

12



2018/04

Gorzów Wielkopolski, 2011-12-07

*MPE 11.12.2018 Kowalski*  
*WOL.V. 11.12.2018*  
*[Signature]*

### INTERPELACJA

W nawiązaniu do przedstawionej publicznie koncepcji Centrum Przesiadkowego oraz w związku z informacją, że koncepcja ta nie może ulec zmianom, oraz że jest w trakcie przygotowanie Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia na wykonanie dokumentacji projektowej  
- przedstawiamy kolegiąną propozycję dokonania zapisów w SIWZ, mających zapobiec bezpowrotnemu zaprzepaszczeniu szans rozwojowych poprzez budowę Centrum Przesiadkowego niespełniającego podstawowych funkcji użytkowych.

Prosimy o dopuszczenie wprowadzenia na etapie wykonania projektu budowlanego alternatywnych rozwiązań w postaci:

1. Zastąpienie krańcówki pętlą w celu umożliwienia kursowania linii z piasków  
- (składy starego typu wymagające pętli);
2. Zmniejszenie powierzchni zewnętrznej przykrytej dachem;
3. Wprowadzenie min 30% powierzchni biologicznie czynnej;
4. Zmiana organizacji ruchu na ul. Dworcowej i ul. Jancarza;
5. Delimitacja obszaru objętego projektowaniem,  
- m.in. powiązanie (konceptyjne) z terenami pomiędzy torami i rzeką;
6. Zmiana niefunkcjonalnego oświetlenia ulicy Dworcowej.

Z uwagi na duże znaczenie projektu i jego oddziaływanie na rozwój miasta w perspektywie długoterminowej postulujemy o wprowadzenie do procesu projektowania

twz "komponentu społecznego" w postaci m.in.:

- **Kampanii informacyjnej:** pełna informacja o pomysle, uzasadnieniu i kosztach umieszczona odpowiednio wcześniej w przestrzeni publicznej, na stronie miasta, na Fb, w formie plakatów/ulotek;
- **Spotkań konsultacyjnych bezpośrednich** ze środowiskami transportowymi, komitetami rewitalizacji, środowiskiem urbanistów (TUP) i architektów (SARP, LUOiA);
- **Debaty publicznej** w miejscu i porze dostosowanych dla osób czynnych zawodowo;
- **Dopuszczenia możliwości ujęcia w projekcie rozwiązań będących wynikiem konsultacji.**

Marta Bejnar - Bejnarowicz



Uzasadnienie:

**Ad.1) Zastąpienie krańcówki pętlą w celu umożliwienia kursowania linii z Piasków.**

Aby "Centrum Przesiadkowe" miało sens muszą przez nie KURSOWAĆ tramwaje, a nie zajeżdżać od czasu do czasu, co należy uznać za cel główny. Jeśli linie tramwajowe jadące z Wieprzyc/Słonecznego będą omijały centrum przesiadkowe, to każda dodatkowa złotówka wydana w tym miejscu okazać się może bezpowrotnie zmarnowana.

W docelowym układzie komunikacyjnym wszystkie linie tramwajowe rozpoczynać mają kursy przy dworcu (przyszłym centrum przesiadkowym). Po rozbudowie infrastruktury i uruchomieniu 4-tej linii tramwajowej, dużym prawdopodobieństwem będzie „korkowanie” się krańcówki ze względu na bardzo krótkie odstępy czasowe między kolejnymi kursami, które będą musiały na te krańcówkę wjechać oraz przejść całą procedurę zmiany kierunku jazdy przez tramwaje będące już na krańcówce. Zasadne w tym wypadku byłoby utrzymanie pętli ze względu na dużo większą sprawność przejazdu przez ul. Dworcową oraz zasadniczo krótszy czas wykonania manewru.

