

PROTOKÓŁ Nr 15/2019 Komisji Infrastruktury

z posiedzenia, które odbyło się w dniu: 23 października 2019 roku

w sali sesyjnej w Ratuszu, ul. Wiosny Ludów 6.

Posiedzenie trwało od godz. 16.00 do godz. 17.40.

W posiedzeniu udział wzięło 10 radnych członków komisji, Zastępca Prezydenta Miasta Paweł Adamów, kierownicy i przedstawiciele Wydziałów UM, jednostek organizacyjnych oraz pozostali goście.

Listy obecności stanowią załącznik do niniejszego protokołu.

Porządek posiedzenia:

- 1. Omówienie stanu technicznego obiektów mostowych w mieście Konin.**
- 2. Zobowiązania Miasta z tytułu wykupów i odszkodowań za grunty przejęte na własność Miasta (decyzje ZRID oraz decyzje podziałowe).**

Posiedzeniu komisji przewodniczy przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek WASZKOWIAK.

Przewodniczący Komisji Infrastruktury powitał wszystkich uczestniczących w posiedzeniu i przystąpił do realizacji porządku posiedzenia.

Ad. 2 Zobowiązania Miasta z tytułu wykupów i odszkodowań za grunty przejęte na własność Miasta (decyzje ZRID oraz decyzje podziałowe).

Tadeusz JAKUBEK kierownik Wydziału Gospodarki Nieruchomościami Urzędu Miejskiego przedstawił radnym informację nt. zobowiązań Miasta z tytułu wykupów i odszkodowań za grunty przejęte na własność Miasta (decyzje ZRID oraz decyzje podziałowe), cytując: „Takie było oczekiwanie Państwa, żeby przedstawić informację na temat potrzeb miasta w zakresie wykupów, odszkodowań. Pozwoliłem sobie zebrać materiał w jednym arkuszu w trzech obszarach (tabele w załączeniu do protokołu).

Pierwszy obszar to są szacunki potrzeb miasta w zakresie wykupu gruntów. To temat dosyć trudny. Dzisiaj nawet dostałem informację z Wydziału Geodezji, który na podstawie planu zagospodarowania wyliczył ile dróg powinniśmy jeszcze wykupić. To jest ponad 62 km dróg. Biorąc pod uwagę szerokość, daje to obszar mniej więcej 90 paru hektarów gruntu. Przyjmując, że cena za metr wynosi średnio 40 zł, to jest kwota ponad 30 mln zł. To pokazuje zakres albo skalę zjawiska w zakresie wykupu gruntu. Oczywiście tego się nie da przerobić ani w ciągu roku, ani dwóch lat, ale takie są potrzeby wynikające z planowania przestrzennego, wskazania dróg i te, które nie są wykupione, podzielone itd. Do tego dojdą oczywiście koszty podziałów, czyli kolejne setki tysięcy złotych.

W materiale, który pozwoliłem sobie Państwu przesłać pokazuję wybrane tylko obręby, które są ważne z punktu widzenia oczekiwań społecznych (coś się zaczęło tam dziać, jest zainteresowanie budownictwem). Traktować to proszę jako zupełne szacunki, bo nie uwzględniamy naniesień i innych rzeczy, które mogą powiększać wartość odszkodowań. Chodziło tylko o podanie skali zjawiska.

Na drugim arkuszu pokazaliśmy, jakie mamy zaległości. Tu są już faktyczne zaległości w zakresie odszkodowań z tytułu przejętych gruntów z tytułu decyzji ZRID-owskich (to jest kwota około 2 mln zł) oraz decyzji podziałowych, czyli tych, gdzie właściciele gruntów sami dokonują podziałów. Wówczas, jeśli na tych gruntach występują obszary, które w planie zagospodarowania przestrzennego przeznaczone są pod pasy drogowe, te działki z mocy prawa przechodzą na własność miasta za odszkodowaniem. Wartość tych spraw to jest prawie 1 mln 800 tys. zł, niektóre sprawy z 2010 roku. To pokazuje skalę problemu, jaki występuje.

Naszą intencją nie było wyliczanie dokładnych wartości, chodzi tylko o pokazanie skali problemu.”

Radny Jarosław SIDOR powiedział, cytując: „Rozumiem, skali problemu, ale w tych kwotach nie ma wyliczeń, jeśli chodzi o nieruchomości, zabudowania itd., prawda? Czysta ziemia, czysty grunt.

Czyli można przypuszczać, że ta kwota, jeżeli chodzi o wykup, gdyby to wszystko miało być realizowane, zbliżałaby się do 60 mln, a może i więcej. W zależności od tego, jakie są zabudowania.”

Kierownik Tadeusz JAKUBEK odpowiedział: „Byłaby na pewno większa niż to, co podałem, ale ile, to trudno powiedzieć.”

Radny Jarosław SIDOR: „Mógłby Pan powtórzyć tę drugą sprawę - kwotę 1 mln 800 tys. zł, bo nie dosłyszałem. O co tu chodzi? O aktualne sprawy?”

Tadeusz JAKUBEK odpowiedział: „To dotyczy odszkodowań z tytułu przejętych gruntów w wyniku dokonywania podziałów nieruchomości przez właścicieli. I wówczas, jeśli na tym obszarze występują grunty, które są w planie przewidziane pod pasy drogowe, to te fragmenty przechodzą z mocy prawa na własność miasta. Ta wartość to są niewypłacone jeszcze odszkodowania za wcześniejsze decyzje od 2010 roku na kwotę 1 mln 800 tys. zł. To jest rzecz, którą realizuje Wydział Geodezji i Katastru.”

Kolejno głos zabrał Paweł ADAMÓW Zastępca prezydenta miasta, cytując: „Kwota 30 mln zł to jest kwota, która zakłada optymalnie to, co jest zapisane w planach. Natomiast myślę, że przyjęta zasada, że wykupujemy tylko to, co za chwilę będzie budowane, ona tak naprawdę pokazuje ile musimy w najbliższym czasie wydać, plus te zaległości sprzed kilku lat. To jest kwota prawie 4 mln zł, którą my de facto jesteśmy winni mieszkańcom. Natomiast 30 mln to jest jakaś optymalna kwota, którą jeżeli chcielibyśmy być świętsi niż nie powiem kto, to byśmy musieli tę kwotę zabezpieczyć. Zasada, że wykupujemy dopiero w momencie realizacji inwestycji jest rozsądna. Chciałem tylko zwrócić uwagę, że tak naprawdę to jest bliżej 4 mln niż 30.”

Radny Marek CIEŚLAK, cytując: „Mam pytanie do pana prezydenta. Czy w związku z tym w budżecie na 2020 rok ta kwota ok. 4 mln będzie proponowana do zabezpieczenia, bo z tego, co zrozumiałem, to jest najbardziej pilna sprawa?”

Zastępca prezydenta miasta Paweł ADAMÓW odpowiedział: „Nie jest to niestety najbardziej pilna sprawa, bo nie jest obowiązkowa. Obowiązkowe są wynagrodzenia dla nauczycieli, to musimy zapłacić i to na pewno bardziej jest pilne i obowiązkowe niż wykup gruntów. Natomiast my, jako zarząd miasta nie jesteśmy jeszcze w stanie zaproponować

nawet szacunkowych wyliczeń i projektu budżetu na przyszły rok z jednego powodu - nie otrzymaliśmy z Ministerstwa Finansów projekcji szacunków odnośnie wpływów z podatku dochodowego, a jest to najważniejszy element tej strony dochodowej.

Ja myślę, że w najbliższych tygodniach, bo za chwilę będzie 15 listopada, zostanie to wszystko określone. Natomiast osobiście nie wierzę, że te 4 mln znajdą się w budżecie, ja tego absolutnie nie widzę przy tych spiętrzających się problemach finansowych. Moim zdaniem trzeba będzie przygotować jakiś wieloletni harmonogram i regularnie te kwoty wypłacać."

Głos zabrał radny Wiesław WANJAS, cytując: „Panie prezydencie, ja rozumiem doskonale, że są priorytety takie czy inne, ale to, że miasto jest wiarygodne jest rzeczą bardzo ważną, szczególnie ważną, kiedy chcemy robić nowe osiedla i wykupować nowe tereny. Mieszkańcy łatwiej podchodzą do pertraktacji wiedząc, że będą mieli zapłacone pieniądze i nie będą musieli czekać 8 - 10 lat.

Zdaję sobie sprawę, że niełatwo znaleźć w napiętym budżecie 3 mln 800 tys. zł, ale myślę, Panie prezydencie, że dobrym krokiem by było, żebyśmy jakąś kwotę przeznaczyli na realizację przyjętego kilkuletniego planu. Żeby można było powiedzieć mieszkańcom, którzy mają zaległe pieniądze: „Jest pan w kolejności trzeci, czwarty. Zgodnie z tym, co żeśmy przyjęli, jest szansa, że w 2020 czy 2021 roku panu wypłacimy”. Coś takiego powinno być."

