

Protokół Nr XXXV/21
z sesji Rady Miasta Bydgoszczy
z dnia 10 lutego 2021 r.
(w godz. 9⁰⁰ – 15⁰⁵)

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska otworzyła XXXV sesję Rady Miasta.

Poinformowała, że sesja została zwołana na wniosek Klubu Radnych Prawa i Sprawiedliwość.

Ogłosiła przerwę w obradach sesji w związku z problemami technicznymi.

Obrady XXXV sesji zostały wznowione o godz. 9²⁶.

Ad. pkt 2

Stwierdzenie kworum.

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska poprosiła radnych o oddanie głosu.

Poinformowała, że głos oddało 29 radnych. W związku z powyższym stwierdziła kworum. Rada Miasta jest władna do podejmowania prawomocnych uchwał i decyzji.

Ad. pkt 3

Powołanie Komisji uchwał i wniosków.

Radni zgłosili następujące kandydatury:

Justyny Polasik, Elżbiety Rusielewicz, Grażyny Szabelskiej.

Radne wyraziły zgodę na pracę w Komisji.

Rada przegłosowała wyżej zgłoszone propozycje.

Wynik głosowania:

27 głosów „za”.

Ad. pkt 4

Informacja o stanie Mostu Uniwersyteckiego wraz z dyskusją.

Prezydent Miasta Rafał Bruski przedstawił w formie prezentacji multimedialnej informację pt. *Trasa Uniwersytecka tylko fakty (nie opinie i oceny)*.

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska ogłosiła 5 minut przerwy w obradach sesji. Wyjaśniła, że nie wszyscy radni widzą prezentację udostępnioną przez Prezydenta Miasta.

Obrady XXXV sesji Rady Miasta Bydgoszczy zostały wznowione o godz. 9³⁹.

Prezydent Miasta Rafał Bruski rozpoczął od początku przedstawianie prezentacji.

Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej Sp. z o.o. Wojciech Nalazek przedstawił w formie prezentacji informację pt. *Most Uniwersytecki*.

Autor ekspertyzy prof. Krzysztof Żółtowski przedstawił w formie prezentacji informację o *Moście Uniwersyteckim w Bydgoszczy – ocena stanu technicznego*.

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska poinformowała, iż pisma przesłane do Biura Rady Miasta znajdują się w Internetowym Asystencie Radnego. Ponadto w rozmowie telefonicznej projektant mostu poinformował, że nie weźmie udziału w sesji. Podobne stanowisko w piśmie wyraził Transprojekt Gdańsk. Odczytała fragment korespondencji: (...)niezwłocznie po podjęciu informacji o stanie obiektu, czyli w dniu 29.01.2021 r. podjęliśmy działania polegające na wewnętrznej i zewnętrznej analizie dostarczonych do nas dokumentów, czyli przede wszystkim ekspertyzy sporządzonej przez KBP Krzysztofa Żółtowskiego oraz sprawdzeniu poprawności przyjętych rozwiązań projektowych z etapu projektu budowlanego i wykonawczego wykonanego przez nasze biuro w latach 2008 - 2010. Trwają prace wyspecjalizowanej jednostki z Politechniki Gdańskiej dotyczące Mostu Uniwersyteckiego w Bydgoszczy, które zleciliśmy w dniu 03.02.2021 r.

Ze względu na powyższe okoliczności nie jest zasadnym, aby na tym etapie prezentować stanowisko, które nie jest jeszcze sprecyzowane z uwagi na brak możliwości powzięcia wszystkich potrzebnych ku temu informacji w tak krótkim okresie. Przedstawianie naszej opinii w tym momencie niesie za sobą zbyt duże niebezpieczeństwo wprowadzenia szanownej Rady Miasta w błąd, na co nie możemy sobie pozwolić.

W dniu dzisiejszym przesłany został dokument pn. *Koreferat do ekspertyzy dot. Mostu Uniwersyteckiego w Bydgoszczy wykonanej przez Konsultacyjne Biuro projektowe Krzysztof Żółtowski, tj. analizę dokumentów opracowanych przez KBP Krzysztof Żółtowski pod kątem aktualnego stanu konstrukcji i podjętej przez ZDMiKP w Bydgoszczy decyzji o wyłączeniu obiektu z eksploatacji* znajduje się w IAR.

Prezes firmy Gotowski BKiP Sp. z o.o. Marek Gotowski przypomniał, że radni w pierwszych prezentacjach otrzymali informację na temat przyczyn zamknięcia Mostu Uniwersyteckiego. Poinformował, że firma Gotowski była współwykonawcą robót budowlanych trasy Uniwersyteckiej.

Podział robót był następujący: estakady dojazdowe, głębokie fundamentowanie - wykonała firma Mosty Łódź, most nurtowy, będący przedmiotem obecnie rozmów - wykonała firma Gotowski przy współdziałaniu innych podmiotów, roboty drogowe - wykonała firma Kobylarnia. Roboty branżowe były wykonywane przez podwykonawców. Zdecydowana większość robót była wykonywana przez podmioty lokalne. Dodał, że wykonawcy nie poczuwają się do winy zaistniałej sytuacji. Osobiście jako wykonawca i rodowity bydgoszczanin ma poczucie dużej odpowiedzialności. Wyjaśnił, że całość estakad dojazdowych wraz z mostem stanowi 1600 metrów obiektów. Do budowy użyto 5 tys. ton stali zbrojeniowej, 4 tys. stali konstrukcyjnej, 32 tys. m³ betonu, 376 km kabli sprężających, pylon alfa składa się z 75 elementów, pylon omega z 79 elementów. Średni stan zatrudnienia w ciągu 3 - letniej realizacji stanowi około 160 osób na budowie. Wyjaśnił, że wszystkie roboty wykonawców kończyły się procedurą odbiorową tj. badania danego procesu lub analiza nadzoru inwestorskiego, autorskiego. Dodał, że przy inwestycji obowiązywał nadzór autorski projektanta. Cały proces wykonania obiektu został zakończony próbami obciążeniowymi.

Dodał, że jako budowniczy i bydgoszczanin ma świadomość uciążliwości wyłączenia obiektu z ruchu. Trasa uniwersytecka jest ważnym elementem układu komunikacyjnego miasta Bydgoszczy.

Wyjaśnił, że wykonawcy mają największą wiedzę, gdyż prowadzili prace budowlane. Dodał, że konstrukcja mostu jest najbardziej skomplikowana w Polsce tj. most podwieszany.

Uważa, że obecnie dyskusja na temat historii, przypisywania barw politycznych przy sztuce inżynierskiej jest bezzasadna. Wystąpiły błędy techniczne i uciążliwość związana z wyłączeniem obiektu.

Zadeklarował pełną gotowość wsparcia dla jak najszybszego przywrócenia ruchu na trasie uniwersyteckiej. Prezydent Miasta oraz Dyrektor ZDMiKP wskazali na dochodzenie roszczeń związanych z kosztami wyłączenia obiektu z ruchu. Dodał, że na czas postępowania nikt nie ma wpływu. Wykonawcy na czas procesu są do pełnej dyspozycji. Dodatkowo wiedza i potencjał wykonawców pozwala na włączenie się w apel Prezydenta Miasta o jak najszybsze przywrócenie ruchu na obiekcie.

Prezes Mostów Łódź S.A. Wojciech Pater przypomniał, że firma Most Łódź wybudowała trzy mosty podwieszane w Polsce: Jana Pawła w Gdańsku, w Płocku największy most podwieszony i w Bydgoszczy. Stwierdził, iż konstrukcja mostowa w Bydgoszczy jest najbardziej skomplikowana.

Obecnie najważniejsze jest, aby doprowadzić do otwarcia obiektu. Zwrócił uwagę, iż most pracuje w stanie nierównowagi sił poziomych. Analiza skupiła się na węzłach i na siłach. Jedną z prezentacji zwróciła uwagę na fakt uszkodzenia łożyska stałego, czyli cisu na łożysku stałym. Powyższe świadczy o tym, że siły poziome w którymś momencie zadziałały tak mocno (wiatr, temperatura bądź kombinacja tych sił), że łożysko nie przeniosło sił poziomych. Dodał, że ten element należy poddać analizie. Mimo naprawy węzłów siły poziome nadal będą występowały, a niszczenie łożyska będzie nadal występowało. Oczywiście należy zbadać te siły i odpowiedzieć na pytanie dlaczego są? dlaczego występują?

Zaproponował inne podejście do naprawy mostu, które wymaga analizy projektowej. Odciążenie want można wykonać w różny sposób np. poprzez podpory. Poddał analizie i dyskusji propozycję dołożenie cięgien do pylonu, konstrukcji, które przeniosą część siły. Prace mogłyby być wykonane szybko. Dalsze prace kompleksowe odbywałyby się, gdy ruch na moście byłby uruchomiony.

Dyskusja:

Radny Jarosław Wenderlich – w imieniu Klubu Radnych Prawo i Sprawiedliwość - przypomniał, że sesja została zwołana na wniosek i z inicjatywy Klubu Radnych PiS. Sesja została zwołana ze względu na głosy mieszkańców Bydgoszczy zaniepokojonych sytuacją mostu. Podziękował autorowi ekspertyzy oraz wykonawcom za przedstawienie stanowiska na sesji RM. Niestety w sesji nie wziął udziału projektant.

Pojawiło się szereg wypowiedzi odnoszących się do historii po roku 2008. Przypomniał, że PiS od 2008 r. był w opozycji.

Dodał, że jest to kolejny obiekt inżynieryjny, którego stan zaczyna budzić wątpliwości tj. wiadukty warszawskie, wiadukt na ul. W. Polskiego, wiadukt na Armii Krajowej, konstrukcja na terenach pozachemowskich.

