

**Protokół ze wspólnego posiedzenia Komisji Budżetu, Finansów i Rozwoju Gospodarczego
I Komisji Porządku Publicznego, Ochrony Środowiska i Spraw Komunalnych
Rady Gminy Suchy Las
z dnia 12.04.2023 roku.**

Porządek posiedzenia:

1. Otwarcie posiedzenia.
2. Powitanie przybyłych na posiedzenie Komisji.
3. Stwierdzenie ważności posiedzenia Komisji.
4. Zatwierdzenie porządku obrad.
5. Projekt organizacji ruchu dla Złotnik Osiedla.
6. Postęp prac projektowych budowy wiaduktu w ciągu ul. Sucholeskiej w Suchym Lesie wraz z północnym wyjściem dla obwodnicy Suchego Lasu (tzw. Nowoobornicka).
7. Sprawy bieżące.
8. Wolne głosy i wnioski.
9. Zakończenie posiedzenia.

Ad. 1 – 4.

Przewodnicząca J. Pągowska otworzyła wspólne posiedzenie Komisji, powitała członków Komisji, gości oraz stwierdziła prawomocność posiedzenia na podstawie listy obecności. Porządek został przyjęty jednomyślnie przez członków obu komisji.

Ad. 5.

Referat Komunalny J. Klimczewski przedstawił projekt organizacji ruchu w miejscowości Złotniki Osiedle, który został stworzony w związku z wnioskami mieszkańców i poinformował, że istniejące oznakowanie zostaje, wprowadzone będzie jedynie ograniczenie tonażu dla samochodów ciężarowych do 12 ton. Po wnikliwej ocenie i analizie obowiązujących przepisów w urzędzie gminy wraz z policją i w starostwie powiatowym zapadła decyzja, że zostanie wprowadzone 12 ton między innymi dla bezpieczeństwa mieszkańców, które nie ma swojej ceny.

Mieszkaniec i przedstawiciel firmy Żakpol odparł, że nie widzi uzasadnienia dla miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego mówiącego o 40 tonach do wykonywania działalności przez fabrykę Żakpol od 2002 roku. Nikt nie wziął tego pod uwagę, a zostało to ustanowione w 2002 roku dla obszaru ponad 3 ha ziemi dla produkcji mebli i dostawy wysokotonażowej do 40 ton. Czy wójt przewidział odszkodowania w związku z tym, że fabryka nie będzie mogła pracować? RK J. Klimczewski w odpowiedzi zaznaczył, że ruchem na drogach gminnych nie zarządza wójt. Zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym – art. 20, ruchem zarządza starosta i bierze on pod uwagę przede wszystkim bezpieczeństwo. Analiza i ocena całej sytuacji, bezpieczeństwa, organizacji ruchu jest prowadzona od ubiegłego roku. Istotnym elementem jest również petycja radnych piszących o tym, że w opinii mieszkańców samochody ciężarowe nie tylko niszczą drogi osiedlowe, ale stanowią realne niebezpieczeństwo dla ludzi zamieszkujących wschodnią część osiedla. Cały czas trwa jeszcze dyskusja i jest ona otwarta, jeszcze są możliwości ponieważ starosta wyznaczył datę wprowadzenia projektu na 31 grudnia 2025 roku.

Zgromadzonym na posiedzeniu komisji został wyświetlony i przedstawiony projekt organizacji ruchu.

Padło pytanie z sali: co będzie z istniejącymi pojazdami zarejestrowanymi w Złotnikach na ul. Granicznej 7 i 41 o masie całkowitej do 40 ton? RK J. Klimczewski odpowiedział, że jeżeli projekt zostanie wprowadzony, to będzie trzeba go przestrzegać.

Pan P. Żak zapytał to, co przedsiębiorcy mają zrobić z tymi pojazdami? Gmina nie będzie brała teraz za nie podatku? Gmina wykupi te pojazdy? Co będzie z dojazdem do fabryki na ul. Granicznej z ul. Łągiewnickiej? Co z 3,5 hektarową inwestycją przeprowadzoną za kilkadziesiąt milionów złotych? Czy gmina bierze pod uwagę odszkodowania w związku z niemożliwością wykonywania działalności gospodarczej? Z informacji wynika, że wojsko będzie mogło jeździć ul. Łągiewnicką, a co z mieszkańcami prowadzącymi działalność gospodarczą?

