

Protokół nr 58/IX/2017
posiedzenia Komisji Planu Przestrzennego, Budownictwa,
Urbanistyki i Architektury Rady Miejskiej w Łodzi
z dnia 1 września 2017 r.

DPr-BRM-II.0012.3.15.2017

I. Obecność na posiedzeniu

1. Członkowie Komisji

- stan -11
- obecnych - 11
- nieobecnych – 0

Listy obecności stanowią *załącznik nr 1 i 2 do protokołu.*

Zaproszenie dla radnych i gości stanowi *załącznik nr 3 i 4 do protokołu.*

II. Planowany porządek posiedzenia:

1. Informacja Zarządu Inwestycji Miejskich na temat planowanego przebiegu obwodnicy Nowosolnej z ul. Pomorską – kontynuacja.
2. Sprawy różne i wniesione.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski powitał radnych. Na podstawie listy obecności stwierdził kworum niezbędne do prowadzenia obrad. Zgodnie z ustaleniami z poprzedniego posiedzenia Komisji na posiedzenie zostali zaproszeni projektanci obwodnicy Nowosolnej MP Mosty oraz Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich.

Ad 1

Informacja Zarządu Inwestycji Miejskich na temat planowanego przebiegu obwodnicy Nowosolnej z ul. Pomorską – kontynuacja.

Podczas dyskusji zabierający głos posługiwali się mapami.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Tydzień temu na Komisji podejmowaliśmy te kwestie z założeniem, że państwo dostarczą nam informacje, które chyba nie są żadną trudnością. Zarząd Inwestycji Miejskich, nie wiem czy wcześniej Zarząd Dróg i Transportu przesyłał do wykonawcy tego projektu czyli firmy MP Mosty-Kraków dokumentację. Prosiłbym, żeby kopię tej dokumentacji dzisiaj nam tu dostarczyć z wyprzedzeniem, żeby można było z nią zapoznać. Wczoraj celowo przyszedłem, żadnych materiałów nie dostarczono. Prosiłem bardzo wyraźnie, aby chociaż na dzień przed posiedzeniem ten materiał był. Nie wiem, jakie są trudności i problemy z dostarczeniem czegoś co państwo wysyłali na zewnątrz i kopie zapewne posiadacie. Należy wykorzystać tę możliwość i dopytać, ale uważam, że to działanie jest utrudniające i zamazujące w rzeczywistości możliwość analizy. Prosiłbym, aby panowie scharakteryzowali, co zostało wysłane i co zostało zamówione u projektanta w kontekście preferencji wariantów. Mam nadzieję, że dzisiaj będziemy mogli to zobaczyć.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: na moje polecenie w poniedziałek, po posiedzeniu piątkowym został sporządzony stenogram z zapisem wypowiedzi państwa radnych i we wtorek został przesłany do Zarządu Inwestycji Miejskich tak, aby była pełna jasność, jakie są oczekiwania Komisji.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: ja nie kwestionuję działań p. przewodniczącego i Komisji. Komisja czwarty raz zajmuje się tą sprawą. Państwo zdeklarowali na wcześniejszych Komisjach, że będą pisma dotyczące konsultacji, że było wystąpienie do jednostki pomocniczej. Pani dyrektor Mikołajec deklarowała, że to przekaże. Nie otrzymaliśmy. Mieliśmy otrzymać wyceny tych nieruchomości, przynajmniej szacunkowe. Otrzymaliśmy pismo stwierdzające, że dopiero rzeczoznawca będzie to wyceniał. Jednocześnie w tym samym piśmie państwo twierdzą, że projekt i działania muszą być jak najbardziej racjonalne i ekonomiczne. Pytam, na podstawie czego ta racjonalność jest określona. Na podstawie ilości nieruchomości, które także się nie zgadzają w państwa pismach czy też w oparciu o autentyczną szacunkową wycenę tych nieruchomości. Niech państwo nam zaprezentują na rysunkach, co było przesłane, co było przedmiotem poszczególnych wariantów, który był preferowany i jak ten przebieg wygląda, które nieruchomości będą wyburzane.

Wiceprzewodnicząca Komisji p. Urszula Niziołek-Janiak: Ponieważ Zarząd Dróg i Transportu ówczesnie rekomendował określony wariant i był załączony do tego rysunek. My jako radni nie jesteśmy pewni, czy jest to wariant jednopoziomowy czy wielopoziomowy. Pan radny w dokumentacji znalazł taki rysunek, który pokazuje, jakby to miało być skrzyżowanie jednopoziomowe. Państwo radni podnosili, że jeżeli był rekomendowany wariant jednopoziomowy to porównanie wycen, kosztów budowy powinno dotyczyć efektu finalnego i tego co było rekomendowane. Państwo podobno odnosili się przy szacunkach do wariantu wielopoziomowego, który był sprzed wielu lat. Chcielibyśmy to wyjaśnić. Jakich wariantów dotyczyły porównania tych wycen. Czy była również robiona wycena wariantu jednopoziomowego tego skrzyżowania z ul. Pomorską?

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich p. Grzegorz Nita: jeżeli chodzi o obwodnicę Nowosolnej to prace planistyczne, dokumentacyjne trwają od kilku lat. Było kilkanaście wariantów (około 14 wariantów), najwięcej w historii jakiegokolwiek planowania w mieście. Generalnie wszystkie jak były procedowane do roku 2012 r. przewidywały przebieg tej obwodnicy, tam były warianty z północnym i południowym przebiegiem, ale generalnie później była tylko kwestia rozpatrywania strony południowej tej obwodnicy i ona dalej włączała się w różny sposób, ale zawsze w ul. Brzezińską. Po opracowaniu aktualizacji Studium transportowego 2013-2014 nastąpiła zmiana. Obwodnica pozostaje w przebiegu południowym i nikt tego nie zmieniał bo w tamtych wariantach, jako preferowany został taki wybrany natomiast doszło nowe połączenie z przejściem przez układ torowy stacji Łódź-Widzew z rondem Inwalidów. Taki przebieg został zlecony do projektowania. Tam jeśli chodzi o konkretny przebieg to on powstawał dopiero teraz już był przygotowywany przez firmę MP Mosty ponieważ te wcześniejsze rysunki koncepcyjne były rysunkami niedokładnymi. Dopiero przy określaniu odpowiednich parametrów, określeniu klasy drogi można szczegółowy przebieg ustalić. Taki szczegółowy przebieg został ustalony. Klasa drogi wynika z tego, że ponieważ mamy nadal jakąś perspektywę uzyskania dofinansowania do realizacji tej inwestycji z takiego czy innego źródła. Jeżeli chodzi o źródło unijne, jeżeli taka możliwość się pojawi bo na dzisiaj jej nie ma, to tym bardziej jest to niezbędne. Musi ta droga wpisywać się przyszłościowo. Sieć dróg krajowych bo inaczej nie ma opcji na uzyskanie dofinansowania a jest to dojazd do węzła a jeżeli dojazd do węzła autostradowego czy drogi ekspresowej nie jest objęty taką promesą. Wtedy nie ma opcji żeby uzyskać dofinansowanie. To narzuca pewne, określone parametry bo droga musi mieć odpowiednią klasę. Wtedy ilość zjazdów, skrzyżowań musi być spełniona. Na tej bazie ten przebieg został zaprojektowany. Wszystkiego nie przekazywaliśmy bo prace cały czas trwają i nawet niewielka korekta w tym zakresie została wykonana w ostatnim czasie. Natomiast jeśli chodzi o rozwiązania