Przypomniał, że Rada Miasta na wniosek Prezydenta Miasta przeniosła kwotę 2 mln 200 tys. zł. na przebudowę obiektów inżynieryjnych w mieście Bydgoszczy. Prezydent Miasta tę zmianę uzasadniał wakatem na stanowisku ds. mostów, które uniemożliwiło realizację zadania w pełnym zakresie. Dodał, że do radnych już wcześniej wpływały postulaty związków zawodowych związane z małym wynagrodzeniem w ZDMiKP. Zapytał, jakich obiektów dot. powyższa korekta? czy może dot. mostu uniwersyteckiego?

Przypomniał, że w dniu dzisiejszym wpłynęło pismo Politechniki Gdańskiej podpisane przez trzech profesorów uczelni. W dokumencie pojawiają się istotne zarzuty do ZDMiKP: *Wśród wniosków z (1), jak również w działaniach ZDMiKP po lipcu 2020, zabrakło, niezwykle istotnego z punktu widzenia dalszych działań, zalecenia i realizacji szczegółowego monitoringu technicznego zdeformowanych stref konstrukcji, co należy również do standardów ekspertyz wykonywanych w przypadku zdiagnozowania wad konstrukcyjnych.*

Politechnika we wcześniejszej korespondencji domagała się przekazania: dokumentacji powykonawczej, dokumentacji fotograficznej, raportów z przeglądów okresowych oraz wszelkich dokumentów związanych z eksploatacją mostu, sprawozdania z badań materiałowych i konstrukcji, sprawozdania z konsultacji firmy BBR, projektu oraz danych z monitoringu technicznego konstrukcji mostu.

Zaapelował w imieniu Radnych o niezwłoczne przekazanie i upublicznienie (na stronie internetowej ZDMiKP) całości dokumentacji wskazanej w korespondencji Politechniki Gdańskiej. Zostały upublicznione tylko dwa raporty, a w między czasie wpływają dokumenty istotne dla sprawy. Bydgoszczanie domagają się informacji w tym zakresie.

Przypomniał, że wokół mostu od dłuższego czasu istniała dziwna atmosfera. Dla części radnych z PO głównym tematem była zmiana nazwy mostu. Ewenementem było zwrócenie jednemu ze stowarzyszeń środków na tabliczkę na moście. Dla Prezydenta Miasta ważne było podświetlenie mostu w odpowiednich barwach. Prezydent Miasta zapomniał o obietnicy, którą złożył w 2013 r. podczas przekazywania obiektu do użytku, że za dwa lata będzie wybudowana ścieżka rowerowa i chodnik. Dyrektor ZDMiKP wskazał w swojej prezentacji na zaszłości historyczne. Podziękował za rys historyczny. Zapytał, dlaczego został pominięty fakt, że w marcu 2012 r. trwało postępowanie o unieważnienie projektu budowlanego. Zapytał, jakie były losy powyższego wniosku?

Stwierdził, że w mieście panuje kryzys mostowo - drogowy.

Radni PiS chcą zaproponować pewne rozwiązania na przykład tzw. trójkę mostową. Stwierdził, iż przeprawa musi znowu służyć mieszkańcom regionu i kraju. Uważa, że zadanie powinna sprawdzić Najwyższa Izba Kontroli. Klub Radnych PiS wystąpi do NIK o wszczęcie kontroli związanej z całym procesem inwestycyjnym Mostu uniwersyteckiego. Należy zbadać sprawę, która jest wielowątkowa i wielowymiarowa.

Bez wątplenia pozostałe obiekty inżynieryjne w mieście wymagają kontroli. Radni kredyt zaufania do ZDMiKP wyczerpali.

Prezydent Miasta Rafał Bruski stwierdził, że wypowiedź radnego J. Wenderlicha zawierała wiele nieprawd, insynuacji i wrywkowych informacji. Dotychczas sesja przebiegała bardzo merytorycznie i była mowa tylko o faktach. Zaapelował do radnych, aby odnosili się do faktów.

Poinformował, że każdy obiekt mostowy w Bydgoszczy jest kontrolowany zgodnie z przepisami prawa. Zaprosił radnego do ZDMiKP w celu zapoznania się z przebiegiem kontroli.

Wyjaśnił, że unieważnienie, o którym mówił radny zapewne nie dotyczy mostu uniwersyteckiego.

Przyznał, że w kwestiach technologicznych, technicznych i inżynierskich radni, mieszkańcy oraz sam nie posiada wiedzy. Zapewnił, że miasto Bydgoszcz będzie sądziło się o odszkodowanie.

Oświadczył, iż zostaną udostępnione Politechnice Gdańskiej dokumenty. Politechnika działa z upoważnienia Transprojektu Gdańsk, który zbiera dowody, które mają służyć udowodnieniu, że to nie wina jednostki projektującej. W związku z powyższym na obiekcie będą mogły być prowadzone badania po zawarciu stosownej umowy z Miastem, w której zostaną określone zasady. Wszystkie badania, działania będą pod nadzorem miasta.

Zapewnił, że wszystkie zadania, które wynikają z zadań zarządcy drogi, mostów są wykonywane niezależnie od wakatu w ZDMiKP.

Dodał, że Dyrektor ZDMiKP był zobowiązany do zawiadomienia Prokuratury o zaistniałej sytuacji.

Radna Grażyna Szabelska podziękowała prof. K. Żółtowskiemu za udział w sesji Rady Miasta i szczegółowe przedstawienie sytuacji. Dzięki dużemu doświadczeniu usterka została zdiagnozowana. Podziękowała wykonawcy Markowi Gotowskiemu za przedstawienie stanowiska i deklarację dalszej współpracy. Podziękowała Dyrektorowi W. Nalazkowi za wyczerpującą informację. Dodała, że szereg wątpliwości wynikało z braku tejże informacji.

Oświadczyła, że w pełni zgadza się decyzją Prezydenta Miasta dot. zamknięcia mostu. Dodała, że Klub Radnych PiS nigdy nie podważał tej decyzji. Decyzja była słuszna na podstawie przedstawionych przez prof. K. Żółtowskiego analiz, ekspertyz.

Wyraziła zadowolenie, że zostało już złożone doniesienie do Prokuratury.

Zapytała:

- czy mieszkańcy zamieszkujący okolicę trasy uniwersyteckiej (np. Osiedle Arkada Park) są bezpieczni?
- jak w przypadku katastrofy budowlanej most będzie oddziaływać na otoczenie?

Dodała, że brak zabezpieczenia mostu zgłaszali mieszkańcy.

Poinformowała, że w trybie interpelacji zajmowała się kwestią chodnika i ścieżki rowerowej. Zapytała, czy plan budowy ścieżki rowerowej i chodnika będzie nadal kontynuowany? Powyższe należałoby uwzględnić przy parametrach naprawiania mostu.

Radny Paweł Bokiej przypomniał, iż przy inwestycji obowiązywała gwarancja 5 - letnia. Zapytał:

- jak powyższa kwestia była punktowana w przetargu?
- czy inne firmy deklarowały gwarancję krótszą bądź dłuższą?
- ile zmian na wniosek wykonawcy zostało dokonanych w projekcie, po wygranym przetargu?
- o ile zmian wykonawca do miasta wnioskował?

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Lech Zagłoba – Zyglar przypomniał, że ocena obiektu była dokonywana w skali, Zapytał:

- jaki zakres obejmuje skala?
- czy jest możliwe, jeśli tak, to kiedy, aby w czasie remontu trasę uniwersytecką udostępnić dla pieszych?
- ile orientacyjnie wyniesie koszt naprawy? Jest „za” dochodzeniem roszczeń, o których mówił Prezydent Miasta.
- kto poniesie koszty naprawy?

Radny Zdzisław Tylicki przypomniał, iż most był projektowany 10 lat temu. Zapytał radnych Prawa i Sprawiedliwości, dlaczego nie zaprosili na sesję ówczesnego Prezydenta Miasta K. Dombrowicza, Zastępcy Prezydenta L. Kojder - Szwedy oraz Dyrektora ZDMiKP J. Siudy?

Media, przede wszystkim publiczne wskazywały na to, iż w Bydgoszczy rządzi prominentny Prezydent z PO. Pomijały fakt, że w momencie projektowania mostu Prezydent Miasta R. Bruski nie pełnił tej funkcji.

Zapytał:

- prof. K. Żółtowskiego, jak ocenia wybór wariantu mostu, który został zrealizowany?
- Dyrektora ZDMiKP, kiedy została podjęta decyzja, aby nie budować chodnika i ścieżki rowerowej? kto podjął taką decyzję?

Radny Jakub Mikołajczak przypomniał, że od lat podnosi się kwestię, że Prezydent Miasta Rafał Bruski odpowiada za brak chodnika i ścieżki rowerowej przy trasie uniwersyteckiej.

Przysłuchiwał się konferencji prasowej radnych PiS, na której radna G. Szabelska wskazywała, że za wszystko w mieście odpowiada Prezydent Miasta. Zauważył, że w sesji powinien wziąć udział K. Dombrowicz, który odpowiada za to co działo się w mieście przed 2010 r., gdy most był projektowany, analizowany, zlecany i przygotowywany do budowy.

Uważa, że władze miasta zadziałały prawidłowo. Most został zabezpieczony, aby nie doszło do tragedii. Podziękował za podjęte działania.

Radni PiS tylko i wyłącznie uprawiają politykę.

Radny Robert Langowski zwrócił uwagę, że radny J. Wenderlich podniósł, iż niesłusznie w prezentacji było odniesienie do historii. Uważa, że to odniesienie było konieczne, gdyż Klub Radnych PiS i media prawicowe wskazują, że most "wymyślił Bruski", "jest to projekt Bruskiego". Powyższe jest wielokrotnie powtarzane z pominięciem zajmowanego stanowiska tj. Prezydent Miasta.

Stwierdził, że taką wizję budowy oryginalnego mostu miał Prezydent Miasta K. Dombrowicz. Dodał, że może wizja przekroczyła możliwości. Tożsamej konstrukcji most nie istnieje w Europie. Projekt powstał na zlecenie i założenie było takie, że konstrukcja ma być oryginalna.

