

BR.0012.2.6.2023

BR.0012.3.6.2023

Protokół Nr 56/2023 Komisji Finansów
Protokół Nr 64/2023 Komisji Infrastruktury
ze wspólnego posiedzenia w dniu 26 czerwca 2023 roku

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

Posiedzenie trwało od godz. 16.00 do godz. 18.00.

W posiedzeniu uczestniczyło 9 radnych członków Komisji.

W posiedzeniu uczestniczyli: Zastępca Prezydenta Miasta Paweł Adamów, Skarbnik Miasta Ewelina Ostajewska-Szwankowska, dyrektor Zarządu Dróg Miejskich w Koninie Grzegorz Pająk, radca prawny Radosław Szatkowski, projektanci z AIGARCHITEKCI, mieszkańcy z ul. Topazowej.

Kierownicy Wydziałów:

- Gospodarki Komunalnej – z-ca Karolina Minta,
- Gospodarki Nieruchomościami – Małgorzata Lalak,
- Urbanistyki i Architektury – Mariusz Kaczmarczyk,
- Ochrony Środowiska – Anna Kaszkowiak-Sypniewska.

Listy obecności stanowią załącznik do niniejszego protokołu.

Posiedzeniu połączonych komisji przewodniczyli przewodniczący Komisji Finansów Marek Cieślak oraz przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek Waszkowiak.

Przewodniczący Komisji Finansów powitał wszystkich uczestniczących w posiedzeniu.

Pkt 5. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie rozpatrzenia i zatwierdzenia sprawozdania finansowego wraz ze sprawozdaniem z wykonania budżetu miasta Konina za 2022 rok (druk nr 984).

Radni nie wnieśli uwag do sprawozdania.

KOMISJA FINANSÓW i KOMISJA INFRASTRUKTURY pozytywnie zaopiniowały Sprawozdanie finansowe wraz ze sprawozdaniem z wykonania budżetu miasta Konina za 2022 rok - 8 głosami „za” przy 1 głosie „wstrzymującym się”.

Pkt 6. Zaopiniowanie „Oceny stopnia należytego wykonania przez MZGOK Sp. z o.o. obowiązków określonych w Umowie Wykonawczej z 29 grudnia 2011 r. na świadczenie usług w zakresie odzysku i unieszkodliwiania odpadów komunalnych i nadzoru zrehabilitowanych składowisk odpadów w 2022 roku”.

Pkt 7. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie zatwierdzenia ostatecznych wyników kontroli kwot rekompensaty całkowitej wypłaconej Miejskiemu Zakładowi Gospodarki Odpadami Komunalnymi Sp. z o.o. za 2022 rok (druk nr 986).

Ocenę omówił **z-ca Prezydenta Miasta Paweł Adamów**: „Tutaj też miał dotrzeć do nas przedstawiciel MZGOK, ale na ten moment jeszcze nie dotarł. Ja myślę, że w razie jakichkolwiek pytań na sesji będzie już obecny pan prezes Henryk Drzewiecki, natomiast chciałem powiedzieć, że ten materiał jest bardzo ciekawy i w sposób bardzo syntetyczny i jasny pokazuje informacje na temat naszej instalacji, zarówno samej spalarni, jak i składowiska, jak i biokompostowni, tak że nie jest materiałem długim. Jeżeli ktoś się z nim nie zapoznał, to warto go przeczytać, bo można fajne wnioski z niego powyciągać. Jest to materiał, który pokazuje tak naprawdę, jaki strumień odpadów, skąd trafiał i w jaki sposób został zagospodarowany.

W 2022 roku do instalacji trafiło niecałe 160 tys. ton odpadów, dokładnie 157 tys. ton i jest to spadek o 15% w stosunku do roku 2021, co też jest ciekawym wnioskiem, natomiast aż o 40% spadła liczba odpadów, które trafiały na składowisko odpadów. To też jest efekt tego, że znaczna część odpadów zmieszanych jest spalana i znaczna część jest segregowana, tak że na składowisko odpadów trafia coraz mniej. Na dzień dzisiejszy składowisko jest wypełnione w około 70%, tak że też w naszym interesie jest, żeby tych odpadów z roku na rok trafiało coraz mniej.

I tutaj jest wiele też takich materiałów do przejrzania, których nie warto tu prezentować, bo są rodzaje odpadów przyjętych zarówno w 2022 roku, w porównaniu do roku 2021, dokładne rodzaje, z wyszczególnieniem na kody odpadów, też podział, różnego rodzaju wykresy na odpady zmieszane, selektywne, bioodpady, odpady gabarytowe, przedstawiona jest struktura odpadów, skąd te odpady pochodzą czy z miasta Konina, czy z jakiego powiatu były. Jest powiat koniński, kolski, słupecki, turecki, w jakiej strukturze te odpady trafiają na kompostownie, na składowisko, na magazyn odpadów do przekazania na sortownię, na magazyn odpadów, w związku z czym nie ma sensu tego szczegółowo prezentować. Jeśli mieliby państwo jakieś pytania w tym zakresie, to postaramy się dzisiaj odpowiedzieć, albo odpowiemy też na sesji.

Współpraca ze spalarnią odpadów do tej pory przebiegała nienagannie, tutaj współpraca w zakresie miasto - PGKiM, które odbierało i je zawoziło do spalarni, do MZGOK powodowało zawsze to, że mieliśmy cenę na bramie jedną z najniższych w Polsce, do tego czasu na poziomie około 320 zł. Powodowało to też w efekcie atrakcyjną w stosunku do innych gmin stawkę na mieszkańca, mimo, że ją trochę podnieśliśmy w ostatnich latach, to i tak to jest dziś stawka jedna z najniższych. Nawet mniejsze gminy mają te stawki często wyższe, tak że jest to coś też pozytywnego, że ten strumień odpadów mamy po pierwsze całkowicie skomunalizowany, czyli realizowany zarówno przez dwie nasze spółki komunalne, poza odpadami niezamieszkałymi, które zlecamy na zewnątrz i to się sprawdza.

My też rozpisaliśmy teraz przetarg w tym roku na zagospodarowanie odpadów i wygrało ponownie MZGOK, tak że będzie realizowało to zadanie dalej dla nas, utrzymując tak naprawdę te wszystkie ceny, które mieliśmy do tej pory czyli mimo tego wzrostu przez ostatnie kilka lat cen towarów, usług i mediów, czy kosztów pracy, my tę cenę odbioru i zagospodarowania odpadów mamy na stałym poziomie, dzięki temu, że realizują to nasze spółki.

Oczywiście spalarnia MZGOK ma swoje plany inwestycyjne, na pewno w przyszłości chcielibyśmy rozbudować o kolejny blok spalarnię odpadów, która ma być dedykowana przede wszystkim już RDF, czyli tym bardziej kalorycznym odpadom, co ma się przyczynić do zwiększenia produkcji energii elektrycznej, energii cieplnej. Ten limit wprowadzony przez rząd, który umniejszył koszty zakupu energii do 800 zł za 1 MWh, on z jednej strony ograniczył koszty dla miasta i dla naszych spółek, ale np. tutaj na spalarnię niekorzystnie wpłynął, ponieważ spalarnia tą swoją zieloną energię mogłaby sprzedawać za 1500 zł, natomiast dzisiaj musi ją sprzedawać za 800 zł, natomiast jest to rzeczywiście przyszłościowy biznes i warto inwestować, zarówno w rozbudowę samej spalarni, ale też jest plan rozbudowy biogazowni, bo dzisiaj w Koninie widać ewidentnie, że tej biogazowni brakuje. Jest dużo surowca z różnych zakładów, gdzie można by było składać ten surowiec właśnie w biogazowni i produkować jeszcze więcej zielonej energii elektrycznej i ciepła. Ja tylko powiem tyle jeszcze, że my jako miasto do spalarni zawozimy, spalarnia przepala 94 tys. odpadów i zdecydowana większość, to są nasze odpady z miasta. W pierwszej kolejności spalarnia ma taki priorytet, że ma zaspokoić potrzeby swoich udziałowców i dla nich utrzymać cenę 320 zł, w miarę możliwości, jeżeli jest to możliwe, a na pewno po rozbudowie o ten kolejny blok spalarnia będzie mogła świadczyć też usługi dla pozostałych podmiotów, które są tym bardzo mocno zainteresowane, którzy już nie są udziałowcami, dla nich będzie można te ceny wywindować wyżej, bo chronimy swoich udziałowców, natomiast na obcych chcemy zarabiać w tym zakresie. I tak dzisiaj jest

zainteresowanie ze strony różnych podmiotów w Polsce na poziomie nawet pół miliona ton rocznie, gdzie my mamy dzisiaj przepustowość dzisiaj 94 tysiące, więc ta dyskusja o tym, że spalarnie się skończyły lub się niedługo skończą są niezasadne. Jestem przekonany, że przez wiele lat będzie to bardzo dobre źródło energii elektrycznej i ciepłej, i sposób zagospodarowania odpadów, bo ta liczba odpadów komunalnych w Polsce z roku na rok wzrasta w stopniu większym niż możliwości zagospodarowania ich w tego typu instalacjach. Jeśli byłyby jakieś pytania, to postaramy się dzisiaj odpowiedzieć. Dotarła do nas pani z MZGOK to mógłbym oddać głos.”

Głos zabrała **pani Beata Cegielska – główna księgowa MZGOK**: „Przepraszam spóźniłam się chwilę, więc pewnie nic więcej nie dopowiem aniżeli pan prezydent, jedynie to co chciałam w uzupełnieniu zaznaczyć, że ocena stopnia należytego wykonania jest...”

Przewodniczący Marek Cieślak: „Ale to będzie w następnym punkcie.”

Kontynuując **pani Beata Cegielska**: „Rozumiem, że rozmawialiście państwo przed chwilą o rekompensacie.

Te dwa tematy łączą się, jeżeli chodzi o rekompensatę, która była przedmiotem omawiania, to raport z kontroli rekompensaty zarówno jak i ocenę przedstawiamy wysokiej radzie co roku i naszym wspólnikom. Poziom dopuszczalnej rekompensaty, dopuszczalnej pomocy określony jest w umowie wykonawczej, jest to wskaźnik ROA, który jest wskazany w umowie wykonawczej na poziomie 9%. Jego przekroczenie powoduje, że rekompensata jest nadmierna. Nasz wskaźnik za 2022 rok wynosił 4,192%, to znaczy, że rekompensata nie była nadmierna. Tą rekompensatę, kontrolę rekompensaty rada nadzorcza co roku zleca, najczęściej jest to ten sam podmiot, który dokonuje weryfikacji sprawozdania finansowego, tak że biegły rewident równoległe ze sprawozdaniem dokonuje również kontroli rekompensaty i na tę okoliczność przedstawia nam raport, który stanowił załącznik do materiałów, które zostały państwu przekazane. Tutaj żadnej nowości nie mamy.”