Z-ca wójta M. Buliński poinformował zgromadzonych, że szukane jest rozwiązanie, które umożliwi funkcjonowanie zarówno przedsiębiorcom jak i mieszkańcom. Prowadzona jest działalność w osiedlu zamieszkanym przez ludzi mających swoje oczekiwania. Według urzędu istnieje również możliwość prowadzenia działalności gospodarczej w oparciu o mniejsze samochody. Nie ma takich procedur, aby gmina w związku z organizacją ruchu wykupywała pojazdy przedsiębiorców. Z-ca wójta zaznaczył, że wprowadzając przedstawiony projekt chodzi o to, aby ograniczyć uciążliwość codzienną ruchu wielkich transportów i przytoczył przykład, kiedy to właściciel kurników musi kilka razy w roku przywieźć paszę do swoich kurników. Wówczas jest przewidziana możliwość przeprowadzenia takiego transportu. 12 ton to konsensus, który ma służyć mieszkańcom i przedsiębiorcom.

Mieszkaniec P. Żak oznajmił, że nie kwestionuje poruszania się pojazdów na wąskich drogach osiedla i zapytał dlaczego nie będzie mógł wjechać do swojej posesji mieszczącej się na końcu ul. Łągiewnickiej 40 tonowym tirem zarejestrowanym na terenie gminy Suchy Las, skoro tą samą drogą będą mogły jechać transporty wojskowe większe niż 40 ton?

Przewodniczący J. Dudkiewicz oznajmił, że nie rozwiąże się problemu tu i teraz oraz zaznaczył, że głos mieszkańca został zarejestrowany. Są też inne osoby chcące wziąć udział w dyskusji.

Uczestnik spotkania zapytał pana J. Klimczewskiego ile było sytuacji, które stwarzały zagrożenie zdrowia lub życia na osiedlu Złotniki i ile było takich sytuacji potencjalnych? RK J. Klimczewski odpowiedział, że pisemne zgłoszenia były dwa, maili było kilkanaście, a postępowań policyjnych jest prowadzonych kilka. Uczestnik spotkania zasygnalizował, że jego zdaniem największe zagrożenie stwarzają samochody osobowe mieszkańców parkowane na chodnikach i blokujące przejazd. Najbardziej niebezpieczne jest skrzyżowanie ulic Graniczna/Prosta, gdzie problemem jest minięcie się dwóch aut osobowych.

Głos zabrał adwokat M. Maciejewski, przedstawiciel przedsiębiorców z osiedla Złotniki Osiedle. M. Maciejewski oznajmił, że pan Klimczewski bardzo ładnie i emocjonalnie mówi o bezpieczeństwie mieszkańców i dodał, że wszyscy zebrani zapewne zgadzają się z tym, że należy zapewnić mieszkańcom bezpieczeństwo. Adwokat M. Maciejewski zaznaczył, że z tego co wie nie było ani jednego przypadku w którym zagrożone byłoby bezpieczeństwo osoby fizycznej w związku z prowadzeniem transportu do przedsiębiorcy. Pan Maciejewski przedstawił uwagę do uzasadnienia projektu zmian, gdzie w p. 3 projektant wpisuje następujące zdanie: wprowadzenie ograniczenia do 12 to nie utrudni prowadzenia działalności gospodarczej firm, co było konsultowane z mieszkańcami osiedla. Pan Maciejewski zapytał

radnych kiedy i gdzie było to konsultowane z przedsiębiorcami, kto konsultował i jaki jest wynik tych konsultacji? Z tego co jest mu wiadomo nie konsultowano tematu z przedsiębiorcami, którzy są tematem żywo zainteresowani. Co spowoduje zamiana ograniczenia do 12 ton? Spowoduje ona zwiększenie ruchu, chyba że jest zamysł, żeby w ogóle wyrzucić przedsiębiorców z osiedla. Pan Maciejewski sądzi, że część mieszkańców tego chce i dodaje, że będą pozwy o odszkodowania w Złotnikach i radni powinni mieć to na uwadze.

