

PROTOKÓŁ NR 16 - 2/2020

Ze wspólnego posiedzenia
Komisji Zagospodarowania Przestrzennego, Komisji Sportu i Turystyki oraz
Komisji Zrównoważonego Rozwoju
Rady Miasta Gdańska,
które odbyło się 05 lutego 2020 r.
o godz. 16:00 w Sali Herbowej Nowego Ratusza przy ul. Wały
Jagiellońskie 1 w Gdańsku.

Obecni: według załączonych list obecności, które stanowią załączniki do protokołu: nr 1 (lista członków Komisji Zagospodarowania Przestrzennego), nr 2 (lista obecności członków Komisji Sportu i Turystyki), nr 3 (lista członków Komisji Zrównoważonego Rozwoju), nr 4 (lista gości).

Na stan siedmiu (7) członków Komisji, w posiedzeniu uczestniczyło siedmiu (7), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych opinii, wniosków i innych stanowisk.

Posiedzenie Komisji Zrównoważonego Rozwoju RMG otworzyła radna Anna Gołędzinowska - Przewodnicząca Komisji, która stwierdziła quorum oraz powiedziała, że porządek obrad w terminie regulaminowym został dostarczony radnym. Porządek stanowi załącznik nr 5 do protokołu.

Wobec braku uwag do zaproponowanego porządku obrad przewodnicząca poddała jego przyjęcie pod głosowanie:

1. Bieżące działania oraz plany Miasta Gdańska dotyczące historycznych przestrzeni nadwodnych - ze szczególnym uwzględnieniem rejonu Długiego Pobrzeża.

Zaproszeni Przedstawiciele:

- Stowarzyszenia „Nasz Gdańsk”
- Muzeum Gdańska,
- Biuro Rozwoju Gdańska,
- Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków,
- Wydział Programów Rozwojowych,
- Wydział Polityki Gospodarczej,
- Biuro Prezydenta ds. Sportu,
- Gdański Ośrodek Sportu.

2. Sprawy bieżące, wolne wnioski, korespondencja.

Głosowanie:

Komisja porządek przyjęła 7 głosami za - jednogłośnie.

Posiedzenie Komisji Zagospodarowania Przestrzennego RMG otworzyła radna Emilia Łodzińska - Przewodnicząca Komisji, która stwierdziła quorum (obecnych 7 członków Komisji) oraz powiedziała, że porządek obrad w terminie regulaminowym został dostarczony radnym.

Następnie wobec braku uwag do zaproponowanego porządku obrad przewodnicząca poddała jego przyjęcie pod głosowanie.

Głosowanie:

Komisja porządek przyjęła 7 głosami za - jednogłośnie.

Na stan sześciu członków Komisji Sportu i Turystyki, w posiedzeniu uczestniczyły cztery osoby, czyli było quorum do podejmowania prawomocnych decyzji. **Nieobecni:** radny Lech Wałęsa, radny Piotr Dzik.

Przewodnicząca Beata Jankowiak otworzyła 16 posiedzenie Komisji, stwierdziła quorum, powitała zebranych i poinformowała, że porządek obrad został wysłany do radnych drogą elektroniczną.

Następnie wobec braku uwag do zaproponowanego porządku obrad przewodnicząca poddała jego przyjęcie pod głosowanie.

Głosowanie:

Komisja porządek przyjęła 4 głosami za - jednogłośnie.

Wspólnemu posiedzeniu Komisji przewodniczyła radna Anna Gołędzinowska.

PUNKT - 1

Bieżące działania oraz plany Miasta Gdańska dotyczące historycznych przestrzeni nadwodnych - ze szczególnym uwzględnieniem rejonu Długiego Pobrzeża.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Wyjątkowy tryb posiedzenia, wyjątkowy temat, ale na wstępie chciałabym gorąco przywitać dawnego Przewodniczącego Rady Miasta pana prof. Andrzeja Januszajtisa, który podniósł wraz ze Stowarzyszeniem Nasz Gdańsk ten istotny temat. Jest to dla nas wielki zaszczyt panie profesorze. Żeby przedłożyć sytuację prawną Stowarzyszenie Nasz Gdańsk w ubiegłym roku złożyło projekt uchwały obywatelskiej dotyczącej zachowania historycznych walorów Długiego Pobrzeża. Niestety ten projekt nie mógł być procedowany, ponieważ nie spełniał obecnie obowiązujących wymogów formalnych, jakie musi spełniać tzw. inicjatywa uchwałodawcza mieszkańców, niemniej szanując wolę osób podpisanych pod tym wnioskiem oraz w toku dyskusji między radnymi, również innych opiniowanych przez nas zagadnień, które się z tym wątkiem łączą, podjęliśmy wspólnie z paniami

przewodniczącymi pozostałych komisji decyzję o tym, że koniecznie musimy się wspólnie spotkać i z szerokim spektrum wydziałów oraz jednostek Miasta Gdańska tę kwestię przedyskutować.

Przypomnę tylko, że wystosowaliśmy zaproszenia do Biura Rozwoju Gdańska, Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków, Wydział Programów Rozwojowych, Wydział Polityki Gospodarczej oraz Biura Prezydenta ds. Sportu, jak również Gdańskiego Ośrodka Sportu, a także do jednostki Miasta Gdańska, szalenie istotnej dla kultywowania naszej historii, tradycji to jest do Muzeum Gdańska. Panie profesorze, czy możemy prosić o słowo wprowadzenia?

Pan Andrzej Januszajtis - Prezes Stowarzyszenia Nasz Gdańsk

Droży państwo, Wyspa Spichrzów zawsze była moją, że tak powiem, specjalnością, i oczywiście mieliśmy swoje różne postulaty. Poszło tak jak poszło. Są rzeczy dobre, są rzeczy złe, krótko powiem o tych złych. Mianowicie nawet przyjąwszy taką architekturę jaka powstała nad Starą Mottawą naprzeciwko Głównego Miasta powiedzmy te podziały, takie dosyć schematyczne kształty tych niby spichlerzy, można bardzo odlegle powiedzieć, że nawiązują, natomiast błędem jest nadmierna wysokość. Tego już zresztą nie zmienimy, ale szczególnie dotkliwie to się odczuwa w przedłużeniu osi ulicy Chlebnickiej, teraz także Mariackiej, Św. Ducha już się też zaczyna, mianowicie szczyty tych budynków przy patrzeniu z wnętrza ulicy wystają nad bramami i całkowicie zmieniają atmosferę. Oczywiście jak się podejdzie blisko do bramy to jeszcze można odczuć tą piękną atmosferę, tych najpiękniejszych zakątków Gdańska, bo te dolne części głównych ulic, Głównego Miasta z tymi bramami nadwodnymi miały zawsze szczególny urok. Trudno tutaj zresztą, nie winię nawet władz miasta, bo władze miasta nie muszą mieć wyobraźni przestrzennej, winię przede wszystkim konserwatorów, oczywiście nie myślę tutaj o panu Grzegorz, tu Konserwator Wojewódzki zatwierdził wówczas taką wysokość, mimo, że ostrzegaliśmy, robiłem nawet w swoim czasie takie konstrukcje, żeby pokazać z jakiego miejsca już te szczyty wyjdą. Trudno. Nie posłuchano.

Drugi błąd moim zdaniem to jest przekreślenie widoku Mottawy kładką, w dodatku kładką, którą z różnych wariantów wybrano bardzo zły wariant kładki obrotowej z osią obrotu na środku Mottawy przez co tor wodny dzieli się na dwie wąskie części, co niewątpliwie nie sprzyja rozwojowi żeglugi, ale również ta kładka już jest

i będzie. Tu zabawną powiem historyjkę, mianowicie zapewnia się nas, konstruktorzy w razie awarii będzie możliwość kręcenia ręcznego jakąś korbą i obracania kładki. Ja zawsze zapytuję skąd? Z tej wysepki, więc trzeba do niej do płynąć, czyli wychodzi na nasze, że jednak trzeba pływać po wodzie, bo po prostu myśm proponowali komunikację wodną promem elastyczną dostosowaną do popytu, jeżeli popyt się zwiększa można zwiększyć częstotliwość, jeżeli jeszcze wzrośnie można puścić drugi prom. Natomiast kładka jest sztywna jak raz się osiągnie przepustowość to już nic się więcej nie da zrobić, ale jak powiedziałem, nikt nie będzie teraz kładki wysadzał w powietrze, ani ucinął z jakiegoś drona jakimś pociskami tych za wysokich spichlerzy. Musimy się z tym pogodzić.

Natomiast to co mnie cieszy, cieszy to, że będzie wreszcie przywrócone zwodzenie Mostu Stągiewnego. Moja rada postulowała w swoim czasie odtworzenie zwodzenia wszystkich mostów na Motławie Starej i Nowej, tak jak było przed wojną, i nawet wydaliśmy taką uchwałę, to było w grudniu 1993 roku, że przy pierwszej okazji remontu dowolnego z tych mostów powinno się przywrócić zwodzenie. Cieszę się, że Most Stągiewny jako pierwszy otrzyma to zwodzenie, i że w tej chwili już się mówi, mam nadzieję, że to wejdzie do planu o możliwości przywrócenia otwierania także pozostałych mostów i odbudowy mostu na Szopy, którego przypory się zachowały, co niewątpliwie dla komunikacji poprzez Motławę będzie tej komunikacji sprzyjało. Problemem będzie oczywiście przebudowa na zwodzenie mostów na trasie WZ, tutaj są dwa mosty. Jeden od strony Starego Przedmieścia. Ja go nazywam roboczo Mostem Przedmiejskim, a drugi od strony Dolnego Miasta Mostem Dolnomiejskim i to są mosty o dosyć sztywnej konstrukcji zwłaszcza ten most Przedmiejski jest bardzo niski i naprawdę przydałoby się go przerobić na zwodzony, a najlepiej obydwu. Oczywiście jest jeszcze Most Toruński i Most Popielny, które też marzyłbym o tym, żeby odzyskały zwodzenie.

Jeszcze jest jedna rzecz do zrobienia z tych większych. Nie wiem, czy jeszcze możliwa, przywrócenie połączenia wodnego między Starą Motławą tam na jej końcu, mniej więcej równoległe do ulicy Kamienna Grodza i w ten sposób stworzylibyśmy możliwość opływania tej wyspy dookoła. Pamiętam, kiedy byłem w Chicago to tam największą atrakcją oczywiście dzielnicą centralną reprezentacyjną jest The Loop pętla, ale największą atrakcją jest opływanie na łodziach turystycznych czy wycieczkowych tej wyspy dookoła. Jest taka możliwość, bo są kanały. Jest tam muzeum, z pod którego te stateczki odpływają. Dalszy problem, bo jak może widać już z tej mojej wypowiedzi istotną rzeczą jest nie tylko odbudowa mostów i odbudowa czy budowa budynków na nabrzeżach, ale istotną rzeczą jest, żeby ta woda, Motława nie pozostała pusta, żeby coś pływało i oczywiście dzisiaj mamy stan szczytkowy. Weźmy jako przykład tak zwany tramwaj wodny. Dobrze, że zaczęto coś takiego, kupiono dwie łodzie tego typu w Petersburgu o ile pamiętam. Rezultat jest taki, że nawet jak płyną to odpływają co cztery godziny. Takich łodzi powinno być co najmniej 6, a może 8, żeby płynęły regularnie, co pół godziny i oczywiście przydałoby się troszkę obniżyć opłaty, to na pewno byłoby pożyteczne.

Jeżeli mamy dbać o Motławę to trzeba również pomyśleć o Górnej Motławie i o fosach tam na południu, tym tzw. opływie Motławy, ta nazwa nie jest prawidłowa, bo opływ zaczyna się dopiero tam, kiedy po rozbiórce części bastionów odprowadzono wody fosy do Wisły. Tam jest opływ mniej więcej od Bastionu Wół od estakady, tam jest ten opływ Motławy, ale nieważne. To jest sprawa nazwy. Więc te fosy zarastają. Wiem, że niektóre rośliny wodne są pod ochroną, ale jednak trzeba zrobić z tym porządek i także tam te mostki, które są, one są za niskie, tam nawet kajak ma problemy, żeby przepłynąć, trzeba się kłaść. Można by je zrobić tak na przykład jak w Amsterdamie w ogóle dużo w Holandii jest mostów łukiem zrobionych, stały most, ale łukiem przepuszcza o wiele więcej tych jednostek.

Mówiąc o żegludze na Motławie myślę też o modernizacji tej floty, która pływa i nie likwidacji, niewyrzucaniu statków z Motławy, bo to jest bez sensu. Jeszcze

bardziej bez sensu są takie argumenty, których dzisiaj już państwo czy władza miasta nie wysuwają, bo kiedyś tam Prezydent Bielawski kazał swoim urzędnikom wysuwać, że statki zasłaniają zabytki. Rozumując w ten sposób można by wyrzucić przechodniów z ulicy Mariackiej, bo zasłaniają przedproża. Zupetnie bez sensu. Natomiast pytanie jest takie czy te statki zimować muszą w tym miejscu? To na pewno nie. Natomiast jeśli statek płynie, zatrzymuje się, wysadza ludzi, wsiadają ludzie, to niech sobie zasłania, ile chce, byle tylko nie trwało to pół godziny. Poza tym dzisiaj już jest mowa nawet o zasłanianiu nowych budowali, co jest jeszcze dziwniejsze, bo te nowe budowle są tak wysokie, że trzeba niemałego statku, żeby je zasłonić. A więc myślę, że w przyszłości też mam nadzieję, że dożyję do tego, pójdzie ten tunel pod Motławą, przedłużenie trasy Popiełuszki, bo to jest konieczne, może wtedy się okazać na przykład, że kładka na Ołowiankę straci trochę swój sens, bo można dojechać bez trudu z drugiej strony, ale ona w końcu okazała się nie taka groźna jak myśleliśmy, byle tylko była równowaga, nie było z jednej strony prób przepływania pod opadającą kładką, a z drugiej strony, żeby ta opadająca kładka mogła być jednym kliknięciem zatrzymana, bo nie zrozumiałym, ale wydawało mi się, że tłumaczono, że jej nie można zatrzymać jak już się uruchomi. To jest coś zupełnie niebywałego. Także proszę państwa życzyć wspaniałych projektów, nie przekraczania skali, bo tak jak mówię, Wyspa Spichrzów jest bardzo efektowna, ale trochę przekroczone skalę i to właśnie wyłazi gdzieśgdzie. Życzę również szacunku dla historii. Przykład, na Wyspę Spichrzów chyba od 1884 roku były tory kolejowe. Dowożono produkty, wywożono do tych magazynów, ponieważ były wąskie uliczki poprzeczne, wobec tego na skrzyżowaniach były obrotnice dla wagonów, wtaczano wagon na obrotnicę, obracano i tam kolejny pojazd ciągnął to dalej. Zachowane były w złym stanie co najmniej dwie obrotnice. Jedna była na Chmielnej. Tam, gdzie ulica Ciesielska dochodzi, uliczka na zapleczu Stągiewnej i ona była. Wielokrotnie ją fotografowałem. Przyszli inwestorzy, potem przyszła przebudowa jezdni, oczywiście słuszna, bo powinna być jezdnia gładka i ta obrotnica zniknęła, a to jest niezwykle istotny zabytek morskiej historii Gdańska. Morska historia Gdańska to jest morska historia Polski, także bardzo bym zabiegał, apelował, żeby o takie rzeczy dbać. Jest jeszcze resztką obrotnicy na ul. Motławskiej, tam na końcu i przynajmniej nich ona zostanie, chociaż gdyby to ode mnie zależało namawiałbym inwestorów, żeby puścić taką kolejkę z jakiś pojedynczych wagoników turystycznych, może być nawet ciągnięta przez konie, ale na pewno może mieć własny napęd elektryczny czy jakiś inny akumulatorowy i żeby wagoniki wjeżdżały na tą obrotnicę, żeby je obracać. Będzie to na pewno wielka atrakcja turystyczna. Także poza przeskalowaniem, poza ciągłym niedorozwojem żeglugi na Motławie reszta musimy się pogodzić. Nie mamy do nikogo pretensji, widocznie za słabo argumentowaliśmy i trudno. Miasto musi się rozwijać, zgadzam się, ale musi się rozwijać zgodnie z tym co przez wieki kształtowało jego rozwój i doprowadziło do tego, że to było w swoim czasie największe i najbogatsze miasto dawnej Rzeczypospolitej. Oczywiście dzisiaj już największym nie będziemy, chociaż bardzo miło jest słyszeć propozycje, żeby Gdańsk był stolicą Europy, słyszałem to, ale na pewno może być bardzo bogatym miastem, a jego rozwój i bogactwo było zawsze związane z żeglugą, z morzem i nie tylko z morzem, bo jak kiedyś są statystyki przedwojenne, przez służbę w Przegalinie przepływało przed wojną do 13 tysięcy jednostek rzecznych. One oczywiście wszystkie płynęły do Gdańska i nawet takie straszne zdjęcia Gdańsk zniszczony, same ruiny i stoi pełno jednostek też zrujnowanych, bo w czasie działań wojennych

oczywiście one też ulegały zniszczeniu, ale jest zaskakujące, tam nie ma ani jednego metra nabrzeża, przy którym by coś nie stało.