poszczególnych skrzyżowań to przede wszystkim kierowaliśmy się tym, aby ta droga, jak najlepiej była skomunikowana z pozostałym układem drogowym miasta i również tym, żeby zwiększać dodatkowo kosztów inwestycji. Odeszliśmy generalnie od skrzyżowań dwupoziomowych. Tam gdzie było to możliwe. Nad torami kolejowymi skrzyżowania jednopoziomowego nie możemy zrobić. Z ul. Pomorską o tym, że skrzyżowanie będzie w jednym poziomie to już dawno była taka decyzja podjęta. Nie będzie tam wiaduktu bo nie ma tam żadnego uzasadnienia żeby tam był wiadukt i skrzyżowanie dwupoziomowe bo wtedy ingerencja w teren nie będący w dyspozycji czy własnością miasta była by bardzo duża znacznie zwiększałoby koszty, nie tylko ze względu na budowę samego obiektu, ale koszty związane z pozyskaniem nieruchomości. Jeżeli chodzi o kwestie wartości przejmowanych nieruchomości, które będą do przejścia w ramach tej inwestycji to oczywiście na etapie dokumentacyjnym są robione szacunki tylko one są bardzo wstępne. Są one robione na podstawie wskaźnikowym. W związku z tym trudno powiedzieć, że one są precyzyjne. Proces wypłaty odszkodowań odbywa się dopiero po decyzji Zrid i wtedy każda nieruchomość jest traktowana przez rzeczoznawcę indywidualnie.

Następnie dyrektor pokazał na mapie fragment przebiegu skrzyżowania obejmujący m.in. skrzyżowanie z ul. Pomorską na ten moment i w przyszłości.

Wiceprzewodnicząca Komisji p. Urszula Niziołek-Janiak: Pan radny Tomaszewski znalazł taki rysunek, to była podobno państwa rekomendacja, jak ma wyglądać to skrzyżowanie. My nie wiemy, czy jest to zaznaczony pas drogowy czy jest to jakiś obiekt inżynieryjny. Przy tej rekomendacji są określone budynki założone do wyburzenia. Są to budynki w dużo gorszym stanie technicznym i dużo mniejszych kubaturach niż te, które są planowane do wyburzenia w tej chwili. Chcielibyśmy chociaż poznać te szacunki o których p. dyrektor mówił dotyczące tych zabudowań, które były w tym wariantcie jak również gruntu w zestawieniu z tym, jak wyglądają te szacunki dla obecnego przebiegi dla tej nieruchomości, która ma być wywłaszczana i wyburzona. Rozumiemy, że przebieg można skorygować i chcielibyśmy poznać, na jakim etapie i na jakiej podstawie zapadła ta decyzja, że ta droga będzie przesuwana i że będą wyburzane nie te budynki, które były planowane. Dla mieszkańców jest to bardzo przykra niespodzianka. Prawdopodobnie nie inwestowali w tę nieruchomość i teraz prawdopodobnie mają ruinę bo od lat wiedzieli, że tamtędy ma biec obwodnica.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: Nie zgodzę się, że od lat. Dopóki nie ma ostatecznego kształtu w dokumentacji i później za tym idące wnioski, decyzja środowiskowa, zawsze może nastąpić korekta. My bierzemy pod uwagę nie tylko jeden fragment tej obwodnicy przy decyzjach odnośnie takim czy innym przebiegu i patrzymy na to globalnie jeżeli chodzi o koszt całej inwestycji i również związane z tym wywłaszczenia. W każdym miejscu jest to rozpatrywane. Jeżeli chodzi o kwestię skrzyżowania z ul. Pomorską to do czasu kiedy nie było decyzji o tym, że będzie zejście do ul. Rokicińskiej to w ogóle to nie miało nigdy przechodzić. Tego nigdy nie było to dopiero pojawiło się w momencie, skrzyżowanie z ul. Pomorską, w tym miejscu czy innym, pojawiło się w momencie kiedy procedowany został wariant z podłączeniem drogi pod rondo Inwalidów. Wcześniej ten zakres nie był brany pod uwagę. Okres realizacji zamówienia to nie jest taki, że my to w tej chwili zamykamy. W międzyczasie różne kwestie były rozpatrywane. Ta droga w pierwszej wersji jak była projektowana miała inne parametry, inne ma w tej chwili. W związku z tym przebieg też ulegał zmianie z tego względu jeżeli parametry zostały zmienione to również te parametry obejmowały łuki, promienie. To wszystko wynika z przepisów techniczno-budowlanych. Z tego względu ten przebieg ewaluował. Dwa, trzy miesiące temu nie można było powiedzieć, że to już jest constans i nie ulegnie zmianie. Ta droga w międzyczasie została odchudzona. Ona na pewnym odcinku posiada parametry 2x2, dalej takich parametrów nie

posiada. To też są elementy związane z kwestiami finansowymi. Na ile było możliwe jej odchudzenie na tyle została odchudzona przy zachowaniu odpowiedniej klasy, aby łąpała się do ciągu dróg krajowych. Braliśmy też pod uwagę coś dodatkowego co wcześniej też nie było uwzględniane to, że musimy mieć te drogę w taki sposób zaprojektowaną, żeby ona pozwalała nam skomunikować ewentualny parking przy Expo.

MP Mosty Kierownik Projektu p. Rafał Płocica: Projektant kierował się kilkoma kryteriami. Jednym z ważnych kryteriów jest kryterium ekonomiczne, żeby przyjmować rozwiązania maksymalnie oszczędne. Nawiązując do polskiego prawa i specustawy drogowej, która mówi o oszczędnym gospodarowaniu nieruchomościami i pozyskiwaniem gruntów, projektanci zwrócili uwagę, żeby przejmować działki w takim zakresie, aby mogły one również w późniejszym etapie funkcjonować. Kolejnym z kryteriów, którym kierowali się projektanci była ilość wyburzeń i znalezienie takiego korytarza drogi, który mógłby pozwolić na zminimalizowanie takiej uciążliwości. Szczegółowe rozwiązanie techniczne przedstawia projektanci.