Kierownik Tadeusz JAKUBEK powiedział, cytując: „Jeszcze jedno słowo. Oczywiście takie rozmowy są prowadzone, na pewno tam, gdzie są duże emocje, albo brak cierpliwości drugiej osoby, staramy się sprawę załagodzić.

To, że nie wypłacamy przez ileś lat, to nie jest ze stratą dla byłego właściciela, ponieważ ustaliśmy wartość bieżącą na dzień wypłaty, a nie na dzień przejęcia własności. Nawet, jeśli ktoś przekazał własność 9 lat temu, to nie płacimy według wartości z 2010 roku, tylko wartość bieżącą. To odszkodowanie kroczy za wartością realną gruntów."

Przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek WASZKOWIAK powiedział, cytując: „Ale to nie załatwia problemu. Była u mnie pewna rozżalona pani, czeka 10 lat na niewielką kwotę, każde jej zwrócenie się do urzędu kończy się źle.

Macie Państwo radni materiały, myślę, że to będzie elementem dyskusji przy budżecie. Zaległość 10-letnia jest niepoważna. Mówiąc Panie prezydencie uczciwie, zawsze był to temat spychany, ponieważ sprzedający wie, że sprzedał i nie będzie się odzywał, bo „może mieć kłopoty”. Nie wolno tak postępować, myślę, że to przy budżecie wyjdzie."

Ad. 1 Omówienie stanu technicznego obiektów mostowych w mieście Konin.

Przewodniczący Komisji powitał Pana profesora Arkadiusza Madaja z Politechniki Poznańskiej, specjalistę od mostów oraz Grzegorza Pająka dyrektora Zarządu Dróg Miejskich w Koninie.

Przypomniał, że punkt dotyczy problemu, który trwa chyba od 2 lat, dotyczy to przeprawy i nie tylko i tego, że remonty powinny być prowadzone w cyklu.

Głos zabrał Grzegorz PAJĄK dyrektor Zarządu Dróg Miejskich w Koninie, cytując: „Proponuję taki harmonogram naszego spotkania. Krótka prezentacja - pokażemy, co to jest Zarząd Dróg Miejskich, pokażemy strukturę, jak działamy. Później koleżanka przedstawi, czym się zajmujemy, jeśli chodzi o mosty drogowe, jak wygląda nasza infrastruktura, jakie mamy plany i później pan profesor jest gotowy odpowiadać na pytania, a szczególnie przybliżyć sprawę Trasy Warszawskiej i Trasy Bursztynowej, bo to są dwa tematy, przy których pan profesor bardzo nam pomagał.

Ja może zacznę od krótkiej prezentacji, którą przygotowaliśmy.

ZDM powstał w 2016 roku, niemniej jednak prace, które wcześniej wykonywał Wydział Drogownictwa, a jeszcze wcześniej Wydział Drogownictwa i Gospodarki Komunalnej, to się dalej powieli. W utrzymaniu Zarządu Dróg Miejskich jest infrastruktura o wartości 400 mln zł. Mieliśmy w kwietniu 370, ale doszła nam Kolska - Europejska za 33 mln, w związku z tym teraz już mamy ok. 400-milionowy majątek, w tym jest 300 km ulic, chodniki w pasach drogowych, oświetlenie uliczne (8500 punktów świetlnych). Tutaj ukłon do przewodniczącego Waszkowiaka, pokonaliśmy już spółkę, mamy więcej oświetlenia miejskiego niż spółkowego. Kanalizacja deszczowa jest to sieć długości ponad 200 km i oczywiście obiekty inżynierskie (na dzień dzisiejszy już 39, bo na Kolskiej - Europejskiej doszły nam 2 obiekty). Zarząd zatrudnia 35 osób, w tym 4 osoby to grupa interwencyjna, 3 osoby to kontrolerzy strefy płatnego parkowania.

Obracamy majątkiem wartości 400 mln zł. W zeszłym roku przerobiliśmy 80 mln zł. Od 2016 roku dysponujemy środkami w wysokości 19 mln 500 tys. zł. Mamy wyciąg, jak rozkładają się poszczególne środki w 2016, 2017 i 2018 roku.

Chciałem też Państwu pokazać, że nas po prostu nie stać, nie mamy środków na poważniejsze remonty. Sama energia elektryczna, którą musimy opłacić, jest to opłata stała, wynik przetargu na to, żeby miasto było oświetlone, to jest 3 mln 700 tys. zł. Zimowe utrzymanie to kolejne 3 mln 500 tys. zł. To są środki, które musimy wyasygnować z własnego budżetu, bo bez tego nie da się funkcjonować. Przejezdność, zabezpieczenie przed śliskością, przed opadami muszą być zawsze zabezpieczone. Z tego wszystkiego zostaje nam na remonty dróg i chodników ok. 4 mln 500 tys. zł. Utrzymanie oznakowania i zieleni w pasach drogowych, wynagrodzenia pracowników oraz koszt utrzymania jednostki to 4 mln 500 tys. zł.

Pomimo tak słabego budżetu przez ostatnie 10, 11 lat, wyłączając duże inwestycje - wiadukt Briański i most na ul. Jana Pawła II, pozostały wkład własny, prawie 50% tego, co tu jest wykazane, jeszcze z tych środków, które mamy, musieliśmy wyasygnować własne środki, aby móc pozyskać środki z Ministerstwa Infrastruktury, tzw. rezerwy subwencji drogowej. Proszę zobaczyć 2018 i 2019 rok, to są już bardzo znikome kwoty, więcej po prostu nie ma. Pokróćce chciałem pokazać Państwu, ile nas jest pracowników, jak działamy. Ja dodam jeszcze przy tym temacie o tym, co robimy. Dzisiaj taką statystykę prowadzimy, bo mamy w tej chwili audyt Urzędu Miejskiego, audytują nam wydawanie decyzji administracyjnych. W Zarządzie wydajemy tysiąc decyzji rocznie, robimy to w 35 osób.

To tyle o tym, co robi Zarząd, natomiast teraz oddam już głos koleżance i przejdziemy do obiektów mostowych. W tym roku wygenerowaliśmy mnóstwo środków finansowych, aby

w końcu dowiedzieć się, jak wyglądają nasze obiekty mostowe. Dzisiaj gotowi jesteśmy przekazać Państwu wszystkie informacje na temat wszystkich obiektów mostowych. To, co zrobiliśmy, to, co mamy w planach, jeżeli będą środki finansowe, byśmy chcieli to zrealizować.”

Kolejno głos zabrała Katarzyna PIECZYŃSKA, cytując: „W Zarządzie Dróg Miejskich zajmuję się obiektami mostowymi. W Koninie mamy 39 obiektów mostowych, na mapie pokazaliśmy, że one w zasadzie porozrzucane są po całym mieście, ale skoncentrowane są na dwóch głównych drogach krajowych - nr 25, czyli na Trasie Bursztynowej i nr 92, czyli Trasie Warszawskiej. To są te najgłówniejsze i najważniejsze wiadukty, mosty i estakady. Pozostała część obiektów porozrzucana jest na drogach wojewódzkich, powiatowych, gminnych i wewnętrznych.

Na drodze krajowej nr 92 mamy aż 8 obiektów. To są obiekty stare, wybudowane w latach 50. i 70. Jeden z tych mostów jest teraz przebudowany, jest to most Józefa Piłsudskiego, po stronie wschodniej. Pozostała część obiektów czeka na przebudowę.

Na Trasie Bursztynowej, czyli na przeprawie mamy 10 obiektów, to są te najdłuższe i największe obiekty. Proszę zwrócić uwagę, że wszystkie estakady mają ponad 400 metrów, mosty 200 metrów, estakada E7 jest najdłuższym obiektem i one wszystkie tworzą tę przeprawę przez Wartę. Obiekty oddane były do użytku w roku 2007.

Na pozostałych drogach krajowych mamy wiadukt w ciągu ul. Przemysłowej, nowe wiadukty w ciągu ul. Europejskiej nad ul. Kolską.

Na drodze wojewódzkiej mamy 2 przebudowane już obiekty w 2013 roku. Most nad kanałem Warta - Gopło wyremontowano w 2010 roku.

Na drogach powiatowych mamy kolejne 3 mosty. Jeszcze na drogach gminnych i wewnętrznych, tak że zróżnicowanie mamy duże, od mostu, który ma 7 metrów po estakadę o długości 660 metrów.

Łącznie obiektów mamy 39, do tego dochodzą jeszcze 4 przepusty, których już tutaj nie uwzględniliśmy.

Tu chcieliśmy pokazać wydatki, jakie były i w Wydziale Drogownictwa, i w Zarządzie Dróg Miejskich, przekazywane corocznie na obiekty mostowe. Na niebiesko zaznaczyliśmy te większe inwestycje, które były na drogach i dotyczyły przebudów czy remontów i budów mostów. Te wydatki, no tak jak widać, one rzeczywiście corocznie tutaj trochę rosły. Te miliony, które są tutaj pokazane dotyczą większych wydatków inwestycyjnych. Tu pokazaliśmy te środki, które uzyskaliśmy z dofinansowań i te większe obiekty tutaj zostały przebudowane. We wrześniu 2017 roku wystąpiła awaria estakady i od tego czasu tak naprawdę to trochę nam tutaj te kwoty wzrosły, jeśli chodzi o wydatki bieżące, nie mówię o wydatkach inwestycyjnych. Natomiast w roku 2019, czyli roku bieżącym, wydatki wynoszą już ponad milion zł. Proszę zwrócić uwagę, że są to wydatki, które w większości dotyczą najbardziej pilnych rzeczy wynikających z ekspertyz i przeglądów, które musimy wykonać.

