

Stargard Szczeciński, dnia 21 stycznia 2008r.

Nasz znak :

TI.I.2.w/0058/02.1/08

Stargardzka Agencja Rozwoju
Lokalnego Sp. z o.o.
ul. I Brygady 35
73-110 Stargard Szczeciński

Pan Marcin Badowski radny Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim wystąpił do Prezydenta Miasta Stargardu Szczecińskiego z interpelacją w sprawie stanu dróg na terenie Stargardzkiego Parku Przemysłowego.

Zwracam się z uprzejmą prośbą o rozpatrzenie spraw poruszonych w interpelacji i udzielenie radnemu odpowiedzi. O podjętym stanowisku proszę również powiadomić Przewodniczącego Rady Miejskiej oraz Prezydenta Miasta Stargardu Szczecińskiego.

W załączeniu przekazuję interpelację radnego Pana Marcina Badowskiego ERM.2-0057/4/08.

Załącznik szt.1

Otrzymują :

1. Adresat
2. TI a/a

Do wiadomości :

1. Pan Marcin Badowski
radny Rady Miejskiej
2. Pan Robert Zdobylak
Przewodniczący Rady Miejskiej
3. BP w/m

Sprawę prowadzi :

M. Podkański
tel. 091 5786593

Stargard Szczeciński, dnia 7 lutego 2008r.

Nasz znak :

TI.I.2.w/0058/02.2/08

Pan

Marcin Badowski

radny Rady Miejskiej

w Stargardzie Szczecińskim

W nawiązaniu do interpelacji ERM.2-0057/4/08 uprzejmie informuję, że do obowiązków Stargardzkiej Agencji Rozwoju Lokalnego ul. Pierwszej Brygady 35 w Stargardzie Szczecińskim należy także zajmowanie się stanem technicznym i zapewnienie przejezdności dróg znajdujących się na terenie SPP. W ramach tych obowiązków Stargardzka Agencja Rozwoju Lokalnego ustaliła sposób postępowania z drogami SPP, przedstawiony w piśmie Prezesa Spółki nr SARL/09/02/2008 z dnia 5 lutego 2008r.

W załączeniu przekazuję pismo spółki przedstawiające szczegółowo działania podejmowane przez nią w sprawie dróg.

Załącznik szt.1

Otrzymują :

1. Adresat
2. TI a/a

Do wiadomości :

1. Pan Robert Zdobyłak
Przewodniczący Rady Miejskiej
2. BP w/m

Sprawę prowadzi :

M. Podkański
tel.091 5786593

Stargard Szczeciński, 5 lutego 2008 rok

Pan Stanisław Kazimierski
Inżynier Miasta
Urząd Miejski
w Stargardzie Szczecińskim

Wasz znak: TI.I.2.w/0058/02.1/08
 Nasz znak: SARL/09/02/2008

Dotyczy: Interpelacji radnego Pana Marcina Badowskiego w sprawie stanu dróg na terenie SPP.

1. Drogi wewnętrzne na terenie ZNTK.

1) Stan formalny dróg na terenie ZNTK.

Na wstępie chciałbym przedstawić aktualny stan formalny dróg na terenie byłego ZNTK. W pewnej mierze jest on konsekwencją zakończenia działalności ZNTK oraz czynności związanych z likwidacją i upadłością tego przedsiębiorstwa.

Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego praktycznie wszystkie drogi na terenie ZNTK mają status dróg wewnętrznych. Nie są to drogi kategorii gminnej. Zakładając ich wewnętrzny charakter, służą one właścicielom nieruchomości położonych na terenie ZNTK. Wyjątek stanowi odcinek łączący teren ZNTK z ulicą Ceglana. Jest to odcinek określony w planie zagospodarowania przestrzennego jako droga kategorii gminnej.

Syndycy przy sprzedaży części wydzielonych z byłego ZNTK nieruchomości, nowym właścicielom sprzedawali również współwłasność w drodze wewnętrznej, jako udział procentowy. Nie było to jednak regułą. Tak więc kilka firm posiada udziały w drodze, inne natomiast nie mają udziałów w drogach wewnętrznych, pomimo tego że są właścicielami przyległych nieruchomości. Jeden z syndyków - syndyk ZNTK S.A., w momencie gdy miał sprzedane wszystkie nieruchomości inwestycyjne, pozostające w jego dyspozycji, nadal dysponował większością udziałów w drogach wewnętrznych. Pozostałe w dyspozycji syndyka udziały w drodze wewnętrznej wykupiła od niego ostatecznie gmina, kończąc tym samym praktycznie jego misję na tym terenie.

Kolejną konsekwencją działań związanych z likwidacją i upadłością ZNTK jest to, że podziały geodezyjne na obszarze byłego ZNTK nie pokrywają się wyznaczonymi przez plan zagospodarowania przestrzennego pasami drogowymi. Abstrahując więc już od nieuregulowanej współwłasności działki drogowej w kontekście statusu drogi wewnętrznej, w granice pasów drogowych wchodzi również większe lub mniejsze fragmenty działek inwestycyjnych poszczególnych firm.

2) Stan techniczny dróg na terenie ZNTK.

Wiadomym jest, że drogi na ZNTK były pierwotnie wykorzystywane jedynie przez lekki tabor samochodowy lub wózki widłowe. Dla takich zadań zostały zaprojektowane i wykonane. Wszystko co było naprawdę ciężkie w ZNTK – czyli lokomotywy i wagony - poruszały się po zakładzie wewnętrznymi torowiskami. Teraz, od pewnego czasu, po tym terenie poruszają się intensywnie ciężkie ciągniki siodłowe z naczepami, wyładowane najczęściej stalą. Istniejąca nawierzchnia nie wytrzymuje takich obciążeń. Jesienią 2007 roku wykonany został na zlecenie Urzędu Miejskiego bieżący remont nawierzchni najbardziej uszkodzonego odcinka drogi wewnętrznej. Intensywny ruch ciągników siodłowych spowodował jednak, że nawierzchnia została ponownie uszkodzona.