Radny G. Słowiński odpowiadając na pytanie dotyczące przeprowadzonych konsultacji o wprowadzeniu zmiany organizacji ruchu zakomunikował, że nie przeprowadzono żadnych konsultacji ani z mieszkańcami ani z przedsiębiorcami. Zarząd osiedla o planowanej zmianie organizacji ruchu dowiedział się w odpowiedzi na petycję mieszkańców, która wpłynęła do urzędu. O chęci wprowadzenia koncepcji zmiany organizacji ruchu zarząd osiedla dowiedział się z materiałów na ubiegłą sesję. W piątek po sesji radni ze Złotnik Osiedla wystąpili do urzędu o przekazanie tej koncepcji. 6 kwietnia zarząd po raz pierwszy otrzymał do wglądu projekt zmiany organizacji ruchu. Radny G. Słowiński zaznaczył, że w całej procedurze został pominięty głos zarządu i mieszkańców oraz przedsiębiorców. Zabrakło konsultacji na etapie zebrania mieszkańców. To powinno się odbyć pół roku wcześniej.

Pan M. Maciejewski zakomunikował, że urzędnik gminy w uzasadnieniu do projektu wpisał nieprawdę i jest to niedopuszczalne.

Radny M. Przybylski podziękował mieszkańcom i przedsiębiorcom za przybycie na posiedzenie połączonych komisji i oznajmił, że pan J. Klimczewski przedstawił fragment petycji, którą radni ze Złotnik napisali w imieniu mieszkańców. Radny M. Przybylski przytoczył fragment petycji: „Dotychczasowe próby rozwiązania tego bardzo nabrzmiałego konfliktu nie przyniosły oczekiwanego przez wszystkich efektu. Niestety, obserwujemy raczej jego eskalację i nic nie wskazuje na pozytywny przełom w tej sprawie. Prosimy zatem o większe zaangażowanie organu wykonawczego gminy w rozwiązanie przedmiotowej sprawy, co leży w interesie naszych mieszkańców, ale też przedsiębiorcy.” i dodał, że wyraźnie radni zwrócili się do wójta z prośbą, żeby uwzględnił dwie strony konfliktu – i przedsiębiorców i mieszkańców. Najważniejsze jest to, żeby każdy robił to co do niego należy – w samorządzie również. Zadaniem radnych nie jest pisanie organizacji ruchu, bo się na tym nie znają. Zadaniem radnego jest organizowanie opinii publicznej, żeby mogła się wypowiedzieć w swoim żywotnym interesie. Taki zamysł towarzyszy radnym od samego początku działania w samorządzie i towarzyszył również przy tej sprawie. Radni chcą żeby mieszkańcy i przedsiębiorcy przyszli na zebranie osiedlowe, które może się odbyć w najwcześniejszym terminie, czyli za tydzień i żeby zgromadzeni zwerbalizowali swoje oczekiwania i wnioski. Radny M. Przybylski poinformował, że te uwagi zostaną wysłane do wójta i wyraził nadzieję, że pomimo tego, że projekt jest zatwierdzony, to on uwzględni zarówno oczekiwania mieszkańców jak i przedsiębiorców. To co powiedział wójt i pan Klimczewski jest całkowitą prawdą, ponieważ miesięcznie przesyłane jest wiele maili zatroskanych rodziców, mieszkańców, ale również i przedsiębiorców. Radny zaznaczył, że należy znaleźć kompromis.

Mieszkaniec zabierając głos stwierdził, że zawsze tam gdzie spotykają się dwie funkcje pojawia się konflikt interesów oraz oznajmił, że przedstawiony projekt budzi jego ogromne zdziwienie, ponieważ miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego jest najważniejszym dokumentem, który definiuje sposób użytkowania terenu i jeżeli rada gminy ponad dwadzieścia lat temu uchwaliła taki, a nie inny

miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, który definiuje zabudowę mieszkaniową, usługową, przemysłową, to zarówno ci którzy decydują się na działalność przemysłową jak i ci którzy decydują się na zamieszkanie w sąsiedztwie muszą mieć świadomość konsekwencji. Przedstawianie projektu organizacji ruchu, który jest sprzeczny z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dyskwalifikuje omawiany projekt. Taki dokument w ogóle nie powinien się pojawić, a argumenty dotyczące bezpieczeństwa są ważne, ale w dyskusji pomyłone są dwa słowa: bezpieczeństwo i porządek. Jeżeli kierowcy samochodów, przedsiębiorcy nie przestrzegają przepisów ogólnych, to jest kwestia porządku, a nie bezpieczeństwa.

Przewodnicząca J. Pągowska poinformowała zgromadzonych, że na dużej części omawianego terenu od ul. Łagiewnickiej do ul. Tarninowej nie obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego. Rada jakiś czas temu wszczęła procedurę planistyczną, ale trwa to ok. 12 m-cy. W tej chwili wpływają uzgodnienia.