Przewodniczący Marek Cieślak: „Przypominam, że pan prezydent omówił punkt 6, a pani księgowa nawiązała do punktu 7, jaki będziemy też omawiać i dyskutować, zawarty w druku 986, dotyczącym zatwierdzenia ostatecznych wyników kontroli kwot rekompensaty, o tym, co powiedziała pani księgowa tzw. ROA, który zgodnie z przepisami nie może przekraczać 9%, w przypadku MZGOK jest to 4,192%, tak że ta wartość spełnia zapisy ustawowe.”

O głos poprosiła **radna Monika Kosińska**: „Pytanie w zasadzie bardziej do pana prezydenta niż do przedstawicielki MZGOK. W tym strumieniu odpadów, który mamy, co prawda mniejszy niż w ubiegłym roku, zmniejszenie rozkłada się nierównomiernie na różne rodzaje odpadów i aż o 10,5% zmniejszyła się masa odpadów selektywnie zbieranych, w związku z tym ten udział odpadów selektywnie zbieranych w całym strumieniu śmieci moim zdaniem nie jest zadowalający. Czy miasto ma jakiś pomysł na to, żeby zachęcić szczególnie mieszkańców domów wielorodzinnych, gdzie ta selektywna zbiórka jest prowadzona w dosyć mocno ograniczonym zakresie do tego, żeby jednak więcej segregować odpadów.”

Odpowiedzi udzielił **zastępca prezydenta Paweł Adamów**: „Ja też myślę, że można postawić taką tezę, że liczba odpadów segregowanych zmniejszyła się też w trakcie kryzysu energetycznego, bo są to odpady, którymi da się palić w piecach, jak np. papier, niestety plastik, tektura czy gabaryty i to są rzeczywiście odpady, które zauważyliśmy, że mniej trafiało do MZGOK. Odpadami zmieszanymi nie da się palić, więc one trafiały na tym samym poziomie i myślę, że to bardziej z tego wynika, bo kultura segregacji przez mieszkańców z roku na rok jest coraz wyższa i to widzimy mimo coraz wyższych wskaźników nakładanych ze strony Unii Europejskiej na te limity na frakcjach, to ta segregacja jest coraz lepsza. Ona oczywiście zawsze była wręcz wzorowa w zabudowie jednorodzinnej, bo tam najłatwiej można to wyegzekwować, gorzej było w zabudowie wielorodzinnej i tam pewnie trzeba by prowadzić akcje edukacyjne i stosować rozwiązania, które dzisiaj stosuje Wydział Gospodarki Komunalnej czyli kontrole, współpraca w tym zakresie ze spółdzielniami, czy chociażby współpraca z Wydziałem Spraw Lokalowych, bo my też mamy 1800 mieszkań w naszym zasobie i tam też współpracujemy z Wydziałem Gospodarki Komunalnej, tak że tu spadek wynikał z ogólnego wolumenu tych odpadów, które trafiły do nas, a nie ze spadku efektywności w tym zakresie.”

Nie było innych zgłoszeń do dyskusji.

KOMISJA FINANSÓW i KOMISJA INFRASTRUKTURY „Ocenę stopnia należytego wykonania przez MZGOK Sp. z o.o. obowiązków określonych w Umowie Wykonawczej z 29 grudnia 2011 r. na świadczenie usług w zakresie odzysku i unieszkodliwiania odpadów komunalnych i nadzoru zrehabilitowanych składowisk odpadów w 2022 roku” **zaopiniowały pozytywnie** – 9 radnych „za”.

KOMISJA FINANSÓW i KOMISJA INFRASTRUKTURY projekt uchwały w sprawie zatwierdzenia ostatecznych wyników kontroli kwot rekompensaty całkowitej wypłaconej Miejskiemu Zakładowi Gospodarki Odpadami Komunalnymi Sp. z o.o. za 2022 rok **zaopiniowały pozytywnie** – 9 radnych „za”.

Pkt 8 - Zaopiniowanie projektów uchwał w sprawie:

- a) zmian w budżecie miasta Konina na 2023 rok (druk nr 991),**
- b) zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Konina na lata 2023-2036 (druk nr 992).**

Projekty uchwał omówiła **Skarbnik Miasta Ewelina Ostajewska-Szwankowska:**

„Zmiany zawarte w uchwale zmieniającej budżet bieżącego roku zakładają zwiększenie dochodów ogółem o kwotę 1,2 mln zł, jak również wzrost wydatków o kwotę około 3,3 mln zł, co przełożyło się na ukształtowanie deficytu budżetowego na poziomie 24,7 mln zł.

Zmiany w zakresie zwiększenia planu dochodów gminy dotyczą zwiększenia dochodów własnych jednostek organizacyjnych miasta oraz dotacji celowych na realizację projektów i przedsięwzięć, do których przystąpiło miasto.

Zwiększa się plan wydatków gminy o kwotę 5,2 mln zł, w szczególności na realizację wydatków finansowanych z wcześniej już omówionych dotacji celowych na realizację projektów i przedsięwzięć, do których przystąpiło miasto, na zwiększenie wydatków bieżących na dodatki mieszkaniowe i pokrycie kosztów energii elektrycznej w jednostkach organizacyjnych miasta, jak również na realizację wydatków majątkowych w zakresie istniejących zadań, jak i wprowadzenie nowych zadań do realizacji w zakresie realizacji transportu i łączności, administracji publicznej, bezpieczeństwa publicznego i ochrony przeciwpożarowej oraz gospodarki komunalnej i ochrony środowiska.

W zakresie budżetu powiatu zwiększa się plan dochodów w szczególności z tytułu wpływu środków subwencji ogólnej części oświatowej, jak i środków z rezerwy subwencji ogólnej z przeznaczeniem na remont obiektów mostowych na Trasie Bursztynowej w Koninie – etap I.

Tym samym w zakresie zwiększenia planu wydatków w powiecie zwiększa się wydatki bieżące Zarządu Dróg Miejskich na „Remont obiektów mostowych na Trasie Bursztynowej w Koninie – etap I” oraz wydatki bieżące na pokrycie kosztów energii elektrycznej w jednostkach organizacyjnych miasta Konina.

W Załączniku nr 9 do uchwały budżetowej obejmującym „Plan przychodów i rozchodów budżetu miasta Konina na 2023 rok” zwiększa się plan przychodów o kwotę 3.758.473,77 zł z tytułu wolnych środków na rachunkach bankowych.

W zakresie projektu wieloletniej prognozy finansowej miasta Konina na lata 2023-2036, w projekcie uchwały w sprawie zmiany wieloletniej prognozy

finansowej dokonuje się zmian dochodów i wydatków roku 2023 zgodnie ze zmianami zaproponowanymi do uchwały budżetowej.

W okresie prognozy dokonano zmian w zakresie planowanych wydatków bieżących i majątkowych.

Do załącznika nr 2 dodano następujące przedsięwzięcia:

- dostępny Urząd-montaż dźwigu platformowego;
- dokończenie Nadwarciańskiej Ścieżki Rekreacyjnej.

Dokonano zmian w zakresie następujących przedsięwzięć:

- Zielone korytarze miejskie - klimatyczne przebudzenie w Koninie (wydatki bieżące);
- Zielone korytarze miejskie - klimatyczne przebudzenie w Koninie (wydatki majątkowe);
- Generator miejskiej energii źródłem sukcesu Konina. (Jednostka: Urząd Miejski, wydatki majątkowe);
- Generator miejskiej energii źródłem sukcesu Konin.(Jednostka: Zarząd Dróg Miejskich w Koninie, wydatki majątkowe);
- realizacja prac budowlanych mających na celu ochronę, zachowanie oraz zabezpieczenie zabytkowego „Domu Zemełki” w Koninie;
- gospodarowanie odpadami komunalnymi przez gminę.;
- budowa sieci tras rowerowych tzw. single track wraz z trasą spacerowo-biegową- etap I;
- LIFE AFTER COAL - Wdrażanie Strategii na rzecz Neutralności Klimatycznej Wielkopolska Wschodnia 2040 (Zmiana nazwy na: LIFE AFTER COAL PL- Wdrażanie Strategii na rzecz Neutralności Klimatycznej Wielkopolska Wschodnia 2040).

Zmiany wprowadzone w wykazie wieloletnich przedsięwzięć nie spowodowały zmiany horyzontu czasowego.”

Przewodniczący Komisji Finansów Marek Cieślak zapytał: „Interesuje mnie wydatek rzędu 300 tys. zł na niskoemisyjny transport publiczny w subregionie konińskim. Mógłby ktoś przedstawić, cóż to takiego jest, na co te pieniądze idą i jakie będą tego konsekwencje?”

Odpowiedzi udzielił **zastępca prezydenta Paweł Adamów** „W grudniu zostanie rozpisany konkurs z Funduszu Sprawiedliwej Transformacji na transport publiczny. My tam mamy dedykowany projekt pozakonkursowy, czyli to są pieniądze dedykowane dla naszego projektu, który od pewnego czasu jest zgłoszony do tego planu, właśnie na projekt transportowy. Mamy na to, z tego co pamiętam, około 180 mln zł i te pieniądze są nam dedykowane, musimy tylko przygotować odpowiedni

projekt i go złożyć. Jeżeli tego nie zrobimy, to te pieniądze zostaną rozdysponowane na inne regiony i inne tereny.

Struktura finansowania jest taka, że 70%, czyli te 80 mln zł pochodzi z FST. Mamy deklarację, chociaż ma być jeszcze ona na 100% potwierdzona, że 15% ma być tego projektu finansowane z programu krajowego, to jest takie specjalne wsparcie dla nas akurat przy tym projekcie, żebyśmy nie musieli wykładać wkładu własnego na poziomie 30% i pozostałe 15% będziemy musieli dołożyć my, czyli beneficjenci, bo beneficjentami są cztery miasta subregionu konińskiego, bo to jest nasz wspólny projekt. To jest projekt miasta Konina, Słupcy, Turku i Koła i te cztery miasta, każde opracowało swój zakres w tym projekcie.

Słupca zamierza przebudować budynek dworca, duży obiekt, który dzisiaj należy do PKP, przejmują ten budynek, będą go remontować i wokół robić parking. Koło przebudowuje otoczenie swojego dworca PKP, natomiast Turek chce w ogóle wybudować w tym projekcie dworzec PKS mimo, że tam na razie PKS nie jeździ to chcą rozwijać infrastrukturę transportową dla PKS, albo dla dostawców prywatnych.

