Głównym. Kluczowe pytanie odnośnie Śródmieścia jest takie - czy jesteśmy w stanie w sposób znaczący, a wręcz radykalny zredukować ruch do Śródmieścia, a przede wszystkim ruch samochodowy do Śródmieścia z wyłączeniem komunikacji miejskiej? Dopóki tego nie zrobimy to marzenia o tym, że ul. Podwale Przedmiejskie, czy główny ciąg ul. Waty Jagiellońskie staną się deptakiem są mrzonką. I trzecia uwaga dotycząca koncepcji układu ulic. Powiem tak. Oczywiście tak można zrobić, to, co jest w Twojej propozycji. Natomiast ja uważam, że to nie jest dobra propozycja. Zasadą konstrukcji układu jest hierarchizacja ruchu, przekazywanie ruchu z tras najwyższych po kolei do tras najniższych. Układ, który proponujesz to jest układ, który mógłbym powiedzieć mamy na części Starego Miasta, tj. ul. Rajska, gdzie bardzo trzeba uważać przechodząc, bo można zostać potrąconym przez samochód pędzący skrótem przez Śródmieście. Do takiego rozwiązania prowadziłaby Twoja propozycja. Rozdzielenie kierunków ruchu zwiększa zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, dlatego że wielokrotnie natrafiamy na znaczne potoki, które musimy przekroczyć. Należałoby się bardzo zastanowić, gdyby to była kalka stanu istniejącego być może jak użyłeś tego w wywiadzie Manhattan, no to faktycznie tam mamy zupełnie inną sytuację. Natomiast tworzenie układu, w którym mamy wielokrotność przekraczania i rozproszenie ruchu po sieci ulic wewnętrznych moim zdaniem jest błędne i nie powinno zaistnieć. Natomiast można taką rzecz lokalizować i wykazywać, że być może w jakiś warunkach jest to do zaakceptowania. Moim zdaniem raczej nie.

### ***Pan Jacek Friedrich, Uniwersytet Gdański***

Chciałbym wrócić do tej kładki, bo ona dla mnie jest fundamentalnym problemem i wprowadza dysonans poznawczy w całej tej dyskusji, bo z jednej strony słyszę, że mamy być spokojni, bo to nie będzie żadna autostrada miejska, czy żadna Trasa, W-Z, która będzie dzielić miasto na dwie części, tylko taka łagodniejsza wersja alei Grunwaldzkiej w najgorszym razie, a właściwie prawie, że ul. Świętojańska, która rzeczywiście nie dzieli jakoś Gdyni na jakieś dwie niekomunikujące się części. Tylko nie przypominam sobie, już nie mówię o ul. Świętojańskiej, ale nawet na ul. Grunwaldzkiej takich kładek, więc ta kładka sugeruje, że jednak z czymś gorszym będziemy mieli do czynienia, jeżeli nie to jest jakiś eksces formalistyczny, że się tak wyrażę. Natomiast boję się, że jest to jednak konsekwencja pewnej filozofii, która temu towarzyszy. Tak kładka chyba pokazuje, jaki będzie zakres rzeczywiście odgródzenia obu tych części dzielnic. Tu będę oczekiwał od projektantów odpowiedzi, bo być może kładka jest rzeczywiście rzeźbą, która ma nawiązywać do stoczniovych dźwigów. Natomiast ta kładka zwraca moją uwagę na inną jeszcze kwestię, dla mnie fundamentalną. Pani prof. Kochanowska powiedziała, że jeżeli chcemy żeby ta część Młodego Miasta była skomunikowana z resztą miasta, mówiła Pani o Oliwie, Wrzeszczu, musi być ten ruch kołowy doprowadzony, ale ja będąc historykiem patrzę od trochę innej strony na to miasto i patrzę na to Młode Miasto, jako na część Śródmieścia historycznego, a nie, jako jeszcze jedną dzielnicę, która jest jakby osobnym członem, bo prawda mamy Wrzeszcz, Oliwę, Główne Miasto i

Młode Miasto i przy takiej logice, bo Gdańsk tak jest zbudowany, to przy takim rozumieniu rzeczywiście Młode Miasto będzie osobnym kawałkiem. Natomiast moim marzeniem jak zaczęto rozmawiać i dyskutować o Młodym Mieście, że ono stanie się częścią Śródmieścia, tzn. stanie się częścią większego, śródmiejskiego organizmu, który obejmowałby Główne Miasto, Stare Miasto, Stare Przedmieście. Któryś z Panów mówił, że to pozwoli nam zlikwidować Trasę W-Z, być może wtedy to Stare Przedmieście nie będzie tak dramatycznie oddzielone od Głównego Miasta jak jest w tej chwili. Myślałem, że Młode Miasto będzie częścią takiego układu, w którym, idąc od Głównego Miasta przez Stare Miasto będziemy wchodzić do Młodego Miasta i dochodzić, to jest drugie moje marzenie, do wody. Jest to rzecz, o której bardzo mało dziś rozmawialiśmy, a która moim zdaniem jest fundamentalna. Też uważam, że ona powinna zainteresować inwestorów. Rozumiem, że każdy z nas wypowiada się z własnej perspektywy, specjaliści od komunikacji ze swojej, inwestorzy ze swojej, ekonomiści, prawnicy. Ja, jako historyk, Gdańszczanin z urodzenia, nie z miejsca zamieszkania, to patrzę ze swojej perspektywy. Mam wrażenie, że Gdańsk jest miastem absolutnie, fundamentalnie odwróconym od wody. To jest nieszczęście, które się ciągnie od dziesięcioleci, które próbowano w pierwszych planach z lat 40 jakoś jeszcze zniwelować, projektując oś dyspozycji morskiej, która nigdy nie wyszła poza gmach dzisiejszej Solidarności. Wtedy było jeszcze myślenie, żeby powiązać Śródmieście z wodą. Potem kompletnie tego w projektowaniu nie ma. Tu wszystkich obecnych projektantów najchętniej chciałbym zrugać, bo jest to jedna z największych katastrof powojennego Gdańska. Obawiam się, że to, co teraz robimy, co nam pokazano dzisiaj jest kontynuacją tego, absolutnego odwrócenia się Gdańska od wody. Ul. Nowa Wałowa z tymi dwiema kładkami, jakimiś monstrualnymi, myślę, że te śmiechy na sali, nie były przypadkowe, powinny dać projektantom do myślenia, no to raczej to jest właśnie takie miejsce gdzie dwie takie kładki będą prowadziły nad wodę, z całego Głównego Miasta, Starego Miasta i Śródmieścia? To jest moje podstawowe pytanie. Dlaczego ma to być teren atrakcyjny dla inwestorów, bo myślę, że dla inwestorów ludzie, którzy będą przychodzić z dotychczasowych trójmiejskich dzielnic do Młodego Miasta w różnych celach być może bardzo chętnie będą przychodzić, dlatego również, że być może będą chcieli dojść do wody w tym mieście? Wtedy być może zajrzą do tych sklepów i restauracji, czy co tam Państwo planują. Dlatego być może warto byłoby nie oddzielać tego miasta od wody, bo to może być z pożytkiem dla wszystkich, inwestorów i mieszkańców.