Mieszkaniec P. Żak ponowił swoje pytanie: dlaczego nie będzie mógł wjechać do swojej posesji mieszczącej się na końcu ul. Łagiewnickiej 40 tonowym tirem zarejestrowanym na terenie gminy Suchy Las, skoro tą samą drogą będą mogły jechać transporty wojskowe większe niż 40 ton i dodał, że na tym terenie obowiązuje miejscowy plan.

Z-ca wójta M. Buliński odpowiedział, że wojsko kieruje się swoimi przepisami i transport wojskowy może ul. Łagiewnicką przejechać w każdym momencie. Na tę chwilę wójt nie wypowie się co do odszkodowań, bo na spotkaniu poruszany jest temat organizacji ruchu. Jeśli mieszkaniec będzie miał słuszne roszczenia, to oczywiście będzie je składał.

Przedstawiciel Solar Projekt wyraził chęć wyjaśnienia kwestii rzekomego parkowania tirów na chodnikach. Faktycznie była taka sytuacja i dobrze, że kodeks drogowy tego zakazuje. Kierowcy zostali ukarani i słusznie, bo w momencie kiedy pojawiły się drogi, pojawiły się problemy. Przedstawiciel Solar Projekt oznajmił, że widzi tu mieszkańców i przedsiębiorców. Widzi przedsiębiorców mających super zdolność przystosowywania się do sytuacji. Pojawiły się drogi, a nie jest w interesie kierowcy tira wjeżdżać na chodniki, bo uszkodzą sobie koła, które są bardzo drogie. Przedstawiciel Solar Projekt wyraził też nadzieję, że osoby kupujące działki obok firmy wiedziały z czym to się wiąże. Okazuje się jednak, że mieszkaniec niejednokrotnie jest zdziwiony tym, że przedsiębiorca się rozwija. Przedstawiciel Solar Projekt odnosi wrażenie, że wszystkie działania prowadzą do tego, żeby „wykurzyć” przedsiębiorców ze Złotnik.

Reprezentantka grupy Sumaris zapytała, jak firma ma działać z ograniczeniem do 12 ton skoro naprawia formy wielkogabarytowe? Czy przedsiębiorca ma powiedzieć klientowi, że ma podzielić formę na dwie części, żeby mogła dojechać w celu naprawy? Przedsiębiorca straci klienta i przychód. Czy gmina planuje miejsce dla rozładunku tego typu dużych form lub miejsce gdzie towar od klienta będzie można przyjąć i się nim zająć? Gdzie będzie miejsce dla przedsiębiorcy, żeby w omówionym przypadku mógł funkcjonować?

Mieszkanica ulicy Prostej oznajmiła, że mieszka w Złotnikach od ponad dwudziestu lat i nigdy nie było problemu z tirami. Problem zaczął się od momentu pojawienia się firmy Solar-Projekt. Firma zagarnęła całą ul. Prostą. Codziennie są wielkie dostawy i manewrowanie potężnymi autami.

Reprezentantka grupy Sumaris zakomunikowała, że problem tkwi w skrzyżowaniu i było to podnoszone wielokrotnie przez przedsiębiorców. Skrzyżowanie Prosta/Graniczna/Kalinowa jest bardzo niebezpieczne, a umieszczenie lustra nie wiele pomogło. Tam nawet samochody osobowe wjeżdżają w siebie, a co dopiero przejazd tira. Skrzyżowanie jest źle wykonane i po remoncie prawdopodobnie zostało zwężone. Jeśli zgromadzonych interesuje bezpieczeństwo osiedla, to w pierwszej kolejności powinno być zmienione ww. skrzyżowanie.

Przedstawiciel Solar - Projekt zgodził się w pewnych kwestiach z mieszkanką sąsiadującą z firmą Solar – Projekt . Kiedyś faktycznie było zielono i biegały na sąsiedniej działce zwierzęta, nie było dróg i spalin. Solar – Projekt nie zajął całej ulicy i nie jeździ po płocie. Sprawdzano poziom hałasu i wszystko jest w normie. Firma powstała w omawianym miejscu, bo była taka możliwość. Okazuje się, że po pojawieniu się dróg, to przedsiębiorca musi się do nich dostosować: przerabiać płot, dorabiać kolejną bramę, żeby tiry mogły wjechać i aby nie przeszkadzać mieszkańcom.