Jeżeli chodzi o nasze działania, to my chcemy zakupić w tym projekcie autobusy zeroemisyjne. Do końca jeszcze nie wiemy ile, bo będzie przygotowywane studium i na to są te środki, które są zapisane w tym budżecie. Niestety w tej perspektywie nie można już finansować autobusów hybrydowych, mówię niestety, bo one generalnie są najtańsze w zakupie i najtańsze tak naprawdę w utrzymaniu. Można kupować autobusy elektryczne i wodorowe, tak że na pewno pewną liczbę tych autobusów chcemy kupić.

Chcemy rozbudować bazę MZK o warsztat, w którym będziemy w przyszłości naprawiać autobusy elektryczne bądź wodorowe, bo dzisiaj mamy bazę, która jest przygotowana do naprawiania i serwisu autobusów dieslowskich, natomiast dzisiaj mamy te autobusy zeroemisyjne na gwarancji, nie musimy ich naprawiać, natomiast niedługo ta gwarancja się skończy, a technologia naprawy autobusów elektrycznych jest całkiem inna niż autobusów na olej napędowy i stwierdziliśmy, że skoro po raz ostatni mamy otrzymać jakieś środki zewnętrzne na taki duży projekt transportowy, warto zaprojektować taką bazę. Tutaj też bez szczegółów, bo tutaj też będzie na etapie studium opracowane i dla państwa radnych taką informację prześlemy.

Kolejnym zadaniem naszym, miasta Konina w tym projekcie, to jest zwiększenie bezpieczeństwa na naszych drogach i tutaj to zadanie akurat przygotowuje ZDM i to jest wprowadzenie inteligentnego systemu zarządzania ruchem ITS. Analiza, na których skrzyżowaniach można by to było uruchomić i to też sfinansujemy z tego

zadania i chcemy z tego zadania też sfinansować otoczenie wokół Wieży Ciśnień. To będzie taki element brakujący dzisiaj, mamy przebudowane perony, będziemy mieć za chwilę wybudowany dworzec i chcemy wokół Wieży Ciśnień zrewitalizować te wszystkie wiaty autobusowe, dedykowane dzisiaj PKS, MZK, czy wszystkim innym podmiotom prywatnym, które by chciały z niego korzystać, czy Flixbus, czy inne podmioty dalekobieżne, czy lokalne. Mamy zgodę i porozumienie z PKP, bo część terenów należy do PKP i będziemy wystosowywać prośbę o przejęcie tych terenów, żeby one w całości mogły stać się przedmiotem tego projektu. Dzisiaj mieszkańcy oczekują, że tamta część też zostanie zrewitalizowana. Wiele osób było zdziwionych, że w momencie budowy dworca, tamta część w ogóle nie jest ruszana, natomiast nigdy w zakresie budowy dworca ta część przy Wieży Ciśnień nie miała być przebudowana. Kiedyś się mówiło, że to może być kolejny, drugi etap, natomiast nigdy nie było to elementem pozwolenia na budowę. Natomiast jest dzisiaj szansa sfinansować to ze środków publicznych i uruchomić i odmienić to miejsce, bo dzisiaj to miejsce urąga swoim wyglądem swojej randze i żeby to wszystko zrobić, to musimy przygotować taki dokument jak studium wykonalności i to robimy w imieniu wszystkich czterech miast. To studium będzie sfinansowane z tego projektu, tak że dzisiaj musimy wyłożyć 300 tys. zł, natomiast to nam zostanie sfinansowane w 85% z projektu. Myślę, że te 15% się jakoś podzielimy z tymi miastami i miasta poprosiły nas, żebyśmy byli liderem w tym zakresie i takie studium opracowali. Potrzebujemy kilka miesięcy, żeby móc na początku przyszłego roku, bo pewnie termin naborów będzie do początku przyszłego roku, złożyć taki projekt. I tutaj jakby mieli państwo radni jakieś pytania odpowiem, ogólnie zarysowałem jak to wygląda.”

Radny Tomasz Andrzej NOWAK zapytał: „Ja mam pytanie w części miejskiej, w wydatkach majątkowych ponad 672 tys. zł na Zielone korytarze miejskie – klimatyczne przebudzenie w Koninie i tutaj prosiłbym o więcej szczegółów.”

Zastępca prezydenta Paweł Adamów odpowiedział: „Tam nie ma żadnego zwiększenia, to jest tylko przesunięcie pomiędzy majątkowymi a bieżącymi, natomiast kwotowo nic nie dodajemy, projekt dalej ma taką samą wartość.”

Generalnie odpowiem może konkretnie, jeśli mogę na sesji, natomiast teraz aktualnie te przetargi, które rozpisaaliśmy, dotyczą parków kieszonkowych, bo jeżeli chodzi o wiaty przystankowe, to temat jest już zamknięty.

Teraz aktualnie dwa zadania są realizowane, czyli parki kieszonkowe w różnych miejscach i nasadzenia roślin i drzew między innymi przy amfiteatrze, tak że prawdopodobnie dotyczy tych zadań, bo to jest ogólnie nazwane zielone korytarze i w budżecie nie mamy tego wyszczególnionego zadaniowo.

Za chwilę będziemy rozpisywać przetarg, bo czekaliśmy na zakończenie różnych przedsięwzięć kulturalnych na Placu Wolności i będziemy rozpisywać przetarg na przebudowę Placu Wolności, to będzie jedno z większych zadań w ramach tego projektu i zaraz potem będziemy rozpisywać przetarg na budowę parku tężniowego. To będzie drugie największe zadanie. My mamy tutaj deklarację, że w tym projekcie 30% zwiększona zostanie nam dotacja. Nie wszystkie samorządy dostały takie zwiększenie, nasz projekt jest w gronie kilku projektów, którym ministerstwo zwiększyło dotacje uznając, że jest to projekt kompleksowy, wielozadaniowy i warty dofinansowania, tak że nawet jak gdzieś się pojawiały zwiększone koszty na przetargach, to na wszystko nam ministerstwo dołożyło."

Przewodniczący rady Tadeusz WOJDYŃSKI zapytał: „Do działu 754 bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa zwiększa się kwotę o 98 tys. zł na wydatki majątkowe i tu jest dotacja celowa na dofinansowanie zakupu pojazdu pożarniczego dla OSP Chorzeń w Koninie 10 tys. zł. Z tego co pamiętam, było przyznane 600 tys. zł, bo ten samochód chyba 1,2 mln zł kosztuje i tutaj nie wiem skąd się pojawia ta kwota, bo z rozmów z prezydentem, to prezydent powiedział mi, że więcej nie dołożymy, bo nie ma pieniędzy. Tu raptem się pieniądze znalazły, 10 tys. zł, a wiem, że to nie załatwia jeszcze tematu dla OSP Chorzeń?

I drugie, zakup i montaż nowych kamer monitoringu miejskiego 88 tys. zł. Chciałbym się dowiedzieć, w których miejscach te kamery zostaną zainstalowane, czy już jest ustalone czy dopiero będzie to ustalone?"

Zastępca prezydenta Paweł Adamów odpowiedział: „Generalnie 600 tys. zł jest już w budżecie i one są zabezpieczone, na ten wóz są pieniądze już wcześniej zabezpieczone, natomiast ten wniosek przyznam szczerze dotyczy jakiejś rzeczy, musiałbym sprawdzić dokładnie w jakim zakresie dotyczy, to są jakieś dodatkowe środki. Może umówmy się tak, że odpowiemy na to na sesji."

Kolejno **przewodniczący Komisji Finansów Marek Cieślak**: „Jeszcze chciałem się odnieść, bo nie odniosłem się do wypowiedzi pana prezydenta w temacie właśnie tych 300 tys. zł na niskoemisyjny transport publiczny.

Panie prezydencie w marcu była dyskusja, między innymi zwracałem uwagę o zagrożeniach w tym temacie i obiecał pan wtedy, w marcu, że przy tak istotnym wielomilionowym projekcie, żeby nie było właśnie spotkań i jeszcze jakiś analiz pogłębionych, bo tak naprawdę, zgodzi się pan panie prezydencie, że w marcu to było tak nam rzucone ad hoc temat na stół, nieomówiony, minęło parę miesięcy, obiecał pan spotkanie ekstra dotyczące tego tematu, niestety do tej pory nie ma go. I teraz

jest następny temat i następne środki, bo jak państwo nie wiem czy wiecie czy nie wiecie, wtedy miasto ubiegało się o dofinansowanie, nie dostało ani grosza, akurat nie tylko nasze miasto, bo generalnie nie przyznano w Polsce żadnemu samorządowi dofinansowania zakupu autobusów wodorowych. Nie wiem, czy to jest jakiś sygnał, że odchodzi się od tego tematu, były dofinansowania taboru tramwajowego w Polsce. Chodzi mi o to, czy te pieniądze, jak pan wspomniał panie prezydencie będą, bo będzie stworzone studium, czy z tego studium będzie wynikała też analiza, czy ten temat jest opłacalny, czy my możemy w niego wejść?

I po drugie, nic pan nie mówi jak bardzo obciążą to nam budżet miasta, który jest już wręcz na granicy wytrzymałości, a z tego co mówił pan, projekt ma ponad 100 mln zł, mamy powiedzmy 30 podejrzewam, to jest przynajmniej 40-50 mln zł na stole by musiało miasto wyłożyć. Czy miasto jest gotowe, jeżeli dojdzie do realizacji tego zadania, położyć na stół takie pieniądze?

Przede wszystkim pierwsze spotkanie i analiza, drugie czy z tego dokumentu wyniknie opłacalność, czy też nieopłacalność przedsięwzięcia, bo wydamy pieniądze, okaże się, że przedsięwzięcie na tę chwilę jest bardzo drogie i będzie w utrzymaniu nadal przez najbliższy czas bardzo drogie, obciążające nasz budżet. Nie akceptują mieszkańcy już w tej chwili cen biletów komunikacji miejskiej i mam świadomość tego, że wprowadzenie tak drogiego transportu obciążą w znacznym stopniu koszt biletów i przejdzie to na pewno na mieszkańców."

Zastępca prezydenta Paweł Adamów odpowiedział: „Przyznaję, musimy takie spotkanie zorganizować, ale to powinna być komisja, dlatego też jesteśmy do dyspozycji, zorganizujemy Komisję Infrastruktury tak jak rozmawialiśmy, gdzie omówimy sobie wszystkie elementy związane z transportem publicznym, z autobusami wodorowymi, możemy przy okazji podyskutować o tym projekcie, możemy go szczegółowo zaprezentować, bo to też jest projekt dosyć złożony. On ma załatwić pewne tematy transportu publicznego w okresie długoterminowym, bo za kilka lat kupowanie diesli będzie nieopłacalne z takiego punktu widzenia, że w pewnym momencie zakazana zostanie produkcja pojazdów diesel, bo dzisiaj już taka dyskusja zaawansowana się w tym zakresie toczy i wszyscy będą stawiać w przyszłości na autobusy zeroemisyjne. Tylko takie autobusy dzisiaj stety i niestety są dofinansowane, więc ustawa o elektro mobilności, która nakłada nam coraz większy wskaźnik autobusów zeroemisyjnych w stosunku do całości, też z roku na rok przykręca tę śrubę, a to są jedyne pieniądze, z których możemy sobie w przyszłości sfinansować te autobusy zeroemisyjne i też odpowiednią bazę do ich obsługi. Ta baza

jest potrzebna do tego, żeby w przyszłości te autobusy naprawiać i z tego projektu można finansować.