Jeszcze jedno, nie chcę za długo mówić, poza tym w jakiś sposób trzeba propagować pływanie po wodzie i tu znowu takie wspomnienie. W roku 1971 byłem pierwszy raz za granicą. Byłem w Anglii, ale po drodze wbrew ówczesnym władzom, trzeba się było rozliczać, zatrzymałem się na jeden dzień w Amsterdamie. Pierwszy raz w życiu widziałem Holandię, Amsterdam i wyszedłem z hotelu, przeszedłem się po mieście, doszedłem oczywiście do kanału i byłem zaszokowany, zobaczyłem jakieś 5-6 pontonów, w których po tych wodach pływały dzieci 6-7 letnie, bez żadnego dozoru, przynajmniej nie było widać tych opiekunów. Pomyślałem sobie co to za naród, w którym już dzieci pływają. Wcześniej pływają zanim nauczą się chodzić. A potem już dużo później przeczytałem w jakiś wspomnieniach, że przed wojną w Gdańsku, kiedy już lody puściły, wiosna się zaczęła na dobre, wtedy każdy kto tylko mógł, młody człowiek wynajmował łódkę, a było pełno tych wypożyczalni i wy pływał na Radunię i Motławę, czasem ze swoją dziewczyną, czasem jeszcze płacono jakiemuś akordeoniście, żeby grał przy tym i wieczorami pływali, nie mówiąc o tym, że przecież był to port i pływały duże statki i że to jest możliwe to pokazuje przykład Europy Zachodniej, np. Travemünde to jest port Lubeki można powiedzieć, gdzie jest 7 przystani promowych, olbrzymie jednostki krążą do Norwegii, do Szwecji, do Rosji, tylko jakoś do nas nie i wśród tego pływają statki towarowe. Wśród tego pływają mniejsze statki wycieczkowe i wśród tego wszystkiego wybijają się kajaki i małe łódki i jakoś w tym tłoku nikt się z nikim nie zderza, nikt nie tonie. To jest taki ideał, o którym śnię po nocach. Dziękuję.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Bardzo pięknie dziękujemy. Jak zwykle wypowiedź pana profesora pasjonująca i dająca do myślenia. Ja w tym momencie chciałabym przywitać wśród nas pana profesora Waldemara Ossowskiego, dyrektora Muzeum Gdańska oraz Alana Aleksandrowicza Wiceprezydenta Miasta Gdańska ds. inwestycji, który to dopiero co wrócił z Paryża, gdzie uczestniczył w składaniu wniosku dotyczącego wpisu Stoczni Gdańskiej na listę UNESCO. Myślę, że również kwestia warta podkreślenia.

Szanowni państwo, nie ma dwóch miast nadwodnych takich samych. Też miasta w miarę swojego rozwoju natrafiają na pewne dylematy rozwojowe, które tutaj staramy się w ramach naszych komisji realizować. Te plany, również pewne dylematy będą przyczyną dalszej części dyskusji.

Chciałabym rozpocząć od takiej części prezentującej w tej chwili podejmowane działania Miasta dedykowane wodzie. Chciałabym zaprosić Biuro Rozwoju Gdańska do zaprezentowania pewnej idei, która według mojej wiedzy niebawem będzie konsultowana społecznie, ale proszę panią dyrektor o wypowiedź.

Pani Edyta Damszel - Turek - Dyrektor Biura Rozwoju Gdańska

Dzień dobry, witam państwa, od ponad dwóch lat Biuro Rozwoju Gdańska z jednostkami miejskimi pracuje nad takim materiałem związanym właśnie z polityką wodną ze względu na realizację polityki miasta określamy w różnego rodzaju dokumentach strategicznych jakim są Strategia Gdańsk 2030 Plus, czy też programy

operacyjne, czy też Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta. W zeszłym roku został zidentyfikowany kierunek działań związanych z badaniem uwarunkowań i kierunków dalszych prac nad całym elementem związanym z polityką wodną. W związku z tym, na podstawie tego materiału wyodrębniliśmy 5 takich polityk, m. in. jest polityka Wisły, polityka Motławy, polityka potoków i małych rzek i polityka Zatoki Gdańskiej.



Gdańska Polityka Wodna



Każdy z tych elementów jest szczegółowo analizowany, badany pod kątem zapisów tych dokumentów strategicznych i tutaj jest akurat kierunek zagospodarowania przestrzennego związanego właśnie z Motławą z tymi działaniami, które są dla nas wytyczną i materiałem kierunkowym czyli budowanie różnego rodzaju promenad spacerowych brzegami Motławy i Martwej Wisły, poprawa i rozwój nadwodnych przestrzeni rekreacyjnych, rozwój sieci przystanków tramwaju wodnego, przebudowa mostów drogowych na zwodzone, utrzymanie i wprowadzenie nowych powiązań promowych i mostowych, tworzenie nowych przepraw, w tym mostów i kładek, kształtowanie atrakcyjnych przestrzennie i funkcjonalnie frontów wodnych, ożywienie dróg wodnych poprzez nowe mariny, m. in. na kanale Na

Stępce, na Nowej Motławie, czy możliwość cumowania pływających jednostek usługowych lub mieszkalnych, więc to też jest ten dokument taki kierunkowy.



Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

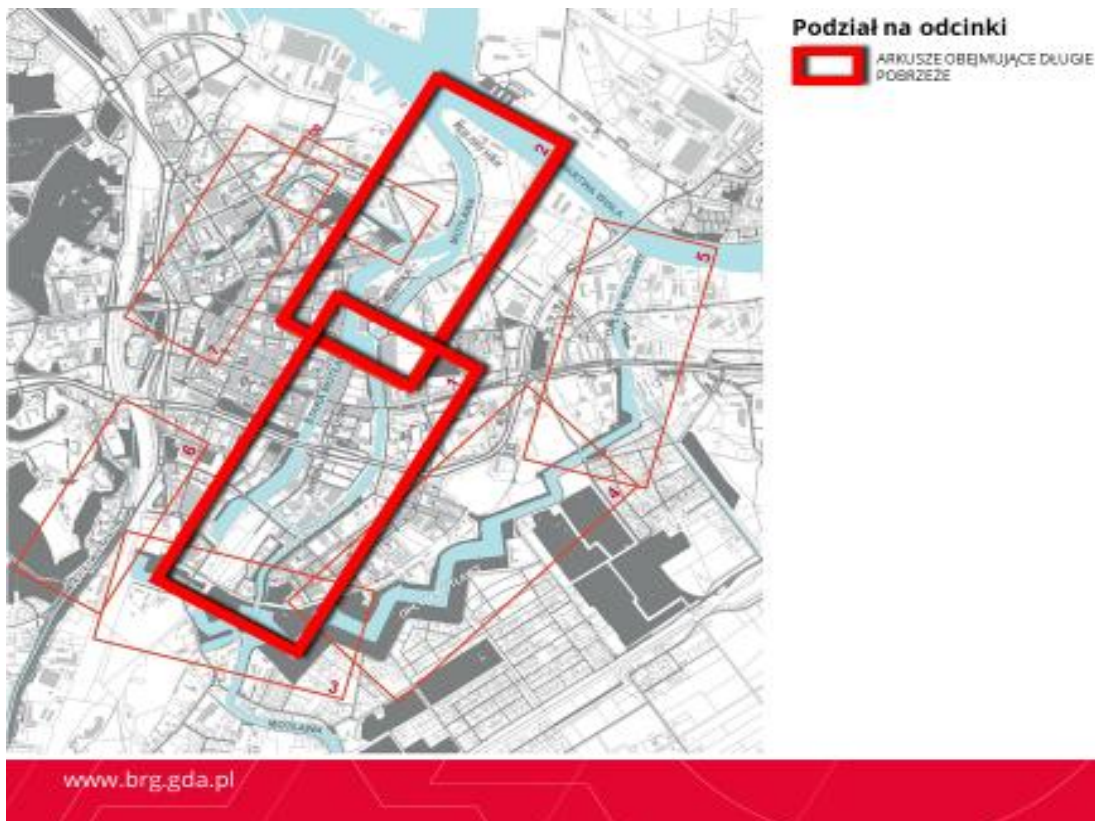
- budowa promenad spacerowych brzegami Motławy i Martwej Wisły,
- poprawa i rozwój nadwodnych przestrzeni rekreacyjnych wzdłuż Motławy z opływem i Raduni (Orunia-Olszynka),
- rozwój sieci przystanków tramwaju wodnego,
- przebudowa mostów drogowych na zwodzone,
- utrzymanie i wprowadzenie nowych powiązań promowych i mostowych,
- tworzenie nowych przepraw, w tym mosty i kładki,
- kształtowanie atrakcyjnych przestrzennie i funkcjonalnie frontów wodnych,
- ożywienie dróg wodnych poprzez nowe mariny: na kanale Na Stępce oraz na Nowej Motławie (na południe od Mostu Stągiewnego),
- możliwość cumowania pływających jednostek usługowych lub mieszkalnych (o ograniczonych gabarytach) przy wybranych nabrzeżach wód śródlądowych (Nowa Motława i Kanał na Stępce) i wewnętrznych wód morskich (północny odcinek Motławy, Martwa Wisła).

www.brg.gda.pl

My na etapie prac miejscowych już bardzo szczegółowo przyglądamy się tym sąsiedztwom.