Przewodnicząca J. Pągowska poinformowała zgromadzonych, że po to zostało zorganizowane trwające spotkanie, aby odnotować uwagi, wysłuchać mieszkańców i przedsiębiorców i móc uwzględnić wszystkie informacje przy zmianach, łącznie z zarzutami. Wszystkie aspekty i mieszkańców i przedsiębiorców radni muszą wziąć pod uwagę. Przewodnicząca dodała, że z pewnością RK J. Klimczewski i z-ca wójta zanotowali uwagi wyrażone na spotkaniu.

Radna A. Ankiewicz zapytała czy dobrze zrozumiała z poprzednich wypowiedzi, że będzie wystawiana jednorazowa zgoda dla każdego przedsiębiorcy tak jak w przytoczonym przykładzie dostawy paszy? RK J. Klimczewski odpowiedział twierdząco. Radna odparła, że należy znaleźć porozumienie i sposób współpracy między mieszkańcami, a przedsiębiorcami. Ten stan trwa minimum 30 lat i nigdy nie zostanie rozstrzygnięte to kto był pierwszy, firmy czy mieszkańcy. Wszyscy przedsiębiorcy powinni być traktowani tak samo. Na jakiej podstawie będą wydawane ww. zgody?

Z-ca Wójta M. Buliński odpowiedział, że mówił wcześniej o zgodzie w wyjątkowych sytuacjach np.: pojedyncze przypadki w skali roku. Przedsiębiorcy wiedząc jaka jest organizacja ruchu są w stanie „wymusić” na swoich klientach, żeby dostarczali towar 12 tonowym tirem, a nie 40 tonowym. Jeżeli w wyjątkowej sytuacji do firmy musi przyjechać urządzenie, które może być dostarczone tylko 40 tonowym autem, to takie zgody będą wydawane.

Przedstawiciel firmy Żakpol zapytał w jaki sposób ma prowadzić działalność gospodarczą przy produkcji przestrzennych mebli skórzanych wycoczynkowych tapicerowanych?

Adwokat M. Maciejewski oznajmił, że zmroziło go jako przedsiębiorcę i pełnomocnika przedsiębiorców to, co usłyszał z ust pana wójta. Nie będzie możliwości udzielania zgód na działalność codzienną. Co ma zrobić przedsiębiorca? Jeżeli transport zostanie przeniesiony na mniejsze auta, to zaraz mieszkańcy będą mówić o zanieczyszczeniu środowiska i zwiększonym ruchu pojazdów. Jeżeli zdarzyło się, że kierowca stanął i nocował w aucie, to na to powinny reagować służby. Nie można w wyniku jakiejś dziwnej wizji doprowadzać do zamykania przedsiębiorców i uniemożliwiać im pracować. Czy gmina jest gotowa na to, żeby zapłacić przedsiębiorcy za zwiększone koszty dostaw?

Z-ca wójta M. Buliński odpowiedział, że doskonale wiadomo, że samochody wykonawcze Solar - Project są 3,5 tonowe. Nikt nie neguje tego, że ta firma bardzo dobrze się rozwija. Dostawy paneli fotowoltaicznych mniejszymi samochodami są możliwe. Oczywiście jest, że to zwiększa koszty, a przy działalności usługowej najczęściej te koszty są przerzucane na odbiorcę/konsumenta/klienta.

Przedstawiciel firmy (budowa scen i nagłośnienia) poinformował zgromadzonych, że jest plan miejscowy funkcjonujący od 20 lat. Firma znajduje się tam od 15 lat. Lokalizacja została wybrana po rozmowie z wójtem i po sprawdzeniu planu. Żakpol istnieje jeszcze dłużej. Nagle wprowadza się zakaz dojazdu pojazdów ciężarowych. Samochód 12 tonowy ma ładowność 5 ton. Wybudowano osiedle przy strefie gospodarczo-mieszkaniowej i podczas budowy dróg nie uwzględniono potrzeb przedsiębiorców i faktu, że wjeżdżają tam samochody ciężarowe. To samo było na os. Grzybowym, a jak przyszło do wprowadzenia autobusu, to zakręty dostosowano do skrzyżowania autobusu. To samo można zrobić w Złotnikach Osiedlu. Pan poprosił aby zapytanie coroczne na organizację dni gminy o budowanie sceny, oświetlenia i nagłośnienia trafiało również do niego, ponieważ od 15 lat nie otrzymał od gminy takiego zapytania i zapytał wójta, czy chciałby on ponieść wyższe koszty budowy sceny, oświetlenia i nagłośnienia?.