MP Mosty Projektant p. Mariusz Wanat: Jeśli chodzi o rozwiązania to dokumentacja była opracowywana wieloetapowo, etap koncepcji, projekt budowlany i wykonawczy. Tutaj nie jest tak, że rozwiązanie było narzucone i mogliśmy spokojnie podejść do tematu jednocześnie analizując cały teren, który mamy przewidziany do inwestycji w najlepszy i możliwy sposób wykorzystując korytarze, które były przewidziane. Między innymi w rejonie ul. Pomorskiej to jest drugie skrzyżowanie z ul. Pomorską – jak rozumiem, że to jest podstawowe zagadnienie przy którym się spotykamy. Mamy kwestię dotyczącą posesji 526 na której zlokalizowany jest budynek mieszkalny. W wariancie, który został zaprojektowany wykorzystaliśmy istniejący korytarz, który pojawił się w wyniku lokalizacji pomiędzy budynkiem 526 a istniejącym budynkiem mieszkalnym po drugiej stronie na działce 532. Wydawało się nam, właściwie jesteśmy pewni, że korzystając z tego korytarza, który powstał będziemy w najmniejszy sposób ingerować w istniejącą zabudowę. Nie będziemy wchodzić w większość budynków mieszkalnych, które są zlokalizowane w południowej części ponieważ jeżeli przesunęlibyśmy się w kierunku budynku nr 526, automatycznie cała tarcza skrzyżowania spowodowałaby, że rejon budynku zlokalizowanego po przeciwnej stronie też musiałby być wyburzony. Mielibyśmy dodatkowo dwa budynki mieszkalne w tym wariancie drugim oraz dwa budynki gospodarcze. Analizując całą sytuację – pozostawiamy ten budynek 526 wraz z działką jako nienaruszony, nie będziemy mieć zajęcia terenu na działce, dodatkowo utrzymujemy zjazd do posesji przy czym jeden tylko z racji tego, że jest to budynek mieszkalny i nie jest to zjazd publiczny. Pozostawimy jeden zjazd, druga brama, która jest zlokalizowana w tym rejonie ma możliwość dostępu do ul. Pomorskiej ponieważ budynek zlokalizowany jest przy granicy działki i nie ma możliwości przejazdu po tej stronie budynku. Wydaje się, że jest to rozwiązanie najbardziej korzystne biorąc pod uwagę nawet usytuowanie samej tarczy skrzyżowania. To jest droga klasy zero. Odległość pomiędzy skrzyżowaniami i zapewnienie obsługi terenu przylegającego wymaga od nas zachowania odległości między skrzyżowaniami. Na drodze klasy Z jest to odległość 150 m. W tym momencie mamy 154 m więc jesteśmy zgodnie z warunkami technicznymi i przepisami.

Przewodniczący Komisji : Do którego skrzyżowania pan to odnosi?

MP Mosty Projektant p. Mariusz Wanat: od tego miejsca do skrzyżowania drogi dojazdowej do obsługi działek zlokalizowanych w ramach inwestycji...

Przewodniczący Komisji: jest to na razie skrzyżowanie nieistniejące.

MP Mosty Projektant p. Mariusz Wanat: projektowane skrzyżowanie z racji tego, że mamy na tej działce wyznaczony korytarz, który można było wykorzystać do wykonania tejże drogi, do obsługi terenów przylegających. Biorąc pod uwagę odległość na tej drodze, która stanowi klasę Z jest to 150 m wymagane przepisami. W wariantcie, dla działki 526 pozostaje tylko czasowe zajęcie z racji przyłączy. Nie ma kwestii podziału działki i staraliśmy się w żaden sposób nie ingerować w tę działkę, zachowując parametry dostępu i obsługi ruchu. Z racji tego, że niestety nie da się zlokalizować tak wielkiej tarczy skrzyżowania bez ingerencji w teren przylegający, mamy wyburzenie jednego budynku mieszkalnego oraz czterech budynków gospodarczych. Jeżeli byśmy przesunęli wariant zgodnie z państwa oczekiwaniem to pozostaje kwestia wyburzenia budynku mieszkalnego zlokalizowanego po tej stronie jak również budynku zlokalizowanego w tym rejonie. Mamy sytuację, że przy przesunięciu całej tarczy o 40 m ten budynek też wymagałby wyburzenia.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: Musimy też patrzeć na to, żeby było tak projektowane, żeby droga serwisowa była jak najmniejsza, najkrótsza.

Przewodniczący Komisji: Dlatego ja zapytałem, czy skrzyżowanie jest projektowane czy jest istniejące bo istniejącego nie przesuniemy, projektowane można przesunąć. Jak się jedno przesunie 10 m i drugie 10 m to długość drogi serwisowej wyjdzie mniej więcej taka sama, chyba, że tam są jakieś inne przeszkody, że jak się przesunie drogę serwisową o 10 m to przejdzie przez 10 budynków, na przykład.

MP Mosty Projektant p. Mariusz Wanat: Jak pan zauważył taka przeszkoda istnieje. Projektanci kierowali się wyznaczeniem odpowiedniego korytarza. Z ewidencji działek wynika, że jest to najlepsze miejsce na zaproponowanie tej drogi serwisowej, która wpisuje się w wydzieloną już działkę przez osoby prywatne, które tutaj podzieliły sobie działki celem zapewnienia dostępu do tych nieruchomości więc wykorzystujemy tę istniejącą ewidencję i istniejące granice teoretycznego pasa drogowego z dostępem do działek. Jednocześnie zlokalizowanie poniżej gdybyśmy przesunęli, państwo mówią, że przesunięcie tej drogi o 40 m na południe spowoduje (tutaj i tak mamy sytuację taką, że jeden budynek wymaga dodatkowego wyburzenia jeżeli przesuniemy go o kolejne 40 m to mamy sytuację, że pozostałe budynki również będą wymagały wyburzenia i rozwiązanie to nie będzie korzystne pod kątem samych...). Jeżeli byśmy przesunęli, to albo te budynki wymagałyby wyburzenia, jeżeli przesunęlibyśmy w tym miejscu to nie spełniamy wymagań technicznych, mamy odstępstwo od warunków projektowych ponieważ odległość pomiędzy skrzyżowaniami nie spełnia wymagań. Robi się odstępstwa, ale tylko w przypadku takim, jeżeli są to niezbędne sprawy projektowe. Jeżeli mamy możliwość niewykorzystywania drogi odstępstwa to nie powinno się projektować w taki sposób rozwiązań.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita : Z tymi odstępstwami głównie borykamy się w miejscach, gdzie są istniejące i mamy większe problemy, żeby cokolwiek przesunąć i z praktyki mogę powiedzieć, że po uzyskaniu jakichkolwiek odstępstw, a wydaje je Ministerstwo to prawie graniczy z cudem. W takich sytuacjach, gdzie mamy możliwość usytuowania tego zgodnie z przepisami to po prostu Ministerstwo takowych odstępstw nie wydaje. To samo jest w przypadkach takich, gdzie mamy miejscowy plan i w stosunku do miejscowego planu są jakieś zmiany a wiadomo, że nie da się wszystkiego w tym planie do końca przewidzieć i dopiero przy projektowaniu wychodzi tak, jak jest naprawdę - to były odpowiedzi takie – to sobie plan zmieńcie, a odstępstwa nie dostaniecie. Nawet do zwykłych tzw. trójkątów widoczności, jest to związane z zabudową śródmiejską, wiemy, że Miejska Pracownia Urbanistyczna i Biuro Architekta Miasta chce zabudowywać w mieście narożniki. I wszędzie