Tam wkład własny liczyliśmy, przy założeniu, że będzie program krajowy, na kwotę 25 mln zł, ale to jest wkład własny dla wszystkich miast, nie tylko dla Konina, ale też dla Słupcy, Turku i Koła. Oni też nie mają małych zadań, bo jednak przebudowa dworca w Słupcy, czy budowa dworca autobusowego w Turku, to też są duże zadania. To nie jest tak, że my bierzemy 90% dotacji.

Tutaj może rzeczywiście można było wcześniej taką komisję zorganizować, może teraz w wakacje, jak już nie będzie sesji, możemy na spokojnie taką komisję tylko poświęconą transportowi publicznemu zwołać i byłbym wdzięczny, gdybyśmy mogli na Komisji Infrastruktury te rzeczy przedstawić i wrócić do tego tematu."

Przewodniczący Komisji Finansów Marek Cieślak: „Pytałem panie prezydencie jeszcze o to, czy z tego dokumentu, co pan mówił, wyniknie właśnie ta analiza kosztów, czy tam raczej już w tym dokumencie takich elementów nie będzie tam zawartych, jeśli chodzi o to studium, które pan mówił, że w ramach tych pieniędzy będzie wykonane?”

Odpowiadając **zastępca prezydenta Paweł Adamów:** „Generalnie to studium będzie zawierało kwestie związane z ekonomicznym wykorzystaniem, efektywność ekonomiczna będzie tam opisana i też będzie zawierało dokładną techniczną część, co zostanie kupione, za ile, tak że ono będzie w pełni opisywało te kwestie.

Teraz w ogóle w tej perspektywie każdy projekt, nawet społeczny, musi mieć studium wykonalności. Wcześniej studium dotyczyło tylko projektów inwestycyjnych, dzisiaj już nawet jeżeli robimy projekt społeczny trzeba to studium opracować. Tak że jak najbardziej ta analiza tam będzie i będziemy mogli o tym też porozmawiać."

Kolejno głos zabrał **radny Wiesław Wanjas:** „Najpierw co do spotkania i odbycia rozmów i dyskusji na ten temat, to bardzo proszę, żeby to się odbyło w gronie obydwu panów przewodniczących razem z panem prezydentem i ustalenie, bo to jest zarówno interes jak i miasta, tak samo radnych.

Druga sprawa. Ja nie znam się tak na autobusach jak zna się mój kolega przewodniczący Marek Cieślak, dlatego nie będę się wypowiadał, bo nigdy nie byłem specjalistą w tej dziedzinie, natomiast chcę powiedzieć jedno i powrócić do tematu, który poruszał pan prezydent. Wiemy doskonale, ci którzy są dłużej radnymi, jakie były rozmowy z Dekadą gdy powstawał projekt dworca kolejowego. Ten projekt dworca kolejowego był dzielony na dwa etapy. Pierwszy etap to ten, który się w tej chwili odbywa, drugi etap, w momencie gdyby Dekada znalazła osoby, przedsiębiorców,

którzy by wykupowali kolejne powierzchnie handlowe, to miała ruszyć rozbudowa drugiego etapu. Ponieważ nic takiego się na razie nie dzieje, to ja bardzo dziękuję panom prezydentom za to, że podjęli temat, bo wyobraźcie sobie, jak mizernie wyglądałaby ta zajezdnia autobusów wokół Wieży Ciśnień, a obok stoi piękny, nowo wybudowany dworzec. Dlatego przynajmniej w jakiejś dobrej części musimy do tego dorównać, żeby nie było znowu uwag, że coś potrafimy zrobić, inne rzeczy nie potrafimy zrobić itd.. Dlatego jestem za i bardzo proszę, jak są środki, proszę o to żeby dorównać wartością, wyglądem, dworcowi kolejowemu."

Kolejno o głos poprosiła **radna Emilia Wasielewska**: „Skoro mówimy o niskoemisyjnym transporcie publicznym w subregionie konińskim, rozumiem, że te 300 tys. zł jest na studium wykonalności, to chciałam się zapytać, czy w projekcie tym, ponieważ i pan przewodniczący i tutaj radni bardzo dużo przy okazji tego projektu mówią o tylko i wyłącznie jednej spółce transportowej, czyli o MZK, a jako Konin mamy dwie. Czy w związku z tym druga spółka, PKS, także uczestniczy w ramach tego projektu i jeżeli tak, bądź też nie, to proszę o uzasadnienie."

Zastępca prezydenta Paweł Adamów odpowiedział: „Druga spółka uczestniczy w zakresie dosyć mocno okrojonym, bo między innymi też dla PKS będzie budowane to otoczenie wiat przy Wieży Ciśnień, bo PKS w znacznej mierze będzie korzystać z tej infrastruktury, tym bardziej, że w budynku dworca ma zlokalizowane swoje kasy, tak że tam też będzie miało swoje stanowiska i z pewnością będzie też powiązane z tym dworcem autobusowym w Turku. Natomiast na dzień dzisiejszy PKS nie będzie z tego projektu miał kupowanych autobusów."

Nie było innych zgłoszeń do dyskusji, przystąpiono do głosowania.

DRUK NR 991

KOMISJA FINANSÓW projekt uchwały w sprawie zmian w budżecie miasta Konina na 2023 rok **zaopiniowała pozytywnie** – 6 radnych „za”, 3 radnych „wstrzymało się” od głosowania.

DRUK NR 992

KOMISJA FINANSÓW projekt uchwały w sprawie zmian w Wieloletniej Prognozie Finansowej miasta Konina na lata 2023-2036 **zaopiniowała pozytywnie** – 6 radnych „za”, 3 radnych „wstrzymało się” od głosowania.

Pkt 9 - Zaopiniowanie projektów uchwał w sprawie:

- a) obciążenia nieruchomości służebnością gruntową (druk nr 987),**
- b) obciążenia nieruchomości służebnością gruntową oraz zbycia nieruchomości (druk nr 988),**
- c) obciążenia nieruchomości służebnością przesyłu (druk nr 989),**
- d) nabycia nieruchomości (druk nr 990),**
- e) nieodpłatnego nabycia prawa użytkowania wieczystego nieruchomości (druk nr 995).**

Projekty uchwał omówiła **kierownik Wydziału Gospodarki Nieruchomościami Małgorzata Lalak**: „Pierwsza z uchwał, którą chciałam państwu przedstawić, dotyczy wyrażenia zgody na obciążenie odpłatne służebnością gruntową nieruchomości miejskiej położonej w obrębie Maliniec, oznaczonej w ewidencji gruntów i budynków numerem 95/4 na rzecz nieruchomości oznaczonej numerem 126/10 i też objętej księgą wieczystą. Wniosek w tej sprawie złożyła firma, przedsiębiorca, który sąsiaduje bezpośrednio z naszą działką 95/4. Nie wiem, czy państwo może pamiętać, ale w ubiegłym roku również podejmowali państwo uchwałę w sprawie obciążenia tej samej nieruchomości służebnością przejazdu i przechodu. Tak się akurat składa, że ta działka rzeczywiście stanowi dla kilku przedsiębiorców, którzy mają swoje siedziby na obszarze Malińca jedyny dostęp do drogi publicznej. Jest to działka, która w planie jest określona jako tereny kolejowe, w użytkach gruntowych nie jest wprowadzono drogą, jest jako BA, czyli zabudowa przemysłowa, niemniej jednak faktycznie w terenie znajduje się tam taka nieformalna droga dojazdowa, z której korzystają przedsiębiorcy i wniosek, który wpłynął do nas wydaje się, że jest uzasadniony, ponieważ ta działka stanowi jedyny dostęp dla tego przedsiębiorcy do drogi publicznej. Nie znam jeszcze kwoty, jakiej będzie wynagrodzenie za ustanowienie tej służebności, ale zakładam, że nie będzie małe, bo ta poprzednia sprawa, którą procedowaliście państwo, to było tam ponad 50 tys. zł z tego tytułu, tak że zakładam, że tutaj będzie kwota zbliżona.

Następna uchwała dotyczy zarówno wyrażenia zgody na nieodpłatne obciążenie nieruchomości służebnością gruntową, a także zgodę na zbycie w drodze bezprzetargowej trzech działek miejskich. Tu może pozwolę sobie na krótki rys historyczny, ponieważ wszystkie te działki, które są obecnie wymieniane w uchwale, były już przedmiotem obrad wysokiej rady w 2015 roku i wówczas podjęto uchwałę,

w której wyrażono zgodę na zbycie w drodze bezprzetargowej na rzecz osoby, która posiada nieruchomości w bezpośrednim sąsiedztwie, w celu polepszenia zagospodarowania tejże nieruchomości. Ponieważ w tym roku zwróciła się ta osoba ponownie, żeby wrócić do sprawy, a z jakiś powodów w tym 2015 roku i kolejnych nie doszło do wykonania tej uchwały, to zajęliśmy się analizą, jak na dzisiaj wygląda cała sytuacja i okazało się, że jedna z działek, ta, którą państwo widzą na załączniku graficznym i oznaczona jest kolorem zielonym, jest to taka działka, na której znajduje się grobla, przez którą płyną wody opadowe aż z ul. Spółdzielców do ul. Poznańskiej i dalej jeszcze w stronę Warty. I po rozmowie z ZDM udało mi się ustalić, że ta działka, dostęp do tej działki będzie stale miastu potrzebny, ponieważ być może kiedyś uda się tam może wybudować faktycznie jakiś rów odwodnieniowy taki z prawdziwego zdarzenia, że tak powiem, i ta grobla również będzie istotna w tym zamyśle technicznym. W związku z czym proponujemy, ażeby uchylić tę uchwałę z 2015 roku, a w nowej uchwale wyrazić zgodę na nabycie przez tego wnioskodawcę tych działek oznaczonych kolorem brązowym, natomiast przed tym nabyciem obciążyć te nieruchomości służebnością gruntową na rzecz miasta tak, ażebyśmy stale mieli dostęp zapewniony do tej grobli, która tam wprawdzie ponoć nie jest w dobrym stanie technicznym, ale generalnie będzie w przyszłości zapewne potrzebna. Sprawa dotyczy Chorzonia.