Przypomniał, że przetarg odbył się za czasów urzędowania K. Dombrowicza, w tym czasie nastąpił również wybór wykonawcy i została podpisana umowa.

Zapytał, prof. K. Żółtowskiego:

- czy jest technologia bardziej adekwatna do umocowania want?
- czy zaprojektowałyby osadzenia w inny sposób?

Radny Robert Kufel zaprezentował film - mem, który przedstawiła telewizja regionalna. Uważa takie postępowanie za skandaliczne.

Przypomniał, że projekt miał zawierać inne elementy tj. ścieżki rowerowe, chodniki, kawiarnię, punkt widokowy. Została podjęta decyzja o budowie mostu w obowiązującej dziś postaci. Wspomniał o błędach przeszłości, które miały miejsce także przy konstrukcji wiaduktów warszawskich.

Radny Wojciech Bulanda stwierdził, że trasa uniwersytecka to pomnik ówczesnego Prezydenta Miasta oraz Dyrektora ZDMiKP. Powiedział, że brak chodników i ścieżek rowerowych stoi w sprzeczności z polityką zrównoważonego rozwoju. Budowa trasy uniwersyteckiej miała wpłynąć na poprawę sytuacji komunikacyjnej w mieście.

Radni PiS po decyzji ZDMiKP zaczęli alarmować o tragicznej sytuacji kierowców w mieście, o paraliżu komunikacyjnym w mieście.

Sprawdził, jak to jest z trasą uniwersytecką, jako istotnym elementem komunikacji w mieście. Okazało się, że w momencie rozpoczęcia budowy trasy uniwersyteckiej w Bydgoszczy (2010 r.) było 160 tys. samochodów osobowych, a obecnie po 10 latach (2019 r.) liczba samochodów osobowych zbliżyła się do 220 tys. W ciągu tych kilku lat wskaźnik ilości samochodów osobowych na tysiąc mieszkańców miasta z wartości 492 zwiększył się do 619. Dodał, że mieszkańców Bydgoszczy jest coraz mniej. Przez 10 lat na bydgoskich ulicach przybyło 50 tys. samochodów. Z danych ITS wynika, że 15 tys. samochodów dziennie korzysta z trasy uniwersyteckiej. Inwestycja za ponad 200 mln zł. nie przyczyniła się do zmniejszenia „korków” w mieście, ale zachęciła mieszkańców do wyboru samochodu do poruszania się po mieście.

Zaapelował do radnych PiS, by zamiast lamentować jakie to „korki” są w mieście zaczęli zachęcać swoich wyborców do pozostawienia samochodów w garażach i wyboru roweru lub komunikacji miejskiej do poruszania się po mieście. Takie działanie bardziej od sesji przyczyniłoby się do rozwiązania problemu zatłoczonych ulic.

Złożył wniosek do ZDMiKP o przeznaczenie jednego pasa trasy uniwersyteckiej na ciąg pieszy i rowerowy, który można byłoby uruchomić w momencie dopuszczenia na trasie ruchu.

Radna Anna Mackiewicz stwierdziła, że dobrze się stało, że sesja została zwołana. Radni debatę na temat awarii mostu uniwersyteckiego musieliбы odbyć. Radnym zostały przedstawione rzetelne informacje. W związku z powyższym liczy na to, że radni nie będą już rozpowszechniali na ten temat nieprawdziwych informacji.

Poprosiła Prezydenta Miasta, aby informacja o kolejnych działaniach miasta łącznie z perspektywą czasową została przekazana mieszkańcom.

Radny Janusz Czwojda uważa, że Politechnika Gdańska nie ma podstaw domagania się dokumentów. Radni posiadali бы więcej informacji, gdyby sesja odbyła się w późniejszym terminie. Szkoda, że w sesji nie wziął udział projektant inwestycji. Zapytał:

- czy ocena 4,6 nie jest zbyt niską oceną w skali 5%? Uważa, że taka wartość oceny mogłaby być po 20-30 latach użytkowania inwestycji.

Prezentacja wyjaśniła, jak z czasem inwestycja za 500 mln zł. była „odchudzana” do 200 mln zł. Uważa, że jest to pomnik nieudolności ówczesnego Prezydenta Miasta K. Dombrowicza, przy jednoczesnym przeroście ambicji, gdyż nie potrafił zapewnić finansowania inwestycji.

Radny Szymon Róg przypomniał, że na ul. Toruńskiej został uruchomiony ruch (jedna nitka), ul. Jagiellońską odbywa się ruch kołowy, pieszy, tramwajowy. Zapytał, o bezpieczeństwo na wyżej wskazanym obszarze? Dyrektor mówił o korekcie sygnalizacji świetlnej. Zauważył, że nie wszędzie korekta została zastosowana. Na skrzyżowaniu ul. W. Polskiego z trasą uniwersytecką (przy zjeździe) sygnalizacja jest włączona. Podobna sytuacja ma miejsce przy ul. Jagiellońskiej, co tamuje ruch z ul. Jagiellońskiej i z ul. W. Polskiego (u góry). Wystosował zapytanie w powyższej sprawie do inżynierii ruchu.

Stwierdził, że most został wykonany w innowacyjnej technologii. Zapytał:

- o bieżący nadzór?
- o monitoring want?
- jak działa monitoring?
- czy był prowadzony bieżący nadzór przez specjalnie wyszkolonego pracownika ZDMiKP?
- o koszty naprawy?
- czy po podparciu mostu będzie możliwość częściowo uruchomienia ruchu przez przeprawę?
- kto przeprowadzał coroczne przeglądy?

Radna Joanna Czarska – Thomas poinformowała, że na Komisji Skarg, Wniosków i Petycji była rozpatrywana skarga na Prezydenta Miasta za zły stan powietrza. Obecnie Prezydenta Miasta oskarża się o wszystko.

Zapytała:

- w jaki sposób będą przebiegały prace w celu usprawnienia ruchu dla mieszkańców?
- czy znany jest przybliżony termin?
- czy planowane są objazdy?

Radny Ireneusz Nitkiewicz zwrócił uwagę, że bydgoszczan interesują następujące kwestie:

- kiedy zostanie przywrócony ruch na trasie uniwersyteckiej?
- kto zawinił?

Zasadne jest, aby miasto wystąpiło o odszkodowanie.

Zaapelował do radnego J. Wenderlicha o lobbowanie w rządzie o środki na wykonanie kładki.

Radny Andrzej Młyński przypomniał, że Dyrektor ZDMiKP powiedział, że monitoring nie wskazała na usterki. Obecnie okazuje się, że inwestycji grozi katastrofa budowlana. Z informacji przekazanych radnym wynika, że monitorowanie nie było skuteczne. Zapytał, czy powyższe było przyczyną, że wada konstrukcyjna nie została wykryta?

Dodał, że Radni PiS dbają i troszczą się o bezpieczeństwo mieszkańców. Zapewne, jak wszyscy radni. Ze względu na wnioski mieszkańców radni PiS zdecydowali się złożyć wniosek o zwołanie sesji.

Radny Bogdan Dzakanowski przypomniał, że ówczesnie rządził Pan K. Dombrowicz wraz z Platformą Obywatelską. Stwierdził, że posiada informację, iż do Pana J. Siudy zadzwonił o 22.00 Pan R. Bruski z poleceniem, iż inwestycja ma zostać wybudowana bez ścieżki rowerowej i kładki dla pieszych.

Za Prezydenta Miasta R. Bruskiego Bydgoszcz otrzymała dofinansowanie rządowe (gdy rządziła PO) w wysokości 40% inwestycji. Toruń otrzymał 70% dofinansowania.

Złożył wniosek o przekazanie dokumentów radnym.

Przypomniał, że jego wniosek o rozwiązanie umowy z Komunalnikiem został zrealizowany. Nie zgadza się ze stwierdzeniem, że powołanie Komisji jest bezzasadne. Należy wspólnie prowadzić działania, aby ruch na trasie uniwersyteckiej został jak najszybciej przywrócony.

Prezydent Miasta Rafał Bruski oświadczył, że telefon, o którym mówił radny B. Dzakanowski nie miał miejsca. Jest to kłamstwo. Z prezentacji wynika, kiedy tworzyła się koncepcja budowy trasy uniwersyteckiej. Gdy decyzje były podejmowane od roku nie pracował w ratuszu.

Radny Bogdan Dzakanowski powiedział cyt. : „Ale byłem wojewodą”

Prezydent Miasta Rafał Bruski zauważył, że mimo, iż Radny B. Dzakanowski często mija się z prawdą, tym razem nie może pozwolić i dopuścić na dalsze rozpowszechnianie tej nieprawdy.

Radny Jerzy Mickuś wyraził zadowolenie, że Klub Radnych PiS złożył wniosek o sesję, która się w dniu dzisiejszym odbywa. Wiedza była potrzebna nie tylko radnym, ale przede wszystkim mieszkańcom.

Jest „za” wyjaśnieniem całej sytuacji, powodów awarii.

Decyzją nadzoru budowlanego obiekt został wyłączony z ruchu. Zapytał, czy naprawa musi odbywać się przy całkowitym zamknięciu mostu? Czy dopuszcza się otwarcie jednego pasa ruchu tylko dla pojazdów osobowych (podczas prowadzenia ekspertyz oraz prac naprawczych)?

Zaapelował o nieuprawianie polityki, gdyż dobro miasta i mieszkańców jest rzeczą nadrzędną. Dyskusja była niezbędną i potrzebną. Radni PiS mieli prawo do złożenia wniosku.