Ten rok jeszcze się nie skończył, w trakcie realizacji są różne inne zadania. Proszę zwrócić uwagę, że na utrzymanie i remonty 39 obiektów mostowych przez cały rok dysponujemy budżetem nieco ponad 128 tys. zł., a jeden punkt mówiący o naprawie

systemów odwodnienia dylatacji, to jest taka niewielka robota utrzymaniowo - bieżąca i tam mamy uszkodzenia fartuchów dylatacyjnych pod dylatacjami. Musimy wymienić 4 takie fartuchy, które psują się już od 2007 roku, lecą i są skruszałe. Wymiana 4 systemów odwodnienia to koszt ok. 150 tys. zł., a my rocznie na obiekty mostowe (utrzymanie, remonty, zamiatanie, sprzątanie, drobne naprawy) mamy 128 tys. Gdybyśmy podzielili to na wszystkie obiekty, to te kwoty rzeczywiście są niewielkie.

Tutaj pokazaliśmy planowane wydatki utrzymaniowo - remontowe. Zaznaczam, że one są bez zadań inwestycyjnych. To wydatki wynikające z wszystkich dokumentów (ekspertyz i opinii) oraz wymagań, które narzuca na nas Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego, to są takie najbardziej pilne, które musimy zrobić, nic nie możemy pominąć. Tu faktycznie tę kwotę podbija punkt pierwszy. Mamy już na ukończeniu dokumentację na remont ul. Sulańskiej, to most w ciągu drogi powiatowej, jest to remont. To wszystko tutaj w milionach się zamyka, to wszystko to, co jest konieczne do wykonania i już zaplanowane w przyszłym roku.

Krótko chciałam powiedzieć o Trasie Bursztynowej, o rozwinięcie poprosimy później prof. Arkadiusza Madaja. Na Trasie Bursztynowej mamy 4 wiadukty, 6 estakad i 1 most. Długość tych obiektów, od ronda Miast Partnerskich do ul. Nadrzecznej w obu nitkach, to jest prawie 3,5 km. Na nitce wschodniej liczącej 1 km 700 m wymieniliśmy w związku z awarią 4 kable sprężające (2 długie i 2 krótkie), wykonaliśmy iniekcję uzupełniającą. Na stronie zachodniej do wymiany jest 5, bądź 6 kabli, rozmowy trwają, most jest w trakcie badań.

Na Trasie Warszawskiej mamy 4 mosty i 4 wiadukty. Wszystkie te obiekty przekazane zostały miastu w 1999 roku w związku z reformą administracyjną państwa, już wtedy były w stanie wysłużonym. Most Piłsudskiego został przebudowany. Zaznaczam tutaj, że wszystkie obiekty w mieście, które przebudowano do tej pory, czyli most Piłsudskiego, most na ul. Jana Pawła II w ciągu drogi wojewódzkiej, wiadukt Briański i most Toruński, przebudowane były na podstawie decyzji Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego, który corocznie kontroluje nam obiekty i wydaje decyzje nakazujące przebudowę, bądź remonty elementów konstrukcyjnych obiektów.

Co mamy jeszcze? Most nad zalewem rzeki Warty. W tamtym roku był rzeczywiście niewielki remont, który pozwolił przedłużyć żywotność obiektu. Wykonaliśmy niezbędne prace w 2018 roku, ale przy okazji ujawniliśmy niestety zerwanie pojedynczych kabli w 7 miejscach. Ten obiekt jest kablobetonowy sprężony, tylko niesprężony z zewnętrznymi kablami, tam są belki kablobetonowe, w których idą pręty sprężające. Mamy tę awarię pod kontrolą. Wykonaliśmy ekspertyzę, obiekt niestety będzie wymagał przebudowy, najprawdopodobniej nie da się go wyremontować.

Most na rzece Warcie strona zachodnia, to nitka prowadząca do Starego Konina. To też obiekt sprężony belkami kablobetonowymi, ekspertyzę wykonaliśmy w 2018 roku. Po konsultacjach z obecnym tutaj profesorem uznaliśmy, że obiekt da się uratować, będzie można go wzmocnić poprzez doprężenie zewnętrzne kablami sprężającymi. Wymaga to oczywiście większych nakładów, ale przede wszystkim opracowania dokumentacji projektowej, którą w przyszłym roku chcielibyśmy zlecić. Po 1 listopada rozpoczniemy remont tego obiektu w zakresie wymiany nawierzchni jezdni, dylatacji i drobnych napraw na dźwigarach nośnych. No i na tej nitce mamy niestety również obiekt,

który wymaga bardzo pilnej przebudowy, bo jest chyba w najgorszym stanie, jest to most na rzece Warcie po stronie wschodniej. Obiekt o konstrukcji stalowej, to jest ten most ograniczony teraz do jednego pasa ruchu na podstawie decyzji nadzoru. W przyszłym roku planujemy rozpocząć procedurę związaną z opracowaniem dokumentacji projektowej. Zaznaczam, że wszystkie te dokumentacje szacujemy, żebyśmy w 2 lata, jeżeli uda nam się uzyskać pozwolenie na budowę, to będzie bardzo szybko i niestety tam nam wchodzi i decyzje środowiskowe, i uzgodnienia z wodami, więc to jest proces nie taki szybki.

Przebudowy wymagają również wiadukty. Mamy je 4: na Wale Tarejwy i nad ul. Wiejską, czyli Trasa Warszawska.

Pokazujemy następnie planowane zadania inwestycyjne na lata 2020-2021. Most w ciągu drogi powiatowej Bernardynka nad kanałem Warta -Gopło. Temat już się ciągnie od wielu lat, jest to obiekt na samej granicy miasta w Łęczynie. Pozwolenie na budowę uzyskaliśmy w 2012 roku, obiekt wyłączony jest z użytkowania od 2014 roku. Ruch odbywa się równolegle po moście po kolei wąskotorowej, dopuszczony jest ruch do 2,5 tony, obiekt wymaga przebudowy.

Chciałam tu powiedzieć, że to nie jest tak, że obiekt wyłączamy z użytkowania i mamy spokój, niestety nie. Mamy również kontrole z nadzoru budowlanego i corocznie musimy udokumentować, że nawet, jeśli obiekt wyłączony jest z użytkowania, to on nie zagraża, że nic z niego nie odpada, że gzymsy się nie sypią. Również na takie niezbędne prace musimy przeznaczyć pieniądze ze środków bieżących.

Następna pozycja to wzmocnienie wiaduktu w ciągu ul. Przemysłowej, to wiadukt przy straży pożarnej nad ul. Kolejową i torami kolejowymi, tam są 2 obiekty. Budowa obiektu nad torami była w latach 60. Po opracowaniu dokumentacji i wykonaniu ekspertyzy technicznej okazało się, że nośność obiektu nie jest wystarczająca jak na drogę o takiej klasie. W związku z tym obiekt należało całkowicie wzmocnić do klasy B, czyli ruchu cięższego. Również mamy opracowaną dokumentację projektową, mamy pozwolenie na budowę, koszt wzmocnienia to ponad 3 mln zł.

I kolejne pozycje 3 - 6 to są właśnie wszystkie dokumentacje projektowe na przebudowę obiektów na Trasie Warszawskiej. Ich realizacja rozpisana jest na cykle 2-letnie, do 2025 roku. Dwa pierwsze lata 2020 - 2021 to są dokumentacje projektowe. W tej chwili złożyliśmy wniosek o dofinansowanie przebudowy mostu w ciągu ul. Bernardynka, czekamy na decyzję. Jeśli otrzymamy dofinansowanie, nasz wkład będzie rzędu 50%. Tak to podzieliliśmy, żeby jedną nitkę przebudować w całości, czyli most z dwoma wiaduktami, na wypadek gdyby cokolwiek zadziało się na Trasie Bursztynowej lub na stronie zachodniej tej trasy, bo na nitce wschodniej, tej z mostem Piłsudskiego, zawsze będziemy mieć alternatywę dopuszczenia ruchu, przede wszystkim ruchu cięższego. Natomiast ze względu na to, że ten most stalowy jest rzeczywiście w bardzo złym stanie, on jest również pod nadzorem prof. Arkadiusza Madaja. Profesor bardzo nam pomaga przy tych obiektach, żebyśmy przynajmniej do czasu przebudowy utrzymali je w ruchu. Zdecydowaliśmy wstępnie, żeby wiadukty przebudować na nitce jednej razem z mostami."