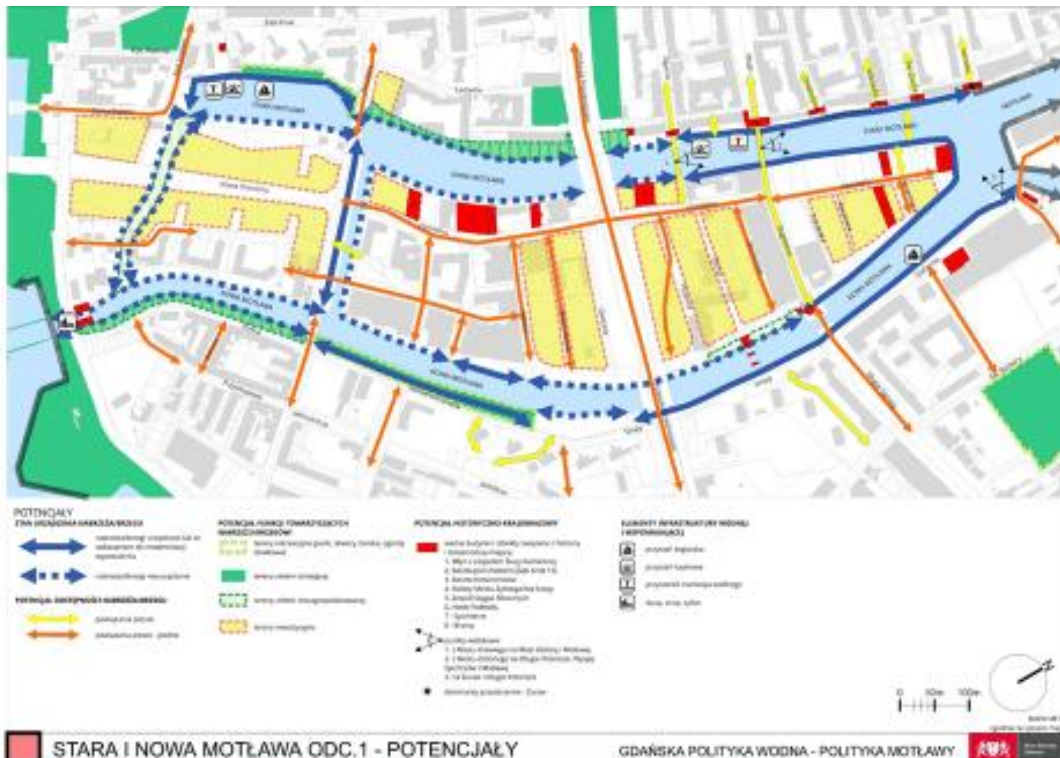


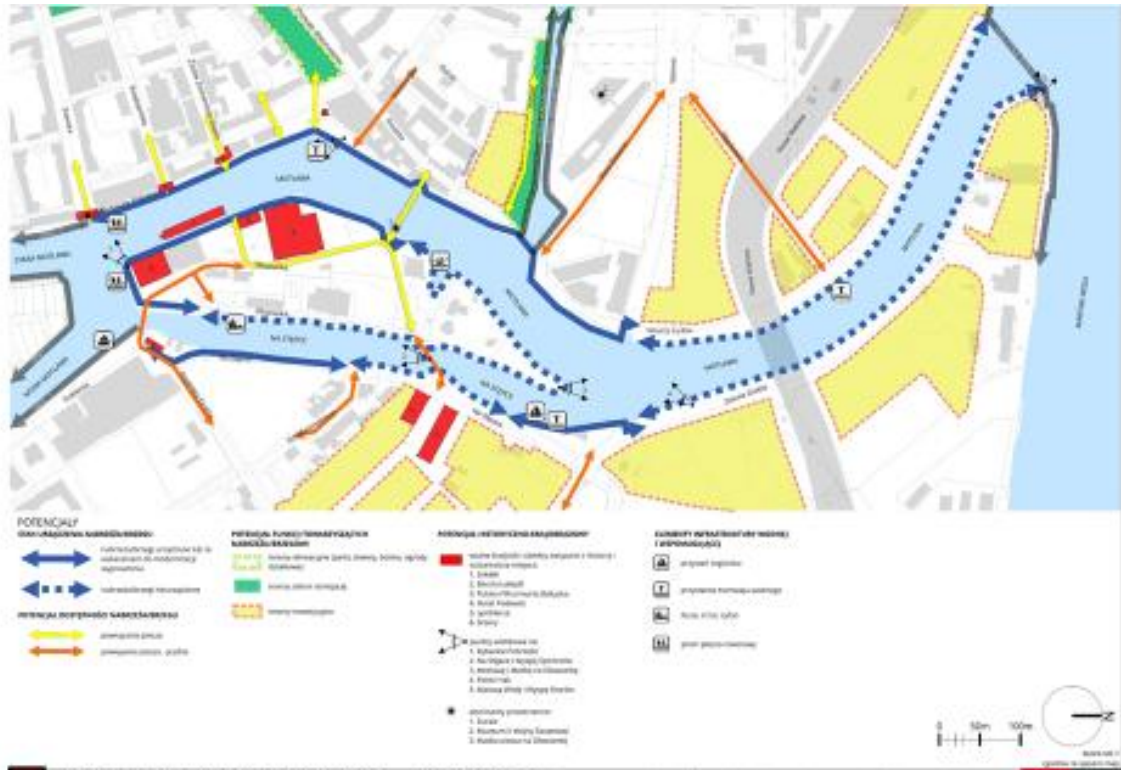
My jesteśmy na etapie II określenie potencjałów i wyznaczenie kierunków rozwoju właśnie tych terenów sąsiadujących z wodą, poszukiwaniu różnego rodzaju powiązań pieszych czy też powiązań, które będą określały w jaki sposób połączyć dwa brzegi. Ze względu na to, że mówimy o Motławie jest to dla nas i określiliśmy cel jako kreowanie wodnego salonu miasta z wykorzystaniem potencjału funkcji ogólnomiejskich zlokalizowanych nad wodą. Tak to postrzegamy i w takim kierunku poszukujemy tutaj inspiracji i zagospodarowania. W naszym materiale są to dwie plansze, tak jak tutaj państwo widzicie, pogrubione tym kolorem czerwonym to jest plansza jedna i plansza druga, obejmujące m. in. Długie Pobrzeże.



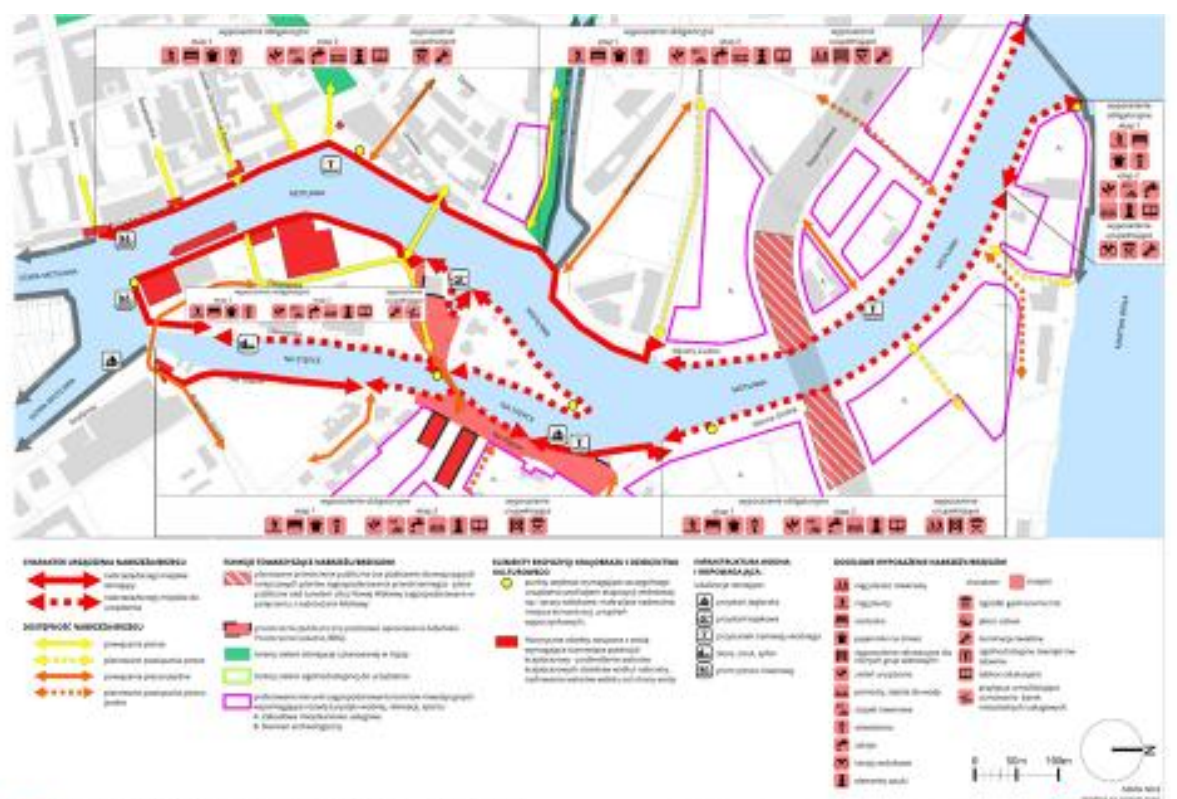
W pierwszym etapie badamy potencjały, czyli poszukujemy powiązań i sposobu poprawy zagospodarowania tych nabrzeży, wypełnienie, uzupełnienia właśnie o małą architekturę. Kolejny element to są właśnie kierunki. Wskazujemy właśnie czego brakuje w np. docelowym zagospodarowaniu. Zastanawiamy się jak poprawić tę infrastrukturę, jak poszukiwać najlepszych powiązań pieszych. Pamiętajmy, że oprócz takiego zagospodarowania stricte na nabrzeżach też mamy wskazany kierunek w studium, aby to miasto było dostępne dla mieszkańców w sposób pieszy, czyli miasto takie atrakcyjne, ciekawe, żeby jednak poruszać się tutaj pieszo, więc też poszukujemy możliwości jak najlepszego skomunikowania i ten materiał będziemy prezentować Radom Dzielnic, będziemy konsultować.

Na razie jesteśmy jeszcze na etapie prac wewnętrznych, będziemy też rozmawiać z innymi jednostkami miejskimi, aby ten materiał był jak najbardziej spójny, aby spinał te wszystkie inwestycje, które są planowane, które widzimy, żeby była potrzeba ich realizacji, także tu jesteśmy jeszcze na dość wczesnym etapie, ale tak jak to bywa z naszymi opracowaniami przyjdziemy do państwa do Rad Dzielnic, żeby uściślić, porozmawiać szczegółowo nad naszymi zaproponowanymi rozwiązaniami. Też zawsze pojawia się taki kierunek inspiracji, estetyka elementów wyposażenia, z których moglibyśmy czerpać, czyli jest to materiał taki pomocniczy dla potencjalnych projektantów na etapie już konkretnych realizacji, więc przed nami to.





STARA I NOWA MOTŁAWA ODC.2 - POTENCJAŁY GDAŃSKA POLITYKA WODNA - POLITYKA MOTŁAWY



STARA I NOWA MOTŁAWA ODC.2 - KIERUNKI GDAŃSKA POLITYKA WODNA - POLITYKA MOTŁAWY



Dodałabym jeszcze, że dla całego obszaru Głównego Miasta obowiązują plany miejscowe i to jest prawo miejscowe, które określa, determinuje sposób zagospodarowania tak jak pan profesor powiedział, dokumenty są uzgadniane za każdym razem z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków i bardzo precyzyjnie, bardzo szczegółowo ten proces jest przeprowadzany długo, okresowo. Dokument, który przedstawiany jest Radzie Miasta Gdańska do uchwalenia przez Prezydenta to jest dokument, który powstaje we współpracy nie tylko

z mieszkańcami, ale też z organem, który jest tutaj nadrzędny akurat dla tego terenu ze względu na wpisy do rejestru czy też ochronę właśnie tego dziedzictwa kulturowego, także tak wygląda sytuacja prawna i też nasze kierunki prac nad polityką miasta w zakresie zagospodarowania nabrzeży i kierunków zagospodarowania.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Dziękuję bardzo. Uzgadniając z paniami współpracującymi proponowałybyśmy, żeby jednostki miejskie kolejno przedstawiły główne wyzwania, główne plany dotyczące tego obszaru, a potem rozpoczniemy dyskusję. W związku z tym, jeżeli mogłabym prosić Wydział Programów Rozwojowych, a później Wydział Polityki Gospodarczej.

Pan Wojciech Kruczkowski - przedstawiciel Wydziału Programów Rozwojowych
Jeśli chodzi o perspektywę Długiego Pobrzeża i Rybackiego Pobrzeża to chciałbym poinformować, że gmina w październiku 2019 roku pozyskała ekspertyzę techniczną Długiego Pobrzeża na odcinku od Mostu Zielonego do Żurawia. To jest odcinek ok 300 metrów bieżących. Opracowanie to wykazało, że z uwagi na pogarszający się

stan techniczny nabrzeża konieczne będzie wykonanie jego kompleksowej przebudowy

i obecnie w związku z powyższym przygotowywane jest postępowanie przetargowe mające na celu wyłonienie jednostki projektowej, która opracuje dokumentację projektową modernizacji Długiego Pobrzeża i Rybackiego Pobrzeża na odcinku od Mostu Zielonego do Bramy Straganiarskiej. Ogłoszenie postępowania planowane jest w drugim kwartale 2020 roku z terminem zakończenia określonym na IV kwartał 2021 roku. Jednostką realizującą projekt będzie, jest w zasadzie, Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska. Obecnie również trwają rozmowy na temat przejęcia na majątek miasta wysokich nabrzeży Długiego i Rybackiego Pobrzeża od Urzędu Morskiego

w Gdyni, który do chwili obecnej jest właścicielem tego terenu. Jest to konieczne do realizacji w ogóle modernizacji nabrzeży.

Jeśli chodzi o umowy w trybie ustawy o partnerstwie publiczno - prywatnym zagospodarowanie północnego cypla Wyspy Spichrzów jak i wynikające z tego terminy monitoruje Wydział Polityki Gospodarczej i obecna tutaj pani dyrektor. Partner prywatny zobowiązany jest by wykonać m. in. remont Długiego Pobrzeża, natomiast, żeby wykonać ten remont Długiego Pobrzeża konieczne było stwierdzenie stanu ścianek pionowych, które mogłyby na skutek wykonywania prac remontowych nie wytrzymać tego samego remontu i obsunąć się, dlatego konieczne było przeprowadzenie tej ekspertyzy. Planowane zakończenie umowy PPP to jest koniec roku 2023. Nabrzeża, które są konstrukcyjnie przygotowane do cumowania większych jednostek pasażerskich to Wiosny Ludów koło Brabanku, infrastruktura wymaga jednak uzupełnienia o dozbrojenie działki w wodę i prąd, na co gmina pozyskała koncepcję w chwili obecnej. Ewentualna rewitalizacja Targu Rybnego może zostać zaplanowana dopiero po wykonaniu dokumentacji Długiego Pobrzeża i Rybackiego Pobrzeża z uwagi na linię styku obu zadań. Gmina nie planuje na dziś wykonania nowych kładek na Motławie.

Jeśli chodzi o bieżące oraz planowane działania Miasta Gdańska dotyczące historycznych przestrzeni nadwodnych ze szczególnym uwzględnieniem rejonu Długiego Pobrzeża to mogę przekazać państwu informację, że w ramach wykonanych zadań to była Wyspa Spichrzów, Ołowianka, Sienna Grobla, Wiosny Ludów. W ramach działań projektowanych Długie Pobrzeże i Rybackie Pobrzeże planowane to jest Kotwiczników, Chmielna jako pierwszy etap, Kamienna Grobla jako II etap, dozbrojenie Wiosny Ludów, to o czym przed chwileczką mówiłem w instalacje elektryczną i wodną.

Jeśli chodzi o kładki i obiekty mostowe to kładka na Ołowiankę i kładka na Wyspę Spichrzów w trakcie realizacji, natomiast kładka na Ołowiankę jest wykonana. Jeśli chodzi o projektowane to zwodzenie Mostu Stągiewnego. W zakresie innych działań na obszarze Długiego Pobrzeża to mogę tylko wspomnieć o przystankach tramwaju wodnego wykonane to są Żabi Kruk, Targ Rybny, Sienna Grobla, Wiosny Ludów. Mariny planowane za mostem Stągiewnym i to w trybie ustawy o partnerstwie publiczno - prywatnym i rewitalizacja Targu Rybnego planowana po wykonaniu modernizacji Długiego i Rybackiego Pobrzeża. Dziękuję serdecznie.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Dziękuję serdecznie. Pani dyrektor Bierut.

Pani Iwona Bierut - Dyrektor Wydziału Polityki Gospodarczej

Dzień dobry. Szanowni państwo, tak jak kolega wcześniej już powiedział nawierzchnia Długiego Pobrzeża ma być remontowana przez naszego inwestora partnera prywatnego spółkę Granaria, przy czym oczywiście w skutek ekspertyzy, która została zlecona i której wyniki wskazują na to, że muszą być odnawiane ścianki pionowe, nasz inwestor musi zmienić harmonogram działania w taki sposób, aby stopniowo po gminie wchodzić z realizacją nawierzchni Długiego Pobrzeża. Także lada dzień będziemy mieli spotkanie robocze z inwestorem, gdzie ustalimy w jakim harmonogramie będzie przebiegała współpraca w zakresie odnawiania właśnie ścianek pionowych, a następnie nawierzchni Długiego Pobrzeża przez partnera prywatnego. Na to zostały zaplanowane środki przez partnera i to jest już zabezpieczone w budżecie miasta. Tyle na ten moment mogę powiedzieć.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Dziękuję bardzo. Jeżeli moglibyśmy prosić o wypowiedź Gdański Ośrodek Sportu w zakresie planów tego obszaru i na ile faktycznie ta animacja wodna nam się udaje i jakie są szanse na nowe otwarcie?