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

Chciałbym wyjaśnić sprawę tej kładki. To jest taki dodatkowy element, taki rzeczywiście event. W związku z tym, że Instytut Wyspa ma czasowo w dyspozycji salę po drugiej stronie projektowanej ul. Nowej Wałowej. Natomiast na całym odcinku 2 - kilometrowym projektowanej ul. Nowej Wałowej jest przewidzianych 6 przejść dla pieszych w poziomie terenu, a ta kładka to jest propozycja 7 przejścia, być może tak, być może inaczej połączy Instytut Sztuki Wyspa z halą, jeżeli uda się tą halę na trwałe pozyskać dla Instytutu Sztuki Wyspa, bo to też jeszcze w tej chwili nie jest przesądzone. Także wielkość tych przejść pieszych jest dwa razy większa niż...

**Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska**

Może coś by Pan powiedział, bo w planie zagospodarowania przestrzennego miasto przewiduje bulwar nadrzeczny i nie zamierzamy odwrócić się od wody, wprost odwrotnie.

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

Bulwar nadrzeczny i stąd m.in. ul. Nowa Wałowa w takim przebiegu, a nie w dalszym, bo w dalszych to by było nad bulwarem, także na całym ciągu Młodego Miasta przewidziany jest bulwar nad wodą, który będzie się łączył z bulwarem tu i będzie można spacerować wzdłuż długiego pobraża, aż do tego terenu Młodego Miasta, pod dźwigami. Tak to było projektowane. To trzeba powiedzieć jasno i jednoznacznie, na samym początku była do rozstrzygnięcia decyzja taka, czy obsługa tego całego szeroko rozumianego Śródmieścia ma być ulicą przecinającą to Śródmieście, czyli tak jak dotychczas ul. Jana z Kolna i Podwałem i Wałami Jagiellońskimi przed dworcem, czy rozwiązywać to małą obwodnicą Śródmieścia i ta druga koncepcja zwyciężyła i jest realizowana. W tej chwili szukanie koncepcji, czy wracanie do koncepcji prof. Dominiczaka byłoby w zasadzie wróceniem do koncepcji, że cały ruch idzie ul. Jana z Kolna, czyli zwracam uwagę, że przykład Gdyni, czyli ul. Władysława IV i przykład Portugalskiej, to były te trasy, które miały po trzy pasy ruchu, a nie po dwa, jak ma w tej chwili ul. Jana z Kolna projektowana w poszerzeniu i ul. Nowa Wałowa...

**Pan Dominik Krzywiński**

Poruszam się samochodem, nie rowerem i patrząc na to, co dzieje się w Gdańsku, szeroko, stocznia, tereny postoczniove, ul. Nowa Wałowa to jest jakiś element wielkiej modernizacji Gdańska. Mój obraz z punktu widzenia pieszego i rowerzysty jest taki, że burzy się stare, historyczne budynki, które nadają specyficzny charakter naszemu miastu, powstają wielkie drogi z ekranami akustycznymi, np. ul. Słowackiego i to, co jest na tych wizualizacjach, to, jako pieszy jestem tym przerażony, bo to nie zachęca mnie w żaden sposób, żeby do tego Młodego Miasta przyjąć, przyjechać na rowerze, czyli chodzi o skalę zabudowy i jednocześnie o to, co się tu dzieje, czyli burzenie obiektów, budynków, na terenie stoczni, też świadczy o tym, że właściwie nie ma tutaj woli, żeby zachować jakąś ciągłość historyczną. I teraz chciałbym się odnieść do inwestora, czy przedstawiciela inwestora. Ten argument w ogóle do mnie nie przemawia, ja rozumiem, że jest własność prywatna, nie kwestionuję statusu prawnego tego, itd., ale miasto nawet, jeśli już sprzedało wszystkie place i wszystkie ulice, jednak należy w pierwszej kolejności do mieszkańców i ja, jako mieszkaniec domagam się tutaj prawa głosu strony społecznej. To jest mój podstawowy zarzut, a jednocześnie dziękuję radnemu Słodkowskiemu, że nas tutaj zaprosił, bo jest to myślę punkt przelomowy, ale tego jest za mało. Jeżeli dopiero pojawia się argument, że plan jest uchwalony, itd., ale kiedy Państwo mówię tu ogólnie do władzy gdańskiej, zaprosiliście mieszkańców na otwarte spotkanie, dlaczego projekty nie były dyskutowane na zasadzie otwartej debaty. Wypowiem się jeszcze, jako socjolog, akurat na tej sali tak się zarysowało, że tak powiem prawa strona starszaki, lewa strona młodzieży, łącznie, z prof. Dominiczakiem. Nie chodzi mi o wiek tylko o ideę. To, co Państwo przedstawiliście to są idee z lat 60. To są idee, które na zachodzie już są przestarzałe. Mamy już taki czas, że starsze osoby, chcąc nie chcąc muszą się uczyć od młodzieży, bo młodzież siedząca tutaj, architekci mają o wiele ciekawsze



pomysły, moim zdaniem, to jest opinia subiektywna, ale myślę, że część z Państwa się z nią zgodzi. Mają wiele lepsze pomysły, lepszą i ciekawszą wiedzę i ciekawszą ofertę właśnie dla Młodego Miasta, które ma być młode, a nieodnoszące się do jakiejś historii, która tak naprawdę nie jest historią tego miejsca, bo tą historię niestety zburzyliśmy.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Chciałam zabrać głos, jako młody architekt i powiedzieć, że dyskusji na temat zapisów w planach zagospodarowania przestrzennego było bardzo dużo. To przez cztery lata, jak nie pięć trwała procedura uchwalania tego planu. On był zaskarżany w sądzie przez właścicieli terenów. Różne były etapy dyskusji. W każdym razie dużo było dyskusji na ten temat.

***Pan Barbara Pujdak, Zastępca Dyrektora Biura Rozwoju Gdańska***

Zapraszam serdecznie młodzież, ale we właściwym czasie, tzn. w czasie, kiedy odbywają się dyskusje publiczne. Każdy plan od 2003r., a od 2004r. dzięki radnym odbywają się te dyskusje w godzinach popołudniowych. Od paru lat prowadzimy bardzo mocną statystykę i ona nie chce drgnąć. Po prostu średnia liczba osób, które przychodzą na dyskusje publiczne, o których jesteście Państwo zawiadamiani w sposób ustawowo przewidziany, to są dwie osoby. To jest po prostu śmieszne. I stąd później są takie efekty, że po 10 latach rozpoczynacie rewizję problemu, który został rozwiązany. A nie boicie się, że za 15 lat przyjdzie ktoś inny i skrytykuje te wasze rzeczy, bo tak to wygląda w tym świecie? Zapraszam na dyskusje publiczne bardzo serdecznie. Informacja o nich jest w Internecie.

***Radny Dariusz Słodkowski, Przewodniczący Komisji Rewitalizacji***

Żeby złożyć uwagę do planu zagospodarowania przestrzennego trzeba dysponować bezpiecznym podpisem elektronicznym kwalifikowanym bezpiecznym certyfikatem...