3) Proponowane przez SARL rozwiązanie kwestii dróg wewnętrznych na terenie ZNTK.

Działania związane z rozwiązaniem kwestii dróg na terenie ZNTK podzielić można na trzy kategorie.

Pierwsza kategoria to regulacja stanu formalno – prawnego. Z uwagi na swój status dróg wewnętrznych współwłaścicielami tych dróg, na zasadzie procentowych udziałów, powinni być wszyscy właściciele nieruchomości obsługiwanych przez te drogi. Udziały Gminy w drogach wewnętrznych powinny zostać przeniesione na rzecz właścicieli działek inwestycyjnych położonych przy drogach i korzystających z tych dróg. Gmina powinna być dysponentem jedynie odcinka drogi, która zgodnie z planem jest drogą kategorii gminnej. Równocześnie należy dokonać korekt geodezyjnych nieruchomości sąsiadujących i wchodzących w pasy drogowe, wytyczone w planie zagospodarowania przestrzennego.

Dru ga kategoria to analiza techniczna projektu, wybór optymalnej technologii oraz analiza kosztów zadania. W ocenie SARL optymalnym rozwiązaniem jest technologia nakładki betonowej, w miejsce nakładki asfaltowej. Wykonane zostały wstępne kalkulacje. Osiągnięty zostanie efekt funkcjonalności nowej drogi na terenie przemysłowym, przy jednoczesnym obniżeniu kosztów wynikającym z zastosowania wspomnianej technologii.

Trzecią kategorią jest finansowanie projektu. Realizacja projektu zakłada wykorzystanie środków unijnych w ramach RPO WZ. Aplikacja o środki zewnętrzne zostanie opracowana przez SARL. Dotyczyć ona będzie całego zakresu dróg, a więc zarówno odcinka kategorii gminnej, jak również dróg wewnętrznych. Udział własny w realizację projektu zabezpieczyć powinny odpowiednio firmy działające na tym terenie w zakresie dróg wewnętrznych (zgodnie z parytetem posiadanych udziałów w drogach wewnętrznych) oraz gmina w zakresie odcinka drogi gminnej. Zadaniem SARL będzie ubieganie się o zewnętrzne dofinansowanie projektu.

4) Dotychczas podjęte działania, planowane najbliższe kroki.

W zakresie struktury własności pasów drogowych podjęte zostały negocjacje z Funduszem Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w zakresie przejęcia posiadanych udziałów Funduszu w drogach oraz przejęcia działki stanowiącej przyszły parking i plac manewrowy. FGŚP posiada udziały procentowe w drogach, przy czym geneza przejęcia przez Fundusz nieruchomości na terenie ZNTK oraz cele statutowe tej instytucji sprawiają, że nie jest ona stroną w realizacji projektu drogowego, co potwierdziła w rozmowach.

W zakresie wymaganych korekt geodezyjnych pasów drogowych, dokonano wystąpienia do właścicieli wszystkich nieruchomości z informacją o zakresie koniecznych korekt granic działek.

SARL dokonała wstępnej analizy wariantów technologii dróg na terenie ZNTK. Kolejnym krokiem będzie zlecenie dodatkowej ekspertyzy potwierdzającej wstępne wyniki. Celem jej również będzie dodatkowe zdiagnozowanie historycznego układu kanałów technologicznych i tuneli pod ZNTK, pod kątem zaproponowanej technologii i kosztów dodatkowych wynikających z konieczności usunięcia kolizji. Ekspertyza stanowić będzie weryfikację przyjętych założeń i kosztów projektu.

SARL na etapie konsultacji społecznych RPO WZ określiła swoje zamierzenia, w tym związane z przebudową układu komunikacyjnego na terenie ZNTK. Sformułowaliśmy swoje propozycje zmian Uszczegółowienia, tak aby w sposób jednoznaczny zabezpieczyć możliwość ubiegania się o dotację na ten i inne planowane cele. Czekamy na opublikowanie jednolitego tekstu

Uszczegółowienia uwzględniającego styczniowe konsultacje.
 Obszar byłego ZNTK został wpisany do Lokalnego Programu Rewitalizacji.

W najbliższym czasie dokonane zostanie pisemne podsumowanie omawianego schematu działania i zebranych w ostatnim czasie danych oraz przedstawienie go do konsultacji wszystkich zainteresowanych stron. Trwa uszczegółowienie ostatnich kwestii formalnych i technicznych. Jest to projekt złożony i wymaga dla jego powodzenia współpracy i zaangażowania wszystkich zainteresowanych stron.

2. Ulice Przemysłowa, Skandynawska, Ciepła.

Na początku 2007 r. oddano do użytkowania wybudowane nowe drogi Przemysłową i Skandynawską, wraz z towarzyszącą infrastrukturą techniczną. Oddano do użytkowania również zmodernizowaną ul. Ciepłą. Inwestycja została zrealizowana w ramach projektu „Budowa i modernizacja dróg w Stargardzkim Parku Przemysłowym, budowa infrastruktury sieciowej”. SARL opracowała wniosek i uzyskała na ten cel dofinansowanie w wysokości 6.230.000 PLN ze środków SPO WKP. Są to więc zupełnie nowe drogi, w sąsiedztwie których położone są główne zasoby inwestycyjnych terenów niezabudowanych parku.

3. Pozostałe ulice w SPP

Stan techniczny pozostałych ulic w parku przemysłowym, w mojej ocenie, uznać można za zadowalający.

Z poważaniem
 Wojciech Abramik