mamy prawie kąty proste na skrzyżowaniach przy planach w ścisłym centrum. Jeżeli jest to nowa droga bo są to przebiecia międzykwaterowe nowe, na przykład lub nawet istniejące przebudowujemy i w planie jest ten narożnik zaznaczony inaczej niż był wcześniej czyli nie jest ścięty narożnik, to jest problem z zaprojektowaniem ze względu na to, że i uzyskanie pozwolenia na budowę czy decyzji Zrid ze względu na to, że nie możemy uzyskać odstępstw bo nie ma tam trójkątów widoczności zgodnych z przepisami i Ministerstwo nie chce na coś takiego dawać odstępstw. To też musimy brać pod uwagę przy projektowaniu.

MP Mosty Projektant p. Mariusz Wanat: Jeśli chodzi o cały przebieg drogi też nie jest korzystnym, żeby zwiększać łuki poziome. Z racji tego, że teren jest zabudowany i tych lokalizacji budynków, które wymagają jest kilka wykorzystaliśmy ślady, gdzie mamy możliwość przecięć w terenie. Tutaj samo narzuca się, aby wykorzystać te puste przestrzenie, które w miejscach pojawiają się. Jakbyśmy przesuwali rozwiązanie na południe to praktycznie mamy zbliżenia do innych budynków zlokalizowanych po południowej stronie jak również najazdy i zwiększenie parametrów łuków poziomych powoduje, że jest to bardziej niekorzystna geometria niż w przypadku tego rozwiązania, które zostało zaprezentowane.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: jeżeli chodzi o ten rysunek, który widziałem to na pewno na etapie tego opracowania projektowego, które w tej chwili jest wykonywane na nasze zlecenie takiej rekomendacji z naszej strony nie było. Jeżeli była ona wcześniej to była ona dla etapu, gdzie było tych 14 wariantów, gdzie w ogóle nie było zejść takiego jaki jest dzisiaj rozpatrywany. Na pewno na tym etapie od momentu zlecenia firmie MP Mosty rekomendacji na taki (*nieczytelny zapis z nagrania*)

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Będę musiał zastąpić p. Nitę ponieważ p. Nita nie wywiązał się ze swojej roli, państwo niestety też nie ponieważ nie przedstawiliście nam dokumentów, jakie otrzymaliście z miasta jako zlecenie do projektowania, co zostało przekazane, co zostało wskazane jako wariant rekomendowany, jak zostało to opisane. Tych dokumentów nie dostaliśmy. O to prosiliśmy, żeby mieć taki zestaw, to mieszkańcy nam dostarczyli a państwo nie. Ja chcę zacząć od tego – niech pan wskaże gdzie jest to skrzyżowanie projektowanej przez państwa obwodnicy z ul. Pomorską.

MP Mosty Projektant p. Mariusz Wanat pokazał na mapie wnioskowane skrzyżowanie.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Za moment pokażę zdjęcia satelitarne, które mam tutaj . Posługując się państwa zdjęciem- tak jak państwo widzą przesunięcie tej drogi o 40 m w jedną czy drugą stronę, w łuku nie ma żadnego znaczenia. Jeżeli zbliżymy się do tego, to państwo zobaczą, że przesunięcie na południe powoduje, że wchodzimy w większą łukę dającą większe możliwości uniknięcia wyburzeń. Panie przewodniczący, chciałbym spytać, czy to otrzymaliśmy z Zarządu Inwestycji Miejskich, aby państwo nam potwierdzili, czy to co otrzymaliśmy jest aktualną koncepcją czy też nie.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: W tej chwili nie odpowiem. W tym momencie nie jestem w stanie potwierdzić. Nie będę się zachowywać jak w sądzie.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: To od państwa dostaliśmy. Panie przewodniczący, z tego co wiem organ stanowiący, komisje to są także organy kontrolne. Jak rozumiem mamy prawo przeprowadzić kontrole, a w ramach tej kontroli chcielibyśmy dojść do podstawowej wiedzy co jest obowiązujące.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: Dobrze, ale nie w ten sposób.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: jako prowadzący obrady, rozumiem i pytanie p. radnego i odpowiedź p. dyrektora. Nie ma w tym nic dziwnego, że radni oczekują wyjaśnienia, czy te dokumenty są dokumentami obowiązującymi jako dokumenty projektowe czy są jakieś inne. Ja też jestem w stanie zrozumieć p. dyrektora, że nie jest w stanie w ciągu 10 sekund czy 10 minut nie mając możliwości odniesienia do dokumentacji posiadanej przez Zarząd odpowiedzieć, czy jest to na pewno ten dokument czy nie. Proszę o wskazanie formy technicznej, w jakiej pan mógłby się wypowiedzieć. Jakie rozwiązanie p. dyrektor proponuje?

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: na pewno nie jestem w stanie odnieść się do tego dzisiaj.

Radny p. Mateusz Walasek: Mam taką propozycję. Trudno analizować jakieś dokumenty, które wypłynęły z zewnątrz, tym bardziej w postaci papierowej bo nie wiadomo, czy są one dokumentami oryginalnymi. Właściwym byłoby, gdybyśmy zobaczyli co jest obowiązujące, a nie ustosunkujemy się do czegoś co jest przyniesione tylko żeby ZIM, pokazał to co jest obowiązujące.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: To co jest obowiązujące, możemy pokazać w tej chwili bo mamy to jest w wersji elektronicznej.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Panie przewodniczący, oficjalnie dostaliśmy ten materiał z ZIM, każdy radny dostał e-maila mówiącego o tym, że może się z tym zapoznać.

Dyrektor p. Nita obejrzał dokumenty o których mówił wcześniej radny p. Tomaszewski, które zostały przekazane przez ZIM do Komisji Planu.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: To jest listopad 2016 r.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: To państwo nam dali jako aktualny dokument.

Radny p. Mateusz Walasek: pan radny Tomaszewski użył sformułowania, że mieszkańcy przekazali.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Mieszkańcy przekazali nam coś innego.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: Mogę przeprosić za to, że nie mogę odpowiedzieć. Dzisiaj nie odpowiem.