Pan Leszek Paszkowski - Dyrektor Gdańskiego Ośrodka Sportu

Szanowni państwo, Gdański Ośrodek Sportu jest administratorem nabrzeży w omawianym obszarze. Na dzień dzisiejszy zleczone przez nas też te ekspertyzy coroczne wykazują rzeczywiście słaby stan techniczny. W roku 2016 uzyskaliśmy warunkową zgodę na użytkowanie wszystkich nabrzeży Motławy. Było to podyktowane uzupełnieniem zasypu, który wykazywał pewne przegłębienia. Zostało to wykonane. Kolejne badania, które wykonane zostały z końcem zeszłego roku przedłużyły możliwość użytkowania nabrzeży na okres dwóch lat pod warunkiem monitorowania stanu przegłębienia, zwłaszcza w obrębie mostu Zielonego, czyli tam, gdzie cumują jednostki Żeglugi Gdańskiej oraz Czarna Perła. W naszym administrowaniu są również przystanki tramwaju wodnego, które są zamykane niestety z powodów różnych pływów przede wszystkim w okresie zimowym. One będą otwarte 1 kwietnia. Przypomnę tylko państwu, że Gdański Ośrodek Sportu w roku 2018 podpisał umowę na dzierżawę nabrzeży przy Zielonym Moście na okres 20 lat do roku 2038, w których to zapisach umowy są zawarte postanowienia, które mówią o konieczności odpłynięcia czy zwolnienia nabrzeży z uwagi na remont, który będzie miał miejsce. Tu gmina się w tym momencie zabezpieczyła mając świadomość, że te nabrzeża są w złym stanie. Dziękuję.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Dziękuję bardzo. Tak jak wspominałam na początku z nami są również przedstawiciele innych jednostek miejskich m. in. Miejski Konserwator Zabytków jako, mam nadzieję, pomocny głos w dyskusji. Po tym krótkim wprowadzeniu chciałabym zapytać najpierw sama o kilka kwestii, a potem zaprosić do rozmowy naszych gości oraz państwa radnych. Śledząc dyskusje internetowe oraz pojawiające się pewne wątpliwości dotyczące tych planowanych remontów, pomimo że nie budzi wątpliwości tutaj kwestia potrzeby poprawy stanu

technicznego nabrzeży, natomiast jakiej wielkości jednostki, gdyby państwo mieli ocenić będą mogły wpływać na Motławę po otworzeniu teraz tej nowej kładki, nowego mostu. Czy tutaj są jakieś wyliczenia? Rozumiem, że funkcjonowanie tramwaju wodnego nie jest zagrożone.

Pan Leszek Paszkowski - Dyrektor Gdańskiego Ośrodka Sportu

Proszę państwa, wydając decyzję pozwolenie na budowę, jeżeli chodzi o kładkę obrotową na Wyspę Spichrzów zostały wydane przez Urząd Morski i wytyczne dotyczące tak zwanego statku maksymalnego i to opracowanie nie wyklucza funkcjonowania obecnie przystani z tymi jednostkami, które tam cumują, natomiast są obwarowane określonym postępowaniem. Wskazane jest, aby jednostki nie obracały się, zwłaszcza te duże, mówię o zaleceniach, natomiast robiły to na obrotnicy, natomiast zostało to w sposób czyli przy Marinie, na wysokości Żurawia, natomiast ta maksymalna jednostka została określona, z głowy nie chciałbym teraz przekręcać, ale one pozwalają na cumowanie nawet tych katamaranów, które budzą też dużo wątpliwości co do bezpieczeństwa, ale zostało to określone przez Urząd Morski, który jest właściwym organem do wydawania decyzji co do poruszania się po szlaku wodnym.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Dziękuję bardzo. Ogromna prośba panie dyrektorze, jeżeli można by było do protokołu później tą wielkość uzupełnić to byłibyśmy wdzięczni.

Pan Leszek Paszkowski - Dyrektor Gdańskiego Ośrodka Sportu

Uzupełnię to państwu.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Pani przewodnicząca Emilia Łodzińska się zgłasza.

Pan Leszek Paszkowski - Dyrektor Gdańskiego Ośrodka Sportu

Jeszcze pan Prezydent się zgłasza.

Pan Alan Aleksandrowicz- Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. inwestycji
Chciałbym się tylko ustosunkować do tej ożywionej dyskusji wokół Żeglugi Gdańskiej i tych statków turystycznych typu Czarna Perła. My jesteśmy w trakcie analizy

i przygotowania dalszych kroków co do obecności tych największych statków typu katamaran, onyks i statki typu Czarna Perła w przyszłości. Na pewno w przyszłym roku będziemy robić wszystko, żeby uruchomić pierwszy etap przebudowy ścian Długiego Pobrzeża, i w tym momencie będziemy musieli znaleźć miejsce zastępcze dla tych jednostek, które będą w kolizji z tą przebudową. Obecnie analizujemy na ile w tym sezonie, i myślę, że nie będzie tak źle, a więc prasa tutaj mocno przerysowała. Możemy utrzymać te jednostki duże w obecnej lokalizacji. Jednak musimy twardo egzekwować te zalecenia, które w różnych ekspertyzach się pojawiły, dotyczące miejsc obracania się tych jednostek. Urząd Morski głównie daje swoje wytyczne z punktu widzenia, takiego nawigacyjnego, czyli jak bezpiecznie dla żeglugi, żeby pomieścić się w tym akwenie, móc wykonać manewr. Z punktu widzenia nawigacyjnego, być może nawet możliwe jest zawrócenie jednostki przed Zielonym Mostem, jednak Urząd Morski nie analizuje wpływu tego

manewru na stan nabrzeży. Te jednostki używają bardzo silnych sterów strumieniowych, które w konfrontacji z bardzo kiepskim i słabym stanem nabrzeża powodują sytuację taką, że każdy taki manewr powoli pogarsza stan nabrzeża, szczególnie na tym odcinku od Mostu Zielonego do Żurawia, co może spowodować kolejne osunięcia czy awarie na tym odcinku. Stąd na pewno będziemy robili wszystko, żeby jednak tak jak w licznych opracowaniach i analizach wyegzekwować obracanie się tych jednostek w miejscach do tego przeznaczonych, czyli na obrotnicy usytuowanej w pobliżu cypla, północnej części Wyspy Spichrzów, ponieważ manewry przed Mostem Zielonym są bardzo ryzykowne i na pewno szkodliwie oddziałują na nabrzeża, szczególnie Długiego Pobrzeża.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Tak, to jest ta kwestia jak zachować historyczną tożsamość ze współczesnymi silnikami i współczesnymi parametrami technicznymi jednostek. Głos oddaję Pani Przewodniczącej Emilii Łodzińskiej.

Radna Emilia Łodzińska - Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Dziękuję bardzo. Kilka ważnych kwestii. Z jednej strony bardzo nam zależy na tym, żeby utrzymać ten ruch jednostek na Motławie, no bo to jest też nasza historia. Ciężko sobie wyobrazić miasto tak położone, które tych jednostek pływających w tym miejscu nie ma. To jest jedna rzecz. Także rozumiem kwestie zwiększonego ruchu pieszego i umożliwienia tych nowych ciągów komunikacyjnych, to też jest bardzo ważne, jeżeli chodzi o rozwój miasta. Natomiast w mediach faktycznie pojawiały się informacje, że Żegluga Gdańska miałaby zniknąć w kwietniu, taki termin gdzieś tam się pojawiał. I tak słuchając tutaj pana dyrektora z Wydziału Programów Rozwojowych, który nam zaprezentował harmonogram prac, że na razie przygotowujecie państwo postępowanie, II kwartał 2020 roku miałby być ogłoszony przetarg na dokumentację projektową. W dzisiejszych czasach mamy taką sytuację, że sporządzanie dokumentacji projektowej trwa dłużej niż wykonawstwo. Kwestie uzgodnień, na pewno nie będzie to w tym obszarze łatwe, więc spodziewam się, że tutaj ta dokumentacja projektowa będzie bardzo długo opracowywana. Nie będzie to łatwy temat. Kwestie uzgodnień tutaj zdominują harmonogram. I w związku z tym się zastanawiam czy dałoby radę, jeżeli te terminy, które były wskazywane w mediach, czyli kwiecień tego roku na wyeliminowanie Żeglugi Gdańskiej z tego terenu, czy to jest termin ostateczny, czy też nie należałoby jednak pomyśleć nad tym, żeby go wydłużyć, bo patrząc na zaprezentowany przez Wydział Programów Rozwojowych harmonogram, to jednak roboty budowlane wejdą, no nie szybciej niż w 2021 roku, i to też przy takim naprawdę bardzo optymistycznym wariancie, no bo dopiero będziemy wchodzić w projektowanie. W związku z tym, że są to zamówienia publiczne, to cała procedura zamówień publicznych też jest bardzo długa, więc mówię, ten 2021 rok, to końcówka, i też jest dla mnie termin wątpliwy. To jest jedno pytanie.

Druga rzecz. Też tutaj padło stwierdzenie, że gmina nie planuje budowy nowych kładek, natomiast czy znamy zamierzenia, jakieś plany prywatnych inwestorów? Czy pojawiały się takie głosy, że planują gdzieś budować jakieś nowe kładki, bo też

gdzieś tam w opinii publicznej pojawiły się głosy, że inwestorzy na wysokości ul. Stara Stocznia mają takie zakusy, żeby kładka powstała. Czy Państwu tutaj są znane te plany? Jeżeli nie o tej konkretnej kładce, to być może o jakiejś innej państwo wiedzą i by się z nami podzielili.

Kolejna sprawa. Tutaj pan profesor dosyć duży nacisk nałożył na zwodzenie mostów już istniejących. Czy miasto w swoich zamierzeniach, oczywiście już takich bardzo daleko idących ma pomysł na to, żeby przebudować te mosty w taki sposób, żeby były one zwodzone?

Ostatnie pytanie dotyczące tramwaju wodnego, bo ta częstotliwość rzeczywiście jest bardzo mała i ona jest mało atrakcyjna też turystycznie. Czy planowane jest zwiększenie częstotliwości kursowania tramwaju wodnego? Dziękuję bardzo.

Pan Alan Aleksandrowicz - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. inwestycji

Ten kwiecień roku 2020, to jakiś fakt prasowy, bo nigdy, nawet w żadnych dyskusjach mniej, czy bardziej formalnych taka data się nie pojawiała. Fakt faktem, że odbyło się burzliwe spotkanie z przedstawicielami Żegluga Gdańskiej i Darkris Travel, czyli operatora tych połączeń turystycznych, powiedzmy statkami nawiązującymi do historycznych jednostek i ostrzegaliśmy, że wykonaliśmy taką ekspertyzę. My monitorujemy ten stan nabrzeża. Jeżeli zacznie się dziać coś złego, to musimy być gotowi na wariant B, czyli relokowanie tych jednostek, prawdopodobnie gdzieś na odcinku od kładki na Ołowiankę w kierunku Brabanku. Jeżeli byśmy mieli do czynienia z takim samym osunięciem jakie miało miejsce w maju, zresztą chyba jesteśmy w sądzie z właścicielami restauracji i drobnymi przedsiębiorcami, ale udało się uzyskać umorzenie, bo zablokowaliśmy przecież działalność tych przedsiębiorców na okres dwóch, trzech miesięcy. Stąd zostały wykonane pogłębione analizy. Jednocześnie Urząd Morski zwrócił się do nas, żebyśmy przejęli od Urzędu Morskiego odcinek Długiego Pobrzeża. To również nas skłoniło do zbadania szczegółowego stanu technicznego właśnie tego odcinka, o który zabiega Urząd Morski, żeby jakby z administracji Urzędu Morskiego trafił do zasobów miasta Gdańska. I te ekspertyzy dobrze nie wyglądają, ten stan naprawdę jest zły. Ustalenia z Żeglugą Gdańską mamy takie, że Żegluga Gdańska również sama wykona swoją ekspertyzę. Ta ekspertyza ma być wykonana przez specjalistów z Uniwersytetu Morskiego, czyli z dawnej Akademii Morskiej. I tak szybko jak do nas wpłynie, to usiądziemy do stołu, żeby przygotować się do sezonu. Nie chcielibyśmy oczywiście unieruchomić żeglugi i utrudnić działania Żegluga Gdańskiej i innych operatorów w tym sezonie. Ale już teraz się spotkaliśmy, żeby chociażby zdać relację jak wygląda sytuacja na Długim Pobrzeżu. Tu będziemy szli w takim wariantcie remontów, a więc nie budowy, przebudowy, stąd uzgodnienia będą krótsze i liczymy, że z pierwszymi pracami będziemy w stanie w tym 2021 roku wejść.

Co do samych kolejnych planów na „uzwodzenie” mostów, to w najbliższym czasie takich planów nie ma. Sam zastanawiam się jakie będą dalsze losy, chociaż tam mamy projekt unijny, poza Stałagiewnym oczywiście i PPP, jakie będą dalsze losy po zakończeniu się wskaźników trwałości Mostu Siennickiego, bo być może będziemy musieli wrócić kiedyś do Mostu Siennickiego, jak wiemy on był mostem zwodzonym. Choć tutaj to miałyby sens tylko gdybyśmy, moim zdaniem, aktywizowali również

dla działalności takiej portowej nabrzeża wzdłuż ulicy Litewskiej. Most kolejowy, jaki został pobudowany teraz ze środków unijnych, on nie został zrobiony w modelu zwodzonym, tak jak jeszcze za „przystłowiowego Niemca”, bo jeszcze w okresie przedwojennym to był most, który się obracał i umożliwiał żeglugę również na tym odcinku Martwej Wisty.

Co do tramwaju wodnego, to tak już myślę, że też warto rozpocząć dłuższą dyskusję, czy taką debatę w gronie właśnie radnych, Urzędu, różnych jednostek, jak powinien wyglądać kolejny kontrakt na funkcjonowanie tramwaju wodnego i to nie tylko co do częstotliwości przystanków, jego przebiegu, ale również długości, trwałości tego kontraktu, aby operatora skłonić do wymiany jednostek, umożliwić mu inwestowanie we flotę, no bo jednak jak jesteśmy w Brugii, w Gandawie, czy innych miejscach, to są to jednostki bądź hybrydowe, bądź elektryczne. Mam nadzieję, że w najbliższej perspektywie unijnej wręcz takie inwestycje będą objęte wsparciem unijnym.

Pan Waldemar Ossowski - Dyrektor Muzeum Gdańska

Mówiliśmy o tych aspektach technicznych dotyczących tzw. jednostek historycznych, które poruszają się po Motławie. Natomiast pan profesor Januszajtis bardzo tutaj krytycznie oceniał różne inwestycje w zakresie tego krajobrazu nadmotławskiego, ale uważam, że również krytycznie powinniśmy ocenić pojawienie się takich jednostek jak Czarna Perła opowiadającej o historii Kapitana Jacka Sparrowa, a to szanowni państwo nie ma nic wspólnego z historią Gdańska, to nie ma nic wspólnego z budowaniem tożsamości Gdańska. To jest disneylandyzacja naszego centrum historycznego zabytkowego portu. I oczywiście problem jest taki, że trudno znaleźć przepisy, które by pewnie regulowały czy dopuszczały funkcjonowanie jednych jednostek a innych nie, natomiast mam wrażenie, że to są również jednostki, których model biznesowy funkcjonowania powoduje, że one też podcinają ekonomiczność i zasadność funkcjonowania białej floty, ponieważ ludzie pójdą, wsiądą na tą Czarną Perłę, ale już nie popłyną białą flotą do dalszych odcinków naszego miasta. Tak więc może byłaby taka możliwość, aby wydać zalecenia, aby zawęzić tą żeglugę, już tej najstarszej części naszego portu do jednostek stricte historycznych, w zależności, nie wiem, od wieku budowy albo techniki budowy i starać się jednak te Czarne Perły gdzieś przenieść poza tą najcenniejszą część naszego dziedzictwa nadmorskiego naszego miasta.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Dziękuję panie dyrektorze za tę wypowiedź. Ja też czasami z przerażeniem oglądam to, co się dzieje w zakresie tego salonu wodnego, czym on jest w tej chwili umeblowany.