Radny Marcin Lewandowski przypomniał, że w 2018 roku zawalił się most Morandiego w Genui, zginęły 43 osoby. Przyczyną tragedii najprawdopodobniej była wada lin nośnych. Budzą się obawy, żeby w Bydgoszczy nie doszło do podobnej katastrofy. Chciałby usłyszeć zapewnienie, że do takiego zdarzenia nie dojdzie. Uważa, że decyzja o zamknięciu mostu jest słuszna. Zapytał:

- jak do tego doszło, że pojawiła się taka wada?
- dlaczego nie działał system monitoringu?
- dlaczego nie ma danych z tego systemu?
- czy powyższe mogło mieć wpływ na wykrycie wady?
- od kiedy i dlaczego monitoring nie działa?

Uważa, że zastosowanie podpór może wiązać się z naruszeniem równowagi mostu, który jest zaprojektowany dla innego typu podparcia, podwieszenia. Decyzja wymagałaby przeprowadzenia analizy ryzyka. Został przedstawiony alternatywny pomysł zabezpieczenia poprzez zastępcze, pomocnicze olinowanie, dodatkowe wanty. Zapytał:

- jak przedstawiony pomysł jest oceniany?
- o koszt wyłączenia trasy?

Zaznaczył, że bezpieczeństwo jest wartością podstawową. Most powinien być jak najszybciej oddany do użytku, ale należy to zrobić rozsądnie.

Radny Mateusz Zwolak odniósł się do konferencji przy trasie uniwersyteckiej, w której wzięło udział trzech „inżynierów”: G. Szabelska, J. Wenderlich, B. Dzakanowski. Głównym celem konferencji było uprawianie polityki.

Radna Elżbieta Rusielewicz podziękowała za merytoryczne przedstawienie tematu. Bez tego trudniej byłoby prowadzić dyskusję. Zapytała:

- o przedstawienie homologicznie procesu inwestycyjnego z jednoczesnym wskazaniem odpowiedzialności podmiotów na każdym etapie tego procesu?

Przypomniała, że wykonawca realizuje projekt i nie ponosi odpowiedzialności za wady na wcześniejszych etapach. Z dyskusji wynika, że błędy wystąpiły wcześniej. W świadomości mieszkańców zapada budowniczy obiektu, którego obarcza się za całokształt. Powyższe przekonanie wybrzmiało także w mediach.

W rzeczywistości tak nie powinno być. Winniśmy uczciwe spojrzenie na przedmiot dyskusji. Dotychczasowa działalność firmy Gotowski pokazuje profesjonalizm i uczciwość wykonawczą. Jest na to wiele przykładów. Trudna inwestycja na ul. Kujawskiej przebiega prawidłowo. Wiele obiektów inżynierskich w Polsce funkcjonuje od wielu lat, co powoduje, że bydgoszczanie mogą być zadowoleni, że firma pochodzi z Bydgoszczy.

Z wystąpienia Pana M. Gotowskiego i Pana W. Patera odczytała ogromne poczucie odpowiedzialności nawet za nie swoje czyny. A także poszukiwanie optymalnych rozwiązań, co jest obecnie niezwykle potrzebne.

Chciała zadać pytanie projektantowi, czy w czasie projektowania mostu zostało uwzględnione maksymalne obciążenia, czy minimalne? Nieobecność T. Stefanowskiego świadczy o tym, że wystąpiły poważne błędy i dziś ponoszone są tego konsekwencje.

Zapytała:

- czy przygotowana ekspertyza, a co za tym idzie działania ZDMiKP nie były zbyt asekuracyjne?
- czy nie można było przy zmniejszeniu ruchu dokonywać równoległe napraw?

Trasa uniwersytecka jest ważnym elementem rozwiązań komunikacyjnych dla Bydgoszczy. Oczekiwanie na kolejne koreferaty opóźni działania. Słuchając radnych odnosi wrażenie, że wszyscy są specjalistami od mostów.

Dodała, że natłok wiedzy jest przytłaczający. Radni powinni pozwolić Prezydentowi Miasta wybrać najszybszą, najkorzystniejszą metodę naprawy mostu.

Czas gra tu niebagatelną rolę, a szukanie winnych należy pozostawić odpowiednim do tego powołanym instytucjom. Taki proces może trwać nawet kilka lat. Miasto na zamknięcie mostu na tak długi okres nie może sobie pozwolić. Najważniejsze jest jak najszybsze przywrócenie ruchu na moście uniwersyteckim.

Radny Jarosław Wenderlich poinformował, że Klub Radnych PiS przedstawi na najbliższej sesji RM inicjatywę uchwałodawczą dot. powołania Komisji Doradźnej. Zadaniem Komisji będzie przyglądanie się całemu procesowi naprawy mostu. Radni przyjrzą się wydatkowaniu środków na inwestycje. Komisja będzie działać, aż do momentu przejezdności mostu. Liczy na poparcie projektu uchwały ze strony PO i SLD.

Zapytał:

- kto weryfikował dokumentację projektową, ale także na etapie podmiotu, który tę dokumentację projektową wykonał?
- kiedy monitoring został uszkodzony?
- kiedy ostatnio wykonywano monitoring?
- czy jest osoba w ZDMiKP odpowiedzialna za powyższe zadanie?
- jakie były zmiany w dokumentacji projektowej?

- kiedy takie zmiany zostały dokonane?
- jaki będzie szacunkowy koszt naprawy mostu? Radni usłyszeli, że to może być kwota nawet 20 mln zł. Poprosił Prezydenta Miasta o potwierdzenie, jaki według wstępnych ocen ZDMiKP jest szacunkowy koszt zadania?
- czy w ramach naprawy rozważana jest kwestia budowy dróg rowerowych i dróg dla pieszych? Jaki byłby to koszt?
- jaki (poprosił o deklarację ze strony Prezydenta Miasta) jest termin zakończenia prac tj. udrożnienie mostu uniwersyteckiego? Uważa, że termin – jesień – jest terminem zbyt ogólnym.

Radna Grażyna Szabelska – *ad vocem* - stwierdziła, że nie spodziewała się, że na sesji Rady Miasta będzie rozliczana z wykształcenia. Wyjaśniła, że jest doktorem nauk humanistycznych w zakresie pedagogiki, nie jest inżynierem i nigdy do tego stanowiska nie pretendowała. W związku z powyższym zdaje się na opinie ekspertów, czego dała dowód na początku wystąpienia dziękując ekspertom za to, że troskliwie zajmują się tą sprawą.

Stwierdziła, że za dobre i za złe w mieście odpowiada Prezydent Miasta. Tak historycznie się układa. Nie ma tu na myśli odpowiedzialności finansowej, gdyż o tą Prezydent Miasta będzie zabiegał na rzecz Bydgoszczy. To jest odpowiedzialność prezydencka.

Zapytała, czy Prezydent Miasta nie widzi potrzeby powołania sztabu kryzysowego? Miasto jest w sytuacji kryzysowej. Zauważyła, że zapewne nikt z radnych nie ma wykształcenia w zakresie konstrukcji mostów.

Radny Szymon Róg – *wniosek formalny* – poprosił o udzielenie odpowiedzi na zadane dotychczas pytania.

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska wyjaśniła, że radni zabierają głos w wystąpieniach 3 – minutowych, następnie w 1 – minutowych. Poprosiła o wstrzymanie się od głosów, gdy radni chcą uzyskać odpowiedzi. Radni decydują, kiedy zgłaszają się do dyskusji. Nie jest w stanie ocenić, czy wystąpienie będzie miało charakter uzupełnienia wcześniejszej wypowiedzi, czy zostanie poruszony nowy wątek.

Radna Anna Mackiewicz zwróciła uwagę, że z niektórych wypowiedzi radnych wynikało, że Miasto będzie poszukiwać nowego wykonawcę do przyszłych prac. Zapytała, czy procedura umożliwia, aby prace wykonał wykonawca mostu? Oczywiście wykonawca zna najlepiej specyfikę inwestycji, ale także miasto uniknęłoby przenoszenia odpowiedzialność między wykonawcami (wykonawca – wykonawca poprawek).

Zauważyła, że odpowiedzialność za realizację inwestycji ponosi K. Dombrowicz oraz radny B. Dzakanowski, który ówczesnie pełnił funkcję Doradcy Prezydenta Miasta.

Radny Jarosław Wenderlich zapytał:

- czy został rozważony koreferat?
- jak wyglądał nadzór autorski?
- w jakim zakresie był sprawowany?
- kto sprawował nadzór inwestorski?
- czy nadzór sprawował pracownik ZDMiKP?
- o podanie informacji o kierownikach budowy?

Wniósł o przekazanie radnym RM Bydgoszczy kopii zawiadomienia złożonego przez ZDMiKP do Prokuratury.

Wiceprzewodniczący Rady Miasta Lech Zagłoba – Zyglar zapytał:

- jakie będą posiadały kompetencje osoby zasiadające w Doraźnej Komisji?
- jakie korzyści z powołania Komisji będą mieli mieszkańcy?

Wyjaśnił, że odpowiedzialność prezydencka, o której wspomniała radna G. Szabelska obejmuje podjęte decyzje w czasie pełnienia funkcji.

Radny Robert Kufel w odniesieniu do inicjatywy powołania Komisji Doraźnej zauważył, iż Komisja Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska w zakresie kompetencji może zająć się tematem.

Stwierdził, że wanty mają różne siły zerwania. Siła zrywająca i liczba splotów jest mniejsza w przypadku wanty o numerze porządkowym 2112. Jednak nie widać obciążenia i ryzyka. Zapytał, z czego wynika powyższe?

Radny Jakub Mikołajczak przypomniał, że w roku bieżącym nie odbyło się jeszcze posiedzenie Komisji Rewizyjnej, którą kieruje Przewodniczący Klubu Radnych PiS. Uważa, że Komisja Rewizyjna jest doskonałym miejscem, aby takie sprawy badać. Działanie zaproponowane przez radnych PiS nie służy rozwiązaniu sprawy, nie pomoże mieszkańcom.