Kolejna uchwała dotyczy obciążenia służebnością przesyłu nieruchomości położonej w Niesłuszu. Jest to nieruchomość miejska znajdująca się w sąsiedztwie Lidla i tego nowego McDonald's-a. Z prośbą o obciążenie tej nieruchomości służebnością wystąpiła nasza spółka PWiK. Zakładamy, że ta służebność miałyby być nieodpłatna. Jest to dla nich konieczne, ponieważ mają tam swoje urządzenia technologiczne i przebiega tam sieć kanalizacji sanitarnej \varnothing 300, w związku z tym proszą o ustanowienie tej służebności i pas technologiczny o szerokości 5 metrów, tj. po 2,5 metra od osi kanału sanitarnego.

Kolejna sprawa dotyczy z kolei wyrażenia zgody na nabycie na rzecz miasta nieruchomości położonych w obrębie Łężyn. Ta uchwała też jest związana z tematem, który pojawiał się już tutaj na obradach komisji i na obradach rady miasta. Mieliśmy tutaj jakiś czas temu wniosek od osoby, która brała udział w scaleniu na terenie obrębu Łężyn i zgłaszała zastrzeżenia do tej uchwały scaleniowej. To jest kontynuacja jakby tej sprawy, ponieważ pani, która zgłaszała swoje zastrzeżenia, prowadziliśmy z panią rozmowy i generalnie złożyła wniosek o to, ażeby te działki, które tutaj są wymienione w uchwale, tj. działka 121/10 i 121/12, są to działki, które pozostały u wnioskodawczyni po wydzieleniu gruntów niezbędnych pod drogi publiczne i z uwagi na to, że na poprzedniej sesji procedowaliście państwo uchwałę, związaną

z nabyciem na rzecz miasta gruntów przeznaczonych pod drogi publiczne na Łężynie, tam od tej osoby również dwie działki były do przejęcia. Natomiast te pozostałe pani zawnioskowała, ażebyśmy może zechcieli rozważyć możliwość ich nabycia z uwagi na to, że według oceny wnioskodawczyni nie nadają się do wykorzystywania w dotychczasowy sposób. Te działeczki, one są niewielkie i w planie przeznaczone są wprawdzie pod budownictwo mieszkaniowe, jednak jako samodzielne działki na cel mieszkaniowy nie mogą być zagospodarowane, stąd też jeżeli miasto wykupi te nieruchomości, za jakiś czas będzie zapewne mogło sprzedać je na poszerzenie np. nieruchomości sąsiednich dla tych osób, które w sąsiedztwie mają pełnowymiarowe działki budowlane.

Ostatnia sprawa związana również z wyrażeniem zgody na nabycie nieruchomości, dotyczy też kwestii, która była też nie tak dawno omawiana, zarówno na komisji i przez radę miasta. W związku z inwestycją mieszkaniową, która ma być realizowana w obrębie Łężyn, miasto zawarło takie porozumienie z przedsiębiorcą budowlanym. Jednym z elementów tego porozumienia było ustalenie, iż przedsiębiorca dokona podziału swoich nieruchomości, których jest użytkownikiem wieczystym pod przyszłe drogi wewnętrzne i po tym podziale grunty te przekaże w drodze darowizny na rzecz miasta i właśnie w wykonaniu postanowień tego porozumienia została przygotowana ta uchwała. Dosłownie niemal kilka dni temu podział został dokonany i przedsiębiorca złożył właśnie wniosek o to, żebyśmy przyjęli te grunty w drodze darowizny. Tutaj mam nadzieję, że znajdzie ta uchwała uznanie w państwa oczach i zostanie też przyjęta."

Nie było uwag do projektów uchwał, przystąpiono do ich zaopiniowania.

DRUK Nr 987 - KOMISJA FINANSÓW i KOMISJA INFRASTRUKTURY projekt uchwały w sprawie obciążenia nieruchomości służebnością gruntową (obręb Maliniec) **zaopiniowały pozytywnie** – 9 radnych „za”.

DRUK Nr 988 - KOMISJA FINANSÓW i KOMISJA INFRASTRUKTURY projekt uchwały w sprawie obciążenia nieruchomości służebnością gruntową oraz zbycia nieruchomości zaopiniowały pozytywnie (obręb Chorzeń) – 9 radnych „za”.

DRUK Nr 989 - KOMISJA FINANSÓW i KOMISJA INFRASTRUKTURY projekt uchwały w sprawie obciążenia nieruchomości służebnością przesyłu (obręb Niestusz) **zaopiniowały pozytywnie** – 9 radnych „za”.

DRUK Nr 990 - KOMISJA FINANSÓW i KOMISJA INFRASTRUKTURY projekt uchwały w sprawie nabycia nieruchomości (obręb Łężyn) **zaopiniowały pozytywnie** – 9 radnych „za”.

DRUK Nr 995 - KOMISJA FINANSÓW i KOMISJA INFRASTRUKTURY projekt uchwały w sprawie nieodpłatnego nabycia prawa użytkowania wieczystego nieruchomości (obręb Łęzyn) **zaopiniowały pozytywnie** – 9 radnych „za”.

Pkt 10 – Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie zaliczenia do kategorii dróg gminnych oraz ustalenia ich przebiegu (druk nr 975).

Projekt uchwały omówił **dyrektor Zarządu Dróg Miejskich w Koninie Grzegorz Pająk**: „Projekt typowo czysto techniczny. Ewidencja dróg cały czas rośnie i ona jest cały czas rozbudowywana, a dróg publicznych czym więcej, tym lepiej się nimi zarządza. W związku z tym mamy taką propozycję, aby kolejny pakiet dróg, które są w mieście, i które spełniają warunki techniczne, żeby tymi drogami publicznymi były, zaliczyć do odpowiedniej kategorii. W tym wypadku są to drogi kategorii gminnej.

Jest to dyspozycja radnych i taka stosowna uchwała jest przygotowana. Mówimy o drogach na Przydziałkach, to są drogi wybudowane przez JHM Development i przekazane miastu i takie porządkowe rzeczy na ul. Hirszfelda, czyli Laskówiec sięgacze, które też nie były zaliczone do żadnej kategorii i drogi serwisowe na terenach inwestycyjnych.”

Nie było uwag do projektu uchwały.

KOMISJA FINANSÓW i KOMISJA INFRASTRUKTURY projekt uchwały w sprawie zaliczenia do kategorii dróg gminnych oraz ustalenia ich przebiegu **zaopiniowały pozytywnie** – 9 radnych „za”.

Sprawy bieżące:

Zapoznanie się z koncepcją architektoniczną budynków na ul. Topazowej.

Przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek Waszkowiak poinformował, że na wniosek zastępcy prezydenta Pawła Adamowa na komisji zostanie przedstawiona koncepcja architektoniczna budynków na ul. Topazowej.

Poprosił o prezentację.

Głos zabrał **pan Bartosz Gierwielaniec**, architekt, właściciel firmy AiG Architekci s. c., cytując: „Dziękuję bardzo za tą możliwość dzisiejszego spotkania się i krótkiej prezentacji, dotyczy ona lex deweloper dotyczącego terenu Nefrytowa – Topazowa - Cyrkoniowa.

Taką koncepcję przedstawiliśmy już, spotkała się ona z dużym protestem mieszkańców i finalnie nie uzyskała też przychylności rady miasta. To z pewnością

odebraliśmy jako własną porażkę, wróciliśmy jeszcze raz do prac projektowych, wróciliśmy również do wariantu pierwotnego, który zakładał realizację inwestycji zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Zrozumieliśmy przede wszystkim co jest istotą tego postępowania i postanowiliśmy przeprowadzić to w inny sposób, podejść przede wszystkim w sposób otwarty i zaprezentować nasze wnioski i nasze przemyślenia, zarówno państwu w pierwszej kolejności jako przedstawicielom wybranym przez nasze miasto, jak również chcemy zaprezentować, zorganizować spotkanie, na którym przedstawimy i przeprowadzimy taką rozmowę z mieszkańcami. Mieszkańcy zarówno tej zabudowy mieszkaniowej szeregowej przylegającej do ulicy Topazowej, jak i mieszkańcy spółdzielni, która przylega od strony północnej do terenu naszej inwestycji.

To co chciałem dzisiaj przedstawić państwu to takie podstawowe nasze wnioski, ponieważ uważamy, że cała inwestycja, cała propozycja nasza i kierunek, w którym tak naprawdę namówiliśmy inwestora, czyli kierunek, w którym uważamy, że realizacja tej inwestycji przez dewelopera jest naprawdę korzystniejsza dla wszystkich stron. Wydaje się nam, że gdzieś w czasie tej pierwszej prezentacji zabrakło pewnych być może wyjaśnień, pewnej dyskusji, która wskaże jasno gdzie te plusy są również dla mieszkańców.

Zdajemy sobie sprawę, że dla nas jest to próba, chcemy spróbować, uważamy że realizacja w tym trybie jest znacznie lepsza. Zdajemy sobie sprawę, że żeby to się udało, to musimy zarówno uzyskać zgodę mieszkańców, jak i państwa, żeby to wprowadzić.

Ja się skoncentruję głównie na tym, żeby właśnie zobrazować dlaczego i gdzie mamy plusy i dlaczego realizacja tej inwestycji, zgodnie z dzisiaj obowiązującym miejscowym planem, nie będzie tak korzystna dla całego tego kwartału i dla całego miejsca.

W tej chwili na tym slajdzie pierwszym jest pokazany tak naprawdę przebieg przeznaczenia terenu zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Pokazuję to ponieważ istotą, jedną z istot właśnie tej sytuacji jest to, że teren tak naprawdę w całości jest przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną w większości oraz mieszkaniową zabudowę wielorodzinną z możliwością lokalizacji usług.

Chciałbym zwrócić uwagę, że teren pomiędzy dzisiejszymi terenami zabudowy, na której jest zlokalizowany blok spółdzielni, a pomiędzy terenem należącym do inwestora, w rozumieniu miejscowego planu jest terenem budowlanym, przeznaczonym pod zabudowę wielorodzinną.

Na tym slajdzie pokazujemy jak chcieliśmy trochę inaczej podejść do samego zakresu objętego lex deweloper. Chcielibyśmy poszerzyć ten zakres objęty bezpośrednio lex-em o pas drogowy przylegający bezpośrednio również do ulicy Topazowej, aż do granicy w tej chwili zabudowy szeregowej. Istotnie jest to, że to włączenie wiązałoby się z tym, że chcielibyśmy wzdłuż pasa drogowego dzisiejszej ulicy wykonać chodnik, tudzież, jeżeli taka będzie wola mieszkańców, ewentualne miejsca postojowe.