Przewodniczący Komisji: Mam taką propozycję, żeby po posiedzeniu Komisji wykonał pan zdjęcia tego dokumentu, żeby móc porównać z tym, co państwo macie.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Ja zanim przejdę do tych przestrzeni, chciałem zapytać, na jakim etapie to jest? To co tu jest napisane to jest koncepcja. Usłyszałem w wypowiedzi przedstawicieli biura projektowego, że jest już tworzona dokumentacja, że jest projekt budowlany.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: Faktycznie w listopadzie 2016 r. to był etap koncepcyjny. Tak jak powiedział projektant, projekt składa się z trzech faz, koncepcji, projektu budowlanego i projektu wykonawczego. Jesteśmy w tej chwili na etapie projektu

budowlanego bo projekt wykonawczy to jest uszczegółowienie projektu budowlanego. Zawsze zaczyna się od etapu koncepcyjnego. W międzyczasie były podjęte pewne decyzje co do zmiany odchudzenia tej drogi. Te rozwiązania, które były w koncepcji z listopada 2016 r. one zmieniały się. Dzisiaj jesteśmy w sierpniu 2017 r. i nie można tego dokumentu uznawać za finalny produkt dokumentacji projektowej. Finalny produkt jest to projekt budowlany. W tej chwili zbliżamy się do końca opracowania (marzec 2018 r. to jest uzyskanie decyzji administracyjnej).

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Będę wnioskował po raz kolejny o to, żeby państwo nam dostarczyli pełną wiedzę zarówno tego co zostało wysłane do biura projektowego jak i to co zostało zrobione. Każda koncepcja, projekty potem są akceptowane przez zamawiającego czyli ZDiT i ZIM. Proszę o dostarczenie dokumentów, które zostały zatwierdzone przez ZIM. Oddzielny problem to jest kwestia tego, co równolegle czyniono w zakresie konsultacji. Okazuje się, że są tu co najmniej trzy jak nie cztery warianty rozwiązania tego skrzyżowania w sensie organizacji ruchu. Nie wiem, która z tych organizacji była kiedykolwiek prezentowana i uzgadniania z jednostką pomocniczą i mieszkańcami. Do tego wrócimy, a teraz przechodzę do tej przestrzeni. Tutaj kogokolwiek by spytać kto spojrz na to, gdzie zrobić przejście drogowe dwujezdniowego szlaku to w oczywisty sposób każdy idąc od wschodu na zachód będzie kierował się tu (*radny wskazał na mapie*). W związku z tym na każdym z obrazków, które były prezentowane wcześniej ten szlak był właśnie w taki sposób kształtowany. Owszem, były różne warianty. Pan dyrektor jakby się przygotował się to przyniósłby te mapy. To jest mapa, którą otrzymaliśmy od państwa, która oczywiście opisuje różne warianty, ale ostatecznie państwo wysłali do Krakowa materiał mówiący o tym, że preferujecie wariant 1e ale w drugiej części chodzi o te szczegóły jeśli chodzi o skalę tej preferencji to w drugiej kolejności był to wariant 1b. W obydwu wariantach przez przejście tej obwodnicy przez ul. Pomorską było takie same, przez posesję nr 526. Nie znamy tych dokumentów, formalnie mamy od mieszkańców. To są te wyniki obliczeń tych preferencji i opisy. I tego od państwa oczekiwaliśmy, że otrzymamy komplet tych ocen i tych preferencji. W tych materiałach jest ten rysunek, który wskazuje przejście dokładnie przez te dwa budynki, sugerując, że pozostałe budynki zostaną nietknięte. Tylko z posesji nr 526 zostaną wyburzone te dwa budynki, gospodarczy i mieszkalny i w zasadzie to pozwoli na to, żeby nie ingerować w żadną inną posesję i wyburzanie tych budynków. To co państwo zaproponowali to jest przesunięcie się w górę, przybliżenie się do ul. Pomorskiej nr 531 (tu są protesty tych mieszkańców, że im się ten budynek rozwali bo jest w najgorszym stanie technicznym) natomiast wejście w ten zbiór wszystkich nieruchomości na posesji nr 532 i budynek mieszkalny i budynki gospodarcze. Prosiłiśmy państwa o szacunkowe wyceny tych budynków bo nawet gdyby zakładając, że w państwa koncepcji konieczna byłaby ingerencja, przesuając to na południe w ten budynek posesji nr 529 to nawet gdyby licząc bo oni bardzo by chcieli, żeby zostali ujęci i wyburzeni bo nie mieszkaliby przy tej obwodnicy, ale akurat gdyby nawet ingerować w ten budynek to jest dla nas interesujące, jaka jest wycena tego kompleksu budynków, które są nowe, gospodarcze z pieczarkarnią 600 m, z dobrymi budynkami gospodarczymi o takiej powierzchni, które mogą wartością przekraczać te dwa budynki mieszkalne z południa. Państwo do końca nie wyjaśnili, że przy tym wariantcie oszczędnościowym, nie można zastosować formuły, która pozwalać będzie na to, żeby będzie tylko ingerencja w te dwa budynki. Sami państwo zaznaczyli, że jest to możliwe. Najbardziej niepokojące w tej korespondencji z ZIM (otrzymaliśmy dwa pisma) jest to, że państwo nas wprowadzają w błąd. Tak jak kryjecie w tej chwili dokumenty i nie mówicie co jest aktualne. Przysyłacie dokumenty, które okazują się nieaktualne według dzisiejszej wersji. Państwo argumentujecie argumentami, które są poniżej pasa. Owszem był taki wariant, jeden z wielu, żeby przejść na ul. Pomorską w formie estakady i unieść w górę tę trasę. Ja mam ten rysunek