***Głos z sali***

Mieszkam w pobliżu i jako mieszkaniec, może nie w samym bezpośrednim sąsiedztwie stoczni, ale dość blisko. Przyznam, że mimo doświadczenia zawodowego nie potrafiłbym ocenić projektów drogowych na tym etapie, czy one są dobre czy złe, tak samo nie jestem stanie ocenić projektów urbanistycznych czy architektonicznych chyba niewiele osób, dla wyjaśnienia, bo widzę, że każdy to mówi, poruszam się głównie samochodem, nie korzystam z komunikacji miejskiej, tak żeby można było mnie dopasować. Ja mam pytanie następujące, do kogo będzie należeć ulica Wałowa w sensie własności?

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Do miasta.

***Głos z sali***

To jakby spada ten argument, bo ja rozumiem, że dyskusja o tym, co mam budować, jak tworzyć teren należący do właściciela prywatnego nie ma żadnego sensu, bo każdy z nas ma tam jakąś działkę. I jakby ktoś powiedział, że tu masz zrobić tak, a tu trochę inaczej to byśmy go przegonili. Jeśli droga jest miejska to możemy podyskutować. Nie proponuję żebyśmy tworzyli nową siatkę ulic, ale

proponuję żebyśmy zaczęli robić korekty wokół istniejącej ulicy, bo jeśli miasto jest właścicielem, czyli my mieszkańcy jesteśmy właścicielami ulicy Wałowej to jest ta przestrzeń, która jest przestrzenią w dyskusji, czy ona ma być duża, wielka, w jaki sposób ma ona się łączyć z innymi ulicami. Widzieliśmy cały system ulic, ale taka prosta rzecz czy ul. Jana z Kolna będzie w jakikolwiek połączona z ulicą Nową Wałową, ja się nie dowiedziałem. Przez kilka miesięcy, jako kierowca doświadczyłem, jaką piękną i ważną rolę komunikacyjną pełnił zapomniany żółty most, wiadukt przy stoczni, którego remont kosztował chyba 6 000 000 zł. Odbierał cały ruch z ul. Jana z Kolna, chociaż jednokierunkowy. On został teraz zamknięty. Ja się pytam, czy ten ruch z ul. Jana z Kolna wciąż będzie szedł ul. Wały Piastowskie przy Zieleniaku i tu korkując ul. Hallera. Czy my np. z ul. Jana z Kolna jadąc od strony dzielnic portowych będziemy mogli wjechać na to rondo po nowej estakadzie, czy też nie będziemy mogli? Nie rozumiem, dlaczego ul. Droga do Wolności jest tak ważna. Nie rozumiem tego również, dlatego, że to jest rozumie do mostu, który tam jest, mostem pontonowym, który łączy dwa obszary stoczniowe, dlaczego ona jest tak ważna? Dlaczego ta oś od pomnika przez ECS, no powiedzmy jeszcze sala BHP, ok., ale dlaczego dyrekcja, dlaczego ten most, dlaczego ona jest dla nas tak ważna, droga, która nazywamy Drogą do Wolności, a dlaczego nie jest np. ważna droga od pomnika w kierunku bardziej tutaj no powiedzmy Muzeum II Wojny Światowej, czy tych obszarów? Proszę o odpowiedź na pytanie.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Jeśli chodzi o powiązanie z ul. Jana z Kolna to chyba Pan Kosiedowski jest tutaj najlepszym fachowcem.

***Pan Jan Kosiedowski, Prezes Zarządu BPBK***

Czuję jak rośnie w Gdańsku społeczeństwo obywatelskie. To jest coś nieprawdopodobnego. Najczęściej się dyskutuje w gronie fachowców albo na wiecach, gdzie są prezentacje projektów i z jednej strony są ludzie władzy, z drugiej są mieszkańcy. Tu dyskutujemy w sposób swobodny o tym, co czeka Młode Miasto. Ja chciałbym zwrócić uwagę na kilka elementów. Po pierwsze wracając do ul. Nowej Wałowej mnie się bardzo podoba teza prof. Dominiczaka, że powinniśmy sobie zadawać pytanie jak powinniśmy budować miasto, żeby ludzie chcieli tam przebywać. To jest szalenie istotny element. Tutaj mamy rzeczywiście do czynienia z trasą, która ma jak gdyby w sobie pewną sprzeczność. Z jednej strony jest to element miasta, do którego ja jestem osobiście przekonany, jako komunikant chociażby z uwagi na to, że jednak pomimo pesymizmu kolegi Maćka liczę na to, że uda się w dużym stopniu ograniczyć ruch na Podwalu Grodzkim, Wałach Jagiellońskich i Podwalu Przedmiejskim, ale to jest jakby inna kwestia. Natomiast Wałowa biegnie w osi symetrii Młodego Miasta, czyli jest jednocześnie naturalną osią komunikacyjną tego terenu i wydaje się, że dobrze, że w tej dzisiejszej debacie uczestniczą również osoby, BPTO i Synergii i z firm, które są właścicielami terenów sąsiadujących, ponieważ myślę również, że ta dyskusja odpowie na pytanie, w jakim kierunku powinno Młode Miasto się rozwijać tak, żeby było akceptowane przez Gdańszczan. Jeżeli będziemy w ten sposób dyskutować i podchodzić do problemów to myślę, że będziemy tworzyli przestrzeń, w której sami będziemy chcieli przebywać. Jestem tutaj całkowicie przekonany, że pomimo podziału na cześć starą i młodą, jak to nas Pan socjolog sklasyfikował istotne jest jedno, o mieście powinni decydować ludzie młodzi, bo oni będą praktycznie