Reprezentantka grupy Sumaris zakomunikowała, że przedsiębiorcy zatrudniają dużą część mieszkańców z osiedla Złotniki. W Firmie Sumaris ok. 1/3 pracowników, to mieszkańcy gminy. Należy o nich też pamiętać. Czy odbędzie się ponownie zebranie z uwzględnieniem wszystkich mieszkańców również zatrudnionych w złotnickich firmach? Dobrobyt przedsiębiorstw uderza również w dobrobyt mieszkańców i w ich zarobki, a nawet w zatrudnienie.

Radny G. Słowiński zaprosił mieszkańców i przedsiębiorców na zebranie w dniu 19.04 br., godz. 18.00 zaznaczając, że zarząd osiedla od lat współpracuje z przedsiębiorcami i zawsze dobrze się o nich wypowiada, nie było na tej płaszczyźnie żadnych konfliktów i chciałby, żeby tak było nadal. 1:38

Ad. 6.

Przewodniczący J. Dudkiewicz przypomniał, że budowa wiaduktu jest realizowana przez gminę Suchy Las jako lidera konsorcjum. Od ponad dwadzieścia lat się o tym temacie mówiło i teraz jest rzeczywista szansa realizacji tego pomysłu. Przewodniczący poprosił prezesa spółki Larg G. Masłowskiego o prezentację prac wokół omawianego tematu, a pana P. Łęckiego o perspektywę wokół budowy tzw. Nowoobornickiej.

Larg G. Masłowski omówił przedstawioną prezentację na temat stanu realizacji budowy wiaduktu w ciągu ul. Sucholeskiej w Suchym Lesie oraz prezentację zawierającą łącznik Biskupińska/Obornicka i rondo na ul. Mateckiego.

Radny T. Sztolcman zapytał na jakim etapie jest inwestycja, kiedy koniec i kiedy pozwolenie na budowę? Pan prezes poinformował członków komisji, że inwestycja jest na etapie koncepcji, która ma charakter budowlany. Do projektu budowlanego jest już bardzo krótka droga. Jest rzeczą możliwą, że projekt budowlany i wniosek o decyzję środowiskową będą do późnej jesieni, jest to do zrobienia jeżeli Poznań nie spowoduje nagle radykalnej zmiany rzeczy istotnych. De facto spółka przystępuje do projektu budowlanego i szykuje się do wniosku o ZRID. Wszystko będzie na koniec roku.

Z sali padło pytanie: dlaczego wiadukt, a nie tunel? LARG G. Maślowski odpowiedział, że wybrano koncepcję stanowiącą o tym, że ma to być układ naziemny. Głównie chodziło o to, że PKP miało decyzję na modernizację szlaku torowego wcześniej niż gminna myśl o węźle. Decyzja PKP przesądziła o braku ingerencji w układ torowy linii 803 i 395. Nie można tam nic przesunąć, a budowa tunelu wiąże się z odcinkowym zamykaniem poszczególnych torów. Poza tym tunel, w ocenie osób zajmujących się środowiskiem, zaingerowałby bardzo mocno w drzewa. Wójt G. Wojtera przypomniał, że 5 lat temu starosta powiatowy (zarządcą ul. Sucholeskiej jest powiat poznański) przy udziale finansowym gminy Suchy Las zlecił w I etapie wykonanie analizy: wiadukt czy tunel oraz w II etapie zlecił wykonanie dokumentacji koncepcyjnej. Po tej analizie zapadła decyzja, że będzie to wiadukt a nie tunel.

Na pytanie J. Dudkiewicza o potencjalne „wyjście”, prezes LARG wskazał na slajdzie prezentacji potencjalne „wyjście” i poinformował, że sytuacyjnie da się to zrobić, ale żeby powiedzieć jak to zrobić, to należy dokonać analizy. Stan działań projektowych nie przesądza o niemożliwości wykonania.