i rzeczywiście, gdyby przyjąć tamtą wersję, która jest kompletnie nieaktualna bo nikt jej nie chce realizować, to tych wyburzeń byłoby bardzo dużo i wszyscy byliby usatysfakcjonowani bo prawie wszyscy byliby wywłaszczeni przy tym skrzyżowaniu ze względu na zjazd. Ale to jest nieaktualne natomiast w piśmie, które otrzymaliśmy od państwa, państwo argumentują, że gdyby przesunąć na południe tę drogę to właśnie byłaby taka skala wyburzeń, argumentując danymi, które od iluś miesięcy, a nawet lat są nieaktualne. W piśmie skierowanym do Komisji Planu, państwo mówią o tych danych. Jeżeli chcemy dowiedzieć się, ile ostatecznie tych budynków będzie wyburzonych w wariantcie, kiedy będzie przejście tak jak teraz jest to forsowane, przez posesję nr 532, a ile będzie, gdyby to było niżej na południe, tak jak wcześniej przez lata było to przyjmowane w sposób naturalny bo to narzuca się z tego obrazka. Wtedy, jak te nieruchomości są szacowane? Takie odpowiedzi od państwa nie dostaliśmy. W pierwszym piśmie, ilość tych budynków jest dokładnie analogicznie podawana. Nie wiemy bo powierzchownie są porównywalne, i w jednym i drugim wariantcie, jeżeli to będzie na północ przez posesję nr 532 czy na południe przez posesję nr 526, państwo twierdzą, że wielkość powierzchni gruntów jest podobna do wywłaszczenia. Natomiast ilość budynków to są wielkości, które są w ogóle mylone i chcemy, żeby państwo nam, pokazali, które budynki będą w tych wariantach wyburzane, jaka jest szacunkowa ich wartość, żeby to porównać. I co najważniejsze, czy to co sami z ZIM wskazywaliście państwo, że jest możliwe, żeby przejść przez posesję nr 526, nie wyburzając pozostałych innych – czy to jest możliwe? Moim zdaniem jest w pełni możliwe, a jeżeli państwo uważają, że nie to proszę uzasadnić. Argument dotyczący 150 m drogi serwisowej jest kompletnie chybiony, pojawia się dopiero dziś. Jest oczywistością, że może być odstępstwo zważywszy, że droga serwisowa nie ma takiego obciążenia, charakter tej inwestycji na to wskazuje, a jednocześnie jest tam pełno miejsca do tego, żeby na południu tę drogę umiejscowić bezkonfliktowo. Tutaj, p. przewodniczący bez poznania dokumentacji autentycznej i tego co zostało wysłane do Krakowa, uważam, że nie da się wiarygodnie rozstrzygnąć, czego miasto chciało, co polecało projektodawcy, czy są jakieś pisma zlecające konkretny przebieg czy nie i czym się projektant motywował, że odstąpił od wcześniejszych preferencji miasta. Nie usłyszałem od państwa, zwłaszcza od ZIM tego, dlaczego odstąpiliście od tego, co sami narysowaliście i ocenili jako wariant najbardziej preferencyjny. W tych preferencjach, które państwo oceniali dotyczyło to nie tylko skrzyżowania z ul. Pomorską, ale całego przebiegu tej obwodnicy bo opracowanie dotyczy całości. To, że mówi się o tym, że ma być coś ekonomiczne, a w odpowiedzi ostatniej twierdzą państwo, że nie jesteście w stanie wyszacować tego - to na czym ta ekonomia ma polegać? ZIM stwierdził, że nie jest w stanie przedstawić nam szacunków, chociaż cały czas na poprzednich posiedzeniach Komisji Planu p. dyrektor Mikołajec zapewniała nas, że nie ma problemu, żeby taki szacunek przedstawić. W tej chwili nie dostajemy żadnej informacji, jaka jest wartość tych nieruchomości gospodarczych, całego tego kompleksu, jaka jest wartość tych dwóch budynków i jaka jest potencjalnie wartość tego, gdyby państwa zdanie miało wejść i sterować. I teraz jeszcze zmiana jeśli chodzi o organizację ruchu – pierwotnie były wersje bardzo rozbudowane, gdzie droga miała przejść ponad Pomorską z rozjazdami i ze zjazdami. Później odstąpiono od tego, było proste skrzyżowanie ze światłami, ponoć kontestowane przez mieszkańców chociaż nie znalazłem tej kontestacji. Potem pojawiła się idea ronda i to rondo o promieniu 40 m w pełni tutaj się mieści, później przysłali nam państwo koncepcję, gdzie nie ma ronda, teraz widzimy, że rondo wróciło. Nie wiem, co jest aktualne. Bez rzeczywistej wyceny i porównania tych nieruchomości, ja mam wątpliwości, państwu już nie wierzę, firma będzie robić tak, jak zamawiający zleci. ZIM kompletnie nie wierzę ze względu na to, że nie przedstawia swoich dokumentów wyraziście i musi być jakaś fachowa i niezależna ocena, czy da się zmieścić tę drogę najbardziej oszczędnościowo przy przejściu tylko przez posesję nr 526 łącznie z rondem. Takie miejsce jest możliwe. Pokażę państwu odręczne rysunki ale dające

wyobrażenie o tym. To jest wariant, który nie ingeruje poza tymi dwoma nieruchomościami, które są pod tą trakcją i nie ma ingerencji w żadną inną nieruchomość. Chce się dowiedzieć czy to jest możliwe? Niestety od fachowców nie jestem w stanie się dowiedzieć, chociaż ci sami fachowcy przez lata twierdzili, że ten szlak jest najlepszy. Uważam, że jest w tym jakaś ingerencja, chciałbym poznać motywy tej ingerencji, żadne przedstawione przez projektanta do mnie nie przemawiają. Uważam, że ktoś fachowo, niezależnie powinien ocenić, czy to co miasto kiedyś preferowało jest rzeczywiście do zrealizowania i żeby to było oszczędnościowe.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: Pomijając, że p. radny Tomaszewski nam nie wierzy, myślę, że na pewno to co powiem też nam nie uwierzy. Myślę, że może część Komisji uwierzy. Po pierwsze, te rysunki, którymi posługuje się p. radny to były tzw. studia korytarzowe, gdzie były robione 14 wariantów i wtedy był ten rysunek o którym też tutaj mówimy, państwo mówicie, że był preferowany. Pokazuje on połączenie obwodnicy z ul. Pomorską. Jeżeli przyjrzeć się precyzyjnie rysunkowi, a nie na zasadzie kopiuj, wklej na facebooku to widać, że to jest tylko i wyłącznie skrzyżowanie bezkolizyjne, bez zjazdów, czyli skrzyżowanie dwóch dróg w różnych poziomach, jedna przechodzi na drugą, nie mając ze sobą w ogóle połączenia. Jest to w tym momencie odcięcie ul. Pomorskiej od obwodnicy i odwrotnie.

Przewodniczący Komisji: najciekawsze jest to co przed chwilą nam p. radny wyświetlił.

Wiceprzewodnicząca Komisji p. Urszula Niziołek-Janiak: Czy państwo robili takie przymiarki?

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: Tak. To jest bardzo ciekawe. Wklejenie zdjęcia w któreś miejsce można w dowolne miejsce wkleić i powiedzieć, że tak można zrobić tylko nie patrzy się na to co jest i w prawo i w lewo i co się dalej dzieje z tą drogą i z nieruchomościami. Pierwsza część dotyczy tego rysunku i to co p. radny pokazywał jako rysunek skrzyżowania dwupoziomowego ze zjazdami i wjazdami to dopiero obrazuje jaki obszar byłby objęty inwestycją, a nie ten rysunek wcześniejszy, który był robiony na etapie studiów korytarzowych i wyboru wariantu umiejscowienia. Przy studiach korytarzowych jeżeli zobaczymy jaki to jest poziom szczegółowości i jaka jest skala tej mapy i porównamy do tego, to nie można tego w ogóle ze sobą porównywać. Tam się wtedy rysuje kreskę na mapie o takiej skali jak jest więc tam nie można powiedzieć jednoznacznie, że ta droga przejdzie przez tę posesję czy inną. Prawdopodobnie. Dopiero szczegółowe rozwiązanie techniczne pokazuje przez którą posesję przejdzie. Co do wycen nieruchomości, oczywiście te szacunki jesteśmy w stanie przedstawić z pewną granicą. Przedstawimy.