W trakcie wcześniejszych wypowiedzi padła informacja, że w tym momencie miasto Gdańsk jest na etapie procedury przejęcia nabrzeży od Urzędu Morskiego, więc rozumiem, że to w gestii Miasta Gdańska będzie to, komu tak naprawdę będzie pozwalał otwierać punkty przyjmowania klientów na tych nabrzeżach, jako potencjalne rozwiązanie sytuacji?

Pan Leszek Paszkowski - Dyrektor Gdańskiego Ośrodka Sportu

Te nabrzeża, o których mowa nie są przeznaczone do cumowania jednostek pasażerskich. To są nabrzeża wysokie. One co prawda będą, z mojej wiedzy, odtworzone według stanu sprzed wielu lat. Tam są też urządzenia cumownicze, takie koła cumownicze i polery zainstalowane, ale one w zamyśle Urzędu Morskiego nie mają służyć cumowaniu. Jest to nabrzeże typowo spacerowe i w tej przestrzeni od Mostu Zielonego, gdzie jest przystań rzeczywiście Żeglugi Gdańskiej i Czarnej Perty, potem następuje nabrzeże wysokie, i ono aż do niemal miejsca, gdzie cumuje prom Motława, one nie będą służyły cumowaniu jednostek.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego Rozumiem, dziękuję.

Radny Cezary Śpiewak Dowbór - członek Komisji Zrównoważonego Rozwoju

Moje pytanie kieruję, myślę, że najbardziej właściwą osobą będzie pan Prezydent Alan Aleksandrowicz. Chciałbym się dopytać w kwestii tego, jak wygląda to od strony prawnej? To znaczy tak, jeśli chodzi o kwestię Żeglugi Gdańskiej i ewentualnej relokacji w inne miejsce na czas remontu to, proszę mnie poprawić, jeśli się mylę, czy dobrze zrozumiałem wypowiedź Pana Prezydenta, do czasu faktycznego rozpoczęcia remontu relokacja nie jest planowana. Natomiast proszę powiedzieć, czy to, ta możliwość relokacji jest jakoś ujęta w umowie dzierżawy, czy w jakichś innych dokumentach, tzn., zakładam, że jeśli jakiś podmiot podpisuje z miastem Gdańsk umowę, no to na jakieś konkretne tereny. Czy teraz, czy są jakieś przesłanki określone w jakiej odległości mają być ewentualnie tereny zastępcze na czas remontu, czy w ogóle ktoś to przewidział konstruując umowę. Jak to wygląda pod względem prawnym? To jest jedna kwestia. I czy ta decyzja co do relokacji na czas remontu, ona będzie w jakikolwiek sposób konsultowana, np. z właściwą Komisją Rady Miasta Gdańska, czy z jakimiś innymi gremiami, jaka będzie procedura podjęcia tej decyzji? To w kwestii samej Żeglugi Gdańskiej.

Natomiast druga kwestia, o którą chciałem się zapytać, to na prezentacji zobaczyliśmy, na tej prezentacji z Biura Rozwoju Gdańska, możliwość cumowania pływających jednostek usługowych lub mieszkalnych. I tutaj moje pytanie brzmi. Czy są jakieś konkretne ramy czasowe, kiedy byłaby taka infrastruktura dla jednostek mieszkalnych, zorganizowana, nie wiem, w konkretne miejsca, przyłącza, bo to zakładam, że musi być prąd, też możliwość odprowadzenia nieczystości, czyli jakaś ekomarina pewnie. Czy tutaj wiemy coś więcej o planach? Czyli jedna kwestia to Żegluga Gdańska, a druga to jednostki mieszkalne.

Pan Alan Aleksandrowicz - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. inwestycji

Co do pierwszej części pytania, to poproszę pana dyrektora Leszka Paszkowskiego, bo nabrzeża co do zasady są w administracji Gdańskiego Ośrodka Sportu. Tam są operatorami, tak to nazwijmy, jak Żegluga Gdańska, Darkris, podpisane są umowy i to są umowy dzierżawy tych nabrzeży. Ale oczywiście zawsze się zabezpieczamy tak, że jeżeli coś zacznie się dziać złego, jest wymagany remont, prace, modernizacje, to mamy prawo tam wejść i wtedy jednostka musi cumować gdzieś indziej, to jeszcze pan dyrektor pewnie powie w szczegółach. Teraz z Konserwatorem Wojewódzkim np. przygotowaliśmy wymianę pewnych elementów nabrzeża. Jeżeli chodzi o te elementy drewniane, odbojowe, to wszystko co jest

konieczne do uruchomienia sezonu, bo w obszarze historycznego centrum wszystko musimy robić razem z Konserwatorem Wojewódzkim. Czy to będzie jakoś konsultowane? Nie mamy tak wcale dużo miejsc, gdzie można takie jednostki relokować. Takie miejsca, które mają odpowiednią głębokość, przygotowane nabrzeża tj. jedno albo kilka. Tutaj wyboru nie ma. Oczywiście jeżeli mamy też spełnić oczekiwania Żeglugi Gdańskiej czy Darkris, żeby być jak najbliżej historycznego centrum, czyli tam, gdzie są odwiedzający turyści i osoby korzystające z ich usług. To jest w zasadzie ten obszar w okolicach kładki na Ołowiankę, najbardziej ten odcinek zrobiony w kierunku Brabanku i Wiosny Ludów. I tu alternatywy nie mamy, ale chyba nie chcemy relokować gdzieś tych jednostek daleko, z dala od turystycznego centrum, no bo podciąlibyśmy im skrzydła.

Co do obiektów pływających, to my w 2016 roku zrobiliśmy takie studium własne, gdzie wskazaliśmy lokalizacje, w zasadzie właśnie od odcinka Wiosny Ludów i szeroko rozumianego Młodego Miasta, Stoczni Cesarskiej, aż do południa Optywu Motławy, do Starej Motławy między innymi. I tam zrobiliśmy taką wielokryterialną analizę, od strony wskazań konserwatorskich, od strony możliwości nawigacyjnych, administracji, bo jesteśmy w administracji Urzędu Morskiego, Wód Polskich (dawnego Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej) i w administracji naszej - z podziałem na jednostki pływające możliwe mieszkalno-usługowe na platformach i tzw. kadłubowce, czyli wszystko co przypomina dawną barkę. Możemy zaprezentować na którejś z Komisji, gdzie są dopuszczalne miejsca lokowania takich jednostek. Co jakiś czas, nawet dzisiaj mieliśmy dwugodzinne spotkanie z jednym z potencjalnych wykonawców takich obiektów u Konserwatora Zabytków. Co jakiś czas pojawiają się zapytania.

Te miejsca, które nie budzą wątpliwości to przede wszystkim kanał na Stępce, tylko tam operator, jedna z firm ma podpisaną umowę dzierżawy. Od strony Filharmonii musi wykonać nabrzeże, bo inaczej nie da się ulokować żadnego obiektu pływającego. Głównie chodzi tam o platformy pływające, nie kadłubowce i przede wszystkim ten odcinek od Ołowianki w stronę Brabanku i Wiosny Ludów. Jest również dopuszczona lokalizacja w okolicach Starej Motławy, czyli tam, gdzie są koncepcje, prace też Biura Rozwoju Gdańska, ale tam z uwagi na stricte historyczny charakter, to dopuściliśmy tylko tzw. kadłubowce, bo wszystko w jakiejś formule modernistycznej, modułowej, a tak najłatwiej robić obiekty na platformach, zdaniem naszych służb konserwatorskich, zresztą Konserwatora Wojewódzkiego byłoby to w kolizji z zabudową historyczną.

Chcielibyśmy teraz przystąpić, bo już parę lat minęło od 2016 roku, do weryfikacji tego materiału, tego studium, choć jest to nasza wizja jak optywy Motławy, jak nabrzeża Motławy i Motława powinna przez takie jednostki być zagospodarowana czy zajęta. My jako miasto przede wszystkim, bo tutaj nie ma nawet pozwolenia na budowę, możemy tam, gdzie mamy władztwo, w więc czy działamy jako Starosta na Skarbie Państwa, czy jako gmina miasta Gdańska to podpisać umowy na użytkowanie czy dzierżawę takiego nabrzeża, ewentualnie, gdzieś regulować dostępem do infrastruktury wodociągowej, kanalizacyjnej, ta która jest w naszej gestii i również dostępem, czyli jakąś służebnością, czy dostępem komunikacyjnym drogowym. Jest to też trochę taka sfera nieuregulowana. W imieniu zainteresowanych firm teraz Polski Rejestr Statków, czyli cały czas państwowa

instytucja, robi takie dla potrzeb regulacji rządowych, centralnych, zalecenia jakie przepisy powinny się uregulować, żebyśmy funkcjonowanie i lokowanie takich jednostek mogli objąć jakąkolwiek procedurą. Czyli gdzie moglibyśmy, nawet jako administracja, chociażby rządowa mogli wydawać jakieś pozwolenia, bo na dzień dzisiejszy no nie mamy tutaj pozwoleń na budowę, nie mamy pozwoleń na użytkowanie. I teraz może jeszcze słowo jak to wygląda z punktu widzenia tych umów z operatorami.

Pan Leszek Paszkowski - Dyrektor Gdańskiego Ośrodka Sportu

Szanowni państwo, więc jeżeli chodzi o stan prawny on wygląda następująco. Umowa jest podpisana w roku 2018 na okres 20 lat. Ona zakłada konieczność odpłynięcia

w przypadku remontu nabrzeży, znaczy nie mamy też obowiązku wskazania w umowie wprost miejsca, gdzie miałyby te jednostki odpłynąć. Tak została ta umowa podpisana. Natomiast tak jak pan Prezydent wspomniał mamy świadomość, że to jest taki biznes, który nie da się w jednej chwili ani zacząć, ani zakończyć. Jest to też historia Gdańska, bo to w zeszłym roku o ile pamiętam 50 lat będzie obchodziła właśnie Żegluga Gdańska, więc mamy świadomość, że trzeba temu problemowi zaradzić. I też mamy pewną niewielką rezerwę, którą użytkujemy na własne potrzeby doraźne, bądź jako przyczótek cumowania dla jednostek oczekujących na otwarciu Motławy. Jest to odcinek 80 metrowy pomiędzy ujściem Kanału Raduni a kładką na Ołowiankę. I tu zdarzało się, że w przypadku budowy kładki na Ołowiankę również relokowaliśmy te jednostki. Zaznaczam tylko, że przy Zielonej Bramie mamy 120 metrów i dzierzawa Żeglugi Gdańskiej to jest odcinek 80 metrów, natomiast w tej sytuacji kryzysowej, gdzie miało to miejsce, to dzieliliśmy te odcinki na dwa po 40 metrów doraźnie umożliwiając funkcjonowanie tym przedsiębiorcom. Zakładamy, że jak już będzie wiadomo, kiedy będzie ten remont i kiedy będzie już konieczność przesuwania, być może to się może odbyć też w scenariuszu optymalnym, że remont nabrzeża będzie przebiegał w okresie może jesienno-zimowym do wczesnej wiosny, więc też nie będzie takiej potrzeby, żeby relokować te jednostki, ale to wszystko pokaże czas, więc na dzisiaj też myślimy o takim wariantcie i zamierzamy to rozwiązać z jak najmniejszym niepokojem.

Pan Alan Aleksandrowicz - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. inwestycji

Na pewno, jeżeli przystąpimy do pełnej egzekucji zaleceń ekspertyz co do sposobu przeprowadzania manewrów, czyli na obrotnicy w pobliżu północnego cypla Wyspy Spichrzów, to pomimo zapewnień operatorów i Żeglugi Gdańskiej wycofanie tyłem z przystani przy Zielonym Moście pomiędzy w zasadzie kładką a nabrzeżem, będzie wymagało jakiegoś kunsztu nawigacyjnego, szczególnie jeśli te jednostki będą kursować według takiego harmonogramu jak do tej pory.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Zdecydowanie takie mamy obawy. Natomiast z góry zapraszamy, tu jeszcze uzgodnimy na którą Komisję, ponieważ faktycznie Wydział Urbanistyki i Architektury w pewnym momencie na Komisji Zagospodarowania Przestrzennego, o ile pamiętam, przy okazji rekomendacji budżetu, poruszał kwestie właśnie uszczegółowienia tego opracowania, o którym wspominał pan Prezydent, ale z pewnością bylibyśmy zainteresowani, bo jest to taki bardzo przyszłościowy wątek i myślę, że tą wodną politykę przestrzenną też musimy w sposób świadomy

uprawiać. Natomiast ja bym chciała jeszcze wrócić do pytania pani Przewodniczącej Łodzińskiej. Czy w zakresie uzgodnień, projektów, pomysłów, jakiegokolwiek ze strony inwestorów prywatnych wizje innych przejść, nowych kładek się pojawiały, czy to raczej jest tzw. legenda miejska?

Pan Alan Aleksandrowicz - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. inwestycji

Na poziomie tzw. rzemieślniczej, czyli to co my robimy, czyli już realizując inwestycje, wydając różnego rodzaju pozwolenia, to do tej pory nie zetknęliśmy się z taką inicjatywą, czy to na poziomie Starej Stoczni czy nie, ale na poziomie planowania, no to dobrze, czyli mówię urbanistycznym i Biura Rozwoju Gdańska to dobrze, gdyby się wypowiedziało Biuro Rozwoju Gdańska.

Pani Edyta Damszel-Turek - Dyrektor Biura Rozwoju Gdańska

Ja może uzupełnię, że w ramach zapisów planu miejscowego nie zakazujemy, także jest taka możliwość poprowadzenia tego typu kładek pieszych, także jest to zgodne też, cały czas państwo macie kierunki określone w studium, więc jest to zgodne z naszą polityką. Czyli nie ma takich zakazów. Do planów miejscowych tego typu zakazów nie wprowadzamy.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Rozumiem, że to jest kwestia już dalszych uzgodnień z administracją morską tak naprawdę?