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska zwróciła uwagę, że w momencie oddawania mostu do użytku wielu radnych PiS podnosiło fakt, iż Prezydent Miasta R. Bruski i radni PO chwalą się inwestycją, która nie została przez nich zrealizowana. Obecnie, gdy pojawił się problem okazuje się, że Prezydent Miasta R. Bruski odpowiada za tę inwestycję od początku do końca. Uważa, że powyższe jest krzywdzące i wprowadza w błąd mieszkańców Bydgoszczy. Najważniejszymi kwestiami do omówienia są kwestie umożliwienia mieszkańcom sprawnego poruszania się po mieście, zminimalizowania skutków wyłączenia mostu. Zgodziła się, że Komisja Doraźna jest zbędnym elementem. Merytoryczna Komisja może zająć się tematem. Nowe byty co pokazała historia nic nie wnoszą.

Autor ekspertyzy prof. Krzysztof Żółtowski podziękował za wiele przychylnych słów.

Odnosił się do zadanych wyżej pytań:

- w sprawie zagrożenia okolicy mostu oraz wyłączenia ruchu. Uważa, że nie ma dużego zagrożenia poza obszarem mostu. Choć zawsze wstępuje prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka. Gdy most jest wyłączony z ruchu to ryzyko wystąpienia katastrofy jest dużo mniejsze, niż było dotychczas. Powyższe wynika z analizy ryzyka i analizy potencjalnych zagrożeń. Analizy wskazują, że katastrofy jest wynikiem nałożenie się kilku niekorzystnych zjawisk. Nigdy nie spotkał się z sytuacją, że do katastrofy doszło w wyniku jednego niekorzystnego zjawiska. Wiedza projektowa opiera się na współczynnikach bezpieczeństwa, które zakładają wystąpienie niekorzystnych zjawisk. W związku z powyższym został wstrzymany ruch na moście uniwersyteckim. Wszelkie naprawy postępują dużo sprawniej, gdy ruch jest wstrzymany. Poinformował, że w najdłuższej linii od strony ul. Ogińskiego jest siła 1000 ton. W momencie, gdy zakotwienie by puściło siła staje się wyzwolona. Dynamika tego zjawiska może być trudna do określenia. Z doświadczeń wiadomo, że siły rażenia nie są duże.
- w sprawie zmian w projekcie na etapie wykonania. Nie posiada zbyt dużej wiedzy w tym temacie. Wiedzę w tym zakresie mają pracownicy Politechniki Gdańskiej, którzy byli konsultantami projektanta. Były prowadzone dyskusje na ten temat podczas seminariów na uczelni. Zostały napisane prace dyplomowe na temat mostu uniwersyteckiego.
- w sprawie skali ocen przy przeglądach. Wyjaśnił, że nie są przyjęte ogólnopństwowe wytyczne, choć Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad stworzyła swoją skalę i swój standard, który przejmują samorządowcy. Skala ocen jest od 0 do 5. Otrzymanie oceny 2 lub 3 przez któryś z elementów nie oznacza jeszcze niczego złego. W dużej mierze dotyczyć to może antykorozji, zabrudzeń, czy rzeczy drugorzędnych, które nie są podstawowymi elementami konstrukcyjnymi. Dodał, że 0 to jest stan awaryjny, 1 – przedawaryjny, 2 – niedostateczny, 3 – niepokojący, 4 – zadowalający, 5 – odpowiedni. Przy czym stan awaryjny może dotyczyć powłoki malarskiej. Nie można tego traktować w kategoriach bezwzględnych.
- w sprawie wyboru wariantu mostu. Prace planistyczne są poprzedzone zawsze studium komunikacyjnym miasta, inżynierią ruchu, przydatnością, potrzebą, wariantami. Wariant podstawowy – wyjściowy zawierał połączenie trasy uniwersyteckiej z drogą krajową nr 5. Zakładał także wykonanie węzłów z ul. Toruńską. Trasa została wybrana bardziej jako symbol, niż funkcja. Wiązało się to z podwyższonymi kosztami całej inwestycji. Uważa, że można było dużo taniej wybudować ten most, ale w inny sposób z tą samą funkcją, albo nawet rozszerzoną.

- w sprawie mocowania want i konstrukcji mocowania. Przypomniał, że Pan W. Pater wspomniał o konstrukcji innych mostów w Polsce. Uczestniczył w procesie analizy mostu Jana Pawła w Gdańsku, Solidarności w Płocku. Dodał, że wspomniane obiekty mają zupełnie inaczej zamocowane wanty. Mosty warszawskie pokazują klasyczny sposób zamocowania want (most Siekierkowski i most Świętokrzyski). Wprowadzone rozwiązanie jest stosowane w praktyce, raczej w mostach starszych. Sama konstrukcja w detalach jest inna. Konstrukcja została wykonana niefortunnie.
- w sprawie monitoringu. Wyjaśnił, że monitoring konstrukcji jest urządzeniem wspomagającym administrację w diagnostyce i utrzymaniu. Przystudiował projekt monitoringu, założenia, zamontowane czujniki. Wszystko razem stanowi element wspomagający zarządzaniem mostu. Monitoring nie zapewniał kontroli stanu naprężeń i zakotwienia want. Monitoring posiadał cztery siłomierze założone na linach tj. mierzące siły w linach. Nie było urządzeń mierzących stan naprężeń w zamocowaniach. Biorąc pod uwagę specyfikę konstrukcji, podatność lin, podatność węzłów uważa, że monitoring nie wskazałby wad.
- w sprawie otwarcia ruchu w czasie napraw. Uważa, że jest to niewskazane.
- w sprawie alternatyw napraw – podparcie dodatkowymi wantami. Taki wariant był rozważane na samym początku: podparcie dodatkowymi wantami i przedłużenie want istniejących. Przyznał, że wariantów naprawy jest bardzo dużo. Wariant docelowy powinien wynikać z konkretnego projektu, a z projektem wiązałyby się konkretna odpowiedzialność projektantów. Dodatkowe zaczepy na wanty byłyby docelowe i zastąpiłyby stare.
- w sprawie zamknięcia mostu. Wyjaśnił, że jest to kwestia analizy ryzyka oraz przepisów prawa. Dodał, że przeciążenia w kluczowych elementach konstrukcyjnych na moście były ewidentne. Podał przykład samochodu, który nieraz z błahych powodów nie jest dopuszczony do ruchu.
- w sprawie weryfikacji dokumentacji projektowej. Powyższe określają przepisy związane z procedurami budowlanymi – prawo budowlane. Za projekt odpowiada imiennie projektant. Projekt budowlany musi być zweryfikowany przez drugiego inżyniera posiadającego uprawnienia. Zazwyczaj jest to pracownik tej samej firmy. Ostatnio coraz częściej zdarza się, że inwestorzy dodatkowo posiłkują się audytami zewnętrznymi. Często jest to zlecenie na kształt doradztwa technicznego osobie, która reprezentuje inwestora w kontaktach z projektantem. Nie ma to umocowania prawnego. Audytor pełni funkcje doradcy. W prawie europejskim funkcjonuje zewnętrzny audytor, któremu zleca się sprawdzenie projektu.

Projektant z inwestorem muszą dojść do porozumienia. Audytor jest współodpowiedzialny za projekt. Uważa, że jest to dobra praktyka.

- w sprawie wanty 2112 – dlaczego się nie zrywa? Powyższe wynika z badań, obliczeń, stanu rzeczywistego. Tak zaprojektował to projektant, że niektóre wanty mają małe obciążenia, a inne bardzo duże. Jest to temat osobnej dyskusji. Po analizie projektu stwierdził, że w tym zakresie jest on mocno niedopracowany. Na etapie wstępnego kształtowania konstrukcji nie przyłożono się do projektowania wstępnego.

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska ogłosiła 5 minut przerwy w obradach sesji w związku z problemami technicznymi.

Obrady XXXV sesji RM został wznowione o godz. 13⁴⁵.

Prezes firmy Gotowski BKiP Sp. z o.o. Marek Gotowski w uzupełnieniu wypowiedzi:

- w sprawie zerwania wanty. Wyjaśnił, że chodziło o zerwanie węzła, a nie wanty. Wanty mają odpowiedni zapas.
- w sprawie zmian w dokumentacji. Oświadczył, że nie było istotnych zmian w dokumentacji. Cała budowa została zrealizowana zgodnie z projektem.
- w sprawie zasadności podparcia konstrukcji. Wyjaśnił, że mowa jest o zachowaniu bezpieczeństwa. Podpieranie konstrukcji, czy zwalnianie wat będzie należało do drugiego etapu, gdy nastąpią prace naprawcze. Obecnie podpory mają służyć uniknięciu gwałtownych ruchów, awarii przęsła.
- w sprawie kosztów. Możliwość wykonania naprawy jest otwarta i można ją wykonać na wiele sposobów. Z racji faktu, że jest kilka sposobów naprawy przedział kosztowy też jest różny i kształtuje się od 5 do 20 mln zł. Jest zbyt wcześnie, aby dokładnie i precyzyjnie określić kwoty.

W pierwszej kolejności należy wybrać technologię i sposób naprawy.

Zaapelował, aby nie mówić źle o mieście w kontekście krytykowania tego obiektu. Nie może inaczej mówić o konstrukcji, jak tylko dobrze, ponieważ jest wykonawcą obiektu. Przypomniał, że w tym samym czasie był oddawany obiekt mostowy przez Wisłę i mimo, że w momencie przecinania wstęgi otwierającej obiekt nie było pozwolenia na budowę (z przyczyn formalnych było uchylone), to nikt o tym nie mówił, prawdopodobnie dlatego, żeby wizerunek Torunia na tym nie ucierpiał. Po czasie pozwolenie został przywrócono.

Prezes Mostów Łódź S.A. Wojciech Pater w sprawie sposób naprawy. Wyjaśnił, że sposób, o którym wspomniał ma tę zaletę, że po próbnym obciążeniu można puścić ruch znacznie wcześniej, niż przy podporach stałych. Wówczas można przystąpić do naprawy właściwej. To jest przewaga nad innymi naprawami.