Dyrektor ZDM Grzegorz PAJĄK dodał: „Chcieliśmy pokazać tą prezentacją jakie są potrzeby, co czeka samorząd. W związku z tym, że obiektów mamy jak w Wenecji, bo

naprawdę jest ich bardzo dużo, sam profesor wielokrotnie podkreślał, że jedna taka przeprawa w utrzymaniu to jest 10 obiektów mostowych w Poznaniu. To pokazuje skalę, jaką mamy w Koninie.

Pytanie: „Czy środki finansowe się znajdują?”. Nie chciałbym być złym prognostykiem, ale wszystkie wcześniejsze inwestycje na obiektach kończyły się wymuszeniem tej inwestycji przez nadzór budowlany. Przyjechali na kontrolę, decyzja administracyjna, obiekt zamknięty. Decyzja administracyjna nakłada obowiązki, które musimy wykonać, niewykonanie tych obowiązków skutkuje sankcjami różnej materii. Tak może być również na Trasie Warszawskiej, że jeżeli nie znajdują się środki finansowe w budżecie, przyjdzie nadzór i będzie nam kazał te obiekty robić. Oczywiście pokazaliśmy tę czarniejszą stronę naszych obiektów mostowych. Mamy też obiekty, które są przebudowane, przez jakiś czas będzie z nimi spokój. Ktoś kiedyś powiedział, że w Koninie 1 obiekt na rok powinien być robiony, mamy ich 39.”

Kolejno głos zabrał Arkadiusz MADAJ, dyrektor Instytutu Inżynierii Lądowej Politechniki Poznańskiej i kierownik Zakładu Budowy Mostów i Dróg Kolejowych. Powiedział, cytując: „Czterdzieści lat w zawodzie, wykonałem w moim życiu prawie 300 ekspertyz przeglądów różnych mostów, więc jakieś wyobrażenie mam.

Jak trafiłem do Konina? Dwa lata temu, kiedy byłem na urlopie, telefon od inspektora przeglądającego mosty – „dramat, kabel zerwany”. Przyjechałem no i się zaczęło, krok po kroku.

Mostami Konina zacząłem się interesować 2 lata temu dokładnie, po tej awarii, więc wiedza, którą posiadam to wiedza zdobyta w ciągu ostatnich 2 lat. Ile mogę, tyle pomagam. Nie będę mówił, że robię to charytatywnie, ale również pomagam ile mogę w sensie nawet takim „bez kosztowym”, bo kilka razy byłem w wojewódzkim nadzorze budowlanym, też dzisiaj do Państwa przyjeżdżam. Staram się pomóc, taki mam charakter, uważam, że miastu Konin trzeba pomóc.

Miasto Konin jest w nieszczęśliwej sytuacji, dlatego że jest to miasto na prawach powiatu. Miasto na prawach powiatu ma w gestii również drogi krajowe i to jest nieszczęście. Tych dróg krajowych Konin ma dość dużo, a przejął w spadku jeszcze drogę krajową 92, która niestety jak już była oddawana, była w nie najlepszym stanie technicznym i ten stan ulegał stałemu pogorszeniu.

Żeby krótko nawiązać do tego, co pani inż. Pieczyńska tu przedstawiała odnośnie zapotrzebowania inwestycyjnego. Jeżeli przyjmiemy, a tak się przyjmuje, że mosty buduje się na 100 lat, to koszt amortyzacji to 1% rocznie. Jeżeli Trasa Bursztynowa kosztowała 200 mln zł, to właściwie rocznie na tę trasę powinno być odkładane 2 mln zł, żeby ją utrzymać w naturalnym stanie. Jeśli słyszę, że miasto Konin ma kilkaset tysięcy złotych na utrzymanie wszystkich obiektów, to trudno się dziwić, że skutki są takie, jakie są.

Przejdę do meritum sprawy, do dwóch przepraw, którymi się najbardziej teraz interesuję. Wpadłem do Konina w te problemy przypadkowo, postanowiłem pomagać miastu przy tych najtrudniejszych przeprawach, również w rozmowach z nadzorem budowlanym. To nie są łatwe rozmowy. Na pewno Państwo słyszeli o Wronkach. Co się zdarzyło? Nikt do końca nie wiedział, co. Nadzór budowlany zamknął obiekt, nikt się nie przejmował, że kilka tysięcy ludzi pracujących w Samsungu i Amice ma 20 km objazdu, bo dla urzędnika

najłatwiej jest zamknąć, bo jak zamknie, to się nic nie stanie, a jak nie zamknie, to się stanie. Po pół roku, trochę z moją pomocą most na Warcie otworzono i w tej chwili funkcjonuje, co prawda z ograniczeniami, bo nadzór budowlany jest ostrożny. Jeżeli nadzór budowlany wyda decyzję administracyjną o zamknięciu, to nie ma zmiłuj, postawią szlaban, jeżeli Państwo dopuścicie do eksploatacji, to podlegacie pod paragraf.

Z Trasą Bursztynową tak było. Chyba dwa tygodnie temu byliśmy razem z panem dyrektorem w nadzorze budowlanym. Dzięki pewnym opiniom, zaleceniom, sugestiom nadzór budowlany zgodził się na dalsze użytkowanie obiektu, ale znowu warunkowo. Niestety sprawa nie jest zamknięta do końca, być może jeszcze trochę potrwa, zanim zostanie zamknięta.

Wiadukt na Trasie Bursztynowej wybudowany został ok. 12 lat temu za ciężkie pieniądze 200, ileś mln zł. Przeprawa 1700 metrów, co słusznie pan dyrektor zauważył, w Poznaniu most ma przeciętnie ok. 300 m. Jak tu mamy 3 km, to w Poznaniu mamy 10 mostów przecinających Wartę, w związku z tym trzeba sobie zdawać sprawę, jak duży to jest koszt utrzymania. Do awarii mostu doszło na skutek skorodowania kabla sprężającego tzw. wewnętrznego. Gdy ten kabel został zerwany, zamknięto nitkę. Chciałem to otworzyć, poproszono mnie wtedy po raz pierwszy do Konina, przyjechałem. Mówię: „Nie. Póki nie zostaną wymienione kable nie wydajemy zgody na eksploatację tego mostu, bo gdyby został zerwany drugi kabel, groziłoby to katastrofą”. Mówiąc potocznie ten most wisi na czterech takich kablach 31-splotowych, każdy o nośności ok. 800 ton. Zerwanie jednego kabla to jest $\frac{1}{4}$ nośności, zerwanie dwóch kablów to połowa nośności, pod ciężarem własnym most może spaść do rzeki. W związku z tym póki nie byliśmy przekonani, że co najmniej trzy kable są pewne, to wtedy wschodnia estakada E5 była zamknięta, wymieniono kabel.

W tym czasie myśmy prowadzili badania całej estakady. No i co się okazało? „Im dalej w las, tym więcej drzew”. Okazało się, że wiele kablów jest niestarannie wykonanych, wręcz wadliwie wykonanych. Wykonaliśmy odkrywki, stwierdziliśmy korozję nie tylko tego kabla, który się zerwał, ale również innych kablów. Na przykład w przypadku jednego kabla w estakadzie E5 groziło zerwanie w krótkim terminie. Na szczęście to zostało wymienione. Pozostałe kable są w lepszym lub gorszym stanie, ale na tyle dobrym, że odważyłem się wraz ze współpracownikami, jako nadzór budowlany podpisać jakkolwiek warunkowe, ale użytkowanie kabla. Jednak most musi być ciągle poddawany kontroli przynajmniej do czasu wymiany pozostałych kablów. Na kilku spotkaniach z wykonawcą, a właściwie ze spadkobiercą wykonawcy tego obiektu tu byłem w Koninie, stosunki własnościowe się zmieniły, jedna firma wykupiła drugą. Ta firma ostatnia - nie wiem, czy mogę mówić nazwę, może nazwy mówić nie będę - przejęła w spadku z dobrodziejstwem inwentarza. Miasto Konin z nią w tej chwili pertraktuje, żeby te kable bez kosztowo wymienić. Z tego, co wiem na razie ta współpraca z pewnymi oporami, ale jakoś się układa i wykonawca kilka kablów wymienił do tej pory.

Natomiast, proszę Państwa to są ogromne koszty. Szacuję, że wymiana jednego dużego kabla to jest kwota rzędu 200 tys. zł. W związku z tym gdyby to spadło na miasto, już cztery kable wymieniono, pięć następnych do wymiany, to Państwo wiecie, już nie mówiąc o innych sprawach, to są koszty ogromne. Jakoś na razie to się udaje, wszystkie najgorsze kable w nitce wschodniej zostały wymienione.

Obiekt jest z wadą i będzie z wadą do końca życia, będzie wymagał szczególnego nadzoru ze względu na bardzo niestaranne wykonawstwo, jakkolwiek ryzyko bezpośredniej katastrofy nie będzie istniało. Za parę dni mam być przesłuchiwany przez policję, jest wiele zarzutów. Nie wiem dokładnie, jakie zarzuty stawia prokuratura wykonawcy, ale wiem, że będę przesłuchiwany.

Nitka zachodnia nie jest do końca naprawiona, jest tam do wymiany kilka kabli. Nadzór budowlany powiedział, że wyda warunkową zgodę na przejazd, jak ja wydam pozytywną opinię.