Pani Edyta Damszel-Turek - Dyrektor Biura Rozwoju Gdańska

Tak, no i w przypadku, gdy będzie taki pomysł ze strony inwestora, jeżeli to sąsiaduje z terenem prywatnym, no to też jest analizowane na etapie zmiany planu miejscowego, bo to też mogłoby mieć wpływ na jakby zagospodarowanie w sąsiedztwie wejścia czy wyjścia kładki, natomiast plany miejscowe, tak jak powiedziałam, dla tutaj całego Głównego Miasta są na tyle elastyczne, że dopuszczają takie lokalizacje. Nie ma przeciwwskazań. To już jakby konkretna inwestycja musi być uzgodniona z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków ze względu na objęcie wpisem.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Dziękuję. Teraz kolejno zgłaszały się Panie Radne Błaszczyk, Jankowiak oraz pani Radna Cabaj

Radna Kamila Błaszczyk - członek Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Sportu i Turystyki

Dziękuję bardzo. Ja bym chciała jeszcze na chwilę wrócić do tego wątku prawnego, no bo stan nabrzeża i jego problematyczność nie jest świeżym tematem, a więc skąd w ogóle zrodziła się idea, żeby w 2018 roku aż na tak długi okres 20-letni wydzierżawić to nabrzeże, gdzie była rzeczywiście ta perspektywa wykonania jakichś prac remontowych, gdzieś musiała być w tyle głowy. I pytanie właśnie jak w tych umowach jest skonstruowane czy ten okres remontowy jest jakoś zawężony ramami czasowymi? Czy to może dojść do takiej sytuacji, że jeżeli hipotetycznie np. nie byłoby środków na wykonanie tego remontu, to nagle się okaże, że nie wiem przez 5, 10 lat to nabrzeże zostanie wycofane z użytkowania, te statki nie

będą mogły tam cumować, a tak naprawdę prace żadne nie będą mogły zostać wykonane. Czy w tych umowach są jakieś zapisy pod tym kątem? I czy nie grozi właśnie taka stagnacja przez to tylko, że de facto do tego remontu nie dojdzie nigdy, a pod tym względem zostanie zakazy ruch na tym nabrzeżu.

I takie pytanie jeszcze też stricte natury prawnej, w kompetencjach jaki ma wpływ miasto w ogóle na sam ruch tych jednostek na Motławie? Czy to jedynie Urząd Morski ma tutaj swoje regulacje i on może na to wpływać? Czy samo miasto może też w jakiś sposób sterować w tym zakresie?

Radny Cezary Śpiewak Dowbór - członek Komisji Zrównoważonego Rozwoju

Chciałem króciutko uzupełnić to bardzo trafne pytanie to pierwsze, proszę też wypowiedzieć się pod kątem ewentualnych roszczeń odszkodowawczych tych dzierżawców względem gminy miasta Gdańska, tzn., co tutaj przewiduje umowa i czy miasto analizowało ryzyka związane, gdyby ten remont się w jakiś sposób przedłużał, czyli nie mógłby być możliwie szybko robiony, tylko z jakichś względów, chociażby finansowych się przedłużał, czy nie ma ryzyka, zakładam np. taka sytuacja, że nie mielibyśmy środków na remont, a za chwilę byśmy mieli roszczenia ze strony tych dzierżawców. Czy tutaj ta sytuacja była analizowana?

Pan Leszek Paszkowski- Dyrektor Gdańskiego Ośrodka Sportu

Jeżeli chodzi o samą ideę dzierżawienia. Te nabrzeża historycznie od dawien dawna należały wręcz, czy były w eksploatacji Żeglugi Gdańskiej i one w pewnym momencie przez 15 lat były w użytkowaniu Żeglugi Gdańskiej za niewielką kwotę. W roku 2010 o ile dobrze pamiętam zostały przejęte przez Gdański Ośrodek Sportu i biznes, czyli działanie jako armator to nie jest coś jak zakup taksówki. Samochód jest dosyć małym wydatkiem, natomiast realizacja usług armatorskich przewozowych to jest rzecz, która wymaga dużych nakładów, dużej wiedzy i też znajomości rzemiosła. Stąd te dzierżawy chwilowo są robione na 10 bądź więcej lat, stąd ta sytuacja.

Jeżeli chodzi o stan techniczny nabrzeży był im znany, ale dzierżawcy również wiedzieli, w postępowaniu przetargowym, że będą w pewnym momencie musieli jakby oddać nam te nabrzeża do modernizacji. Kwestia wyłączenia ich na dłuższy okres, to jest też stratą dla gminy, gdyż przewlekły remont tj. brak możliwości zyskania dosyć pokaźnych przychodów, bo one też dają dużo więcej pieniędzy np. jak mariny gdańskie, które też nam dają przychody przy stosunkowo niewielkich nakładach. One rzeczywiście są duże w momencie kapitałowym, kapitałochłonne w momencie modernizacji, wybudowania, bo to są duże koszty, natomiast one później generują dosyć duże przychody. Ryzyko ze strony miasta Gdańska jest tutaj zdecydowanie mniejsze niż ze strony użytkowników. Natomiast w naszym interesie jest zrobić to jak najszybciej, chociażby z tego powodu, żeby one po prostu nam pracowały jako nieruchomość swego rodzaju.

Tutaj umowa nie przewiduje żadnych odszkodowań ze strony gminy. Ewentualnie jakiś proces sądowy, gdyby mógł nastąpić, gdyby nam dowiedziono wprost, że ten element jest przewlekły mogłoby rościć jakieś żądania, chyba, że sytuacja byłaby

taka, że rzeczywiście „wyprosimy” jednostki, a nie będzie się odbywał żaden remont. Mogłoby się to wiązać z jakimiś roszczeniami odszkodowawczymi, ale to sąd musiałby rozstrzygnąć, nie nam tutaj o tym decydować.

Radna Beata Jankowiak- Przewodnicząca Komisji Sportu i Turystyki

Mam pytanie a ‘propos kładki obrotowej. Czy prawdziwe są doniesienia na temat tego, że są problemy z napędem i ewentualnie, jeżeli jest uruchamiany ten napęd ręczny, to ile to wszystko trwa i czy to jest tak technicznie jedyne rozwiązanie a ‘propos tej kładki?

Drugie pytanie dotyczy wyglądu tych statków przy nabrzeżach. Czy inwestorzy jacykolwiek zgłaszali, że któreś z tych statków psują estetykę i ewentualnie, jeżeli są takie statki, które psują tą estetykę to czy jest to jakoś formalnie rozwiązywalne, że możemy od nich wymagać jakkolwiek poprawienia tego. Znamy sytuację, która zakończyła się sukcesem, w zeszłym roku, wyłowieniem statku z Motławy, ale trwało to bardzo długo. Jak wyglądają takie procedury. To akurat nie była kwestia estetyczna, natomiast prawnie jak to jest rozwiązywalne i co my jako miasto możemy z tym robić?

Pan Leszek Paszkowski- Dyrektor Gdańskiego Ośrodka Sportu

Jeśli chodzi o kwestie estetyki, niestety tutaj nie mamy zbyt wiele do powiedzenia, właściwie nie mamy nic do powiedzenia. To co pływa, no to po prostu jest dopuszczone przez Polski Rejestr Statków bądź innego klasyfikatora jest dopuszczone do ruchu. Jesteśmy w obrębie Portu Gdańsk, bo jego linie się kończą na Moście Zielonym i przedłużeniu jego, czyli Moście Stągiewnym i to są obręby Portu Gdańsk. Nie ma wymogów estetycznych. Oczywiście niektórym się może podobać jednostka typu Perła czy Lew, innym nie, każdy ma swoją tutaj jakby opinię i o gustach się nie dyskutuje, także tu wpływu na to oczywiście nie mamy. Natomiast, jeżeli chodzi o estetykę i ekonomię, jeżeli chodzi o tramwaj wodny, na przykład tu już mamy do powiedzenia dosyć dużo i jeżeli byśmy realizowali jakkolwiek projekt długoterminowy rozwoju turystyki wodnej poprzez tramwaj wodny, to na pewno byśmy takie wytyczne również mogli narzucić przyszłemu użytkownikowi dając do dyspozycji infrastrukturę, która jest w naszych zasobach i tutaj na to mamy wpływ. W pozostałych przypadkach niestety nie mamy.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Dziękuję bardzo. Gdybym mogła prosić o doprecyzowanie odpowiedzi w zakresie kładki obrotowej.

Pan Leszek Paszkowski - Dyrektor Gdańskiego Ośrodka Sportu

Wody portowe podlegają administracji morskiej. Jest to wyłączny jakby decydent. Oczywiście nabrzeże jest w tej chwili w administracji miasta, czyli patrz Gdańskiego Ośrodka Sportu i on decyduje o tym w jaki sposób oddaje. Jest specjalna uchwała Rady Miasta Gdańska podjęta w roku 2018 dotycząca nabrzeży i ona określa zasady, na jakich można oddać nabrzeża w dzierżawę. Radni jednogłośnie, przypomnę, tą uchwałę podjęli. Jeżeli chodzi o samą kładkę obrotową ona będzie miała bardzo krótki okres otwierania. Będzie otwierana na żądanie, ale też będzie otwierana w pewnej synchronizacji z kładką na Ołowiankę.

Tak, że ten ruch, myślę, że z czasem by się ustabilizował. Było wiele krytycznych uwag dotyczących zamykania toru wodnego ze strony żeglarzy, którzy bezpośrednio do mnie się zwracali, ale także i moich też dzierżawców, że to utrudni, były utyskiwania. Natomiast muszę powiedzieć, zresztą co powiedział pan profesor Andrzej Januszajtis, że już jest, tak samo armatorzy nauczyli się żyć z kładką. Pewnie podobnie byłoby z kolejną przeszkodą wodną. Natomiast, jeżeli będziemy stawiać rzeczywiście coraz więcej przeszkód wodnych na naszej Motławie, która rzeczywiście była kiedyś portem, który tętnił życiem, to rzeczywiście zatracimy, w mojej ocenie, też pewną tożsamość miasta i z całą pewnością to nie jest naszym zamiarem, żeby zamykać wodę. Ona może stanowić źródło i powód do rozkwitu miasta również za tymi mostami, które już są zaspawane, a myślę, że to nastąpi kiedyś, to mi się też marzy, że kiedyś te mosty, a zwłaszcza Zielony i kolejne mosty na Starej Motławie.

Jeżeli chodzi o czas, to będzie otwierane na pilota, będzie to na żądanie, będzie to krótki czas, będzie to dosyć mobilne. Mam nadzieję, że nauczymy się wszyscy korzystać z tego, zarówno piesi jak i użytkownicy wody. Jeżeli chodzi o technikę awaryjnego otwierania, ona też jest przewidziana, natomiast ja szczegółów, przyznam szczerze, nie znam. Wiem, że taka możliwość została przekazana nam, że będzie możliwość otwierania tej przeprawy w sposób ręczny. Szczegółów niestety nie znam. Gdy się dowiem doprecyzuję państwu tą odpowiedź w formie notatki. Dziękuję.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Poprosimy, będziemy wdzięczni.

Radna Miasta Gdańska Joanna Cabaj

Mam pytanie odnośnie głośnej ostatnio sprawy wydobycia z dna Motławy zabytkowych dział armatnich. Gdyby pan Prezydent mógł nam coś więcej na ten temat powiedzieć. Chciałabym się również dowiedzieć, która ze spółek była odpowiedzialna za wydobycie z dna Motławy właśnie tych zabytków? Czy to była spółka, która właśnie ma wykonywać remont tych naszych nabrzeży. I co dalej, jeżeli chodzi o miasto czy miasto tutaj podejmie jakieś kroki w kierunku właśnie zbadania dna Motławy czy tam gdzieś nie zalegają jeszcze jakieś dodatkowe zabytki. Czy miasto tutaj ma jakieś kompetencje, czy to inny urząd będzie tym kierował?

Pan Alan Aleksandrowicz - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. inwestycji
Tu największą wiedzę ma Muzeum Gdańska, także pan dyrektor Ossowski odpowie.

Pan Waldemar Ossowski - Dyrektor Muzeum Gdańska

Oczywiście interesowaliśmy się tym tematem i oczywiście te armaty zostały wydobyte z Motławy, ale zostały tam na sposób celowy zatopione niedawno. Natomiast zostały odkryte przy Szańcu Zachodnim, czyli jakby naprzeciwko Twierdzy Wistoujście. Latem ubiegłego roku były realizowane na zlecenie Zarządu Portu Gdańsk prace mające na celu poszerzenie toru wodnego, no i tam prowadzono prace właśnie eksploracyjne, czy tam budowlane. Natrafiono m.in. na pozostałości pomostów, kaszyc - prawdopodobnie XVII wiecznych, o czym poinformowano służby konserwatorskie. Natomiast wtedy właśnie prawdopodobnie

również wydobyto te armaty, które starano się w sposób nielegalny przejąć. Te prace realizowało Polskie Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych. Tak więc pracownicy w sposób nielegalny przenieśli te armaty właśnie w rejon Motławy. Z tego względu Wojewódzki Konserwator Zabytków skierował sprawę do Prokuratury i teraz jest ona przedmiotem działań prokuratorskich. Czekamy na rozstrzygnięcie działań Prokuratury. Także te obiekty są związane nie z Motławą tylko z rejonem Twierdzy Wistoujście.

Jeżeli chodzi o badania Motławy, to ono zostało dokładnie przebadane. Właśnie, to przyznam szczerze, że pracując jeszcze w Muzeum Morskim uczestniczyłem w projekcie realizowanym na zlecenie Urzędu Morskiego przeglądu dna Motławy, no i okazuje się, że nie ma tutaj żadnych obiektów archeologicznych poza miejscem, w którym cumują katamarany białej floty. Tam się okazało, że znajdują się jeszcze pozostałości grodziska, wczesnośredniowiecznego i znajdują się belki z wału datowanego na czasy Bolesława Krzywoustego. Tak więc taka sytuacja ma miejsce w Motławie, natomiast nie ma żadnych innych wraków z tego względu, że ta część Motławy była pogłębiana w XIX i XX wieku. Jeżeli tam jakieś obiekty były, to zostały zniszczone w trakcie tego procesu.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Dziękujemy bardzo.

Radna Emilia Łodzińska - Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Mam pytanie do pana dyrektora pytanie odnośnie dzierżawy nabrzeży, bo tak chciałabym od strony praktycznej dowiedzieć się jak to wygląda, z kim miasto podpisuje umowy dzierżawy, bo tak w praktyce ciężko mi jest sobie wyobrazić, że co każdy kto przyjdzie i wyrazi wolę dzierżawy nabrzeża dostaje taką zgodę i my jako miasto nie wiemy jaką jednostkę pływającą będzie tam cumował i, nie wiem, czysto teoretycznie, jakiś stary grat zostanie wprowadzony w tą część i my jako miasto nie mamy na to żadnego wpływu? Ciężko mi jest to sobie wyobrazić, żeby tak było, i żebyśmy faktycznie nie mieli żadnego wpływu jednak, żeby jakoś o ten wizerunek tak zacnego miejsca dbać. Prosiłabym właśnie, żeby pan dyrektor nam tutaj powiedział, jak to wygląda od tej strony praktycznej?

Pan Leszek Paszkowski- Dyrektor Gdańskiego Ośrodka Sportu

Jak już wspominałem o gustach się nie dyskutuje. Rzeczywiście pewne jednostki budzą emocje negatywne, drugie mniej, więc tutaj to jest bardzo cenne i subiektywne. To jest pierwsza sprawa. Jeżeli chodzi o sam proces, to jest to przetarg, w którym decyduje cena, którą daje dany dzierżawca za jeden metr bieżący za dzień cumowania, i tak też się odbyło w przypadku przetargu przy Zielonej Bramie. Tak samo to się odbywa przy każdym innym przetargu. Natomiast warunek niezbędny tj. posiadanie karty bezpieczeństwa. Zresztą państwo też wiecie, dużo emocji na przykład budziła smażalnia, która nie tyle swoim wyglądem, kiedyś przedtem też Pomeranka, która pływała, bocznokotowiec, który też historycznie niewiele tutaj wnosił, bo to była jakaś tam przerobiona jednostka z silnikiem od bizona, prototyp, który użytkowany był przez też przewoźnika, więc to jest rzecz, która jakby nie podlega ocenie, bo to nie jest konkurs piękności, że tak powiem. My musimy się kierować twardymi parametrami. Tutaj akurat decydowała cena. Nasz rynek, jeżeli chodzi w ogóle o Polskę, jeżeli chodzi o jednostki jest

bardzo ubogi i te jednostki rzeczywiście mają swoje lata. Natomiast tutaj kryterium dopuszczającym do żeglugi pasażerskiej to jest jeden parametr, a drugi to jest cena za jeden metr bieżący.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Dziękujemy bardzo.