**Ad.2) Zmniejszenie powierzchni zewnętrznej przykrytej dachem.**

Zadaszenie tej wielkości będzie generowało wiele problemów, zarówno technicznych jak i estetycznych. Na zadaszeniu tym będą zbierać się wszelkiego rodzaju osady (liście, sadza, kurz, ptasie odchody) niemożliwe do wyczyszczenia ponieważ brak w Gorzowie firm sprzątających tego rodzaju konstrukcje (koncepcja zakłada tylko odprowadzenie wody z dachu). Z tego samego względu nie będzie możliwości szybkiego usunięcia dużej i ciężkiej warstwy śniegu, co z kolei będzie zagrażało uszkodzeniem lub zniszczeniem konstrukcji. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez projektanta, w najwyższym punkcie zadaszenie ma mieć wysokość 12 metrów – tym samym nie będzie spełniać funkcji ochronnej przed deszczem, wiatrem czy śniegiem, albowiem przy takiej wysokości nawet mały podmuch wiatru spowoduje, iż opady zostaną wwiane pod dach. Latem natomiast będzie ono ogniskowało promienie słoneczne, co bardzo pogorszy warunki oczekiwania podróżnych.

Niezmiernie ważnym jest również argument estetyczny. Zadaszenie winno być dopasowane się do otoczenia, integrować się z nim, być proporcjonalne względem sąsiednich budynków. Jego skala i charakter (kolorystyka) nie powinny anektować przestrzeni, która powinna być neutralna i wyzwalająca dobre samopoczucie.

**Ad. 3) Wprowadzenie min 30% powierzchni biologicznie czynnej.**

Likwidacja zieleni (drzewa przy ul. Dworcowej i ul. Składowej, trawnik przy ul. Składowej) stoi w ewidentnej sprzeczności z postulatami mieszkańców zgłaszanymi 13.09.2017 r., podczas warsztatów poprzedzających prace nad koncepcją. Mieszkańcy postulowali zwiększenie obszarów zieleni względem stanu obecnego o dodatkowe nasadzenia drzew i krzewów, meble miejskie czy gazony z roślinnością. Chcieli, aby w pobliżu tej zieleni znalazły się ławki, na których można czekać na połączenie, zwłaszcza w przypadku podróży z dzieckiem czy czworonogiem. Postulowali skwerek z przyrządami do zabawy dla dzieci, a nawet tzw. „zielony dach” z miejscem dla relaksu. Tymczasem rozwiązanie polegające na zastąpieniu pętli krańcówką nie tylko nie uwzględni dodatkowej zieleni, ale dodatkowo narzuca konieczność likwidacji trawnika znajdującego się przed wejściem głównym.



#### **Ad.4) Zmiana organizacji ruchu na ul. Dworcowej i ul. Jancarza.**

Zmiana organizacji ruchu na ul. Dworcowej i ul. Jancarza powinna wynikać z wytycznych/wskazań studium komunikacyjnego (podobno w opracowaniu), w którym powinna zostać zdefiniowana nadrzędna rola ul. Jancarza, z docelowym przedłużeniem do ronda Santockiego, w szczególności w kontekście przejęcia ruchu z zamkniętej ul. Sikorskiego, co wymagać będzie udroźnienia i upłynnienia ruchu w rejonie przydworcowym. Bezwzględna konieczność włączenia zaplecza funkcjonalnego obecnego dworca PKS do obszaru opracowania. Ponadto konieczna jest zmiana organizacji ruchu na ul. Dworcowej poprzez całkowite wyłączenie z ruchu kołowego na rzecz obsługi z kierunku północnego i zachodniego (od strony ul. Sikorskiego oraz wlotu z ul. Jancarza służącego do obsługi dworca autobusowego) z postulowaną lokalizacją parkingu wielopoziomowego w rejonie skrzyżowania ulic Sikorskiego i Jancarza, włącznie z systemem parkingów Park & Ride (działka nr 2536). W celu wytworzenia nowej jakości przestrzeni w rejonie huba komunikacyjnego (zwłaszcza w kontekście postulowanej pętli) należy również dokonać likwidacji budynku parterowego (działka nr 1651/5) oraz w celu właściwej realizacji huba - docelowo trzech budynków mieszkalno-usługowych na skrzyżowaniu ulic Dworcowej i Jancarza (działki nr 1621; 1622 oraz 1624).