funkcjonowali w tym mieście. To już za chwilę oni będą kierowali miastem i nam, starszym powinno zależeć na tym, żeby chcieli tu zostawać, żeby się utożsamiali z tym miejscem. Jeżeli chodzi o te przyziemne sprawy komunikacyjne to druga jezdnia ul. Wałowej ma rangę wjazdową tą, która jest w tej chwili likwidowana przy żółtym moście kratowym. Tak przy okazji udało się ten most uratować w momencie jak już nawet konserwator zabytków stwierdził, że on chyba jest nie do uratowania, więc w tej chwili będzie pełnił rolę kładki pieszo - rowerowej. Dopiero przy przebudowie ul. Jana z Kolna będzie również rampa zjazdowa dla rowerzysty w tej chwili. Ta rampa będzie odtworzona przy budowie w przyszłości drugiej jezdni, północnej Nowej Wałowej, będzie wzdłuż torów rampa wjazdowa w kierunku Bramy Oliwskiej. Ten ruch rzeczywiście jest duży. To wyszło na etapie już w zasadzie projektu budowlanego, co szalenie naszym inwestorom skomplikowało sprawę, ponieważ wymagało rewizji planu. A więc jest to szalenie skomplikowane. To, co wydaje się również bardzo istotne to obecni na sali inwestorzy powinni też mieć przeświadczenie, że nasze dyskusje idą w kierunku poprawienia tej przestrzeni, a nie utrudnienia im życia, nie zablokowania możliwości inwestowania na tym terenie. Jednym z elementów, które mogą wnieść dużo świeżości to jest przede wszystkim Instytut Sztuki Wyspa i kwestia, w jakiej formie będzie zapewnione dojście do Instytutu od strony ECS-u, jak będzie powiązany ze stroną północną, a więc z terenami, które w naszym żargonie są terenami Drewnicy na północ od ul. Wałowej to jest jak gdyby oddzielna sprawa. Ta kładka, o której była mowa chodziło o wykorzystanie elementów estakad, które istnieją tutaj na terenie stoczniovym, żeby elementy tych stałych konstrukcji wykorzystać do elementów przestrzennych, które w tym miejscu będą istniały. Natomiast na przykładzie kładki widać, jakie zaczynają się problemy. Po pierwsze ze starych konstrukcji nie da się zbudować bezpiecznej kładki, która zostanie dopuszczona do ruchu, a więc trzeba wprowadzić nowe elementy. Pytanie kolejne, kto będzie zarządzał tą kładką, bo powinien ZDiZ, a więc właściciel drogi i jak pogodzić elementy estetyki architektury, żeby zachować fragment tego krajobrazu przemysłowego z jednoczesnymi funkcjami nowymi takimi jak przejście dla pieszych z windami z możliwością przekroczenia Wałowej to jest ważny element. Myślę, że również kwestia tej podstawowej sprzeczności Wałowej, jako... Śródmieścia jednocześnie, jako osi komunikacyjnej jest szalenie istotna, ponieważ jak zagospodarujemy tą przestrzeń, od tego będzie zależało czy ta przestrzeń będzie przyjazna. Czy ta trasa będzie dzielna, czy też będzie łączyła Główne Miasto i Młode Miasto w jedną całość? To jest szalenie istotne właśnie wydaje mi się, że to się będzie wychowywało w takich dyskusjach i na takim poziomie jak tutaj Państwo prowadzicie tą dyskusję. Ja osobiście jestem bardzo pozytywnie zbudowany i nawet się nie obrażam, że należę do starszaków.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Ja również chciałam się przyłączyć do tego głosu. Też jestem pozytywnie zbudowana tą dyskusją. Muszę powiedzieć, że spodziewałam się ostrzych słów, a nie tak bardzo merytorycznych, ponieważ słyszałam i byłam na spotkaniach różnych i bardzo jest mi miło, że nie zawsze się zgadzamy, ale dyskusja jest merytoryczna. Bardzo się cieszę z tego, że tak dużo młodych ludzi jest w nią zaangażowanych. Podsumowując trochę tą dyskusję. Jestem też architektem i zgadzam się zwłaszcza z młodszą częścią obecnych, że taka droga wpuszczona przez nowe tereny mniej buduje tkankę miejską, niż to, co proponuje prof. Dominiczak. Nie mniej trzeba się też zgodzić, że jakieś decyzje pod wpływem dyskusji też z mieszkańcami zostały

podjęte kilka, kilkanaście lat temu i od kilku lat już procedura wydawania pozwoleń na budowę na tej podstawie spraw własnościowych się toczy. Nie wszystkie da się zatrzymać lub odkręcić i nawet, jeśli chcielibyśmy przyznać rację Panu profesorowi to pytanie jest, czy to, co Pan profesor proponuje jest w tej chwili do zrealizowania. A może pójdź w kierunku takim, że to, co już mamy zastane, na co już wydaliśmy pozwolenia na budowę, co już własnościowo zostało przekształcone, no to już trudno tak jest. Natomiast poprawić te sprawy, na które jeszcze mamy wpływ i iść kierunku bardziej humanizowania tej drogi. Wydaje mi się, że to byłoby lepsze wyjście z sytuacji.

***Radna Aleksandra Dulkiwicz, członek Komisji Rewitalizacji***

Szanowni Państwo ja mam takie duże szczęście, że pracuję 100-150 metrów stąd i muszę Państwu powiedzieć, że jestem tym terenem zafascynowana i pewnie z podobnym żalem jak wiele osób z Was obserwowałam kolejne wyburzenia, na korytarzu zaczepiałam dyrektora Kwiatkowskiego, którego pytałam czy to, aby na pewno trzeba wyburzyć itd. Widzę, że to miejsce traci charakter, ale jest to dyskusja sentymentalna. Cieszę się, że dzisiaj rozmawiamy o konkretnej propozycji jednej, konkretnej propozycji drugiej, która jest właściwie w fazie realizacji, ale myślę, że to, o co powinniśmy zapytać to przede wszystkim zdanie inwestorów, którzy mają władzę na tym terenie, ponieważ zarówno Duńczykom, w uproszczeniu i mieszanemu kapitałowi zależy na tym, żeby ten teren był wartościowy, żeby ludzie chcieli tu przychodzić i zostawiać pieniądze, bo rozumiem, że o to chodzi, żeby budować mieszkania, lokować swoje usługi, bo taki jest zapis w planie, jeśli chodzi o funkcje tego terenu. I na co powinniśmy sobie dzisiaj odpowiedzieć, choć pewnie dzisiaj nie damy rady, więc przynajmniej spróbować, to jak zrobić żeby ten teren był terenem atrakcyjnym i przyjaznym zarówno dla przyszłych mieszkańców tego terenu jak i tych, którzy będą chcieli tu założyć swoje biura, otworzyć firmy, czy restauracje, tak żebyśmy chcieli tutaj przyjść i siedzieć. Taka wizja ulicy czteropasmowej z tramwajem w środku mnie nie zachęciłaby żeby obok usiąść w kawiarni. Mnie zachęciłaby ulica jednokierunkowa, gdzie obok mam drugą jednokierunkową. Ja mogę powiedzieć, jako konsument. Myślę, że część z Państwa również odpowiedziała na pytanie, ale decyzja należy oczywiście do inwestorów, ale też do władz miasta. Prawda Panie dyrektorze?

***Piotr Dwojacki, Przewodniczący Rady Dzielnicy Wrzeszcz Dolny***

Po pierwsze z pozycji Pomorskiego Klastra Rzecznego dla mnie ważną kwestią jest to, czy przypadkiem układ, który powstanie na Młodym Przedmieściu nie odetnie miasta od wody? Dotyczy to zarówno funkcji turystycznych rzeki, jak i transportu towarowego, który być może w tym miejscu może zaistnieć. Po drugie, z punktu widzenia otwierającej się granicy obwodu kaliningradzkiego chciałbym powiedzieć, że nasi przyjaciele Rosjanie bardzo się cieszą, że będzie supermarket blisko centrum miasta, co ułatwi poruszanie się i bardzo liczą na to, że zostanie zbudowany ten most z ul. Elbląskiej, który umożliwi nie tylko przyjeżdżanie na zakupy, ale również dostawy transportu tirami z uruchamianego połączenia między Kaliningradem a Chinami. Po trzecie moi przyjaciele ze Szczecina gratulują nam pomysłu pt. powtórzenie Bulwaru Nadodrzańskiego, który w Szczecinie powstał w latach 40. Mówią, że to kopia tego, co szykuje się w Gdańsku. Jak zobaczyłem wizualizacje i zdjęcia ze Szczecina to skojarzenia są nieuniknione? W Szczecinie wymiotło to skutecznie ruch mieszkańców z tego terenu. Natomiast ta kładka, która wzbudzała nasz zachwyt, to proszę Państwa te tiry jakoś się muszą mieścić, supermarket generuje ruch liczony w tysiącach ton i w jakiś sposób ten ruch musi

być obsłużony. To jest oczywiście pytanie do inwestora czy rampy wyładownicze będą od strony ECS-u, czy od strony Muzeum II Wojny Światowej, ale to już jest kwestia projektu konkretnego obiektu, a nie planu zagospodarowania. Natomiast, co do stwierdzenia, że dyskusja o tym jak wygląda prywatny teren nie ma sensu. Nie zgadzam się z tym kompletnie. Zgodziłbym się gdyby inwestor był z Ameryki. Natomiast inwestor jest z Danii, kraju odpowiedzialności społecznej, z kraju wrażliwego słuchania głosów mieszkańców i liczę na to, że przedstawiciele inwestora wsłuchują się bardzo uważnie, co jest tutaj mówione. Myślę, że nie będziemy mieli oporów przed przetłumaczeniem tego, co zostało tu powiedziane i dostarczeniem tego do firmy gdzieś tam w Danii pod hasłem odpowiedzialności społecznej biznesu. Dziękuję.