Radny Przemysław Majewski - członek Komisji Zrównoważonego Rozwoju i Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

W temacie dyskusji o estetyce łodzi pływających po Motławie to chciałbym, że tak powiem też swoje trzy grosze wtrącić, że nie tyczy się to tylko stricte dużych jednostek, ale musimy pamiętać też o jednostkach mniejszych, o łódeczkach, które można wypożyczać i tutaj szczerze mówiąc moim zdaniem czarter łodzi wyglądających i posiadających napisy Milicja Obywatelska też nie licuje, powiedzmy, z architekturą i z całą estetyką tego miejsca, ale to chciałem pozostawić na boku, a moje pytanie jest skierowane do pana Wiceprezydenta oraz do pana dyrektora w temacie, no nie ma co ukrywać, wzrostu natężenia ruchu na Motławie i mam tu na myśli nie tylko te duże jednostki typu białą flotę, typu Czarną Perłę, ale też mam na myśli i kajaki i te łódki, które możemy wyczarterować niedaleko Zielonej Bramy.

I co istotne w tym kontekście, musimy pamiętać o tym, że taką łódź może wyczarterować tak naprawdę każda osoba, która skończyła 18 rok życia, bo nie jest tutaj wymagalny patent motorowodniaka. Ja jako szczęśliwy posiadacz tego patentu wiem z jaką odpowiedzialnością wiąże się poruszanie w tak zagęszczonym, powiedzmy, szczególnie w pewnych momentach, miejscu jak okolice, powiedzmy, Wyspy Spichrzów, czy też okolice zwodzonej kładki. I tu mam pytanie, czy może ze strony miasta są jakieś, powiedzmy, takie miękkie formy nacisku na te firmy, które wynajmują sprzęt pływający, aby jednak do kwestii szkoleniowych, do kwestii egzekwowania tego, czy osoba wynajmująca sprzęt jest na pewno trzeźwa. Czy są jakieś takie próby egzekwowania tego, oraz tutaj mam na myśli też i kwestie wynajmu kajaków, a także widzę czasem też duże jednostki, niestety nie pamiętam teraz jaka to jest nazwa tego, pływające tak, aby houseboat-y też być może, tak aby to gdzieś w miarę taki sposób przyjazny dla wszystkich podmiotów przeprowadzić. Dziękuję.

Pan Alan Aleksandrowicz - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. inwestycji

Słowo wstępu. Jeżeli chodzi o możliwość oddziaływania, pan dyrektor mnie jeszcze skoryguje, bo wie lepiej, z jednej strony mamy poprzez te miejsca, które są w naszej administracji, bądź przez nas prowadzone, myślę, że tam dbamy o porządek, chociażby też w takich miejscach jak przystanie kajakowe Żabi Kruk i myślę, że to jest prowadzone profesjonalnie. Morski Robotniczy Klub Sportowy też nie słyszałem, żeby na MRKS były jakieś skargi. Myślę, że to też jest miejsce, klub i cała wypożyczalnia spełnia wszystkie standardy, ale niestety jest tu taka przestrzeń niedoregulowana i to jest duży problem, zresztą każdy z nas widzi, szczególnie latem. Mamy problemy chociażby takie, że do przystanków tramwaju wodnego dobijają prywatni operatorzy, właściciele, którzy są kompletnie poza naszą jurysdykcją. To są z prywatnych miejsc, hoteli, z różnych obszarów. Potrafią zablokować ten przystanek na potrzeby funkcjonowania tramwaju wodnego, a my

nie mamy nawet takich narzędzi administracyjnych jak wklepienie mandatu na drodze, tylko trochę działamy jak deweloperzy czy będziemy nawet działać dopiero jak deweloperzy na prywatnych osiedlach, którzy ustanawiają sobie strefy parkowania i ten mandat jak jesteśmy na prywatnym osiedlu, czy pod centrum handlowym to jest niby mandat, ale tak naprawdę to jest opłata nałożona w trybie cywilno-prawnym, gdzie jest jakiś regulamin i trzeba to dochodzić normalnie w trybie cywilno-prawnym, a więc na pewno jest to przestrzeń, która wymaga doregulowania. Z punktu widzenia oczywiście nas jako osób odpowiedzialnych za funkcjonowanie miasta najlepiej, gdyby wyposażyć administrację miejską w obowiązki i instrumenty, żeby móc egzekwować porządek również na akwenie. Pan dyrektor wie tutaj lepiej.

Pan Leszek Paszkowski - Dyrektor Gdańskiego Ośrodka Sportu

Rzeczywiście pan radny wywołał temat, który budzi dużo emocji, dużo wątpliwości, ale tu jeszcze pan radny nie wspomniał o skuterach wodnych, które rzeczywiście moim zdaniem największe zagrożenie powodują, nie tylko dla dużych, ale dla tych mniejszych jednostek i tutaj niestety też zarówno administracja morska czyli Kapitanat Portu, który jest „zbrojnym ramieniem” Urzędu Morskiego też ma z tym problemy, bo kwestia udowodnienia nadmiernej prędkości, która oczywiście jest określona na Motławie i o ile te większe jednostki, które mają tzw. AIS, czyli można je monitorować jak się szybko poruszają, to z innymi jest dużo, dużo problem. Tam jest też kwestia często i alkoholu rzeczywiście, więc to jest na pewno wielkie wyzwanie. To są osoby, które często przybywają z innych przystani, nie tylko z obrębu Motławy, Starej czy Nowej Motławy, ale z innych części miasta. Jest to wielkie wyzwanie. Na szczęście stwierdzam, że przy tym dużym ruchu jeszcze nie ma zbyt wielu sytuacji kolizyjnych, zwłaszcza tych dużych jednostek, które miałyby kolizje z mniejszymi. Natomiast wiem z doświadczenia, że ci dzierżawcy, którzy masowo przy Zielonej Bramie, jest to operator, który ma też Wyspę Aniołów ma możliwości oddania jednostki z własnym sternikiem. To jest pierwsza możliwość, a druga dokonuje się jako obowiązkowe pewne szkolenie, bo są to zalecenia, które zostały wydane przez, ponieważ to jest przystań mieszcząca się na terenie zarządzanym przez Polskie Wody, czyli dawny Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej i tam rzeczywiście ten operator bardzo poważnie podchodzi do tego tematu nakazując i obligując bez możliwości pola manewru pływania w kapoku i dokonuje krótkiego instruktażu dotyczących zasad zachowania się na akwenie wodnym. To nie jest oczywiście to samo co motorowodny patent, ale niemniej jest to jakaś namiastka. Na dzisiaj w mojej ocenie największym wyzwaniem jest to co pan Prezydent powiedział, czyli takie przepływanie na dziko i próbowanie operowania

w sposób bezprawny na przystankach tramwaju wodnego. Będziemy starać się to uregulować. A druga rzecz to właśnie kwestie związane z pomiarem prędkości dla skuterów wodnych, bo to jest bardzo niebezpieczne i w mojej ocenie musimy też tutaj wspierać zarówno administrację morską, jak i nasze służby. Być może trzeba będzie przemyśleć, żeby Straż Miejska również odpowiednio wyposażona była. Pojawiają się pierwsze radary, z tego co mi wiadomo, Urząd Morski już zainstalował, ale one się znajdują nie na Motławie, ale na Kanale Portowym i tam te pomiary prędkości już mają miejsce. Wiem, że są pewni złapani, którzy mieli takie przewinienia i zostali ukarani. Na pewno temat wymaga dalszej bacznej uwagi. Dziękuję.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Dziękuję bardzo. Radny Skarbek.

Radny Mateusz Skarbek - członek Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

W kontekście tego bezpieczeństwa na Motławie to ważne podkreślenia jest, że tam jest specyficzne ograniczenie prędkości poruszania się jednostek, co skutery wodne notorycznie łamią. Moje pytanie jest takie, czy miasto próbowało podjąć jakieś partnerstwo z Urzędem Morskim właśnie w celu zwiększenia tego bezpieczeństwa? Uważam, że taka inicjatywa jest jak najbardziej zasadna, bo mamy Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej i warto może wyjść z taką inicjatywą. I w tym kontekście też pojawiają się plotki w środowisku morskim, że są przymiarki do tego, aby zmienić jurysdykcję, to znaczy, żeby część Motławy oddać pod jurysdykcję Żeglugi Śródlądowej. Czy miasto spotkało się z takimi rozmowami ze strony Ministerstwa? Bo takie się już od dłuższego czasu pojawiają głosy, że mają się zmienić jurysdykcje. Dla tych, którzy nie wiedzą, ona się kończy na Moście Zielonym. Aktualnie mamy roszady z Urzędami Morskimi, których obecnie jesteśmy świadkami, są pretekstem do tego, aby te jurysdykcje zmienić. To raz. Dwa, w kontekście kładek mam pytanie, bo pamiętam, że w ostatnim czasie była przedstawiona koncepcja dla tego miejsca, gdzie właścicielem jest Robyg i zamierza budować osiedle. Czy w ramach analiz była analizowana możliwość kładki w tym miejscu, bo przyznam szczerze, że nie pamiętam jakie były, jeżeli pani dyrektor by się z nami podzieliła jakie były wyniki analizy i czy w planie wyznaczamy, wskazujemy potencjalne możliwe miejsce, czy raczej unikamy mówiąc, że nie ma przeciwwskazań? To jedno i tutaj chciałbym poruszyć ten temat, który zaznaczył kolega Śpiewak-Dowbór, a mianowicie tych barek mieszkalnych. W tym dokumencie, który pani dyrektor na wstępie pokazała uważam, że warto by było ten temat zaznaczyć, właśnie wskazując nie większe jednostki, tylko barki mieszkalne, które jakby mają swoje znaczenie

w chociażby przytoczonym Amsterdamie. Ludzie mieszkają na takich barkach. Pojawiają się producenci, którzy takie barki w Polsce produkują, więc nie ma konieczności ich sprowadzania. Cena jest atrakcyjna, bo to jest mniej niż całkiem małe mieszkanie, a metraż jest podobny. Nie chcę wskazywać takiej alternatywy mieszkaniowej, ale jakąś szerszą ofertę, czy też turystyczną, czy nie turystyczną, ale warto, żeby miasto jak już przystąpiło do takiego dokumentu, to żeby się pochyliło

i jakby predysponowało miejsca, które mogłyby być administrowane przez GOS, np. jakaś mała marina tylko dla takich barek mieszkalnych z infrastrukturą. Uważam, że to jest warte rozpatrzenia na tym etapie. Taka ciekawostka, co poruszyła radna Jankowiak odnośnie tej kładki obrotowej, bo tutaj nie usłyszeliśmy, czy są problemy techniczne czy nie. Ja przyznam szczerze, że nie słyszałem. Czyli nie wiemy? Bo ja też o tym na jednym z portali wyczytałem, że takie problemy są.

Pani Edyta Damszel - Turek - Dyrektor Biura Rozwoju Gdańska

Ja może, szanowni państwo, odniosę się do aspektu planów miejscowych. Z koncepcją byliśmy na Komisji w zakresie zagospodarowania na Polskich Haku i tam jest możliwość realizacji kładki, połączenia pieszego, ponieważ wzdłuż Motławy jest zaplanowane nabrzeże spacerowe też jest, więc nie ma

przeciwskazań. Natomiast w planie miejscowym nie wpisujemy. Jest dopuszczona. Jest dopuszczona taka możliwość, także można by było taką kładkę zrobić, zrealizować. Natomiast co do opracowania, o którym pan radny mówił, to tak jak pan Prezydent powiedział, opracowanie było z 2016 roku. Wymaga już odświeżenia, bo też zmieniła się sytuacja w sąsiedztwie. Powstały nowe inwestycje, ale jakby temat nie jest łatwy, ponieważ dopuszczenie jakiegokolwiek możliwości lokalizowania tego typu obiektów wiąże się, poza tym z oddziaływaniem na sąsiedztwo historyczne, czyli Konserwator Zabytków. To też musi być cała infrastruktura do tego doprowadzona, więc my to opracowanie, które w 2016 roku wykonywał Wydział Architektury przy współpracy z Miejskim Konserwatorem Zabytków. Duża praca właśnie tak jak pan Prezydent powiedział wielowariantowa koncepcja zbadania różnych właśnie możliwości wprowadzenia tego typu obiektów i myślę, że w tym roku Wydział Architektury rozpocznie prace nad tym dokumentem, aby go uaktualnić, dostosować do obecnych uwarunkowań i też do sytuacji, która się po prostu zmienia. Myślę, że pan Prezydent tutaj mógłby coś jeszcze dodać.

Pan Alan Aleksandrowicz - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. inwestycji

Jeżeli chodzi o kwestie z kolei jurysdykcji to tutaj prowadzimy rozmowy z dyrektorami Urzędu Morskiego i z uwagi na chociażby skalę zadań i inwestycyjnych i takich administracyjnych to wiem, że Urząd Morski zabiega, żeby granice administracyjne portu, bo jurysdykcja Urzędu Morskiego pokrywa się też z granicami administracyjnymi portu na wodach chociażby, skrócić, jeżeli mogę tak powiedzieć, do rejonu Polskiego Haka, czyli wycofać się z tego obszaru między Zielonym Mostem na Motławie a Polskim Hakiem. To oczywiście będzie musiało mieć formułę Rozporządzenia przynajmniej Rady Ministrów i dokumentu na poziomie centralnym. To są takie nasze mniej lub bardziej oficjalne rozmowy. Rozporządzenie się jeszcze nie ukazało. Co do opracowania to ono będzie aktualizowane. Wytyczne konserwatorskie są takie, że w tym historycznym centrum, w tych miejscach, które dopuszczały aktualnie lokalizowanie takich obiektów to raczej możliwe byłyby tak zwane kadłubowce, czyli takie barki i to jest też kwestia jakby opłacalności tego przedsięwzięcia, bo to jest też bardzo duże przedsięwzięcie logistyczne. Jeżeli chodzi o obiekty mieszkalne na tzw. platformach to tak jak na całym świecie one raczej wchodziły, bo to są raczej bardziej, nazwijmy to, kwadratowe i większe obiekty, nie podłużne jak kadłubowce, to one raczej wchodziły w miejscach niehistorycznych, rewitalizowanych w jakiś dzielnicach, postindustrialnych, czy to w Kopenhadze, czy w Niemczech, czy w krajach Benelux-u i tu też są takie wstępne wytyczne Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, że w tych rejonach raczej powinny oczywiście te obiekty mieszkalne, usługowe na platformach funkcjonować pod warunkiem, że Urząd Morski dopuści je z punktu widzenia bezpieczeństwa nawigacyjnego, bo już tam dalej, im bliżej portu im bliżej Wyspy Ostów to ten ruch też jest coraz większy.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Dziękuję. Faktycznie te uwarunkowania konserwatorskie mają tutaj kluczowe znaczenie zarówno w zakresie materii zastanej, jak i tej, którą planujemy. Radny Cezary Śpiewak-Dowbór się jeszcze zgłasza.