Na kolejnym ujęciu jest to zobrazowane ponownie, tyle, że już tak chciałem to bardziej czytelnie przedstawić bez podkładu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Obszar zaznaczony na czerwono jest to obszar tak naprawdę przeznaczony pod budowę mieszkaniową wielorodzinną objęte lex-em, jako to przeznaczenie podstawowe. Obszar zaznaczony kolorem niebieskim jest to obszar już inwestycji towarzyszącej, czyli wszystkiego co będziemy realizować w związku z lex-em na terenach przylegających wokół terenu mieszkaniowego.

Tutaj na tym ujęciu pokazujemy jak ma się to w stosunku do własności w tej chwili, czerwony teren to jest własność naszego inwestora, w kolorze tym żółtym są pokazane własności miasta Konina.

Teraz już sama koncepcja. W stosunku do wariantu, który przedstawialiśmy w tej pierwotnej wersji, przede wszystkim zaproponowaliśmy obniżenie wysokości zabudowy od strony ulicy Topazowej i zmniejszenie ich do 3 kondygnacji, natomiast pozostawiliśmy zabudowę 4-kondygnacyjną od strony północno-wschodniej, północno-zachodniej oraz pozostawiliśmy taką dominantę w postaci 5-kondygnacyjnej części ustawionej vis a vi dzisiaj istniejącej, tego 5-kondygnacyjnego budynku powstałego w ramach budowy osiedla Diamentowego.

Podstawową i bardzo tutaj mało widoczną, ale zasadniczą różnicą jest to, że wprowadzamy współczynnik wymaganych miejsc postojowych, zwiększamy go z 1.2 do 1.5, czyli na każde budowane mieszkanie zapewnimy 1,5 miejsca postojowego. Jest to jeden z argumentów, który był podnoszony przez mieszkańców również jako zarzut w stosunku do naszej wcześniejszej propozycji.

Jeżeli chodzi o miejsca postojowe, to podobnie jak w tej poprzedniej koncepcji planujemy również wykonać miejsca, które będą zlokalizowane od strony północnej w pobliżu tego istniejącego w tej chwili bloku, które nie będą wliczane i rozliczane w bilansie całej naszej inwestycji, czyli będą tymi miejscami dodatkowymi, powyżej tego konsultowanego współczynnika 1,5 miejsca na jedno mieszkanie.

W wyniku tych zmian też zmieniliśmy samą komunikację, od strony ulicy Topazowej, strony szeregowej zrezygnowaliśmy z planowanych tam wjazdów do parkingu podziemnego.

Na tym ujęciu chciałem pokazać państwu jak wyglądać będzie ta inwestycja w przypadku gdy będziemy realizować ją zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Myślę, że to obrazuje troszeczkę sytuację w jakim kierunku zmierzmy. Ważne jest to, że, to też jest taka informacja, którą chciałbym żeby jakby była czytelna i zrozumiała dla wszystkich, że inwestor jest już właścicielem tych działek, to nie jest planowany jakiś zakup, więc kwestia tylko w jakiej formie powstanie ta zabudowa zależy trochę od nas, trochę od państwa i liczymy tutaj, że będzie to ta forma, która w naszej ocenie bynajmniej jest właściwsza, a być może przekonamy państwa również, że dla państwa jest to rozwiązanie korzystniejsze.

Widać tutaj, że zabudowę w przypadku gdy będzie ona realizowana, będzie zabudową niższą, 3-kondygnacyjną. Spotykamy się w miejscowym planie z kilkoma problemami, a mianowicie nie jesteśmy w stanie na przykład rozliczać miejsc postojowych, które gdzieś mamy w granicach, czy też budować tych miejsc w granicach przylegających do pasów drogowych, ponieważ te pasy drogowe są węższe, te miejsca stoją już w połowie w pasie drogowym, w połowie na naszej działce i jest to niewykonalne. Tym bardziej, że w ramach bilansowania inwestycji jedynie miejsca, które są w naszych pasach drogowych, na naszej działce, jesteśmy w stanie wliczać jakby w całą tę strukturę, w związku z tym w tym rozwiązaniu parking podziemny powiększony, z rozwiązaniami typu parklift, takimi dwupoziomowymi i całość miejsc postojowych, z wyjątkiem kilku miejsc, które realizujemy jakby w wewnętrznym patio i parę miejsc, które możemy liczyć, ponieważ będą na naszym terenie działki po lewej stronie, przy ulicy Cyrkoniowej, te miejsca, pozostałe miejsca w całości będą zlokalizowane w parkingu podziemnym.

Zabudowa 3-kondygnacyjna, zgodnie z tym jaką w tej chwili dopuszcza miejscowy plan, natomiast kwartał, który powstaje, z uwagi już na oczekiwania również inwestora zostaje w pełni zamknięty, nie mamy tego otwarcia, które troszeczkę nawet nam od strony tej zabudowy szeregowej wprowadzało troszkę „oddechu” i ujmowało troszeczkę tej bryle.

Dla porównania jeszcze raz poproszę to ujęcie wcześniejsze, tak że tutaj ta zabudowa jest niższa, natomiast jest też zamknięta w całości i nie jesteśmy w stanie realizować wszystkich tych miejsc postojowych, które mamy wokół.

Poproszę kolejny i jeszcze następny od razu. Na tym slajdzie, tą czerwoną linią chcemy pokazać państwu jaka jest równica i coś co jest pewnie na pierwszy rzut oka mało czytelne, porównując jakby niezależnie te dwie koncepcje, natomiast czerwoną linią jest ten wariant zabudowy, który realizujemy zgodnie z miejscowym planem. Linia zabudowy budynków jest wyciągnięta w kierunku granic zabudowy działki, widać, że dzisiejsza propozycja oparta na lex, ta zabudowa, mimo że miejscami jest wyższa, to jest ona cofnięta w stosunku do tego co mamy obecnie przedstawione zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. I widać, że ten budynek w lex-ie jest odsunięty od zarówno zabudowy istniejącej jak i dróg, co jest w naszym odczuciu również korzystne, jest ono wyższe, natomiast jest troszeczkę odsunięte.

Poproszę kolejne ujęcie. Na tym rysunku też pokazujemy dokładnie tą samą sytuację, czerwoną linią pokazujemy zabudowę, która byłaby ukształtowana w tym momencie w ramach lex deweloper, natomiast ten podrys szary, jest to podrys, który pokazuje zabudowę zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego. Pokazujemy też to obniżenie, na tym rzucie poniżej widać linię przekrojową, która pokazuje, w którym miejscu ten przekrój jest wyprowadzony, przecina on te budynki zabudowy szeregowej, które są z lewej strony, następnie jest to skrzydło 3-kondygnacyjne naszej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i idąc w górę, w kierunku bloku przy ulicy Topazowej mamy 4 kondygnację, natomiast również widać, że jest to narastająca zabudowa od tej części zabudowy szeregowej, jest to wyprowadzona nawet taka linia pomocniczo żeby to zobrazować, że ta zabudowa narasta w tym kierunku zabudowy istniejącej.

Na tym ujęciu chcemy pokazać dlaczego i gdzie zyskują na tym zarówno mieszkańcy spółdzielni, jak i myślimy też, że finalnie również miasto. Od strony północno-zachodniej jest ten teren, który w tej chwili jest zlokalizowany pomiędzy naszą zabudową a istniejącym blokiem, obecnie znajduje się tam taki dziki parking, z którego korzystają mieszkańcy i jest to parking, który w ramach tych rozmów i protestów były podnoszone również kwestie tego, żeby zorganizować tam parking dla mieszkańców spółdzielni. I w sytuacji, w której nie uzyskamy, jakby nie zmieniamy tego statusu terenu, który pokazywałem na początku, działka ta, która jest pomiędzy działką spółdzielni a działką naszego inwestora jest działką budowlaną, nie jest to pas drogowy. Ponieważ ta działka jest działką budowlaną, to dla niej są wymagane odległości jeżeli chodzi o budowę i lokalizację miejsc postojowych. Odległości dotyczą zarówno samej granicy działki, jak i odległości od okien pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi, tutaj konkretnie pomieszczeń mieszkalnych. I w związku z tymi odległościami chcielibyśmy zobrazować i jednoznacznie wykazać, że zgodnie z miejscowym planem oficjalnie możliwa jest budowa parkingu naziemnego, na

którym będzie 10 miejsc postojowych w układzie, który pokazujemy tutaj na tym ujęciu, czyli w układzie prostopadłym lub też, jeżeli poproszę następny slajd, lub też w układzie równoległym, będzie to 14 miejsc postojowych.

Te ograniczenia wynikają z przepisów, z warunków technicznych co do lokalizacji i możliwości lokalizacji miejsc postojowych. I to co wskazujemy nie jest to jakaś nasza złośliwość, tylko to jest faktycznie stan realny jaki jest możliwy do zrealizowania na tej działce. W ramach lex-a, którego chcielibyśmy państwu przedstawić, uzyskujemy, zmieniamy jakby status prawny w tym zakresie tej drogi i traktowana jest ona jako pas drogowy. W związku z tym realizacja, którą pokazaliśmy, w związku z tym możliwe jest zrealizowanie parkingu, który będzie miał 50 miejsc postojowych, z czego około 30 w tej chwili miejsc zaznaczonych takim kolorem ciemnofioletowym. Były to miejsca, które nie były wybilansowane w ramach naszej inwestycji, a przeznaczone, otwarte dla mieszkańców, dostępne również dla pozostałych bloków. To jest w naszej ocenie korzyść, która płynie z tego rozwiązania finalnego, przedstawionego w naszym lex deweloper.

Jeżeli chodzi również kwestę, jeżeli moglibyśmy wrócić do slajdu 10, proszę zwrócić uwagę również na usytuowanie w tej chwili, na tym rysunku zaznaczona jest kolorem takim czerwonym jezdnia, która jest dzisiaj istniejącą jezdnią i ze strony południowej są, jest taka część pasa drogowego, która stanowi takie przedpole przed zabudową mieszkaniową szeregową i środkiem tej linii przebiega taka czarna linia, która stanowi tak naprawdę granicę przeznaczenia terenu. Tak że dzisiejsza jezdnia zgodnie z miejscowym planem zlokalizowana jest w połowie na terenie mieszkaniowym, w połowie w pasie drogowym, czyli w tej chwili przebieg jej nie jest zgodny z wymaganiami miejscowego planu, a nasze rozwiązanie i nasz lex porządkuje ten stan prawny, sankcjonując, że mamy ten pas drogowy już przebiegający zgodnie, ta droga pozostaje bez zmian, nie ma żadnych konieczności jakichkolwiek ingerencji. W żaden sposób oczywiście nie naruszamy, my tak naprawdę chcemy ten teren zagospodarować od krawężnika jezdni w kierunku naszej zabudowy, w żaden sposób nie mamy potrzeby, nie chcemy naruszać tego przedpola przed zabudową szeregową. I na pewno w naszej ocenie takim zdecydowanym plusem jest to, że ten stan prawny, który dzisiaj mamy trochę niespójny z miejscowym planem, zostaje w ten sposób usankcjonowany.

