

**Pan
Wiesław Maślowski
Radny Rady Miejskiej
w Stargardzie Szczecińskim**

Nasz znak: MF.6.w.6422/8/2008

Stargard Szczec., dn., 12.02.2008 r.

W odpowiedzi na interpelację z dnia 29 stycznia 2008 r. dotyczącą wewnętrznej drogi transportowej na terenie zarządzanym przez Stargardzką Agencję Rozwoju Lokalnego Sp. z o.o. chciałbym Panu przedstawić następujące informacje:

1) Stan formalny dróg na terenie ZNTK.

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.

Sprzedając części nieruchomości, wydzielonych z byłego ZNTK, nowym właścicielom, syndycy masy upadłościowej sprzedawali również współwłasność w drodze wewnętrznej, jako udział procentowy. Nie było to jednak regułą dla wszystkich. 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 z 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. Zakręt obok Lotosu.

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. 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 bieżący remont nawierzchni najbardziej uszkodzonego zakrętu drogi wewnętrznej pomiędzy Lotos i składem opału. Intensywny ruch ciągników siodłowych spowodował jednak, że nawierzchnia została ponownie uszkodzona.

Biorąc pod uwagę potrzeby przedsiębiorców oraz stan techniczny dróg na terenie zarządzanym przez SARL Sp. z o.o., w Strategii Rozwojowej Spółki na lata 2007-2011, ujęty został projekt pn.: „Rozbudowa i integracja infrastruktury drogowej i technicznej na terenie Stargardzkiego Parku Przemysłowego”, który swoim zakresem obejmuje również przedmiotową inwestycję.

3) Proponowane przez SARL docelowe 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.

Druą kategorią 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 oraz planowane działania..

a) 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.

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

c) 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. Będzie to też materiał źródłowy wykorzystany w przygotowaniu wniosku o dofinansowanie ze środków unijnych.

d) 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 RPO WZ uwzględniającego styczniowe konsultacje.

e) Obszar byłego ZNTK został wpisany do Lokalnego Programu Rewitalizacji Miasta Stargardu Szczecińskiego.

f) Prezes SARL Sp. z o.o. wystąpił do firmy ZPS z wnioskiem o korektę przebiegu ogrodzenia. Korekta przebiegu ogrodzenia, do momentu docelowego rozwiązania kwestii dróg na terenie ZNTK, ułatwi komunikację na tym wąskim odcinku.

g) 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.

Do wiadomości:

1. Przewodniczący Rady miejskiej w Stargardzie Szczecińskim
2. Biuro Prezydenta Miasta wm.
3. a/a