Odrębnym zagadnieniem jest most podwieszony extradosed, ale to nie jest klasyczny most podwieszony, to jest most takiej specyficznej konstrukcji. Myśmy na zlecenie miasta wykonali po raz pierwszy porządne badanie. Proszę Państwa, te badania są drogie, to nie jest tak, że my jesteśmy drodzy. Żeby można było rzetelnie wykonać przegląd tego mostu trzeba było sprowadzić specjalistyczny samochód, niestety najbliższym krajem, gdzie takie samochody posiadają są Niemcy. Myśmy ten samochód z Niemiec sprowadzili, jego wynajęcie na jeden dzień to jest prawie 15 tys. zł. Zrobiliśmy przegląd i niestety ten obiekt również ma wady, to nie jest stan awaryjny, ale ma wady. Coś z nim trzeba będzie zrobić, jeszcze nie wiemy, co. Analizuję z koleżanką, co trzeba będzie zrobić. Takiego zagrożenia katastrofą, jak w estakadach nie ma, ale ten most tak pozostawiony nie może być na zawsze. Może to nie kwestia roku, 2, 3, ale 5, 10, 15 lat, gdy mogą się zacząć problemy. Nie chcę wchodzić w mechanizm niszczenia korozyjnego konstrukcji, ale tam są rysy, które mogą ją uszkodzić. Ja kilka takich mostów w swoim życiu wzmacniałem, m. in. most na Trasie Hetmańskiej w Poznaniu, most w Nowym Mieście w kierunku na Środę Wielkopolską. To się da wzmocnić. W ten sposób chcemy, pani inż. Pieczyńska proponuje i mówiła o tym, wzmocnić most na Trasie Warszawskiej. Oczywiście najlepiej byłoby go rozebrać i budować nowy, tylko jak policzycie Państwo te wszystkie koszty, bo most kratownicowy musi być rozebrany, tam w ogóle nie ma dyskusji. On jest w stanie przed awaryjnym, a do stanu awaryjnego to jest dosłownie włos. Państwu pokażę zdjęcia, jak wyglądają elementy tego mostu, żeby Państwo radni sobie uzmysłowili, że jeżeli miasto nie wyasygnuje pieniędzy, to niezależnie od tego, że ja raz czy dwa się podpiszę, może dojść do tego, że Państwo przyjedziecie któregoś dnia rano, a most będzie leżał. Dobrze by było, gdyby Państwo radni zobaczyli, jak wyglądają elementy tego mostu, tu grozi autentyczna katastrofa. W związku z tym w porozumieniu z panem dyrektorem i panią inż. Pieczyńską doszliśmy do wniosku, że ratujemy tę nitkę, gdzie jest kratownicowy duży most, żeby tę przeprawę utrzymać, bo gdybyśmy powiedzieli: „Jeden i drugi rozbieramy”, to macie Trasę Warszawską natychmiast zamkniętą.

Wracam do mostu na Trasie Bursztynowej. Uważam, że jeżeli pewne rzeczy zostaną naprawione, most będzie mógł być eksploatowany jeszcze przez wiele, wiele lat, no chyba, że coś zajdzie, czego my nie widzimy, nie wszystko niestety da się sprawdzić. To jest most z kablami zewnętrznymi. Ja tu nie chcę wchodzić w detale, naprawdę tymi zagadnieniami zajmuję się od wielu lat, udało mi się napisać prawie 600-stronicową monografię dotyczącą utrzymania obiektów i korozji, trochę tej wiedzy posiadam.

Niestety nie ma pewnych metod diagnozy elementów konstrukcji zakrytych, nie ma. Rozmawiałem ze specjalistami firm zajmujących się sprężaniem. Zresztą przejrzelismy z koleżanką literaturę światową, niestety nie da się sprawdzić, to ryzyko zawsze istnieje.

Tak nawiasem mówiąc, żeby trochę Państwa uspokoić, że to nie jest tylko nasz przypadek, problemy z konstrukcjami kablobetonowymi były i są na całym świecie. Ja znalazłem taki artykuł, gdzie było napisane, że 5 kablobetonowych mostów wybudowanych we Francji pod koniec ubiegłego wieku zostało po 15 latach rozebranych do zera i wybudowanych od nowa. Co nie usprawiedliwia, że nie można budować porządnie.

Rekapitulując, po wymianie kabli ten most będzie mógł być eksploatowany bez ograniczeń, być może nawet z dopuszczeniem przejazdów ponadnormatywnych, ale pod jakąś specjalną kontrolą. Moim zdaniem, jeżeli wykonawca zobowiąże się i te zobowiązania wykona i wymieni, a jeżeli nie wymieni, a miasto Konin znajdzie pieniądze, żeby je wymienić i potem wysunie roszczenia wobec wykonawcy, to Państwo, jako miasto możecie spać spokojnie.

Gorsza sprawa to jest Trasa Warszawska. Sytuacja wygląda w ten sposób, to są stare obiekty, miasto dostało je w spadku po Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, kiedy wybudowano autostradę. I to jest niestety nie tylko nieszczęście Państwa, jako zarządzającymi miastem, ale wszystkich miast, które przejęły drogi krajowe, one muszą je utrzymywać.

Swego czasu rozmawiałem z osobą z firmy z Pobiedzisk czy Swarzędza, która przejęła drogę krajową nr 5 po wybudowaniu drogi S5, że samo zimowe utrzymanie kosztuje tyle, ile wynosi budżet na wszystkie remonty. Mosty niestety tam są stare. Ten most, którego zdjęcia tutaj pokazałem, to jest most z 1952 roku. Notabene takich mostów wybudowano w okolicy 4. To jest most Lecha w Poznaniu, który został rozebrany i wybudowany nowy (to była taka sama konstrukcja), most w Obornikach, który został wyremontowany i miesiąc temu oddany do użytku (były z nim problemy, ale dało się go uratować), most w Biedrusku pod Poznaniem (4 lata temu robiłem ekspertyzę, projekt wzmocnienia i naprawy, teraz będzie kolejna jakaś tam naprawa) i kolejny most to nieszczęśliwy Wasz most. To są bardzo podobne konstrukcje, to były konstrukcje budowane notabene dla wojska w latach 50. Nie mówię, jaka armia musiała sobie zapewnić drogę i na tej trasie nie miała mocnych mostów, i te mosty zostały w tych latach wybudowane tu w okolicy.

Jeżeli chodzi o stan tych mostów, żeby znowu Państwo sobie to uzmysłowili. Przepraszam, ale ja muszę to powiedzieć, proszę Państwa, wielu użytkowników nie wchodzi pod most, tylko jedzie górą. Pamiętam, to było lat temu 20, robiłem dla rejonu w Kościanie, w okolicach. Most prawie się walił, nieduży, 20-metrowy, pieniądze przeznaczone na remont. Radni przyjechali i mówią: „No jak? Przecież most jest dobry, można po nim jeździć”. Tylko nikt nie wszedł pod spód i nie zobaczył, że on grozi katastrofą. Wstrzymano pieniądze. Pamiętam, przyjechał wtedy kierownik rejonu do mnie, pyta: „Co on ma zrobić?”. „No nie wiem. Zamkniemy może ten most”. Nie wiem, jak to się skończyło.

Proszę Państwa, jeżeli most nawet z góry dobrze wygląda, to nie jest do końca tak, że on jest dobry. To, na co Zarząd ma pieniądze, to w tej chwili robi, czyli stara się utrzymać tzw. przejezdność, żeby bezpiecznie można było przejechać, natomiast to nie jest naprawa mostu. To, co Zarząd robi w tej chwili na trasie na tym moście sprężonym, o czym inż. Pieczyńska mówiła (żeby jedną trasę zabezpieczyć), to jest to, żeby przyhamować tempo degradacji na czas opracowania projektu wzmocnienia i ten most

w moim mniemaniu da się wzmocnić. Ja takie mosty wzmocniałem, przykładem jest Nowe Miasto, most na drodze krajowej S11. Jedzie tir za tirem, porysowany, w tej chwili został doprężony. Ja byłem niedawno na tym moście, robiliśmy badania. On „jeździ”. To jest most z belek typu WBS, ale to nie są belki WBS, kablobetonowe sprężone. Takich mostów w latach 70. budowano dużo, miały swoje zalety, wady, wiele rozebrano. W Poznaniu wiele takich mostów zrobiłem. Trasa Katowicka - pozamiatane (nowy obiekt), Górczyn wylot - pozamiatane (nowy obiekt).

Ja chcę pomóc Zarządowi i Państwu, jako miastu naprawić, wzmocnić, zachować w razie czego, gdyby to miało spaść, postaram się doraźnie wzmocnić, żeby nie doprowadzić do katastrofy. Natomiast niestety, to będzie Państwa kosztowało, ale to zabezpieczy przed katastrofą, ale nie zabezpieczy przed wymianą tego mostu, tego mostu nie da się uratować.

I kolejny most w tym ciągu, co tu jest, stalowy. To jest podobna sytuacja, już nie będę wchodził w szczegóły, żeby Państwa nie zanudzać. Sytuacja jest zła.