#### **Ad.5) Delimitacja obszaru objętego projektowaniem.**

Minimalny obszar objęty opracowaniem koncepcyjnym powinien zawierać się w granicach pomiędzy ul. Sikorskiego, Dworcową oraz Jancarza, włącznie z tymi ulicami, z uwzględnieniem uwarunkowań, o których mowa w pkt. 4 (w szczególności działka nr 2536) oraz tereny położone między torami kolejowymi a ul. Jancarza. Opracowanie koncepcyjne powinno zostać przełożone na prawo miejscowe w postaci miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ze względu na konieczność wytworzenia nowej struktury przestrzenno-własnościowej gruntów w trybie scalania i podziału gruntów.

#### **Ad.6) Zmiana нефunkcjonalnego oświetlenia ulicy Dworcowej.**

Zarówno na planszy zagospodarowania terenu jak i na wizualizacjach celowo pozostawiono istniejące słupy oświetleniowe wzdłuż ul. Dworcowej jak i bezpośrednio na terenie dworca. Obecna infrastruktura jest wyeksploatowana a oprawy lustra i źródła światła utraciły swoją sprawność. Celem przywrócenia im dawnej świetności niezbędne jest oczyszczenie, uzupełnienie ewentualnych ubytków, ponowne pomalowanie i montaż. Należy także dobrać nowe, bardziej ekonomiczne i posiadające większą sprawnością oprawy oświetleniowe, dostosowane do wysokości stanowisk słupowych. Dodatkowym problemem jest eksploatacja oświetlenia na ulicy Dworcowej. W przypadku awarii np. oprawy/żarówki należy całkowicie wyłączyć ruch kołowy i tramwajowy. Ponadto utrzymanie tego typu słupów w tak wąskiej ulicy jest bezzasadne - w dalszym ciągu marnowana będzie energia elektryczna na oświetlanie dachów pobliskich kamienic.

W/w uwagi przekazuję w imieniu swoim oraz zaangażowanej w rozwój miasta, rewitalizację, zagospodarowanie przestrzenne, rozwój komunikacji miejskiej grupy specjalistów i społeczników.

Marta Bejnar - Bejnarowicz



**PREZYDENT MIASTA  
GORZÓWA WIELKOPOLSKIEGO**

Urząd Miasta  
ul. Sikorskiego 3-4  
66-400 Gorzów Wlkp.

T: +48 95 735 55 00  
F: +48 95 735 56 70  
E: kancelaria@um.gorzow.pl  
I: www.gorzow.pl

Gorzów Wlkp. 20.12.2018 r.

WIN.IV.0003.2.41.2018.ŁW

**Pani Marta Bejnar-Bejnarowicz**  
**Radna Rady Miasta**

**Dotyczy: odpowiedzi na interpelację z dnia 07.12.2018 r.**

Odpowiadając na Pani interpelację z dnia 07.12.2018 r. informuję, że koncepcja architektoniczno-budowlana węzła przesiadkowego, odebrana i uzgodniona przez Miasto oraz PKP S.A., zawierająca rozwiązania funkcjonalne i użytkowe jest podstawowym załącznikiem do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. Zarówno dla Miasta, jak i PKP S.A. opracowanie koncepcyjne jest podstawą dla przyszłych prac projektowych.

Określona w koncepcji organizacja ruchu na ul. Dworcowej oraz Jancarza została dostosowana do docelowego układu komunikacyjnego. Układ ten zakłada odwrócenie ruchu na ul. Dworcowej (ulica jednokierunkowa w kierunku dworca) i jest ściśle powiązany z wykonywaną obecnie przebudową ul. Sikorskiego (rondem na skrzyżowaniu Dworcowa - Sikorskiego).