***Radny Dariusz Słodkowski, Przewodniczący Komisji Rewitalizacji***

Panie Piotrze nasze spotkanie od początku jest tłumaczone. Są na sali przedstawiciele inwestora. Stąd też moje apele właśnie wolniej, żeby ułatwić tłumaczenie.

***Pan Paweł Mrozek, członek Forum Rozwoju Aglomeracji Gdańskiej***

Od dłuższego czasu przysłuchujemy się tej dyskusji. Chciałem powiedzieć, że nie zwróciliśmy uwagi na pewną ilość szczegółów, które z niej wynikają. Ta cała kładka, która się tam pojawia, która jest, tzw. eventem. Druga sprawa mamy tam jakąś ilość przejść pieszych przez ul. Nową Wałową i generalnie jestem w stanie uwierzyć, że ta ulica mogłaby mieć taki charakter jak ul. Grunwaldzka we Wrzeszczu. Mnie ul. Grunwaldzka nie przeszkadza, ja się tam urodziłem i mieszkam całe życie i ul. Grunwaldzką uwielbiam. Ale tak wcale nie będzie, bo zaraz za Drogą do Wolności zaczyna się centrum handlowe, ten wielki odkurzacz ruchu, który że tak powiem wysysa to wszystko, wciąga samochody, generalnie tam będzie kilkuset metrowej wielkości betonowa ściana. To nie będzie miało charakteru miejskiego, jeśli na odcinku kilkuset metrów w samym centrum Młodego Miasta spotkamy się z czymś takim jak falowiec tylko bez okien, oddzielonym jakimś pasem zieleni, na którym z czasem pojawią się reklamy i billboardy. Gdzie tu miasto? Co się będzie działo przy tej ulicy? Jaka będzie odległość między budynkami? Co będzie w tych parterach? Nie chodzi, jaka będzie przepustowość tej drogi i ile tam będzie jeździć samochodów i czy pieszy będzie czekał minutę, dwie minuty czy pół minuty, tylko czy będzie miał, po co tą ulicą chodzić. Czy będą tam funkcje, które będą go ściągać? Po jednej stronie, nastonecznionej będą jakieś sklepy, a po drugiej stronie będzie zimna ściana z betonu tego centrum handlowego, która będzie rozdzielać ten ruch pieszy i to jest jakby zagrożenie. Generalnie chodzi o to, czy kształt tych wszystkich inwestycji zapewnia to, że ta ulica będzie miała miejsce. A miejsce będzie miała wtedy, kiedy w parterze, że tak powiem będą się działy ciekawe rzeczy dla ludzi. Jeśli patrzymy na to pod względem inżynierii, jak się samochody przemieszczają i jak potoki ludzi się poruszają to nie jest miarodajne, mimo że dyskusja jest merytoryczna to nie dotyka sedna problemu, czym jest miasto. To jest mój zarzut, pytanie do inwestora i do miasta jak widzą Państwo ten odcinek właśnie samego centrum tego Młodego Miasta, jak to ma funkcjonować z tą jego galerią, która będzie martwą ścianą?

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Miasto nie ma tu żadnego wpływu. To jest tylko i wyłącznie wola inwestora jak tą inwestycję wybuduje. Miasto ma wpływ tylko w postaci planu zagospodarowania

przestrzennego, gdzie wpisuje pewne funkcje. Wydaje pozwolenia na budowę, ale one są tylko stwierdzeniem zgodności zapisów planu z projektem, który architekt wykona, więc tu jest prośba, bardzo się cieszę, że są tu na sali przedstawiciele inwestorów i mam nadzieję, że wykonają taką architekturę, która spełni Pana postulaty, bo ja najbardziej się z nimi zgadzam. Oczywiście miasto buduje, jakość tej zrealizowanej architektury.

### ***Profesor Danuta Kochanowska, Miejska Komisja Urbanistyczno - Architektoniczna***

Zacznę od tego, o czym Pan mówił. W tej wypowiedzi ja odebrałam jakby inną przyczynę przyszłych kłopotów. Nie ul. Nową Wałową, tylko wielkie centrum. Ul. Nowa Wałowa nie ma nic do rzeczy. Jeśli chodzi o ul. Nową Wałową to ta dyskusja jest bardzo ciekawa, ale nie jest tak merytoryczna jak Pani przewodnicząca tutaj mówiła. Każdy mówi o czymś innym, a najchętniej każdy mówi o kwestiach, które nie są związane ze swoim zawodem, czy domeną. Zwróciłam uwagę, że była zawzięta dyskusja o kładce, która to kładka była takim prezentem komunikantów, którzy chcieli właściwie zyskać Państwa aprobatę i sympatię, że oni tutaj proszą taką propozycję, ładnie zrobioną przedstawiają. Wszyscy Państwo rzuciliście się na to, uznając, że to jest nieprofesjonalne. Co jest ciekawe komunikanci nie są od formy designerskiej tych kładek, zajęli się tym niestusznie, podobnie niestusznie z kolei designerzy zajmują się koncepcjami układów komunikacyjnych od A do Z. To naprawdę jest bardzo skomplikowana i złożona dziedzina, w której występuję mnóstwo specjalistów różnego rodzaju i nie da się tego zrobić tak łatwo i prosto. Oczywiście w tym podziale, który był przeprowadzany jest taka myśl, że Ci eksperci, specjaliści, starsi Państwo, którzy całe życie spędzili rysując te koncepcje, są już do tyłu, są passe, nie wiedzą jak się to robi współcześnie. Dużo jest w tym racji. Rzeczywiście wielu jest takich specjalistów, ale to nie znaczy żeby całe specjalności wyrzucać na śmietnik i mówić, że my sobie tutaj ustalimy w takim ludowym plebiscycie. Uważam, że trzeba by było uporządkować. Na sali są młodzi ludzie, którzy dają wyraz niezadowolenia z polityki miasta moim zdaniem poprzez pretekst, jakim jest ul. Wałowa. Ja tak to odbieram. Mają rację, bo bardzo często polityka miasta jest niewłaściwa. To, co się w naszych miasta dzieje odbiera miejskość. To jest prawda. Tylko, że adresują te jakby swoje pretensje nie w stosunku do tych rzeczy, które moim zdaniem, ta Nowa Wałowa musi zostać jakoś zrobiona, żeby w ogóle te Młode Miasto ruszyło. To jest dla mnie najważniejszy element tej Nowej Wałowej to jest ten węzeł z al. Zwycięstwa. Wpuszczenie jednej nitki przez ten węzeł skomunikuje tą część miasta, to jednak jest część miasta, nie autonomiczne miasto i to powiązanie musi zaistnieć. Ja bym powiedziała tutaj, chciała pocieszyć, że jeżeli wybudujecie jedną tę nitkę, to przyszłość jeszcze nie jest określona do końca, nie wiadomo jak to będzie dalej się rozwijało. Natomiast ten pierwszy krok musi być dokonany, bo tam inwestorzy nie będą działali jak nie będą mieli pewności transportu. Oni po prostu zbankrutują. Takie rzeczy też trzeba brać pod uwagę. Wydaje się nam, że ta nasza dyskusja pokazuje właśnie to niezadowolenie ze sposobu urządzania miasta i na pewno trzeba takich dyskusji wiele prowadzić. Natomiast obszar tego wielkiego Głównego Miasta, Starego Miasta, Młodego Miasta jest tak duży, że tam musi być jakaś komunikacja, więc to jest nieuniknione.