Uważa, że ze względów atmosferycznych puszczenie ruchu jest możliwe wiosną. Sposób podpierania ma tę wadę, że nie można uruchomić ruchu na moście. Pomysł, o którym mówił pozostawia schemat statyczny, przejmowane są siły i uruchomiony zostaje ruch. Naprawa jest w jakiś sposób utrudniona, ale nie niemożliwa. Na świecie przy mostach wantowych wymienia się wanty, a ruch odbywa się normalnie.

Radny Bogdan Dzakanowski poprosił o przekazanie wniosku skierowanego do Prokuratury oraz odpowiedzi na pytania i dokumenty, o które wniosowała Politechnika Gdańska.

Radny Marcin Lewandowski w odpowiedzi radni usłyszeli, że system monitorowania nie miał bezpośredniego związku ze stwierdzeniem nieprawidłowości. Zapytał:

- od kiedy system nie działa?
- dlaczego nie działa?
- czym grozi fakt, że nie działa?
- czy stałe Komisje RM podjęły jakieś kroki w celu wyjaśnienia zaistniałej sytuacji? Uważa, że pytanie jest zasadne w związku z tym, iż podważa się celowość powołania Komisji Doradźnej.

Zaniepokojony jest stwierdzeniem, iż przeciążenia były ewidentne. Powyższe potwierdza, że problem jest poważny.

Zapytał:

- czy zmiana kątów węzłów w trakcie wykonania miała wpływ na aktualną sytuację?
- dlaczego takiej zmiany dokonano?

Radna Joanna Czarska – Thomas przypomniała pytanie, w jaki sposób zostaną zorganizowane usprawnienia ruchu w Bydgoszczy?

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska przypomniała, że radna G. Szabelska wyczerpała możliwość zabierania głosu. W regulaminie nie ma trybu ad vocem. Jest głos 3 – minutowy i 1 – minutowy.

Prezydent Miasta Rafał Bruski odniósł się do kilku złożonych wyżej kwestii:

- w sprawie powołania sztabu kryzysowego. Poinformował, że w stanie kryzysowym pracownicy ZDMiKP pracują od momentu wykrycia zagrożenia. Uważa, że nie trzeba powoływać sztabu, aby zająć się jakąś sprawą. Poprosił o przekazanie danych osoby, która chciałaby wesprzeć miasto w tej kwestii.
- w sprawie budowy mostu. Przyznał, że konstrukcja mostu mogła być inna i tańsza. Niewątpliwie most wzbudza emocje w sferze estetyki. Most jest jednym z najtrudniejszych technologicznie do wybudowania i zaprojektowania mostów w Europie. Przypomniał, że od grudnia 2006 r. do grudnia 2007 r. pełnił funkcję Zastępcy Prezydenta Miasta, a więc dużo wcześniej, niż projekt powstał. Filozofia ówczesnego Prezydenta na miasto była taka, aby poprzez „gadżety” budować wizerunek miasta.

Stąd pomysł, aby wybudować coś niekonwencjonalnego. Podobny pomysł dotyczył budowy aquaparku. Dodał, że decyzje muszą się wiązać równolegle z gwarancją środków. Niestety taka sytuacja nie miała miejsce przy podejmowaniu ówczesnie decyzji. Rozważano koncepcję wartą 500 mln zł. bez zabezpieczenia środków na tę inwestycję. Przypomniął, że na koniec 2010 r. tzw. nadwyżka operacyjna (środki na inwestycje) wynosiła 11 mln zł. Uważa, że inwestycje typu „gadżety” są w mieście potrzebne, ale należy mieć na uwadze inne potrzeby. Należy dokonywać wyborów przy uchwalaniu kolejnych budżetów miasta. Przypomniął, że restauracja, która miała powstać na moście miała zostać zrealizowana ze środków ze sprzedaży Muzeum Okręgowego przy ul. Gdańskiej oraz sprzedaży budynku Teatru Kameralnego. Pokazuje to filozofię myślenia o mieście i inwestycjach. Jest przeciwny takiemu podejściu do zarządzania miastem. Uważa, że przeprawa jest konieczna i funkcjonalna. Powinna zostać przywrócona do użytku.

- w sprawie powołania Komisji Doradźnej. Podtrzymał deklarację, że wszystkie dokumenty w sprawie są jawne, dostępne dla radnych.

Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej Sp. z o.o. Wojciech Nalazek odpowiedział na wyżej zgłoszone pytania:

- w sprawie katastrofy mostowej w mieście: wiaduktów warszawskich, wiaduktu Jana Pawła II, obiektów w Parku Przemysłowym. Wyjaśnił, że obiektów inżynierskich w Bydgoszczy znajduje się około 120. Dzięki wieloletnim staraniom ZDMiKP prowadzonym przeglądom, analizom można wykryć nieprawidłowości, zdiagnozować sytuację. Wiadukty warszawskie były remontowane. Od tego czasu podejmowane są inne działania zaradcze, aby utrzymać przejezdność na obiektach. Na ul. W. Polskiego nad ul. Jana Pawła znajdują się trzy obiekty mostowe. Jeden jest całkowicie wyremontowany. Po przejściu Parku Przemysłowego od syndyka ZDMiKP otrzymał zakres nowych dróg (małe miasto). Na terenie znajdują się cztery obiekty, trzy w fatalnym stanie technicznym. Obiekty nie posiadają dokumentacji. ZDMiKP podejmuje działania zaradcze w zakresie doprowadzenia do stanu użytkowania. Obiekty mają ograniczenia tonażowe. Przypuszcza, że w wielu miastach sytuacja jest zdecydowanie gorsza. Rolą i odpowiedzialnością zarządcy jest wykazywanie wad i dążenie do ich naprawy, zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa miasta Bydgoszczy. Priorytetem jest bezpieczeństwo użytkowników dróg.
- w sprawie wakatu w ZDMiKP. Oświadczył, że w przeciągu 20 lat branża mostowa była oparta o inspektorów od 2 do 3 osób. W ZDMiKP pracuje dwóch inspektorów tej branży. W latach 1998 - 2004 pracowały trzy osoby. Na terenie Polski północno – wschodniej i zachodniej powstawać zaczęły duże inwestycje związane z drogami krajowymi, ekspresowymi, autostradami.

Powyższe spowodowało odpływ specjalistów branży mostowej do firm prywatnych, do wielkich koncernów zagranicznych, gdzie stawki zarobków są wyższe, niż w samorządzie. Oddanie 2 mln zł. do budżetu miasta było spowodowane niewykonaniem analiz dla ronda Jagiellonów, dokumentacji dla kładki nad ul. W. Polskiego oraz dokumentacji na mosty Solidarności.

- w sprawie monitorowania odkształceń w okresie lipiec 2020 r., które zaleciła Politechnika Gdańska. Przypomniał, że w lipcu 2020 r. przedstawiciele Politechniki Gdańskiej brali udział w spotkaniach w ZDMiKP i mieli pełen obraz sytuacji. Poinformował, że przedstawiciele Politechniki Gdańskiej nie sugerowali wprowadzenia dodatkowych zaleceń, badania tych miejsc, odkształceń. Trwała ekspertyza prowadzona przez eksperta w branży prof. K. Żółtowskiego. Nie było symptomów, aby dodatkowo nad eksperckim działaniem mieć pieczę, w postaci systemu monitorowania.
- w sprawie dokumentów, o które prosi projektant. Dokumenty są w trakcie przygotowania. Poinformował, że dokumenty stanowią kilkanaście kartonów. Dokumentacja pochodzi z roku 2008 – 2010. Jest przygotowana w wersji papierowej. Dziwi fakt, że firma projektująca obiekt nie posiada tejże dokumentacji w swoich archiwach. Komplet dokumentów zostanie przekazany Politechnice Gdańskiej. Politechnika działając z umocowania Transprojektu ma prawo do wykonania badań, ale na warunkach, które określi zarządca drogi. Wszelkie warunki zostaną określone w umowie. Oczekuje wglądu do badań.
- w sprawie systemu monitorowania. Przyznał, że system monitorowania niewiele miał wspólnego z awarią. O uszkodzeniu systemu monitorowania dowiedział się w 2020 r. Niezwłocznie skontaktował się z prośbą o spisanie danych z firmą, która montowała system. Dnia 26 sierpnia 2020 r. firma stwierdziła, że są trudności ze ściąganiem danych. Po kilku kontaktach telefonicznych okazało się, że dane mogą zostać spisane, ale naprawa systemu będzie kosztowała 300 tys. zł. Dbając o budżet miasta uważał, że badania dot. naciągu want można wykonać metodami tradycyjnymi za niższą kwotę. Takie badania zostały zlecone prof. K. Żółtowskiemu. Badania potwierdziły, że w systemie want nie ma niepokojących objawów. Naprawienie systemu będzie realizowane wraz z naprawą obiektu.
- w sprawie gwarancji. Poinformował, że ówczesnie nie było żadnych przepisów o innych wymaganiach. Gwarancja na 5 lat została ustalona jako stała wartość.
- w sprawie zmian na etapie eksploatacji. Na etapie eksploatacji nie nastąpiły żadne zmiany. Na etapie budowy wdrożono drobne technologiczne zmiany, standardowe, za potwierdzeniem autorów opracowania projektowego, bądź nadzoru.