Wójt G. Wojtera wskazał, że gdyby chciano w dalszej przyszłości rozmawiać o rozwinięciu projektu wylotu na północ, to na pewno nie uniknie się robót utraconych. Przebudowy nie będą kosmetyczne, a daleko idące. Zadaniem gminy Suchy Las, jako główny priorytet, jest zbudowanie wiaduktu w ciągu ul. Sucholeskiej i ul. Biskupińskiej i gmina cieszy się, kiedy prezydent Wiśniewski mówi, że widzi ten wiadukt tylko, jeśli zostanie do niego doprojektowany i wybudowany łącznik pomiędzy ul. Obornicką, a ul. Biskupińską. Warunkiem dywersyfikacji ruchu Biskupińska/Strzeszyńska jest wprowadzenie łącznika wzdłuż torów kolejowych. Wówczas można powiedzieć, że wchodzi się w korytarz Nowoobornickiej i wówczas można też powiedzieć, że wspólnie z miastem Poznań gmina zaczyna budować odcinek Nowoobornickiej etap I wiedząc, że II etap będzie musiał być odsunięty mocno w przyszłość. Wójt zaznaczył, że GDDKiA nie dołoży do inwestycji ani złotówki tak jak i urząd marszałkowski, natomiast starosta poznański chce skupić się tylko na przeprawie w ciągu ul. Sucholeskiej i ul. Biskupińskiej. Radny T. Sztolcman dodał, że gmina ze swoim budżetem nie jest w stanie sama wykonać omawianego zadania. Należy znaleźć takiego właściciela projektu, który będzie miał tyle mocy budżetowej na wkład własny, żeby to pilotować.

Przewodniczący J. Dudkiewicz oznajmił, że rozumie wszystkie wymienione uwarunkowania, ale stara się patrzeć w przyszłość. Jest rzeczą oczywistą, że Nowoobornicka jest alternatywą dla ul. Obornickiej, która nie będzie mniej zakorkowana. Należy znaleźć odpowiednie okoliczności sprzyjające temu, aby móc dalej ten plan popychać w związku z czym przewodniczący poprosił o wypowiedź P. Łęckiego. Radny T. Sztolcman w odpowiedzi nawiązał do wypowiedzi wójta, który poinformował, że w momencie kiedy pojawi się zarząd dróg wojewódzkich i marszałek, to wówczas będzie wiadomo do kogo się zwrócić.

Pan P. Łęcki przedstawił uwagi geologiczne i geomorfologiczne charakteryzujące gminę Suchy Las oraz omówił zaznaczony na prezentacji hipotetyczny pas, którym można byłoby przeprowadzić ulicę Nowoobornicką w aspekcie administracyjnym po gruntach miasta Poznania przy granicy z gminą Suchy Las i zaznaczył, że omawiany pas powinien mieć korzystne warunki gruntowo wodne dla realizacji. Pan P. Łęcki przygotował i omówił również ogólne przekroje geologiczne obrazujące potencjalnie budowę podłoża w rejonie ul. Sucholeskiej i ul. Strzeszyńskiej. Patrząc na całą zabudowę Suchego Las, warunki gruntowe generalnie są korzystne do realizacji inwestycji ulicy Nowoobornickiej i wiaduktu.

Przewodniczący J. Dudkiewicz zapytał: wiadukt czy tunel? Pan P. Łęcki zaznaczył, że odpowiedź już padła i dodał, że w okresie ostatnich 10-12 lat budowa tuneli wygradzanych ścianami szczelinowymi pod liniami kolejowymi stała się modna. Ze względów technicznych i funkcjonalnych tunel jest o tyle korzystniejszy, że skrajnia drogowa jest niższa niż skrajnia kolejowa. Wiadukt należy bardziej podnosić w stosunku do poziomego terenu niż obniżać. Trzeba jednak też zaznaczyć, że przy tunelach prawie zawsze są przepompownie, które muszą odprowadzać wody deszczowe i jest to element niegrawitacyjny wymagający obsługi i serwisowania.

Wójt G. Wojtera zaznaczył, że projekt i decyzja wydana przez wojewodę zostały przeprowadzone i wydane na podstawie specustawy kolejowej. Gmina dowiedziała się w momencie, gdy została wydana decyzja pozwolenia na budowę przez wojewodę. Gmina nie była uwzględniana w dyskusji w najmniejszym elemencie. Starosta również nie zbyt wiele wiedział na ten temat. Była to inwestycja bez koordynacji metropolitalnej o bez uwzględnienia interesu społeczności lokalnych, mieszkańców i samorządów.

Ad. 7 – 9.

Na tym posiedzenie zakończono.

Protokółowała:

Justyna Krawczyk

Przewodnicząca KBFiRG:

Joanna Pągowska

Przewodniczący KPPOŚiSK:

J. Dudkiewicz