Teraz dwa zdania. Proszę nie traktować tego, że próbuję bronić pana dyrektora, panią dyrektor, czy poprzednią władzę prezydencką. Przyjechałem do Konina dwa lata temu, nikogo nie znając, na zasadzie - awaryjny telefon na wakacjach od mojego byłego studenta z pytaniem: „Co robić? Kabel zerwany, nie dochodzi”. Ktoś może powiedzieć: „Co robił Zarząd, że do takiego stanu doprowadził?”. Są przepisy, które mówią, że na obiektach muszą być dokonywane przeglądy, to wynika z prawa budowlanego. Prawo budowlane mówi, że raz do roku każdy zarządca obiektu, nie tylko mostu, ale również budynku musi zlecać przegląd roczny. To się nazywa przegląd podstawowy i przegląd 5-letni rozszerzony szczegółowy. Te przeglądy wykonują uprawnione osoby posiadające odpowiednie szkolenia. Tego typu prace zarząd musi wykonywać generalnie w oparciu o przetargi, chyba, że jest sytuacja awaryjna. Przetargi wygrywają jedni, drudzy, cena jest najniższa. To skutkuje tym, że przeglądy wykonywane są tak, a nie inaczej.

Jeszcze raz chcę przypomnieć Państwu, że solidne wykonanie przeglądu kosztuje, a przetargi wygrywane są kwotami 500, 1000 zł. Nie bardzo wiem, jak to można zrobić. Przykład? Most Cłowy w Szczecinie, w nim też „palce maczałem”. Szczegółowy przegląd wykonywany dwa lata wcześniej. Tak był wykonywany, że się kable zerwały, na szczęście nie spadł. To była niedziela, wędkarze pod mostem. Był taki huk, że się wystraszyli, że się zawala most. Most zamknięty, rozebrany, dzisiaj już jest wybudowany nowy. Szczecin miał to szczęście, że za rok był tam zlot żaglówek i jachtów, i dostał ekstra pieniądze, i w ciągu roku nowy most został wybudowany.

Ale wracam do tych nieszczęśliwych przeglądów. Poprosiłem Zarząd o wyniki przeglądu. Trzy lata wcześniej inspektorzy wpisują, że most ma ocenę dostateczną w 5-stopniowej skali. To znaczy, że nie jest bardzo dobry, ale nie jest też katastrofalny, wymaga malowania, naprawy itd. Rok następny piszą, że już stan awaryjny. Ja tam jadę, stoję na brzegu i widzę to bez wchodzenia na obiekt. W związku z tym, jeżeli Zarząd zleca osobom uprawnionym, to trudno, żeby jeszcze kontrolował most, tym bardziej, że macie mostów jak na to miasto bardzo dużo. To jest dowód na to, że najniższa cena nie jest wcale najlepsza. Najniższa cena - tak, ale coś jeszcze, pewne referencje, pewne dokumenty wykazujące. Przyniosłem projekt remontu tego mostu z 2012 roku, już 6 lat temu, gdy to zgłoszono został zakwalifikowany do wzmocnienia i do poszerzenia jeszcze. Nie wiem, jak

ktos mógł opracować taki projekt i go sprzedać. Podejrzewam, że miasto brało najniższą cenę, to są skutki tych najniższych cen.

Proszę nie myśleć, że próbuję usprawiedliwiać zarządcę, ale jeżeli dowiaduję się, że w Zarządzie Dróg Miejskich jest jedna osoba - patrzę na panią inż. Katarzynę Pieczyńską - mająca tyle obiektów, co prawdopodobnie nowy Poznań, to jest prawie fizyczna niemożliwość. Na marginesie wspomnę, że nie wiem, czy przy tej ilości mostów, które Państwo macie, nie powinniście utworzyć jakiegoś referatu ds. mostów, oddzielnego inspektora czy działu, który by się zajmował mostami, przynajmniej do czasu wyprowadzenia tych mostów na prostą. Naprawdę możecie mieć dramat na głównych przeprawach, jeśli chodzi o zamknięcie.

Jeszcze jedna rzecz. Niestety miesiąc temu ukazało się nowe rozporządzenie dotyczące wymagań, jakie muszą spełniać obiekty mostowe odnośnie nośności. Klasy A, B, C, D przeszły do historii, teraz są dwie klasy - pierwsza i druga. Klasa pierwsza: wszystkie mosty, autostrady, ekspresowe S, drogi główne G, główne przyspieszone GP. Natomiast drogi klasy L (lokalne): dojazdowe, zbiorcze mają drugą klasę, która ma o wiele wyższą wartość obciążeń. Więc ten problem z mostami dopiero się zacznie, nawet jak Państwo macie już gotowe projekty. Nie wiem, jak będzie podchodzić wydający pozwolenie, czy każe Wam te mosty przeliczać i dostosować do nowego rozporządzenia ministra, a właściwie do aneksu do rozporządzenia z 2000 roku."

Przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek WASZKOWIAK powiedział: „Chciałbym zwrócić uwagę na kilka rzeczy. To, że pani Pieczyńska jest sama od mostów wynika z tego, Panie profesorze, że zawsze była bardzo aktywna i dawała radę, ale to jest tak generalnie w tym wydziale.

Były próby w mieście, tak naprawdę potrzeba decyzji politycznej. Mówiło się na radach, że powinno się robić remonty mostów w pewnym cyklu, koledzy z wydziału mówili, że co 5 lat jeden most, remontować most za mostem. Natomiast brakuje odwagi i decyzji, i na potem przesuwają się sprawy, które są niewidoczne. W moim przekonaniu to, co Pan profesor pokazał, to przy tym budżecie, Panie prezydencie musi zapaść decyzja. Musimy wycofać się z innych popularnych rzeczy i po prostu zrobić to, co jest potrzebne. Ja nie mówię, że nastąpi katastrofa, natomiast jeśli nie podejmie się działań, to będzie koniec. Myślę, że jeżeli w budżecie tego nie ma, to w trakcie prac budżetowych musi być włożona kwota na projekt, dokumentację, ekspertyzę i ruszenie z robotą w następnym roku, bo inaczej sytuacja będzie dramatyczna.

Panie profesorze, myślę, że warto powtarzać jedną rzecz. Pan powiedział „najniższa cena”. Ja się zajmuję transferem technologii i powtarzamy, że innowacyjna gospodarka przy najniższej cenie nie istnieje. To musi być związane z pewnym ryzykiem i dużymi pieniędzmi, bo to, co jest dobre i nowe po prostu dużo kosztuje. Myślę, że warto, żeby Pan profesor na politechnice to powtarzał i my, żebyśmy wszędzie to powtarzali."

Kolejno głos zabrał radny Jarosław SIDOR, cytując: „Byłem wnioskodawcą właśnie takiego spotkania. Dlaczego? Bo interesuję się inwestycjami w tym mieście, a poza tym miałem pewną wiedzę od byłego zarządcy miasta Konina, kiedy Konin był miastem wojewódzkim i przekazywał te obiekty nowym władzom powiatowym. Praktycznie nic na nich się nie działo, wiadomo, że na wszystko potrzeba pieniędzy.

I chciałbym powiedzieć panu radnemu Waszkowiakowi, że tu nie może być decyzji politycznej, tu musi być decyzja gospodarcza wszystkich radnych miasta Konina i prezydentów, aby znaleźć środki budżetowe na to, żeby przeznaczać konkretne pieniądze na remonty obiektów mostowych i wiaduktów. Pan profesor Madaj powiedział, że na przeprawę, która kosztowała 200 mln zł potrzeba rocznie ok. 2 mln zł na bieżące sprawy. My tych pieniędzy nie wydajemy na 40 obiektów mostowych w Koninie. Zanotowałem sobie, że do 2025 roku tylko chyba na 8 obiektów mostowych potrzeba ok. 70 mln zł. Hipotetycznie, bo nie wiadomo, jak to później wyjdzie w przetargach, może się kwota zwiększyć, może się zmniejszyć. Musimy podjąć konkretne działania, żeby kiedyś nie obudzić się „z ręką w nocniku”, że jakiś most w nocy nam się zapadł.”

Przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek WASZKOWIAK powiedział, cytując: „Musi być decyzja polityczna, bo o gospodarczych, jako prezydent mówiłem przez 10 lat. Decyzja, że to jest ważny temat, inżynierowie niech zrobią resztę.”

Radny Wiesław WANJAS zabierając głos powiedział, cytując: „Panie profesorze, mówił Pan, że są firmy, które wykonują usługi sprawdzające, kontrolujące, takie czy inne. Niech Pan mi powie, kto zajmuje się kontrolą tych firm? Kto wydaje im uprawnienia? Jeżeli jest jakaś firma i za małe pieniądze wygrywa przetargi, i robi jeden bubel, drugi, trzeci... Przecież są sygnały, że most się zawala.

Czy jest jakiś organ kontrolujący te firmy, wydający im uprawnienia? To jest niemożliwością, żeby tak się działo.”