### ***Głos z sali***

Mam zaszczyt pracować w pracowni Pana Jacka Dominiczaka z gronem przyjaciół. To, co chciałam powiedzieć kierując swoją wypowiedź w stronę inwestorów,

ponieważ miasto straciło już swoją szansę. Stajemy przed ogromną szansą, to jest niebywały moment. Możemy zaprojektować genialną dzielnicę miasta, która jest niemalże centrum naszego miasta. Jakość tej dzielnicy może się niesamowicie przełożyć na to jak wspaniałe społeczeństwo może tam mieszkać? Wypowiedź Pani profesor wskazuje jak daleko nasze środowisko architektów, komunikantów, designerów jest podzielone i pokazuje ogromną potrzebę, żeby się połączyć, ze sobą współpracować, słuchać swoich potrzeb, swoich wizji. Prawdopodobnie gdyby tak było uniknęlibyśmy tego jak daleko od siebie jesteśmy. To, co jest najważniejsze w naszej wizji, którą zaprezentował prof. Jacek Dominiczak, jest to, że ona pozwala zaprojektować suspensywne, ekologiczne miasto, w którym też będzie rozwijał się biznes lokalny, gdzie ludzie będą swobodnie, z radością czerpać przyjemność z obcowania w tej przestrzeni, gdzie traktorami są po prostu resztki przepięknych pereł architektonicznych, które są na tym terenie, które można uratować. Są oczywiście wspaniałe przykłady, gdzie stare hale stoczniowe są ratowane, są wspaniałymi budynkami, które wcale nie grożą zawaleniem.

### ***Pan Ole Christian Vad, Prezes zarządu BPTO***

Niektórzy z Państwa z pewnością widzieli mnie chodzącego po tym terenie w miarę często. Jest to naprawdę ciekawe doświadczenie bycie tutaj z Państwem. Usłyszenia o Państwa wizjach i pomysłach. Czuję m.in. Państwa strach, jakie mogą być konsekwencje, tego, co się stanie z tym miejscem. Tak, faktycznie nie jesteśmy jeszcze gotowi, żeby się tym z Państwem podzielić. Ale myślę, że będziemy gotowi do tego w II kwartale, mniej więcej w kwietniu. Mogę Państwu powiedzieć, że przedstawiliśmy nasze pomysły, nasze rozwiązania miastu w zeszłym tygodniu. Oczywiście wszystkie nasze pomysły, które przedstawiliśmy mieszczą się w planach zagospodarowania przestrzennego, bo jesteśmy do tego zobowiązani prawnie. Mamy tytuł użytkownika wieczystego dla większości tych terenów, natomiast nie mamy nic wspólnego z planowanym centrum handlowym, bo tym zajmuje się inna firma. Natomiast mogę Państwu powiedzieć, że w ramach przygotowanych przez nas planów przewidujemy tanie mieszkania, kampus, mieszkania w średnich cenach i w okolicach planowanej mariny też droższe mieszkania. Kolejna sprawa, słyszę, że niepokoją Państwa prowadzone rozbiórki na tym terenie. Nasza wizja jest dokładnie taka sama jak Państwa wizja. Żaden z budynków wpisany na listę zabytków nie może być zburzony i nie będzie zburzony. Obiekty, które były zburzone, a takim obiektem był budynek acetylenowni, to były po prostu rudery. Tam mieszkali bezdomni, było niebezpiecznie. Te budynki musiały zostać zburzone ze względów bezpieczeństwa. Natomiast wszystkie budynki murowane, budynki Straży Pożarnej, warsztaty i inne budynki przemysłowe, wszystkie te budynki ujmujemy w naszych planach, w tych planach, które będziemy chcieli Państwu przedstawić w kwietniu. Jesteśmy troszkę opóźnieni z tymi planami wynika to z tego, że tworzenie projektu, budowa, którą rozpoczęliśmy, współpraca z miastem to wszystko nie było takie proste. Natomiast teraz zdajemy sobie sprawę z ważności tego, chcemy żeby te plany były sfinalizowane na koniec 2014. Oczywiście droga jest niezbędną, żeby zbudować cokolwiek innego na terenie Młodego Miasta. Muszę Państwa przeprosić, że nie mogłem przedstawić Państwu żadnych szczegółów wcześniej, ale jestem pewien, że wszystkie te plany będą już możliwe do udostępnienia. Czy mają Państwo do mnie jakieś pytania?

**Głos z sali**

Mam jedno zasadnicze pytanie, czy te plany, które państwo przedstawia, na pewno będzie tam wiele ciekawych rzeczy, czy BPTO będzie je realizować samodzielnie, czy powierzy je innym inwestorom, innym developerom?

**Pan Ole Christian Vad, Prezes Zarządu BPTO**

Jeszcze nie podjęto, co do tego ostatecznej decyzji, ale gdyby, BPTO miało zagospodarować cały ten teren, to jest olbrzymie zadanie, to trwałoby 10-15 lat i byłoby to duże wyzwanie finansowe. Mówimy tutaj o miliardach złotych.

**Głos z sali**

Zadałem to pytanie celowo, ponieważ oczywiste jest, że taki projekt jest realizowany, co najmniej 20 lat to po pierwsze, po drugie z udziałem wielu inwestorów. Nie ma takiego inwestora w Europie, który uniósłby sam na swoich barkach jednorazowo taką inwestycję. A więc kluczową sprawą jest sposób, w jaki się będzie współpracowało z kolejnymi inwestorami, kolejnymi właścicielami kolejnych działek.

**Pan Ole Christian Vad, Prezes Zarządu BPTO**

Rozumiem Pańskie pytanie i w chwili obecnej też zastanawiamy się i rozważamy tą sprawę. Jednym z naszych pomysłów jest, dotychczas zastanawiamy się czy zrobimy to sami, jako BPTO, czy wynajmiemy jakiś podmiot, do dokonania tego. Rozwiązanie całej infrastruktury i wszystkich dróg wewnętrznych, przejść, udostępnienia dostępu to olbrzymie zadanie da całego terenu. Ciągłe jeszcze to planujemy.

**Głos z sali**

Zadałem również to pytanie, dlatego, że niezwykle ważna jest kwestia koordynacji tych wszystkich poczynań. W szczególności, jeśli chodzi o infrastrukturę. Mój jedyny niepokój, jaki mam to jest to, że nie ma w tej chwili ani jednego ciała wykonawczego, poza ogólną kontrolą miasta i kontrolą poprzez plan miejscowy. Natomiast kiedyś była jedna spółka od niej można było wymagać. Dzisiaj już jest kilka, a za trzy, cztery lata będzie ich dwadzieścia. Więc jedyny sposób kontroli jest przez plan miejscowy.

**Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska**

Rada Miasta ma kontrolę tylko przez plan zagospodarowania.

**Głos z sali**

Tak, ale po pierwsze trzeba pilnować wykonania planu takiego, jakim on jest. Jeżeli ktoś zechce go zmienić to też są procedury.

**Małgorzata Chmiel - przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska**

Wykonanie planu zagospodarowania przestrzennego to już nie ma możliwości Rada Miasta, to już Urząd Miejski z panem dyrektorem Duchem na czele.

**Głos z sali**

Mam pytanie dotyczące tego masterplanu, który będzie prezentowany w kwietniu, czy będzie o procedurze publicznych konsultacji z mieszkańcami miasta?



***Pan Ole Christian Vad, Prezes Zarządu BPTO***

Myślę, że nie będziemy mogli wiele z tego przedyskutować. Będziemy chcieli Państwa o tym powiadomić, ale słuchamy tutaj wszystkiego, co tutaj zostało powiedziane. Padło tutaj bardzo wiele ciekawych pomysłów. Współpracujemy obecnie z wieloma specjalistami, ze Szkocji, z Stanów Zjednoczonych, oni również mają ciekawe propozycje.

***Radna Aleksandra Dulkiwicz - członek Komisji Rewitalizacji***

Bardzo Panu dziękuję za tą obietnicę publicznego pokazania tego planu, bo myślę, że jest to coś, co rzeczywiście pomoże pewnie znaleźć odpowiedzi na wiele głosów, które się tutaj pojawiły. Natomiast ja mam jedno pytanie, czy w tym, co przewidujecie rzeczywiście są funkcje takie stricte publiczne, jakieś obiekty kulturalne, sportowe? Czy poza funkcją usługową i mieszkaniową są jakieś większe obiekty skupiające większe społeczności, chociażby place?

***Pan Ole Christian Vad, Prezes Zarządu BPTO***

Tak, planujemy.

***Pan Krzysztof Koprowski***

Porównanie ul. Nowej Wałowej do ul. Grunwaldzkiej czy ul. Marszałkowskiej. Nie ma chyba gorszego porównania niż właśnie ulice Grunwaldzka i Marszałkowska. Jako mieszkaniec Wrzeszcza od urodzenia mogę powiedzieć, że ul. Grunwaldzka była fajną ulicą, ale w czasach młodości mojej mamy, a nie mojej młodości. Od tego czasu dużo się zmieniło. Nie ma przejścia przy Miniaturze, nie ma przejścia przy ul. Waryńskiego, nie ma przejścia przy Manhattanie, nie ma przejścia, ale to już stare czasy, przy dawnym domu towarowym Neptun, przy obecnie budowanym wieżowcu. Także ul. Grunwaldzka raczej nie polepsza swojego wizerunku, jako przestrzeni przyjaznej pieszym, a raczej pogarsza - przejścia dwuetapowe i system TRISTAR. Przy okazji dziękuję wszystkim projektantom za zmuszanie mnie do naciskania wiecznie guzików na przejściach dla pieszych. Ul. Marszałkowska również ciekawy przykład. Z tym, że w Warszawie właśnie trwają rozmowy, żeby ją zwęzić, a nie poszerzać i zlikwidować przejścia podziemne, które mam nadzieję na Nowej Wałowej nie powstaną poza tą kładką, która również nie powstanie. Ona jest właściwie elementem warszawskim, bo ona przypomina mi getto warszawskie, które również posiadało kładkę. Jeżeli chodzi o kwestię nazewnictwa, tutaj pada określenie, że to nie jest autostrada miejska, tylko to jest droga zbiorcza. Ja nie chcę tutaj wchodzić w zawitości w nazewnictwie. Natomiast ja wiem jedno. Droga w mieście ma chodnik. Ul. Nowa Wałowa w odcinku od ul. Jana z Kolna do ul. Nowomiejskiej nie ma chodnika. Dla mnie to nie jest droga miejska, jeżeli nie ma chodnika. Chodnik wzdłuż ulicy jest podstawą. Kwestia przejść naziemnych. Tutaj pada określenie bodaj sześć sztuk. Nie do końca jest prawdą, że jest sześć, bo po pierwsze...Przejście wzdłuż ul. Jana z Kolna, które musi być, bo inaczej nie da się pokonać ul. Jana z Kolna, następne przejście jest przy ul. Nowomiejskiej, następne przy Drodze do Wolności i następne już na Rybakach Górnych. Czy tak jest ilość przejść na drodze miejskiej w poziomie oczywiście? Wydaję mi się, że to nie do końca jest droga miejska. Na koniec jeszcze taka uwaga, sugestia może do planowania przestrzennego w Gdańsku. Tutaj padła informacja statystyczna z Biura Rozwoju Gdańska. Statystycznie dwie osoby uczestniczą w konsultacjach społecznych. Cieszę się, że w jakiś sposób mogę podnieść tą statystykę czasami uczestnicząc. Natomiast zaprosiłbym BRG na konsultacje, może nie społeczne, jak

poinformować ludzi, że są konsultacje społeczne, ponieważ jako dziennikarz mogę śmiało powiedzieć, że ja o konsultacjach społecznych dowiaduję się ze strony internetowej, na której trzeba się wybitnie naklikać żeby znaleźć informacje na temat konsultacji społecznych, a tutaj Pan Dariusz Słodkowski pokazuje, że można w inny sposób poinformować wszystkich chętnych i być może w ten sposób wyglądałyby konsultacje społeczne w mieszkańcami.

### ***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Pan Dariusz Słodkowski wskazuje na mnie, bo jeśli chodzi o konsultacje społeczne i plany zagospodarowania przestrzennego to nie do Pana Dariusza, on przewodniczy Komisji Rewitalizacji, natomiast planami i konsultacjami w toku uchwalania tych planów zajmuje się Komisja Rozwoju Przestrzennego, czyli inna komisja. Jeżeli Pan sobie życzy to nasza komisja może każdorazowo wysyłać do Pana porządek obrad, mniej więcej, co dwa tygodnie, kiedy mamy posiedzenie, a jeżeli nie to proszę bardzo w Internecie jest zawsze aktualny porządek obrad. Jeśli chodzi o debaty publiczne to zawsze jest o tym informacja na stronie internetowej Biura Rozwoju Gdańska. Jeśli są jakieś organizacje, które chcą być powiadamiane, to proszę o informację i adres mailowy to będziemy Państwa zawiadamiać. Jeśli chodzi o Pana proszę zostawić swój adres mailowy będzie Pan dostawał za każdym razem informacje. Nie wiem, w jaki inny, szerszy sposób można by informować. Na Facebooku też są informacje.

### ***Pan Marian Menczykowski - Przewodniczący Zarządu Rady Dzielnicy Chełm***

Chciałem się dowiedzieć od inwestora i od projektantów jak będzie wyglądała komunikacja miejska, bo jak na razie to, co zostało powiedziane na temat tego tramwaju i to jeszcze ze znakiem zapytania to uważam jest trochę za mało.