Poruszana w interpelacji kwestia dotycząca wykonania pętli tramwajowej była tematem wielu spotkań i dyskusji. Wobec opisanych przez autora koncepcji negatywnych skutków zastosowania takiego rozwiązania, pomysł nie uzyskał aprobaty i został pominięty w rozwiązaniach docelowych. Proponowane rozszerzenie obszaru objętego opracowaniem nie było brane pod uwagę, ponieważ taka zmiana w perspektywie mających niebawem zostać ogłoszonych przetargów organizowanych przez Miasto i PKP S.A., spowodowałaby skuteczne zablokowanie dalszego procesu inwestycyjnego i w zasadzie konieczność podpisania nowej umowy i wykonania kolejnej koncepcji.

W kwestii zadaszenia węzła przesiadkowego zaznaczam, że z uwagi na koszty budowy oraz wobec sugestii Komitetu Rewitalizacji, została przedłożona propozycja jego ograniczenia tylko do głównych ciągów komunikacyjnych tj. krańcówki oraz dojścia na teren przyszłego dworca autobusowego. Rozwiązanie takie będzie wystarczające dla zachowania głównych funkcji, a przy tym ograniczy koszty wykonania dachu.

Odnosząc się do pozostałych uwag, informuję, że zapisy SIWZ umożliwiają na etapie realizacji prac projektowych, a nawet wskazują potrzebę analizy w zakresie ilości, rodzaju i lokalizacji zieleni oraz oświetlenia ulicznego. Rozwiązania koncepcyjne w tym zakresie są mocno

WDR /  
22. 12. 2018

ogólne i ostatecznie to przyszły projektant dokumentacji budowlanej i wykonawczej dokona ich wyboru.

W przedmiocie udziału „komponentu społecznego” informuję, że w związku z planowaną przebudową dworca kolejowego w Gorzowie Wlkp., w czerwcu 2017 r. Polskie Koleje Państwowe S.A. zwróciły się do Miasta Gorzowa Wlkp. z wnioskiem o podjęcie współpracy przy organizowanych przez PKP warsztatach z mieszkańcami miasta, społecznikami oraz organizacjami pozarządowymi. Warsztaty miały na celu rozpoznanie w fazie przedprojektowej oczekiwań i preferencji lokalnej społeczności tak, by w możliwie najszerszym zakresie uwzględnić je w procesie przygotowania i realizacji tego przedsięwzięcia. Miasto przystąpiło do współpracy i w ramach zadania podjęło się powiadomienia i rekrutacji uczestników warsztatów oraz udostępnienia miejsca, natomiast PKP odpowiadało za organizację merytoryczną i ich przeprowadzenie.

Warsztaty odbyły się 13.09.2017r. w Przystani Sportów Wodnych przy ul. Fabrycznej. Artykuły zawierające informacje o naborze i możliwości uczestnictwa w warsztatach były publikowane na stronach internetowych Miasta, Gazecie Wyborczej, echogorzowa.pl, Gazecie Lubuskiej, Nasze Miasto, onet.pl (lubuskie), gorzowianin.com. Zaproszenia na warsztaty zostało również przesłane do organizacji pozarządowych, radnych Rady Miasta, Miejskiego Zakładu Komunikacji w Gorzowie i wielu innych podmiotów. Do udziału w warsztatach zgłosiło się 30 osób.

W 2018 r. na wniosek Komitetów Rewitalizacji, po zakończeniu i odbiorze przez strony (Miasto Gorzów Wlkp. oraz PKP S.A.) koncepcji Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego odbyło się spotkanie z projektantem. Ponieważ przedstawiona koncepcja wzbudziła zaniepokojenie zastosowanymi rozwiązaniami, członkowie Komitetów Rewitalizacji zawnioskowali o kolejne spotkanie w celu ich omówienia i wyjaśnienia. Podczas spotkania omawiano budzące wątpliwości rozwiązania, zaproponowano również członkom Komitetów możliwość pracy z projektantem dokumentacji wykonawczej po jego wyłonieniu.

Wobec powyższego organizowanie szerokich konsultacji, na tym etapie zaawansowania procesu inwestycyjnego nie jest wskazane, również z powodu możliwych opóźnień.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Agnieszka Samoch  
Zastępca Prezydenta Miasta

Rozdzielnik:

1. KPM
2. WOR
3. WIN a/a