Profesor Arkadiusz MADAJ odpowiedział, cytując: „Poza tym, że jestem pracownikiem naukowym, jestem czynnym inżynierem i członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i komisji, która wydaje też uprawnienia. Sprawa nie jest taka prosta i oczywista.

Inspektorami mogą i z reguły są osoby fizyczne. Polskie prawo budowlane jest tak skonstruowane, że nawet jak firma XYZ wygrywa przetarg na wykonanie projektu na realizację inwestycji, to odpowiada fizycznie osoba posiadająca uprawnienia. W Niemczech jest tak, że to firma odpowiada, u nas nie. U nas kierownik budowy, inspektor nadzoru, inspektor wykonujący przeglądy, on fizycznie odpowiada. Teoretycznie można zgłosić taką osobę do Komisji ds. Etyki Izby Inżynierów Budownictwa z wnioskiem o cofnięcie uprawnień. Można to zrobić, ale musi ktoś o to wystąpić, żeby to poprawić.

Jeszcze dwa zdania komentarza. Tak się składa, że ministerstwo ogłosiło przetarg na opracowanie wytycznych dotyczących przeglądów. Wygrał Instytut Badawczy Dróg i Mostów, mnie, jako specjaliście zlecono opracowanie nowych wytycznych wykonywania przeglądów. Była propozycja, żeby zaostrzyć przepisy upoważniające osoby do wykonywania przeglądów. Żeby Państwo widzieli, jakie są opory, opór środowiska jest ogromny. Ja nie wiem, jak się ministerstwo zachowa, bo ministerstwo chodzi własnymi ścieżkami. Z formalnego punktu widzenia, jeśli nadano komuś tytuł inżyniera budownictwa, to go ma do końca życia, nie ma w Polsce mechanizmów odbierania tytułów. Tak samo, jak on dostał uprawnienia bez ograniczeń, jedyną drogą to jest odebranie mu poprzez Komisję ds. Etyki Izby Inżynierów Budownictwa.”

O głos poprosiła radna Monika KOSIŃSKA. Powiedziała, cytując: „Wyjątkowo zgodzę się z kolegą Sidorem, chociaż nie do końca. Tak, potrzebna jest decyzja polityczna, ale nie na

szczeblu naszego miasta. Tak, jak Pan profesor słusznie zauważył, największe problemy mamy z obiektami mostowymi na drodze krajowej nr 25 i na drodze krajowej nr 92, i wciąż, jako miasto na prawach powiatu musimy odpowiadać finansowo za utrzymanie tych dróg i mostów. Wciąż nie możemy sięgnąć do Funduszu Dróg Samorządowych, bo ten finansuje tylko drogi powiatowe i gminne. Z Krajowego Funduszu Drogowego również na te drogi i mosty nie dostajemy.

Musimy wyraźnie powiedzieć - potrzebna jest decyzja polityczna, ale nie w mieście Konin, ani innym mieście na prawach powiatu. W końcu te drogi muszą być finansowane również z budżetu państwa, nie tylko z naszego budżetu, bo owszem, możemy wnioskować o to, żebyśmy przeznaczyci w naszym budżecie pieniądze na remont wszystkich mostów, tylko wtedy zamknijmy szkoły. Najwyższy czas, żeby miasta na prawach powiatu zawalczyły o środki finansowe na drogi krajowe na terenie tych miast."

Profesor Arkadiusz MADAJ odpowiedział, cytując: „Ad vocem. Pani radna ma rację 100-procentową. Takie miasto jak Konin jest specyficzne, jeśli chodzi o infrastrukturę, takich dużych przepraw ja w okolicy nie znam. Państwo macie naprawdę ogromną liczbę mostów, to jest nie do udźwignięcia dla miasta."

Przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek WASZKOWIAK: „Tylko Panie profesorze mówimy o różnych sprawach. Pani radna nie ma do końca racji, bo miasta wydzielone, prezydenckie przyjmowały pewne rzeczy lub nie przyjmowały. Głogów nie przyjął dróg, Piła nie przyjęła w ogóle praw miasta wydzielonego. Ja namawiałem prezydenta Pałacza, żeby przyjął, bo wychodziły korzyści w innym zupełnie miejscu, to nie jest taka prosta rzecz. Decyzja polityczna w mieście jest potrzebna co do jednego, Panie profesorze, musimy mieć świadomość, że pieniądze na mosty i drogi nie są elementem co 4-letniej kampanii wyborczej, tylko są normalnym zabiegiem technicznym. Tak musi rada myśleć. Rada myśli politycznie, nie technicznie, bo tu nie ma inżynierów."

Zastępca prezydenta miasta Paweł ADAMÓW powiedział, cytując: „Kontynuując ten wątek, patrząc historycznie, można było przyjąć albo można było nie przyjmować. Natomiast prawda jest taka, że dzisiaj z Krajowego Funduszu Drogowego wszystkie drogi są utrzymywane, poza tymi, które są na terenie miast na prawach powiatu. Moim zdaniem, miasta na prawach powiatu, szczególnie takie jak Konin, nie dadzą rady finansować tej infrastruktury drogowej krajowej, muszą mieć dostęp do Krajowego Funduszu Drogowego.

Chciałem podziękować Zarządowi Dróg Miejskich i Panu profesorowi za to, że tak rzetelnie przygotowali te dane. Ale chciałem też podziękować za to, że przez ostatnie kilka miesięcy pracują nad tymi dwoma bardzo trudnymi tematami, estakadą i Trasą Warszawską. Mamy rzetelne analizy, z wyprzedzeniem wszystko jest przygotowywane, możemy się czuć dzięki temu bezpiecznie, jako zarządcy miasta. A dzisiaj chcieliśmy pokazać ten cały obraz, żeby mieli Państwo pełnię wiedzy, że jest problem nie tylko estakady, ale także Trasy Warszawskiej. Pokazany jednak też został plan działania, który, moim zdaniem nie jest nierealny, bo przez najbliższe dwa lata de facto zaplanowaliśmy przygotowanie dokumentacji, która w 2020 roku ma być na poziomie pół mln zł (6 mln było jeszcze zaplanowane na Bernardynkę, ale z tą Bernardynką nie wiadomo, jak będzie, bo do Funduszu Dróg Samorządowych jeszcze składamy). Także te pół miliona realnie można wpisać do budżetu miasta na rok 2020 i dokumentację na całą Trasę Warszawską przygotować. To już będzie sygnał dla służb nadzorujących te drogi, że my jednak

zaczynami coś z tym robić. Kilka lat mamy czasu, myślę, że w porę zdiagnozowaliśmy to i mamy czas na reakcję, chociaż zdaniem ekspertów to już ostatni dzwonek, żeby zacząć coś w tym temacie robić.”

Profesor Arkadiusz MADAJ dodał, cytując; „Jedno zdanie odnośnie nadzoru. Ostatnio byliśmy na spotkaniu, pan dyrektor i ja, parcie nadzoru budowlanego, żeby zamknąć obiekt jest bardzo duże. Ja byłem zdziwiony, dlaczego na tym spotkaniu był radca prawny nadzoru budowlanego, protokół sprawdzania ekspertyzy spisywany z dokładnością do przecinka. Nie wiem, jaka jest idea, o co w tym wszystkim chodzi. Gdybym tylko powiedział jedno słowo, a nie chciałem tego powiedzieć, że istnieje zagrożenie, to zamknęliby Państwu tę przeprawę, ja mam pełną świadomość.

Także sprawa naprawdę jest bardzo poważna. Jeżeli nadzór budowlany, a mam przykład Wroniek, wyda decyzję administracyjną, to Państwo macie paraliż w mieście, trzeba zrobić wszystko, żeby nie dopuścić do tego. Chociażby to, co pan prezydent mówi, żeby pokazać nadzorowi budowlanemu - mamy strategię, jesteśmy przygotowani, postaramy się w najbliższym czasie zrobić, bo jeżeli Państwo tego nie przedstawicie, to decyzja będzie krótka. Nikt nie będzie się tym przejmował, że miasto Konin będzie przecięte na pół, urzędników na wyższym szczeblu to nie obchodzi. Mając przykład Wroniek, gdzie 8 tys. mieszkańców po 20 km objeżdżało, nikogo to nie interesowało.”

Kolejno głos zabrał radny Jacek KUBIAK. Powiedział, cytując: „Pan profesor tak delikatnie to nazwał, że nasza przeprawa została niestaranie wykonana. Pan po 12 latach mówi, że sypią się te liny. Ja teraz mam do Pana takie pytanie: kto podpisał odbiór naszej przeprawy? Podejrzewam, że zagłębiał się Pan w tę dokumentację. Dla mnie jest to ciekawe, bo jeżeli po 12 latach Pan powiedział to, co powiedział, że „niestaranie most został wykonany”, to coś tu nie pasuje.”

Profesor Arkadiusz MADAJ odpowiedział: „Panie radny, zgadza się. Podejrzewam, że dlatego będę przesłuchiwany przez policję i prokuraturę. Jest kierownik budowy podpisany, była firma wynajęta do nadzoru, która podpisywała dokumenty odbiorcze.