Przewodniczący Komisji: jakby p. radny mógł wyświetlić poprzednie zdjęcie

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Ja tylko wyświetliłem ukochany przez p. dyrektora przebieg.

Przewodniczący Komisji: kto zrobił to wklejanie? ZIM czy p. radny?

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: My nie wklejaliśmy, nie robiliśmy facebookowych projektów.

Przewodniczący Komisji: jak patrzę na te zdjęcia to jest pewien problem ze skalą. Jeżeli spojrzymy na środkową wyspę rondzie to na tym zdjęciu ta wysepka stanowi około 2/3

długości tego największego budynku. A jak p. radny pokaże drugie zdjęcie to zobaczymy, że na tej symulacji wyspa ronda jest w zasadzie wielkości budynku. Niezależnie od wszystkiego to poprzednie zdjęcie, które p. radny pokazywał to jest pytanie, które p. radny zadaje. Ono opiera się na wcześniejszych państwa założeniach. Jest pokazana jakaś wizja przebiegu i to jest istota tego pytania. Jest to jakiś pomysł, który p. radny przedstawia i teraz ja jako członek Komisji niezwiązany z żadną koncepcją, chciałbym usłyszeć, że na przykład to jest bez sensu gdyż, albo jeżeli na przykład przyjmujemy tę koncepcję to dla drogi serwisowej będzie konieczność wyburzenia na przykład czterech budynków.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: Tu jest jeszcze jedna kwestia, że tarcza ronda mieści się w pasie drogowym co jest w ogóle niezgodne z rzeczywistością. Odniesiemy się do tego. Możemy się wstępnie do tego odnieść. Nie odniesiemy się do końca bo mamy tu wybrany fragment bez spojrzenia na resztę. Takiej analizy nie robiliśmy bo nie mieliśmy takiego „pięknego” rysunku do porównania.

Wiceprzewodnicząca Komisji p. Urszula Niziołek-Janiak: panowie z Krakowa mówili o tym, że następstwem tego byłoby zbyt mała odległość od budynku więc państwo od tego budynku na południowym wschodzie więc państwo robili takie przymiarki. Chcielibyśmy wiedzieć, jakie są normy odległości od budynków mieszkalnych i jaka odległość wynikała z państwa analiz, skoro państwo mówią, że byłoby za blisko?

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Na przykład państwo mówicie, na tym odcinku ul. Pomorskiej założmy półkilometrowym, wybraliśmy najlepsze przejście obwodnicy przy ul. Pomorskiej to znaczy, że były brane różne możliwości i wybraliśmy to. Tak mi się wydaje, że państwo analizowaliście jadąc tym rondem po ul. Pomorskiej patrząc co się dzieje jak ono wypada w różnych miejscach.

MP Mosty p. Rafał Płocica: Dokładnie tak jak pan powiedział, ale również analizowaliśmy to co dzieje się w szerokości z całym dojazdem do ul. Pomorskiej. Przesuwając suwakiem rondo góra-dół musimy również brać pod uwagę, co dzieje się z całą obwodnicą. Przede wszystkim, jak mielibyśmy odnosić się do tego rysunku tutaj to, jak pan słusznie zauważył ten rysunek nie jest w skali. Po drugie, nie jest on wpisany w istniejący stan czyli w ul. Pomorską. Po trzecie, pan radny nie brał pod uwagę co dzieje się z prawej i lewej strony. Musimy mieć nakierowania odpowiednimi łukami do skrzyżowania. Nie możemy wejść zbyt ostrym łukiem. Takie rzeczy są brane pod uwagę.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Proszę mi wskazać te łuki bo miasto wskazywało ten ślad, korytarz przez posesję nr 526. To jest na tym rysunku. Dlatego mamy taką długość, że na tej długości przesunięcie o 40 nie robi żadnej różnicy z punktu widzenia bezpieczeństwa. Tu jest tylko taka kwestia, że pierwotnie miało być bardziej na południe, teraz państwo przesunęli się bardziej na północ. W takim razie poprzednio co było?

Przewodniczący Komisji: Proponowałbym, abyśmy za daleko nie odchodzili od zdrowego rozsądku. Pamiętam co p. dyrektor powiedział, że na tym rysunku nie były uwzględnione zjazdy, że było gołe skrzyżowanie. Z punktu widzenia łuków....

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita : Musimy jeszcze wziąć pod uwagę – ten rysunek nie był żadną wytyczną dla firmy MP Mosty. Jeżeli chodzi o materiał, jaki otrzymała firma jako podstawę do udzielenie zamówienia to był to ten materiał, który był zamieszczony na naszej stronie internetowej i w Biuletynie Zamówień Publicznych do przetargu.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Dlaczego państwo wczoraj albo przedwczoraj nie złożyli tego materiału. Proszę przynieść to co zostało do firmy wysłane.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: Nic nie zostało wysłane. Założenia te, które zostały przekazane były przekazane na etapie przetargowym. Nie było nic wysyłane odrębnie.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Te opracowania, te oceny, warianty

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: To było udostępnione normalnie.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Tego nie znalazłem, proszę to przynieść.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: Co mam przynieść? Nie, nic takiego nie będę przynosił.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Oceny wariantów, wyliczenia, to musiało być wysyłane.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: czy p. radny może to zrozumieć, że to jest inne opracowanie na którym się firma nie wzorowała. To było robione opracowanie, gdzie była robiona analiza wariantów w 2012 r. Wtedy część z państwa pamięta, p. radna Niziołek, p. przewodniczący Rakowski na pewno kwestię budynków na ul. Brzezińskiej, gdzie było wejście wariant 1 e. Mówię o wariacie, który przechodził przez ul. Brzezińską na północ i z powrotem schodził w ul. Brzezińską. To jest ten etap. Ten etap dawno został zamknięty, zakończony i była wtedy decyzja, że nie robimy tego tak. Dopiero wtedy powstał wariant wejścia przez ul. Pomorską w kierunku ul. Rokicińskiej i stąd się to zmieniło tamten etap został zakończony. Wtedy były też inne uwarunkowania związane ze skrzyżowaniem z ul. Pomorską, inne pojawiły się później. Rok 2012 i lata wcześniejsze to był etap gdzie nie patrzono na kwestie, żeby zrobić mniej, taniej. Przypomnijcie sobie państwo koncepcję ul. Wojska Polskiego, która została wstrzymana na pewnym etapie i w ogóle nie została dalej wykonywana. Mówię o odcinku Wojska Polskiego wykonywanego przez miasto, gdzie planowana była autostrada od al. Palki do ul. Franciszkańskiej. To był ten etap. Dawno powinna została odcięta. Nie możemy mówić o dokumentach, które są archiwalne, które nie są i nie były jakkolwiek podstawą do obecnego opracowania. Mieszymy dwie rzeczywistości. Kiedy był rozpatrywany wariant podłączenia obwodnicy pod ul. Brzezińską a nie wariant wejścia do ul. Rokicińskiej. Nie można tego porównywać.