Jeżeli byśmy przeszli jeszcze dalej, kolejne ujęcia. To są takie bryłowe ujęcia jakby samej zabudowy, widać, że od tej strony zabudowy szeregowej ten budynek faktycznie jest troszeczkę cofnięty, tam mamy 3 kondygnacje, od strony północnej, tej północno-wschodniej mamy 4 kondygnacje i ta dominanta w postaci takiej bramy od strony tego

bloku nr 9, realizowanego w ramach ostatniej inwestycji. Tak w tej chwili wygląda nasza propozycja, która jest w stosunku do tej istniejącej zabudowy, którą proponowaliśmy wcześniej, trochę zredukowana.

Następne ujęcie poproszę. Tu jest takie ujęcie od strony tych dwóch dominant. Tu jest ujęcie od strony, wzdłuż tej ulicy, przy której jest zabudowa szeregowa, co pokazuje jakby relacje między wysokością zabudowy tej mieszkaniowej a istniejącą zabudową szeregową. To są już koncepcyjne ujęcia wstępne w jaki sposób wyglądałaby architektura tych budynków, nawiązująca do architektury zrealizowanych wcześniejszych tych 9 bloków w ramach tego Osiedla Diamentowego.

To jest ta część 3-kondygnacyjna wzdłuż ulicy Topazowej.

Co wydaje się nam bardzo ważne, ponieważ też jakby z założenia jest takie przecucie i podnoszenie tego jak ta inwestycja nagle bardzo, realizując ją zgodnie z tym lex-em, wysięga poza możliwości i to co w tej chwili mamy w miejscowym planie dozwolone. Lex po lewej stronie, zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego po prawej stronie.

Powierzchnia inwestycji mieszkaniowej. W związku z tym, że realizujemy całą inwestycję w lex-ie, to co pokazywałem na tych rysunkach, tak naprawdę teren zabudowy mieszkaniowej, przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową jest pomniejszany, a większą część tego, tych kilkaset metrów dokładamy do psów drogowych, więc teren, który zajęty będzie przez zabudowę mieszkaniową jest 7400, a w przypadku miejscowego planu jest to 8000.

Powierzchnia zabudowy, czyli obiekty wyższe o tą jedną kondygnację w części, częściowo jedną kondygnację z tą dominantą, widać że zajmują dużo mniejszą powierzchnię niż ta zabudowa, która miałaby charakter tylko 3-kondygnacyjny.

Jeżeli chodzi o współczynnik intensywności zabudowy, zgodnie z lex-em jest on mniejszy niż zgodny z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, jest zbliżony, oczywiście tutaj widać jak niedużo, natomiast z pewnością nie jest większy, więc ta intensywność nie jest znacznie zwiększona.

Jeżeli chodzi o ilości kondygnacji, to są różnice.

Przejdźmy niżej jeszcze. I taka chyba jedna z istotniejszych rzeczy, która miała wpływ również, mam wrażenie, że bardzo podnoszona była przez mieszkańców, to jest jakby wzmożenie ruchu w związku z tym, że będzie tak wiele mieszkań.

Pierwotnie mieliśmy planowane 185 mieszkań, w tej chwili, w tej koncepcji tych mieszkań jest 165, natomiast realizując tą inwestycję zgodnie z miejscowym planem

zagospodarowania przestrzennego tych mieszkań będzie 145. Tak naprawdę mówimy o 20 mieszkaniach, w związku z tym również zwiększa się wymagana ilość miejsc postojowych, w przypadku lex-a powstanie 248, w przypadku miejscowego planu powstanie ich 218.

Duża różnica jest w strukturze tych miejsc postojowych i gdzie one się pojawiają, ponieważ zgodnie z miejscowym planem całość miejsc postojowych pojawia się tylko i wyłącznie w parkingu podziemnym, natomiast w przypadku realizacji zgodnie z lex-em pojawiają się miejsca postojowe w garażu, ale również na terenie naszej inwestycji, jak i na terenie wokół inwestycji, których jest aż 97, a 27 miejsc również jest dodatkowymi miejscami, które są dedykowane dla mieszkańców spółdzielni.

W przypadku lokalizacji z miejscowym planem nie będzie realizowana ta droga, która jest pomiędzy zabudową naszą a pomiędzy zabudową istniejącą i te miejsca na pewno nie zostaną zrealizowane przez inwestora, być może będzie mogło to zrealizować w czasie późniejszym miasto. Natomiast jak wcześniej wskazałem, zgodnie z miejscowym planem obecnie ta ilość miejsc postojowych, które można tam zgodnie z przepisami zrealizować jest znacznie mniejsza, tak że realizacja jakiejś większej inwestycji, wprowadzenia parkingu, wymagałaby zapewne od miasta podjęcia kolejnych kroków, zmiany miejscowego planu w tym zakresie i różnych innych ruchów, które by umożliwiły taką inwestycję.

Tak że podsumowując chcemy pokazać i chcemy spróbować rozmawiać z państwem, to co dzisiaj prezentujemy państwu, następnie chcemy zrobić to spotkanie z mieszkańcami i również z nimi porozmawiać o formie, kształcie, możliwości i jakby próbować namówić do tego by jednak zrealizować tą inwestycję wraz z tym pełnym otoczeniem wokół, bo wydaje nam się, że tutaj są korzyści, które naprawdę są dla każdej ze stron. Myślę, że powstający duży parking zarówno jest on zrealizowany na koszt inwestora, nie na koszt miasta, jest dużo obszerniejszy i są to korzyści dla mieszkańców. Od strony południowej ulica Topazowa usankcjonowanie tego pasa drogowego, poszerzenie jakby w ramach tego lex-a samego rozumienia tego pasa sprawia, że to jest już sprawa również w jakiś sposób prawnie uporządkowana.

Mamy nadzieję, że uda nam się namówić mieszkańców do tego, żeby dostrzegli również te pozytywy w tej inwestycji, natomiast w przypadku gdy nie uda nam się przekonać ani mieszkańców, ani państwa, to będzie ta realizacja zgodnie z miejscowym planem przebiegać i tutaj już „złożymy broń” i w taki sposób to zrealizujemy. (prezentacja w dyspozycji biura projektowego)

Nie wiem czy państwo byście mieli jakieś pytania do mnie?”

Przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek Waszkowiak: „Ja rozumiem, że to jest oznaka otwartości państwa do rozwiązania problemu i to wszystko będzie przedstawione również na spotkaniu z mieszkańcami? Takie spotkanie planujecie?”

Pan Bartosz Gierwielaniec: „Tak, taka jest intencja. W pierwszej kolejności chcieliśmy powiedzieć państwu, przedstawić też ten kierunek, przedstawić te nasze argumenty i w dalszych krokach chcemy spróbować zorganizować, mamy nadzieję, że spotkamy się z chęcią i aprobatą ze strony mieszkańców. I jest to wersja, którą myślę, że tutaj z mieszkańcami również mamy pewne rzeczy, które można przedyskutować, można z nimi porozmawiać, czy w pasie drogowym ulicy Topazowej dla nich miejsca są korzystne, czy jednak woleliby ich nie mieć, bo to bardzo różnie można do tego podejść. I mamy tutaj oczywiście pewne jeszcze pomysły, możliwości, ruchy i ten kształt można finalnie uzgodnić i wtedy dopiero wypracujemy ostateczną koncepcję, którą złożymy w formie już wniosku i próby uzyskania lex developer.”

Przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek Waszkowiak: „I drugie takie generalne stwierdzenie. Pokazał pan jak będzie wyglądało gdyby był plan zagospodarowania i jak będzie lex developer, wychodzą pewne różnice. Czy państwo jesteście, jako deklaracja bardziej, otwarci, bo ja rozumiem, że gdy popatrzymy na liczby to to jest jedna ocena, a potem w dyskusji z mieszkańcami mogą się pojawiać – tak, ale tu byśmy chcieli... Jesteście otwarci?”

Pan Bartosz Gierwielaniec: „Tak oczywiście jesteśmy otwarci na te rozmowy. Oczywiście też to co jasno pokazaliśmy, przeprowadzenie inwestycji w skali zupełnie szerszej, obejmującej również te tereny zewnętrzne, stanowią oczywisty koszt dla inwestora. W związku z tym uzyskujemy też, również my uzyskujemy, czy też inwestor uzyskuje jakiś apanaż w postaci tych 20 lokali więcej. Więc gdzieś tutaj ten balans zawsze musimy finalnie skonsultować z inwestorem, zawsze musimy finalnie to wszystko dograć tak żebyśmy mogli to zrealizować. Natomiast wydaje nam się, że najwłaściwszym rozwiązaniem naprawdę jest zagospodarowanie w pełni tego terenu, a nie takie łatanie.”

Przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek Waszkowiak: „I ostatnie, mam takie pytanie, bo ja rozumiem, że determinacja inwestora, nie panów, jest jednoznaczna, tak czy tak będzie budował?”

Pan Bartosz Gierwielaniec: „Tak. To jest inwestor, inwestor jest właścicielem już tej działki, więc tak naprawdę uprosiliśmy trochę inwestora o to, żeby inwestycyjnie pozwolił nam jeszcze raz zawalczyć, bo to jest dla niego czas. Więc uprosiliśmy o tą próbę, że naprawdę chcemy jeszcze raz spróbować tego lex-a złożyć, żeby nie od razu

zakładać, że robimy zgodnie z miejscowym planem, tylko chcemy zawalczyć, żeby to jednak było tak zrobione jak naszym zdaniem naprawdę jest korzystniej.”

Przewodniczący Komisji Infrastruktury Marek Waszkowiak: „I takie uzupełniające, ja wiem, że pan może nie odpowiedzieć na to. Bez względu na różnicę kosztów, bo ja rozumiem, że przy tych różnych wariantach koszty mogą się różnie kształtować?”

Pan Bartosz Gierwielaniec: „Oczywiście.”

Przewodniczący Komisji Infrastruktury otworzył dyskusję.

O głos poprosił **mieszkaniec ulicy Topazowej:** „Mieszkam w domku szeregowym naprzeciw dominanty, tej która tam była na schemacie. Chciałem zapytać, może troszkę złośliwie, czy żeby ta brama wjazdowa wyszła dobrze tym projektantom, czy my powinniśmy podnieść nasze szeregowce o dwie kondygnacje wyżej? One by wtedy licowały z tą dominantą, na razie to będzie bardzo duża różnica poziomów.

A poza tym pytanie mam do projektantów, ponieważ ostatnio na tym spotkaniu Komisji Infrastruktury było powiedziane, że współczynnik intensywności zabudowy wynosił 2 i teraz obniżyliśmy tylko o 20 mieszkań ten projekt i nagle się zrobił 0,3?