- w sprawie dopuszczenia ruchu pieszego na moście. Odradza dopuszczenie ruchu. Nie podjąłby takiej decyzji. Z ekspertyzy wynika, że zagrożenie jest pod całym ciężarem mostu. Dodał, że jest sprzątnięty śnieg z obiektu, aby nie przeciążać konstrukcji, która jest nadwyreżona.
- w sprawie kosztów. Oświadczył, że zapłaci ten kto zawinił. Nie podejmie się wskazania terminu zakończenia procesu odszkodowawczego. Zapewne potrwa to długi okres czasu.
- w sprawie wariantu. Poinformował, że wybór wariantu nastąpił w latach 2008 - 2009, co ma potwierdzenie w dokumentach. Nie wie kto podjął ostateczną decyzję o wyborze wariantu.
- w sprawie braku chodnika i drogi rowerowej. Za brak realizacji tych elementów odpowiadają osoby, które w latach 2008 – 2009 zdecydowanie „odchudziły” zakres inwestycji.
- w sprawie kosztów drogi rowerowej. Koszt szacuje się między 12 - 16 mln zł. Była gotowa koncepcja. Obecnie będą prowadzone działania naprawcze. Uważa, że nie należy dociążyć obiektu istniejącego.
- w sprawie przebiegu prac podparcia. Wyjaśnił, że prace podparcia będą wątpliwość. Od początku, aby nie naruszać statyki obiektu planowano podparcie obiektu. Podpory w procesie technologicznym, czy wprowadzania nowych want będą przydatne.
- w sprawie usprawnień na drogach. Usprawnienia będą wprowadzane sukcesywnie w miarę oddawania kolejnych inwestycji. Zakończenie inwestycji na ul. Kujawskiej nastąpi wiosną 2021 r. Na bieżąco Centrum Zarządzania Ruchem monitoruje sytuację na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, dostosowuje system długości sygnałów zielonych. Została oddana fragmentarycznie ul. Toruńska w kierunku od ronda Bernardyńskiego do ronda Toruńskiego. Uważa, że w ciągu kilku tygodni zostanie oddany drugi kierunek ruchu na ul. Toruńskiej. Prowadzone są w tym zakresie rozmowy z wykonawcą robót. Podejmowane są działania szersze na terenie całego miasta w zakresie optymalizacji pracy sygnalizacji świetlnej na rondzie: Fordońskim, Toruńskim, Grunwaldzkim, na Placu Poznańskim. Są to główne obiekty, które w wyniku zamknięcia trasy uniwersyteckiej przejęły na siebie ciężar ruchu. Prowadzone są online pomiary natężeń ruchu na wskazanych punktach węzłowych. Na moście Pomorskim notuje się wzrost natężeń ruchu w granicach 25%. Wynika z tego, że ruch głównie dociążył most Pomorski. Ograniczane są działania w naprawach w roku 2021 r. na ul. Toruńskiej, ul. Jagiellońskiej.
- w sprawie zamknięcia ul. Toruńskiej ze względu na most uniwersytecki. Wyjaśnił, że ul. Toruńska i ul. Jagiellońska nigdy nie była zamknięta z uwagi na awarię występującą na moście. Most jest nad rzeką, nad ciągami pieszymi i torowiskiem położonym wzdłuż bulwaru rzeki Brdy.

Obiekty na ul. Toruńską jak i na ul. Jagiellońską są obiektami innej konstrukcji, estakady na podporach. Nie ma żadnych obaw związanych z bezpieczeństwem użytkowników dróg. Dodał, że na tych ulicach ruch odbywa się bezpiecznie i nie stanowi zagrożenia.

- w sprawie sygnalizacji na ul. Jagiellońskiej, ul. W. Polskiego. Wyjaśnił, że sygnalizacja świetlna obejmuje całość skrzyżowania. Nie są wyłączone wloty. ZDMiKP skupia się na odpowiednim sterowaniu sygnałem lub zmianami programowymi dla tych sygnalizacji świetlnych. Sygnalizacja ul. Jagiellońska – trasa uniwersytecka w pełni obsługuje ruch na tym skrzyżowaniu, pod wiaduktem. Wyłączona jest relacja prawoskrętu na wiadukt. Nie ma podstaw, żeby sygnalizację modernizować, wyłączyć.
- w sprawie przeglądów. Przeglądy mostowe w ZDMiKP wykonuje firma wyłoniona w przetargu w ramach bieżącego utrzymania dróg, albo inspektorzy ZDMiKP posiadający odpowiednie uprawnienia w tym zakresie.
- w sprawie bieżącego informowania mieszkańców o postępach prac. Stwierdził, że zgadza się ze złożonym postulatem. Informacja powinna być przejrzysta, klarowna, poparta dokumentami. Problem zostanie przedstawiony na stronie internetowej ZDMiKP.
- w sprawie trybu zlecenia. Prowadzone są rozmowy z firmą Kormost na temat prac z „wolnej ręki” w ramach negocjacji. Negocjacje zostały podzielone na dwie części: I – prace przygotowawcze, podparcia i II – związana z przygotowaniem oraz naprawą samego obiektu. Jest za wcześnie, aby przedstawiać szczegóły negocjacji.
- w sprawie przywrócenia ruchu na moście. W prezentacji wskazał termin – jesień 2021 r. Zgodził się ze stwierdzeniami, że - jesień - jest bardzo ogólnym pojęciem. Zakłada, że ten termin nie zostanie przekroczony. ZDMiKP jest w przededniu rozpoczęcia prac. Nie ma projektu, a na sesji pojawiła się alternatywna możliwość naprawy obiektu. Termin – jesień bazuje na rozwiązaniach projektowych wzmocnienia konstrukcji obiektu przedstawionej przez prof. K. Żółtowskiego. Pan M. Gotowski i Pan W. Pater wskazali na odmienną propozycję. Należy wybrać najlepszy wariant dla Bydgoszczy, którego realizacja będzie najkrótsza. Najważniejsze jest przywrócenie ruchu na moście. Dodał, że poza terminem jesień 2021 r. nic więcej nie może dodać.
- w sprawie winnego i odszkodowania. Wyjaśnił, że będzie się toczył długi proces przed sądem. Nie będzie wyrokował w tej sprawie. Jednak po obecnych działaniach nie dostrzega, że ktoś poczuwa się do winy i naprawi most. W koreferacie Politechnika Gdańska wskazuje: *Zespół Politechniki Gdańskiej nie kwestionuje potencjalnego niebezpieczeństwa związanego z aktualnym stanem mostu i wpływu deformacji blach węzłowych na nośność, trwałość i przede wszystkim a bezpieczeństwo pracy użytkownika mostu. (...)*

Aktualnie również można zgodzić się z wnioskiem KBP, że prawdopodobną przyczyną zauważonych deformacji mógł być błąd projektowy, który wynikał z niedoszacowania sposobu przepływu strumienia sił od zakotwienia want do pomostu.

Z powyższego wynika, że są dwa stanowiska wskazujące, że mógł to być błąd projektowy. Zostało złożone doniesienie do Prokuratury w związku z możliwością popełnienia błędu projektowego.

- w sprawie monitorowania obiektu. Są prowadzone odpowiednie przeglądy, monitoring bieżący. Dodał, że zostało wskazanych wiele obiektów do pilnej naprawy.
- w sprawie awarii. Oczywiście ZDMiKP będzie dążył do wyjaśnienia awarii. Sprostował, że to nie nadzór budowlany zamknął most, tylko ZDMiKP, który zgłosił sprawę do nadzoru budowlanego. Jest brak możliwości otwarcia obiektu w obecnym stanie dla jakiegokolwiek użytkownika.
- w sprawie sytuacji w Genui. Wyjaśnił, że sprawę zna z doniesień medialnych. W tym przypadku wskazywano od lat zarządcy konieczność naprawy obiektu. Miasto Bydgoszcz nie jest obojętne na opinie eksperckie. Dlatego została podjęta decyzja o zamknięciu mostu uniwersyteckiego.
- w sprawie powołania sztabu kryzysowego. Stwierdził, że powołanie sztabu byłoby zasadne, ale należy odpowiedzieć na pytania: po co? i z kogo się składający? Obecnie w mieście obowiązuje sytuacja kryzysowa od piątku 29 stycznia br. Jest za powołaniem sztabu kryzysowego, w którego skład weszliby specjaliści, grono eksperckie. Uważa, że sprawie przydałoby się mniej „szumu” medialnego.
- w sprawie powołania Komisji Doradźnej. Oświadczył, że bez powołania Komisji może przygotowywać wykazy wydatkowanych środków związanych z naprawą mostu.
- w sprawie dokumentacji projektowej. Wyjaśnił, że projektant zajmuje się sprawdzaniem, weryfikowaniem dokumentacji. O tym stanowią przepisy prawa budowlanego. Zamawiający bądź zarządca drogi kupuje dokumentację. Gdyby zarządca drogi posiadał wiedzę w tym temacie, taką samą jak projektanci, to by nie zlecał dokumentacji, a sam projektował. Były osoby projektujące, sprawdzające. Figurują ich podpisy.
- w sprawie kosztu naprawy. Wyjaśnił, że trudno mówić o kosztach, gdy nie została wybrana metoda naprawy, projekt naprawy.
- w sprawie budowy chodnika i drogi rowerowej. Wyjaśnił, że na obiekcie nie dojdzie do budowy tych elementów, ponieważ most będzie naprawiany.

Dociążanie kolejnymi wspornikami, odwieszanie drogi rowerowej jest niewskazane. Uważa, że infrastruktura pieszo – rowerowa może powstać obok, jako zupełnie odrębny obiekt.