Radny p. Mateusz Walasek: Chciałem dowiedzieć się, co zdecydowało o tym, że to jest przesunięte.

Przewodniczący Komisji: Miałbym prośbę, abyśmy zmierzali do końca tej dyskusji dzisiaj i prosząc o odpowiedź na nasze pytania na piśmie. Rysunek, który zrobił radny p. Tomaszewski, ja jako nieprofesjonalista dostrzegam, że on jest nieco niedoskonały, ale tym niemniej może to być jakaś podstawa do analizy. Jeżeli państwo się do tego odniesiecie bez wskazywania, że to jest wklejone bez wykorzystania zdobyczy współczesnej techniki używanej w projektowaniu tylko odniesiemy się do meritum to będziemy mieli jakąś odpowiedź. Nie zakładam, że jest to na pewno złe, nie zakładam, że to jest na pewno dobre, tylko chcielibyśmy poznać, dlaczego państwa zdaniem jest to niemożliwe do przyjęcia tylko wybrano trochę inną lokalizację.

MP Mosty Projektant p. Mariusz Wanat: Jeżeli przesuniemy całość to automatycznie mamy układ w ten sposób, że łuki, które są wprowadzone pod kątem krzyża na rondo będą ...(*nieczytelny zapis z nagrania*).

Przewodniczący Komisji: panie dyrektorze, poprosimy o pogłębioną dokumentację na piśmie.

Wiceprzewodnicząca Komisji p. Urszula Niziołek-Janiak: panie dyrektorze, myślę, że dużej ilości pytań nie byłoby, gdyby państwo wysłali p. sekretarz link do dokumentacji, która była podstawą do ogłoszenia przetargu bo my jako radni nie musimy pamiętać nawet w którym roku państwo ogłaszali przetarg. Na przyszłość prosiłabym, aby reagować na zapotrzebowanie Komisji jeśli chodzi o dokumenty.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Przy takiej inwestycji przygotowane są dokumenty na bazie których ogłasza się przetarg. Jest studium wykonalności...

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: To zlecenie obejmuje również studium wykonalności. To jest kompleksowa dokumentacja. To jest studium, dokumentacja projektowa, uzyskanie decyzji administracyjnej. Dla tego studium wykonalności mamy cały czas na względzie możliwość starania się o środki zewnętrzne.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Prosiłbym, żeby państwo przekazali nam te autentyczne dokumenty, które zostały wysłane do firmy, która ten przetarg wygrała na realizację tego studium czyli do firmy Mosty. Proszę o udostępnienie co do tej firmy zostało przekazane. Jednocześnie proszę o informację, co zostało zrobione i zaakceptowane, jeżeli były koncepcje to kiedy były, jeżeli zmieniały się to też proszę powiedzieć i kiedy została ostatecznie przyjęta i co aktualnie się robi, jaki jest harmonogram. Prosiłbym także o historię zdarzeń i dostęp do dokumentów wraz z szacunkami.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: Jakie dokumenty?

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Te, które przekazali państwo do firmy projektowej.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: ja już powiedziałam, że my nie przekazywaliśmy żadnych dokumentów. Materiały, linki udostępnimy.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Nie link, chodzi o wydruk. Chciałabym bardzo wyraźnie zaznaczyć, że p. dyrektor powiedział, że żadnych materiałów firma projektowa nie dostała.

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: Nie żadnych. Dokumenty, które otrzymała firma, otrzymała każda firma, która starała się o to zamówienie. Miała do nich dostęp.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: A po przetargu były jakieś dokumenty przekazywane dla firmy projektowej?

Dyrektor ZIM p. Grzegorz Nita: Sprawdzę.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Proszę o udostępnienie kopii wszystkich dokumentów, które zostały przed i po przetargu przekazywane do firmy? Jednocześnie

chciałbym, aby państwo nam wyjaśnili rozbieżności związane z dwoma pismami. Chodzi o pismo kierowane do Komisji Planu z dnia 24 lipca 2017 r. i 11 sierpnia 2017 r. W tych dwóch pismach jest argumentacja odwołująca się do czegoś, co jest już nieaktualne. W pierwszym piśmie pomyłone są dane i chciałabym, żebyśmy wiedzieli o jakich budynkach państwo myśleli, o jakich częściach działek państwo myśleli, bo jak próbowałem to liczyć i pytałem mieszkańców to tu się nic nie zgadzało z rzeczywistością. Dzisiaj nie zapraszaliśmy mieszkańców, uważam, że w następnym etapie powinni mieszkańcy uczestniczyć w posiedzeniu. W drugim piśmie dali państwo wykaz do wyburzeń nieruchomości z wariantu, mówiąc, że jak się przesunie to będzie tak to kosztować, argumentując materiałem z wariantu estakady, najdroższej. Ja oczekuję od państwa, żebyście wyjaśnili dlaczego wprowadzacie w błąd Komisję? Ostatnia kwestia, żeby państwo raz zdecydowali się i powiedzieli nam, czy były konsultacje i czy było oficjalne wystąpienie do jednostki pomocniczej w sprawie konsultowania przebiegu tego skrzyżowania? Pani dyrektor Mikołajec twierdziła, że było, ale do tej pory takiego dokumentu nie otrzymaliśmy. Ja nie ma żadnych pretensji do wykonawcy, do biura projektowego. Biuro projektowe zaprojektuje tak, jak zamawiający sobie życzy. I chciałabym się dowiedzieć, co wtedy zamawiający sobie życzył.

MP Mosty Projektant p. Mariusz Wanat: ale zawsze zgodnie z przepisami.

Ad 2

Sprawy różne i wniesione.

Następnie **Przewodniczący Komisji** przedstawił sprawy, które wpłynęły do Komisji i poinformował, że poniższe dokumenty są do wglądu u sekretarza Komisji:

- skarga Wspólnoty Mieszkaniowej Skargę do rozpatrzenia otrzymał radny p. Kamil Deptuła.
- obwieszczenie o wyłożeniu do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie alei gen. Władysława Sikorskiego oraz ulic: Gontyny, Pawilońskiej, gen. Józefa Sowińskiego, Sasanek i Zgierskiej.

Na tym zakończono posiedzenie .

**Przewodniczący
Komisji Planu Przestrzennego,
Budownictwa, Urbanistyki i Architektury**

Maciej Rakowski

Protokół sporządziła

Joanna Kaźmierczyk