Ja z tych danych, które były tutaj na tablicy nie zdążyłem szybko tego przeliczyć, może gdybym miał to gdzieś na jakiejś kartce, to bym to przeliczył, czy możliwe jest, żeby po obniżeniu 20 mieszkań współczynnik intensywności zabudowy zmalał, no ile to jest, 2 podzielić przez 0,3, 7 razy tak, prawie 7 razy.

To chyba na tyle dzisiaj, bo będziemy mieli jeszcze spotkanie z mieszkańcami, to resztę uwag na tym spotkaniu.

Jeszcze jedno. Współczynnik intensywności zabudowy jest normowany i przez normy europejskie i przez normy polskie. Tak że tu nie można powiedzieć tak jak ostatnim razem, że było według jednej normy, a potem według drugiej, dlatego tu jest współczynnik 2, a tu jest 0,45. Jest na to norma, współczynnik to jest współczynnik, w całej Europie jest taki sam, tak samo liczony.”

Pan Bartosz Gierwielaniec odpowiedział: „Jeżeli chodzi o tą dominantę 5-kondygnacyjną naprzeciw, rozumiem pana akurat w szeregu, również jesteśmy otwarci na rozmowę, tak że zapraszamy naprawdę na to spotkanie, porozmawiamy o różnych opcjach i możliwościach. Jeżeli chodzi o dominantę niestety muszę się powtórzyć, faktycznie różnice tak drastyczne wynikają z tego, że w miejscowym planie jest zapis, który wprost określa w jaki sposób jest wyliczany WIZ, jest ogólna definicja WIZ również w warunkach technicznych. Jeżeli mamy w planie, odnosimy się do tego

zapisu w planie, jeżeli nie ma zapisów w planie obowiązuje nas ta ogólna, stąd jest ten dysonans.

Jak widzicie państwo zdejmujemy te kondygnacje od strony, więc zmniejszamy ten współczynnik, oczywiście nie z 2,0 do 0,3, na pewno nie. To w tej chwili co mamy przedstawione jest w jednolity sposób obliczone w porównaniu do obydwóch tych wariantów, zabudowa zgodnie z PZP i zabudowa zgodnie z lex-em. I jest on wykazany, że w tej chwili zgodnie z lex-em będzie mniejszy. Więc te niespójności naprawdę wynikają z zapisów, które mamy w miejscowym planie, ogólnego zapisu WIZ, który mamy w rozumieniu przepisów ogólnych.

I również zapewniam, że w całej Europie nie jest liczony tak samo, niestety co plan miejscowy również potrafi narzucić inny sposób WIZ, kształtując ład przestrzenny w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Autorzy tych planów w różny sposób zapisują czasem wymagania, które odpowiadają temu co sobie wyobrażają w zakresie potencjału, możliwości zabudowy danego terenu, stąd takie rozbieżności. Natomiast możemy za każdym razem również przygotować się na to spotkanie i dokładnie wskazać, jedną i drugą metodą, jak ta różnica wygląda, czyli w porównaniu do wcześniejszego 2,0 i tego dzisiejszego z planem. Tu jesteśmy naprawdę otwarci, możemy o tym rozmawiać i wyjaśnić jeszcze raz bardziej szczegółowo."

Kolejno głos zabrała **pani** ...: „Jestem mieszkanką budynku jednorodzinnego przy ul. Topazowej.

Rzeczywiście usłyszeliśmy tutaj dużo od projektantów tego terenu, który nas interesuje, jaka byłaby zabudowa gdyby była zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego i jaka byłaby zabudowa gdyby użyć tutaj to, co daje ustawa lex deweloper. Na pewno jeżeli będzie to spotkanie z mieszkańcami będzie też dużo dyskusji i na to też liczymy, że to będzie dobrze ogłoszone spotkanie, dobrze zorganizowane, żeby rzeczywiście osoby zainteresowane mogły wziąć w tym udział.

Ja chciałabym jeszcze odnieść się do jednej sprawy, gdzie mówi się o tym, że ulica Topazowa w tej wersji zgodnej z planem zagospodarowania przestrzennego, będzie miała inny przebieg. Rozumiem, że miał pan na myśli to, że takie małe miejsca zielone, które są przed domami jednorodzinnymi nie będą już użytkowane przez, chociaż nie są użytkowane tylko pielęgnowane przez mieszkańców, bo to właściwie nie jest pielęgnowane teraz przez nikogo tylko przez mieszkańców. Natomiast jeżeli pan tam bywa, a myślę że tak, na tej ulicy, to wie pan doskonale, że ta ulica jest tak wąska, że zaraz w pewnym momencie tam po prostu jadący samochodami się prawie pozabijają,

bo tam jest już teraz tak wzmożony ruch, że naprawdę dochodzi już do bardzo nieciekawych sytuacji. I teraz samo wycofywanie z bocznych nawet tych pasów przydrożnych, gdzie wy planujecie też parkingi, to będzie też naprawdę wielką sztuką, a teraz jeżeli jeszcze mówimy, ta droga i tak w przyszłości będzie musiała być poszerzona, dlatego że inaczej tam nie będzie przebiegał ruch.

Tak że myślę, że tutaj ta kwestia mówienia mieszkańcom, bo my wam weźmiemy ten kawałek pasa zielonego, to naprawdę nic nie wnosi nowego, to nie tędy droga, bo my po prostu utrzymujemy ten teren. Myślę, że nie korzystamy z niego aż tak jakoś fizycznie, po prostu dbamy o ich wygląd. Natomiast jeżeli wzdłuż naszych granic będzie chodnik, co praktycznie w niektórych miejscu tak już to bywa, bo ta droga tam zakręca, więc to dla nas żaden argument. Natomiast to, że ta droga nie będzie spełniała warunków do takiego bezpiecznego się poruszania, to na dzień dzisiejszy tam już jest wymagane jakieś ograniczenie prędkości, bo to co się dzieje to jest straszne po prostu, już teraz.

A tak naprawdę to zmniejszenie, przy tylko tym jednym budynku kondygnacji jednej, pozostawienia wszędzie wkóło takich kondygnacji jak było, to ja myślę, że musimy myśleć nie tylko my, mieszkańcy domów jednorodzinnych o sobie, ale o wszystkich, bo tutaj zainteresowani byli ludzie wszyscy, również mieszkańcy spółdzielni mieszkaniowej. Faktem jest, że dzisiaj nie ma tutaj przedstawicieli, dlatego, że tak naprawdę to dowiedzieliśmy się tak po prostu swoimi drogami, że coś takiego dzisiaj ma mieć miejsce. Byłam zdziwiona, bo raczej nie słyszałam o takich praktykach."

Przewodniczący Komisji Infrastruktury: „Proszę państwa, to nie było organizowane spotkanie z mieszkańcami, tylko to było seminarium dla radnych, żeby radni mogli zapoznać się z różnymi koncepcjami, ale nie przeszkadza, że jesteście, natomiast nie było ogłaszane.”

Kontynuując **pani ...:** „Tak naprawdę powiem, że według mnie i myślę, że w większości mieszkańców, to poprzednia dyskusja i również głosowanie, to dało taką jednoznaczną odpowiedź, że skoro jest plan, róbmy zgodnie z planem, trzymajmy się planów, nie po to plan był ustanowiony i na tym dzisiaj bym skończyła.”

Przewodniczący Komisji Infrastruktury: „Dziękuję bardzo. Pan prezydent zadzwonił w ubiegłym tygodniu, proszę mnie poprawić, środa albo czwartek, natomiast to, że państwo jesteście nie przeszkadza nam. Mi bardziej zależało i panu prezydentowi bardziej zależało na tym, żeby radni zobaczyli to porównanie, te różne koncepcje, nie ma to nic wspólnego z decyzją.

Natomiast to co pani powiedziała, zresztą pan inżynier to też powiedział, musi być rozmowa między wami mieszkańcami a inwestorem. Jeżeli powiecie, że nie ma i zgodnie z planem, to z wszystkimi konsekwencjami pójdzie to zgodnie z planem zagospodarowania. Jeżeli możecie dogadać się i znaleźć rozwiązania korzystne dla wszystkich stron, to musi tak być, to tak będzie. I myślę, że radni, gdy przystąpimy do pracy już normalnej legislacyjnej nad uchwałą, po prostu będziemy chcieli słyszeć i zdanie pana architekta, i inwestora, i mieszkańców, i wtedy zapadnie decyzja, a inwestor podejmie decyzję, która będzie konsekwencją naszej decyzji."

Pan Bartosz Gierwielaniec dodał: „Jedna bardzo istotna rzecz. My nie chcemy w najmniejszy sposób, niczego w żaden sposób od strony zabudowy państwa i drogi zmieniać. I rozumiemy jak ważne są dla was te przedpola, ta strefa przed, nie ma takiej najmniejszej myśli. Tak jak powiedziałem od pasa drogowego w górę chcielibyśmy zagospodarować.

Zapraszamy na tą rozmowę, myślę że nawet kwestie, tą którą pani poruszyła, że ta droga powinna być szersza, możemy rozmawiać na ten temat, włącznie z tym, że obejmując tą inwestycję tym lex-em myślę, że również taka szansa, jeżeli oczywiście wyrazi taką zgodę ZDM i będzie też wola taka miasta, możemy rozmawiać o tym, żeby ta droga była trochę szersza.

I tak samo jeżeli chodzi o te miejsca postojowe, wiemy że i rozumiemy, że może być taka sytuacja, w której dla jednych z państwa nawet miejsca postojowe naprzeciw będą korzystne, dla drugich będą niekorzystne, jedni będą chcieli, drudzy nie będą chcieli.

Na przykład zabudowa ta końcowa naprzeciw dominanty dzisiaj jest tam na tyle ciasno, że parkowane są samochody już po tej stronie drugiej..."

Przerywając **przewodniczący Komisji Infrastruktury**: „Panie inżynierze, ale to już będziecie rozmawiać w szczegółach."

Pan Bartosz Gierwielaniec: „Jeżeli mogę, naprawdę serdecznie zapraszamy. Dzisiejsze spotkanie wynikło z tego, że rozmawialiśmy z prezydentem i prezydentowi zaproponowaliśmy spotkanie, że my się spotkamy z miastem. Pan prezydent powiedział, bardzo was proszę najpierw spotkajcie się z radą, bo to są przedstawiciele naszego miasta, przedstawcie to radzie, potem rozmawiajcie z mieszkańcami, stąd wynika ta kolejność."

Nie było innych zgłoszeń do dyskusji. Na tym posiedzenie zakończono.

Obradom przewodniczył:

**Przewodniczący
Komisji Finansów**

Marek Cieślak

**Przewodniczący
Komisji Infrastruktury**

Marek Waszkowiak

Biuro Rady Miasta
Monika Trzcielińska