### ***Głos z sali***

Mam tu pytanie do nas wszystkich, czy zbierzemy jakoś te wszystkie uwagi, coś takiego, co przełoży się na pewną praktykę spotkania roboczego i wyciągniemy wnioski z propozycji miasta, uwag prawniczych, tego, jakie mamy uwarunkowania właścicielskie i będziemy w stanie na tym poziomie, na którym jesteśmy dzisiaj doprowadzić do spotkania roboczego, gdzie te wszystkie rzeczy, które możemy zmienić poddamy jakiejś procedurze zmiany.

### ***Jacek Wierciński, Dziennik Bałtycki***

Jak wygląda sytuacja w tej chwili? Czy jest już projekt tego centrum? Na jakim to jest etapie, bo być może my już nie mamy, o czym rozmawiać?

### ***Andrzej Kwiatkowski, Drewnica Development***

Wprawdzie jestem członkiem władz innej spółki, ale na zasadach kontraktowych współpracuje i mam upoważnienie do wypowiedzi na temat tego projektu, który będzie realizowany. Projekt centrum handlowego powstał niespełna trzy lata temu. Ma już pozwolenia na budowę, jest w fazie organizowania. Wstrzymywała go budowa ul. Nowej Wałowej. Jak jej nie ma to nikt nie dojedzie do tego centrum? Po prostu nie można wybudować centrum w szczerym polu. Ul. Nowa Wałowa zaczęła się budować, więc jest duża szansa, że to centrum wejdzie w fazę realizacji. Wiele uwag było pod adresem tego centrum. Ja chcę tylko pokazać Państwu sposób myślenia inwestora. Inwestor kupił działkę wielkości 4, 4 ha, na którym można wybudować obiekt handlowy, który ma 40 000 m<sup>2</sup> powierzchni

sprzedażowej. Co to oznacza? Nie jest to przewymiarowany obiekt jakby się wydawało. Powstają dużo większe obiekty, np. projektowany obiekt przy obwodnicy GE. On będzie miał około 90 000m<sup>2</sup>. Ideą była następująca rzecz. Ma powstać takie centrum, które w konkurencji, w najbliższym otoczeniu będzie się wyróżniało. Ma powstać centrum jakościowo lepsze i inwestorzy mają do dyspozycji szereg pracowni. Zdecydowali się na wybór pracowni gdańskiej, dlatego, aby także wydobyć jakiś kontekst historyczny, bo wydawało się, że nikt lepiej nie będzie rozumiał tego miejsca niż miejscowi architekci. I tak też się stało. Dlatego ja bym proponował, że zanim się przystąpi do krytyki tego centrum handlowego zainteresujemy się architekturą tego wnętrza, ale także mogą przekazać pewną deklarację, że to centrum ma powstać z materiałów dużo lepszych niż te, z których powstawały te centra naokoło.

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

Chciałem jeszcze dodać kilka słów na temat takich generalnych zasad, którymi się kierujemy. Przede wszystkim chciałbym żebyśmy się wszyscy zastanowili, dlaczego przez 20 lat jeszcze żaden inwestor tam nie rozpoczął budowy. Bardzo istotne jest odpowiedzieć sobie na to pytanie. Nie oczekujemy, że powstaną tam kamieniczki i kawiarenki w parterach, czy zabudowa kwartałowa, bo to jest wynik tworzenia się miasta i narastania historycznego miasta, natomiast sytuacja, jaką mamy jest taka, że dopóki tam nie mamy możliwości sprawnego funkcjonowania, sprawnego dojazdu, tam inwestorzy nie przyjdą. Nie oczekujemy, że przyjdą inwestorzy, o których my marzymy, którzy otworzą obiekty kultury. Dopóki nie stworzymy im warunków, dojazdu, komunikacji. Droga do Wolności to jest element zaprojektowany w drodze pomysłu, by stworzyć w tej przestrzeni stoczniowej, coś, co będzie tej samej rangi, co Droga Królewska. Ma być traktem pieszym reprezentacyjnym, takim, do którego ludzie będą chcieli przychodzić. Czy będą chcieli zobaczyć? To będzie zależec czy będą inwestorzy i jakie funkcje zaproponują. Liczymy się z tym, że musimy brać pod uwagę nie tylko nasze marzenia, ale również realne możliwości i tworzyć krok po kroku. Miasto musi się pomału budować, wtedy dopiero będzie szansa na to, że coś tam wykreujemy. Ul. Nowa Wałowa jest zaprojektowana, jako jedna jezdnia na dziś. Jest przewidziana koncepcja docelowa, bo zawsze trzeba przewidzieć koncepcję docelową, ale mamy przed sobą x lat dopóki się ta tkanka nie wypełni, do zastanowienia się czy ta docelowa koncepcja dopiero ma się przyoblec w kształt w tej formie czy w innej. Także to wszystko jest przed nami, o tym wszystkim możemy dyskutować. Zapraszam do dyskusji w odpowiednim czasie, bo uważam, że w ostatnich latach informacje o planach miejscowych, informacje o dyskusjach publicznych są bardzo często i bardzo gęsto. To, że ktoś napisał w gazecie, że nie było spotkań i rozmów to nie znaczy, że to jest prawda. Na temat ul. Nowej Wałowej była masa spotkań i konferencji międzynarodowych na temat Drogi do Wolności było seminarium międzynarodowe, proszę się tylko zaangażować w odpowiednim czasie, a nie wtedy, kiedy są buldożery na budowie, bo to trochę przypomina ekologów, którzy przypinają się do drzew, kiedy zaczyna się realizacja. Naprawdę zapraszam do dyskusji w odpowiednim momencie i zapraszam do naszego Wydziału i Biura Rozwoju Gdańska, żeby zapoznać się z tym, co jest, a przed sobą mamy następne dyskusje i następne ciekawe tematy, które warto podjąć. W związku z Koleją Metropolitalną będzie dużo tematów dyskusji, bo przecież każdy przystanek to będzie pewien biegun wzrostu, który będzie obrastał, trzeba będzie dyskutować, co z tym zrobić, jak to zagospodarować.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

Chciałam Państwu wszystkim podziękować i mam nadzieję, że Państwo właściciele terenów i inwestorzy wysłuchali tych naszych głosów i ta ciekawa dyskusja nie pójdzie na marne i będzie ciąg dalszy. Mam nadzieję na dalszy ciąg dyskusji na temat, jaką architekturę w tym miejscu byśmy chcieli. Dzisiejsze spotkanie było naprawdę bardzo ciekawe i bardzo Państwu dziękujemy za przybycie.

Więcej głosów w dyskusji nie było.

### **PUNKT - 3**

**Wolne wnioski, sprawy wniesione, korespondencja.**

W tym punkcie głosów nie było.

***Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska***

*Podziękował wszystkim obecnym za przybycie i zamknął posiedzenie.*

*Na tym posiedzenie zakończono. Godzina 19:30.*

*Przewodniczący  
Komisji Rewitalizacji*

*Dariusz Słodkowski*

*Przewodnicząca  
Komisji Rozwoju Przestrzennego  
i Ochrony Środowiska*

*Małgorzata Chmiel*

*Protokół sporządzili:*

*Ewelina Szymczyk  
Elżbieta Wajs-Deyck*