Proszę Państwa, jak przeczytacie moje ekspertyzy, zobaczycie z grubsza ile jest niezgodności między rzeczywistością, a protokołami powykonawczymi. To jest nie tylko praktyka Państwa, to jest generalnie nagminne. Zawsze musi być tzw. dokumentacja powykonawcza, takie czerwone pieczętki się przystawia „dokumentacja powykonawcza”, która powinna odzwierciedlać wszystkie zmiany. Praktyka jest taka, że te rysunki, które były z projektu budowlanego miały pieczęć „dokumentacja powykonawcza”. Myśmy poszli mierzyć, wiele rzeczy nam się nie zgadzało, były inaczej wykonywane jak dokumentacja powykonawcza.

Sądzę, że stąd się wzięła sprawa prokuratury, stąd dwóch policjantów nas pilnowało, jak robiliśmy ostatni przegląd, jeden stał na podnośniku, drugi stał obok, patrzyli nam na ręce. Jestem wezwany na policję, za tydzień będę przesłuchiwany w tej sprawie.

Nie wiem, jak był budowany, ale ma Pan rację, to jest coś, co... Nie chcę mocnych słów używać tutaj, nie do mnie to należy, nie jestem sędzią, nie jestem prokuratorem.

W przypadku mostów jest protokół odbioru - dopuszczenie do użytkowania. Inwestor, otrzymując wszystkie dokumenty powykonawcze od wykonawcy, występuje do nadzoru budowlanego o dopuszczenie do użytkowania, a dopuszczenie do użytkowania wydaje

nadzór budowlany na podstawie dokumentów. Więc ktoś albo źle dokumenty zrobił, albo źle czytał przepisy.”

Zastępca prezydenta miasta Paweł ADAMÓW powiedział: „Zwykle rzadko się zgadzam z panem radnym Kubiakiem, ale akurat ten głos jest dla mnie w pełni zrozumiały.

Tylko chciałem powiedzieć, że my jako miasto jesteśmy bardzo aktywni w zakresie współpracy z prokuraturą, bo jest to sprawa poważna, prowadzona przez Prokuraturę Okręgową. Teraz mocno pracujemy nad tym, żeby stać się stroną postępowania karnego przygotowawczego w tym zakresie, zebraliśmy materiał dowodowy, który ma pomóc prokuraturze postawić zarzuty. W interesie miasta jest wspierać prokuraturę w każdy możliwy sposób.

Chciałem tylko Państwa radnych zapewnić, że my jesteśmy aktywni i robimy wszystko, co możemy.”

Profesor Arkadiusz MADAJ dodał: „Chcę potwierdzić zdanie pana prezydenta. Rzeczywiście, ja ze swojej strony widzę pełną aktywność miasta. Jestem ciągle proszony, jakiegokolwiek spotkanie z wykonawcą czy kimkolwiek. Państwo wynajęliście jakieś kancelarie prawne, dwa razy konsultowałem się, miasto jest pod tym względem aktywne. Jako osoba stojąca obok widzę, że miasto stara się problem rozwiązać.”

Dyrektor ZDM w Koninie Grzegorz PAJAŁK powiedział: „Jeżeli mogę dwa zdania, bo tutaj padł taki temat organizacyjny. Oczywiście dzisiaj na obiektach mostowych jest pani Katarzyna Pieczyńska, jest jedyną osobą, która się tymi obiektami zajmuje.

W ramach udzielonych zamówień zlecamy firmom zewnętrznym pewien rodzaj prac. Możemy mówić, że jest może za mało, może trzeba by było więcej, ale z drugiej strony, jeżeli nie ma tych środków finansowych, to pani Katarzynie nie jest potrzebna kolejna osoba, żeby patrzyła jej w oczy i żeby jeszcze ją uczyć, jak nie ma za co pracować.

Tutaj pani Kasia przedstawiła, że na przyszły rok obowiązkowych rzeczy, które musimy zrobić, wynikających z podstawowych przeglądów, to jest czyszczenia, utrzymania, pomalowania, pozbierania to jest 2,5 mln zł. Żeby taką kwotę otrzymać, wtedy będziemy szukać możliwości, ażeby zatrudnić ewentualnie dodatkową osobę, być może zrobić w Zarządzie kolejną grupę interwencyjną pracowników fizycznych, którzy przez cały rok jeździliby i każdy obiekt oglądali. Ale jak nie ma tych środków finansowych na wystarczającym poziomie, to potem inni będą patrzeć, że nic nie robią, siedzą. Mamy pomysł i jesteśmy gotowi, żeby to rozbudować, ale wszystko zależy od środków finansowych, które muszą być nam zapewnione.”

Przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek WASZKOWIAK: „Jeżeli można Panie dyrektorze, ja mam taki komentarz ze wspólnego życia. Nadzorowałem dwa mosty – wiadukt Briński i most stalowy. Cały wysiłek władz miasta musi iść w tę stronę, żeby się nie wtrącać między inżynierów, inspektorów nadzoru i wykonawców. Wykonawcy próbują wymusić na władzach miasta wpływanie na inspektora, żeby odpuścił, bo jest potrzeba, bo przychodzi zima, bo ludzie narzekają, bo idą wybory itd. Najgorzej było ze stalowym mostem. Konin jest miastem małym i nie ma tu firm mostowych, wszystkie te mosty robią firmy warszawskie, płockie, wrocławskie. Myślę, że jest potrzeba, że się tak wyrażę

wzmocnienia inżynierskiego tego fragmentu, ale również żeby były firmy nadzorujące, które wspierają miasto, bo jest dramatyczna sytuacja z wykonawcami.”

Profesor Arkadiusz MADAJ powiedział: „Bardzo dziękuję za zaproszenie. Przyjechałem tu z przyjemnością i jestem otwarty, żeby miastu pomóc. Nie mówię, że ja to robię wszystko charytatywnie, wiele rzeczy robię, dlatego że mam taką pasję, zajmuję się mostami 40 lat.

Na zakończenie. Jestem otwarty, deklaruję swoją pomoc panu prezydentowi i miastu. Staram się pomagać opracowywać dokumentacje do przetargów, jakieś opisy itd., jestem otwarty na pomoc nawet w części bezinteresowną. Najlepszy dowód, że dzisiaj tu przyjechałem.”

O głos poprosił Piotr WOLICKI, prezes Konińskiej Spółdzielni Mieszkaniowej. Powiedział, cytując: „Chciałbym przesunąć się w czasie i zaprosić Państwa do roku 2050. Co możemy zrobić, żeby uratować drogi dojazdowe do wiaduktu nad torami, czego Państwu i sobie życzę? Nie chodzi mi o to, żeby wchodzić w kompetencje Pana dyrektora, natomiast mnie interesuje to, żebyśmy się tam spotkali. Ja jestem gospodarzem budynków, które są obok.

Słuchając Pana profesora pomyślałem, co by było w tym 2050, gdyby się tak nie daj Boże zdarzyło, żeby takiej sytuacji uniknąć. Jako zarządca mam prawo powiedzieć, że najlepszym inspektorem nadzoru na jakiegokolwiek budowie jest inspektor, którego jak wykonawca widzi, mówi: „O, ten znowu idzie!”, bo to znaczy, że on sprawdza.

Przechodząc do rzeczy, chciałem zaprosić Państwa na spotkanie, żebyśmy się tam przeszli, żeby Pan dyrektor pokazał, jak to będzie wyglądało. Chciałem też się przejść przy tętni, pewną rzecz zobrazować, żebyśmy wspólnie w ramach współpracy samorządu spółdzielczego i terytorialnego porozmawiali. Na miejscu będzie się widziało, gdzie przy ul. Wyzwolenia będzie się kończył nasyp i inne kwestie szczególne, np. jak małe rondo przy tzw. Młynie przesunie się do Listopada 37, łatwiej będzie zrozumieć, co tam się będzie działo za chwilę. Przypuszczam, że mieszkańcom łatwiej się będzie odnaleźć w rzeczywistości, która najpierw będzie przejściowa, żeby jakoś zneutralizować problem zajęcia tego miejsca, gdzie będą budowane drogi, a gdzie teraz parkują samochody. Chciałbym się spotkać z Państwem tam na miejscu przy udziale moich radnych. Serdecznie zapraszam.”

Radny Wiesław WANJAS powiedział, cytując: „Myślę, że będę wyrazicielem opinii pani Emilii Wasielewskiej i pana przewodniczącego Waszkowiaka. W imieniu mieszkańców ul. Granicznej chciałem serdecznie podziękować panom prezydentom Korytkowskiemu i Adamowowi, i panu dyrektorowi za konkretne i rzeczowe podejście. Wszyscy mieliśmy obawy, czy te słowa się spełnią, ale okazało się, że się spełniły. Mieszkańcy Granicznej są naprawdę zadowoleni. Dziękujemy bardzo.”

Nie było innych zgłoszeń do dyskusji.

Na tym posiedzenie zakończono.

OBRADOM PRZEWODNICZYŁ

Przewodniczący Komisji Infrastruktury

Marek WASZKOWIAK

Protokolowała
M. Trzecińska