Radny Cezary Śpiewak-Dowbór - członek Komisji Zrównoważonego Rozwoju

Jeszcze jedno takie krótkie pytanie, bo w toku dyskusji też pojawił się wątek mniejszych jednostek, kajaków między innymi. Mam do pana dyrektora pytanie o kwestie przystani na Żabim Kruku, w której działa jakiś klub wodny, jakieś stowarzyszenie prywatne, ale czy ta cała infrastruktura na Żabim Kruku jest wydzierżawiona dla tego klubu wodnego, czy to jest tak, że każdy mieszkaniec może tam przyjść i z tego swobodnie miejsca zwodować sobie kajak na przykład?

Pan Leszek Paszkowski - Dyrektor Gdańskiego Ośrodka Sportu

Przystanie, które powstały w ramach Programu Ożywienia Dróg Wodnych są wyposażone w pomosty cumownicze, czyli do wypożyczenia kajaków głównie. Jeżeli chodzi o Żabi Kruk to są głównie kajaki, ale też i możliwość wodowania chociażby przystań Tamka, chociażby przystań Sienna Grobla czy też przystań Żabi Kruk mają swoje możliwości do cumowania i można po prostu za odpłatą taką jednostkę zwodować. To się odbywa. Natomiast sama przystań Żabi Kruk jest oddana

w dzierżawę sąsiedniej przystani Żabi Kruk. Ona daje możliwość wypożyczenia zarówno kajaków jak i łodzi wiosłowych czy też rowerów wodnych, więc to jest ogólnodostępna usługa dla mieszkańców.

Radny Cezary Śpiewak-Dowbór - członek Komisji Zrównoważonego Rozwoju

Ale jak rozumiem kwestie wodowania ustala się tam z tym prywatnym dzierżawcą? Jak to jest uregulowane?

Pan Leszek Paszkowski - Dyrektor Gdańskiego Ośrodka Sportu

Jest to w zakresie bosmana GOS-u, osoby, która tam jest, jest to usługa dostępna do realizacji w GOS-ie.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania, wątki w dyskusji? Pani radna Imianowska.

Radna Barbara Imianowska - członek Komisji Sportu i Turystyki

Ja mam takie pytanie odnośnie sytuacji jeszcze z 2018 roku o awarii przepompowni ścieków, tej poważnej awarii. Czy, ponieważ korzystają, tutaj mowa była o szkoleniowcach, to jest młodzież, dzieci, która uczy się wioślarstwa i czy państwo prowadzą badania, czy są prowadzone badania odnośnie stanu wody Motławy, bo to upłynęły 2 lata. Była bakteria e-coli bardzo silna. Ja mam takie pytanie, czy to w tej chwili, czy ten stan wody jest w tej chwili taki bezpieczny do korzystania z tego typu sportów? Dziękuję.

Pan Leszek Paszkowski - Dyrektor Gdańskiego Ośrodka Sportu

Badania co do zasady wykonuje się na kąpieliskach morskich i tam jest ona badana bardzo regularnie, natomiast Motława jest rzeką płynąca i wiem, że po awarii były wielokrotnie takie badania i tu już nie ma najmniejszego śladu zarówno w samej Motławie jak i na kąpieliskach morskich i z tego co prowadziliśmy te badania i monitoring to nie miało wpływu na zamknięcie kąpielisk, bo ta ilość tych ścieków nie była tak istotna z punktu widzenia całej masy wody, a też i natura nam pomogła, nie ukrywamy, bo to są bakterie, które utylizuje woda morska oraz prądy

rozpraszają te bakterie właśnie kałowe, czy szerzej e-coli. Jeżeli chodzi o stan taki z grudnia, bo takie badanie było robione również, bo były Mistrzostwa Europy w pływaniu morsów, które się odbyły i te badania wody były zrobione. Była możliwość przeprowadzenia tych zawodów. Stan wody jest zadowolający.

Pan Alan Aleksandrowicz - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. inwestycji

Dodam tylko, że w przypadku jakiś obaw, wątpliwości zawsze można zlecić takie badanie ad hoc i nasze spółki chociażby wodociągowo - kanalizacyjne są gotowe takie badanie zrobić. To też w zeszłym roku, jak pamiętam, nawet badano stan wody

w jeziorze Osowa, bo też tam przymierzano się do różnego rodzaju jakiś rozgrywek, także gdyby była taka potrzeba to możemy też ad hoc, pomimo, że regularnie bada się stan wód, takie badanie zlecić.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania?

Pan Grzegorz Sulikowski - Miejski Konserwator Zabytków

To nie jest pytanie. Chciałem zwrócić państwa uwagę na takie dwie rzeczy, o których tu żeśmy nie mówili, bo one jakby są troszeczkę oddalone od samego centrum Gdańska. Jedna rzecz to jest Śluza Kamienna i jej stan obecny. To nie jest własność miasta. To są Wody Polskie. Stan Śluzy, czyli kierownic, panien wodnych i wysp jest w tej chwili krytyczny. Jednej kierownicy już praktycznie nie ma. Dwa lata temu Wody Polskie rozpoczęły wykonywanie dokumentacji remontu, ponieważ my już nie mamy tych kompetencji, więc nie bardzo wiem w tej chwili na jakim to jest etapie, ale to jest rzecz wyjątkowo istotna, bo to jest wyjątkowe dzieło hydrotechniczne

i o tym nie możemy zapominać mówiąc o wodzie w Gdańsku. A druga rzecz to jest takie marzenie, o którym wspomniał pan Andrzej Januszajtis, to jest kanał między Starą i Nową Motławą. Jest zarezerwowany teren w planie zagospodarowania przestrzennego. Jest to teren prywatny, więc tu będzie pewnie jakiś kłopot, ale to jest bardzo istotna rzecz dla usprawnienia ruchu turystycznego, być może nawet jakimiś mniejszymi statkami pomiędzy. Takie po prostu stworzenie takiej pętli, której brak w Gdańsku. Ten statek musi gdzieś płynąć, wracać. To też atrakcyjnie przesadnie turystycznie nie jest, bo jakbyśmy mogli pływać w koło to jak najbardziej. Tam jeszcze jest kwestia odbudowy młyna przy Śluzie Kamiennej. To jest też bardzo istotne dla wyrazu tego fragmentu miasta. Gdańska Infrastruktura Wodo - Kanalizacyjna robiła konkurs architektoniczny na to. Wydaje mi się, że warto by było ten temat też pociągnąć dalej i wyniki tego konkursu jakby skonsumentować

i odtworzyć, tym bardziej, że to jest tuż przy Dolnym Mieście, które teraz dzięki partnerstwu publiczno-prywatnemu będzie kontynuowana rewitalizacja i zacznie się intensywniej rozwijać. To może być bardzo ciekawe i uzupełniające jakby te funkcje na Dolnym Mieście. To może być taki punkt. Jeszcze może o tych łodziach. Ja nie jestem przesadnym zwolennikiem umieszczania tych łodzi mieszkalnych w centrum miasta, dlatego, że my mamy stosunkowo wąskie te drogi wodne. Taka łódź też zajmuje miejsce. Natomiast co innego to jest rejon np. Przeróbki, gdzie to mogłoby wspaniale, bo tam kiedyś parkowały, ja to jeszcze pamiętam, parkowały dziesiątki barek, a teraz jest wielka, pusta przestrzeń, gdzie tego typu zabudowa mieszkalna nawet, czy usługowa mogłaby się bardzo fajnie rozwijać.

Radna Anna Gołędzinowska - prowadząca wspólne obrady

Dziękuję bardzo. Faktycznie to jest też ważny punkt naszej dyskusji. Tak naprawdę zakres percepcji gdańskich przestrzeni nadwodnych w oczach przeciętnego mieszkańca Gdańska znacząco się poszerzyła przez takie działania jak rewitalizacja Dolnego Miasta i tu o czym pan wspominał, przekształcenie czy wyposażenie w taki wizerunek dzielnicy Przeróbka jako dzielnica łodzi mieszkalnych to mogłoby być bardzo atrakcyjne i jakoś wzmocnić ten teren. Czy ktoś jeszcze chciałby coś skomentować, coś dodać, bardzo prosimy panie profesorze o taką klamrę dzisiejszego spotkania.

Pan Andrzej Januszajtis - Prezes Stowarzyszenia Nasz Gdańsk

Ja bym chciał jeszcze zwrócić uwagę na parę rzeczy. My mówimy tu o Motławie, ale widziałem, że ten plan, czy te propozycje obejmują także Radunię i mamy nad Radunią parę takich miejsc, które mają dawną atmosferę, i które moim zdaniem koniecznie trzeba zachować. Pierwsze to jest te domy, które wyrastają z wody, nazwano to żartobliwie Gdańską Wenecją. Chodzi o kamieniczki Mniszki 1 i Brygidki 14 czy 13 właściwie. To są kamieniczki, cóż można powiedzieć, zwykle sobie kamieniczki, ale wygrzebałem gdzieś, że tam była w swoim czasie fabryka pieców, to znaczy pewnie kafla, ponieważ pamiętam, kiedy jeszcze były zamieszkałe, dym czasem leciał, więc podejrzewam, że tam wewnątrz mogą być piece, kto wie, czy nie piece jakiejś pewnej wartości zabytkowej. Niezależnie od tego ten zespół jest wart zachowania przy jakiejś modernizacji oczywiście wewnętrznej, a stoi pusty i wyrasta z wody. Na pewno jest bardzo zawilgocony, ale to wszystko, moim zdaniem, można jeszcze opanować. Drugie takie miejsce to na Zaroślaku tam są zachowane domy, odnowione i bardzo ciekawa wydaje się dla każdego sprawa, a mianowicie klatki schodowe mają w pewnym miejscu wyjścia na zewnątrz od strony Kanału Raduni, ale te wyjścia są na dużej wysokości i co potem? Skoczyć? Utopić się? Tymczasem tam wszędzie były mostki. Każda klatka schodowa miała swój mostek

i warto jakoś sprawić, żeby te mostki zostały odbudowane, bo zresztą nawet dla mieszkańców będzie im bliżej do nowego przystanku czy gdziekolwiek indziej.

Inna rzecz, na którą chciałem zwrócić uwagę, tu mówiłem o Amsterdamie, ta flota tych jednostek pływających po kanałach w Amsterdamie jest bardzo różnobarwna, ale jest tam coraz większy procent zarówno łodzi z napędem hybrydowym, łodzi z napędem elektrycznym i łodzi z napędem wodorowym, silniki wodorowe, najbardziej ekologiczne ze wszystkich. Poza tym na takiej łodzi można w Amsterdamie urządzić konferencję, zjeść obiad, wziąć ślub, wyprawić weselę. To są możliwości naprawdę niezwykle. Pływają, człowiek ogląda dookoła scenerię zabytkową, a jednocześnie różne takie imprezy można wyprawić. Także to pokazuje możliwości z rozwoju żeglugi.

Jeszcze coś co nie leży tutaj w temacie ściśle biorąc, ale się z nim wiąże. Proszę państwa, Motława wpada do Wisły bardzo niedaleko Śródmieścia, do Martwej Wisły i tam, gdzie się rozgałęzia, gdzie z jednej strony płynęła Wisła, wprost jest Kanał Kaszubski, tam jest tzw. obrotnica dla statków. To znaczy miejsce dostatecznie głębokie i duże, żeby statek mógł zawrócić, obrócić się. Tam mogą się obracać statki o długości do 250 metrów, a głębokość, przynajmniej przed wojną, kiedy systematycznie pogłębianą była, była 11 metrów. Co to znaczy? To znaczy, że

statek wielkości dawanego Batorego w ogóle nie miałby żadnych problemów, żeby tu wpłynąć, a w ogóle z tych wycieczkowców, które przypluwają do Gdyni i potem turyści przez korki, pokonując korki godzinami do Gdańska jadą, żeby na 15 minut wyskoczyć, bo już trzeba wracać. Tam jakieś 70% tych wycieczkowców mogłoby zawijać, gdyby urządzić im przystań na terenach dawnej stoczni od ujścia Motławy do Wisły, trochę na lewo, tam jest dawny basen wyposażeniowy, bez trudu można tam urządzić przystań dla dużych wycieczkowców. Oczywiście Gdynia może być wściekła, ale największe jej zostaną, bo te się nie zmieszczą. Także taka możliwość istnieje.

Na koniec bardzo mi się ta dyskusja tutaj podobała. Gratuluję dobrego prowadzenia dyskusję. Gratuluję również wypowiedzi, pytań, merytorycznych odpowiedzi. To jest pocieszające i chciałbym życzyć, zakończyć takim życzeniem, które złożyłem, narodziło się w Stowarzyszeniu Nasz Gdańsk na spotkaniu opłatkowym, zaimprovizowałem wtedy to życzenie. Ono zrobiło karierę. Bądźcie zdrowi i doskonalcie się.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Bardzo dziękujemy panie profesorze. Dziękujemy również za inspirację do organizacji tego spotkania. Jestem przekonana, że tutaj jako członkowie trzech Komisji w trakcie tego spotkania zyskaliśmy dużą wiedzę, która pomoże nam jeszcze bardziej merytorycznie pracować i w zakresie planów zagospodarowania przestrzennego i w zakresie koncepcji dotyczących przestrzeni publicznej czy wspomnianej rewitalizacji, aż po rozwój sportu i kształtowanie marki miasta. Wszystkim państwu dziękuję. Jeszcze zadam pytanie, czy ktoś jeszcze ma jakieś przemyślenie do tego punktu? Nie widzę. W związku z tym zamykam tę część posiedzenia.

PUNKT - 7

Sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencja.

Radna Anna Gołędzinowska - Prowadząca obrady, Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju, członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Czy ktoś z radnych z którejś komisji ma jakieś wnioski? Dodam jeszcze, że jeżeli oczywiście pojawią się jakieś przemyślenia po naszej dzisiejszej dyskusji to te wnioski można przegłosować również na kolejnych posiedzeniach naszych komisji. Nie widzę. Jeszcze raz państwu dziękuję za merytoryczną dyskusję.

W związku z tym, że nie było zgłoszonych spraw związanych z tym punktem Przewodnicząca podziękowała wszystkim za uczestniczenie w obradach i zamknęła posiedzenie Komisji Zrównoważonego Rozwoju RMG.

Posiedzenie Komisji Zagospodarowania Przestrzennego RMG zakończyła Przewodnicząca Emilia Łodzińska, a Komisji Sportu i Turystyki RMG Przewodnicząca Beata Jankowiak.

Posiedzenie zakończono - godz. 18:10.

Przewodnicząca
Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Emilia Łodzińska

Protokół sporządziły:

Joanna Świeczkowska
Elżbieta Wajs-Deyck