- w sprawie terminu zakończenia prac. Wskazał wyżej, że jest to jesień 2021 r. Nie jest w stanie na ten moment nic więcej powiedzieć. Nie wskaże innego terminu, niż to co już powiedział.
- w sprawie oddziaływania wantami, uszkodzeń want. Do sprawy odniósł się szczegółowo prof. K. Żółtowski. Dodał, że obszar oddziaływania ewentualnej awarii wanty jest wygradzony, wyłączony z użytkowania: bulwary, trasa tramwajowa do Babiej Wsi, wyłączone są przejazdy techniczne, żegluga na rzece Brdzie.
- w sprawie nadzoru autorskiego. Wyjaśnił, że był nadzór autorski w czasie realizacji projektu dotyczył nadzorowania niewielkich zmian oraz wyjaśniał wykonawcom wątpliwości na etapie realizacji.
- w sprawie nadzoru inwestorskiego. Wyjaśnił, że nadzór inwestorski był prowadzony przez ZDMiKP oraz przez dodatkowo powołaną jednostkę, inspektora mostowego, Pana M. Dalmaczyńskiego. Dodał, że inspektor mostowy jest obecnie pracownikiem ZDMiKP.
- w sprawie kopii zawiadomienia do Prokuratury. Oczywiście dokument zostanie niezwłocznie przekazany do Biura Rady Miasta.
- w sprawie przekazania dokumentacji Politechnice. Przypomniał, że materiał stanowi kilkanaście kartonów dokumentów w wersji papierowej. Rysunki mają wielkość stołu. W pierwszej kolejności zostaną przygotowane dokumenty dla Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego. Dokumentacja zostanie przygotowana dla Politechnik i radnych. Powyższe wymaga czasu. Dodatkowo w ZDMiKP prowadzona jest kontrola NIK dot. Starego Rynku. Zapowiedziane są kolejne kontrole, być może także kontrola mostu. W ZDMiKP jest oddelegowana 1/5 załogi do kopiowania dokumentacji dla kontroli NIK.
- w sprawie awarii systemu. Wiedzę o usterce posiada od 2020 r. Kwestię szczegółowo wyjaśnił wyżej. Dodał, że system zostanie naprawiony lub zostanie zamontowany inny. Przez ostatnie 10 lat technika w tym zakresie została udoskonalona. Wszystko zależy od kosztów naprawy obecnego systemu bądź zainstalowania nowego.

Radny Mateusz Zwolak uważa, że powołanie Komisji Doraźnej jest bezzasadne. Zaproponował, aby co miesiąc ZDMiKP przedstawiał informację o postępach prac na Komisji Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska.

Radny Wojciech Bulanda przypomniał, że złożył wniosek o przeprowadzenie przez ZDMiKP analizy i przeznaczenie jednego z pasów ruchu na chodnik i drogę rowerową. Poprosił o przedłożenie analizy Zespołowi ds. Polityki Rowerowej. Zapytał, jakie działania mające na celu zmniejszenie ruchu samochodowego zostały lub zostaną podjęte przez ZDMiKP?

Czy ZDMiKP prowadzi analizy, by wytyczyć dodatkowe ciągi rowerowe, pasy rowerowe, buspasy, aby zachęcić mieszkańców by zostawili samochody i skorzystali z komunikacji miejskiej?

Radny Andrzej Młyński zapytał:

- czy konieczne jest oczekiwanie na kolejne ekspertyzy?
- czy nie można zacząć prowadzić działań remontowych w oparciu o ekspertyzę prof. K. Żółtowskiego?

Dodał, że przedłuża się podjęcie decyzji o remoncie.

Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej Sp. z o.o.

Wojciech Nalazek odpowiedział na zadane pytania:

- w sprawie analizy dopuszczenia do użytku jednego pasa dla rowerzystów. Koncepcja zostanie przygotowana i przekazana. Dodał, że wprowadzenie tego rozwiązania ograniczy przepustowość obiektu. Analizy dot. dróg rowerowych, buspasów na bieżąco są przedstawiane na posiedzeniach Zespołu ds. Polityki Rowerowej. Z uwagi na obecną sytuację panującą na moście nie planuje się dodatkowych działań poza tymi, które są omawiane na posiedzeniach Zespołu. Została przygotowana analiza dotycząca wprowadzenia ruchu rowerowego na ul. Ossolińskich.
- w sprawie podjęcia działań. ZDMiKP nie oczekuje na opracowanie kolejnych koreferatów. Działania podejmowane są od razu. Pod obiektem zostały złożone elementy ewentualnych zabezpieczeń. Poinformował, że został zlecona analiza. Wszystkie opracowania kosztowały 500 tys. zł. Uważa, że wydawanie publicznych środków na kolejną analizę, koreferat jest bezzasadne. Mowa jest o potencjalnym błędzie projektowym. Gdyby sprawa trafiła w przyszłości do sądu, to sąd będzie powoływał biegłych, ekspertów. Działania zostały podjęte w oparciu o przygotowaną ekspertyzę.

Autor ekspertyzy prof. Krzysztof Żółtowski stwierdził, że od początku był zwolennikiem koreferatów, niezależnych opracowań. Uważa, że inne spojrzenie jest wskazane i konieczne. Powiedział, że zostało przesłane opracowanie, koreferat pracowników Katedry Wytrzymałości Materiałów, które powinno zostać odczytane na sesji lub przedstawione przez reprezentanta uczelni. Ustosunkowałby się do pewnych elementów koreferatu. Jest mile zaskoczony, że w wielu miejscach pracownicy Katedry zgadzają się z przygotowanym przez niego raportem. Istnieją kwestie wymagające wyjaśnienia.

Prezes firmy Gotowski BKiP Sp. z o.o. Marek Gotowski odniósł się do pytania dot. poprawności kąta zamocowania głowic want. Wyjaśnił, że w prezentacji ZDMiKP została przedstawiona informacja z adnotacją projektanta na ten temat. Dodał, że powyższe świadczy o procedurze jaka się odbywała na budowie. Wszystkie roboty w określonej kolejności technologicznej podlegały pełnemu nadzorowi, weryfikacji, badaniu.

Dokumentacja została wykonana przez wykonawcę montażu i dostarczenia want – firmę BBR, o dużym doświadczeniu wykonywania tego typu prac na obiektach mostowych całego świata.

Została przekazana, zmontowana konstrukcja stalowa pomostu i pylonu w celu dokonania pomiaru osiowości między jedną, a drugą głowicą kotwiącą te wanty. Ten pomiar niezależnie weryfikował autor nadzoru autorskiego, projektant inż. T. Stefanowski. Tą swoją adnotacją dopuści do dalszych prac.

Prezydent Miasta Rafał Bruski rozumie podejście radnego W. Bulandy do kwestii rowerowych miasta. Niestety w tej kwestii występuje konflikt interesów. Wyznaczenie jednego pasa dla rowerów odbyłoby się kosztem osób podróżujących samochodem. Dyrektor ZDMiKP przygotowuje stosowną analizę. Chciałby uniknąć sytuacji, w której w Bydgoszczy funkcjonuje najdroższa ścieżka rowerowa i chodnik na świecie.

Stwierdził, że koreferat zostanie przekazany radnym. Materia jest bardzo trudna. Dyskusja powinna być prowadzona w gronie eksperckim i osób, które mają odmienne zdanie.

Radny Szymon Róg odniósł się do kwestii naprawy monitoringu. Dyrektor ZDMiKP poinformował, że 26 sierpnia 2020 r. wpłynęła oferta na 300 tys. zł. Przypomniał, że prof. K. Żółtowski prowadził pierwsze badania w lipcu. Poprosił o wyjaśnienie kwestii. Zapytał:

- kiedy monitoring zostanie naprawiony?
- kiedy został dokonany ostatni odczyt z monitoringu przed ustaleniem usterki?
- o korektę sygnalizacji świetlnej przy ul. Jagiellońskiej w kierunku Fordonu, przy zjeździe ze skrzyżowania z ul. Ogińskiego? Kwestię zgłaszali mieszkańcy.

Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej Sp. z o.o.

Wojciech Nalazek wyjaśnił, że nie wpłynęła oferta, tylko telefonicznie ustalił, że naprawa systemu będzie kosztowała około 300 ty. zł. – 26.08.2020 r. Zdarzenie miało miejsce po wykonaniu analizy. Nie było wykonywany wcześniejszy odczyt, gdyż system zbiera dane i gdy wstępują anomalia, symptomy awarii wówczas korzysta się z zapisanych danych. W lipcu 2020 r. miał zostać wykonany odczyt przez firmę montującą system. Nie udało się pozyskać danych, a naprawa została wyceniona na 300 tys. zł. Odstąpiono od naprawy. Kolejne działania zostały podjęte w oparciu o ekspertyzę prof. K. Żółtowskiego.

Sprawę sygnalizacji świetlnej sprawdzi. Złożony wniosek zostanie przeanalizowany. Odpowiedź zostanie udzielona na piśmie.

Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska podziękowała zaproszonym gościom za udział w sesji Rady Miasta, za udział w merytorycznej dyskusji. Temat jest ważny dla mieszkańców, radnych, władz miasta.

Wobec wyczerpania porządku obrad Przewodnicząca Rady Miasta Monika Matowska zamknęła XXXV sesję Rady Miasta Bydgoszczy.

Przewodnicząca Rady Miasta



Monika Matowska

Protokolant:



Eliza Barańska

Wyniki głosowania

Głosowano w sprawie: Powołanie Komisji Uchwał i Wniosków.

ZA: 27, PRZECIW: 0, WSTRZYMUJĘ SIĘ: 0, BRAK GŁOSU: 4, NIEOBECNI: 0

Wyniki imienne:

ZA (27)

Paweł Bokiej, Wojciech Bulanda, Janusz Czwojda, Kazimierz Drozd, Bogdan Dzakanowski, Krystian Frelichowski, Paulina Jankowska, Robert Kufel, Robert Langowski, Marcin Lewandowski, Anna Mackiewicz, Monika Matowska, Jakub Mikołajczak, Andrzej Młyński, Ireneusz Nitkiewicz, Justyna Polasik, Szymon Róg, Elżbieta Rusielewicz, Grażyna Szabelska, Maciej Świątkowski, Katarzyna Tomaszewska, Zdzisław Tylicki, Jarosław Wenderlich, Szymon Wiłnicki, Lech Zagłoba-Zygler, Katarzyna Zwierzchowska, Mateusz Zwolak

BRAK GŁOSU (4)

Joanna Czerska-Thomas, Jan Gaul, Bernadeta Michałek, Jerzy Mickuś

Głosowanie zakończono w dniu: 10 lutego 2021, o godz. 09:29