

Protokół Nr 28-10/2012

ze wspólnego posiedzenia Komisji Strategii i Budżetu Rady Miasta Gdańska, które odbyło się dnia 16 października 2012 roku (wtorek), rozpoczęte o godz. 17.00, w sali Herbowej (Nr 208) - Nowy Ratusz, przy ul. Wały Jagiellońskie 1 w Gdańsku.

Wspólne posiedzenie z Komisjami stałymi Rady Miasta Gdańska; Polityki Gospodarczej i Morskiej, Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska.

Obecni: według załączonych list obecności, które stanowią załącznik nr1, załącznik nr 2, załącznik nr 3, załącznik nr 4 do protokołu.

Na stan sześciu (6) członków Komisji Strategii i Budżetu RMG, w posiedzeniu uczestniczyło trzech (3), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych opinii i wniosków. Nieobecni radni: Patrycja Mlejek - Gałęza, Wojciech Błaszowski, Wiesław Kamiński.

Na stan siedmiu (7) członków Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG, w posiedzeniu uczestniczyło sześciu (6), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych opinii i wniosków. Nieobecny radny Paweł Czerniewski.

Na stan siedmiu (7) członków Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska RMG, w posiedzeniu uczestniczyło sześciu (6), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych opinii i wniosków. Nieobecna radna Agnieszka Owczarczak (Delegacja z RMG)

Porządek obrad stanowi załącznik nr 5 do protokołu

PUNKT - 1

Otwarcie obrad. Wybór prowadzącego obrady.

Radny Maciej Krupa- Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu Rady Miasta Gdańska

Dzisiaj spotykają się trzy Komisje, ponieważ uznaliśmy wspólnie z Panią Małgorzatą Chmiel - Przewodniczącą Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska oraz Panem Piotrem Dzikiem - Przewodniczącym Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej, że temat jest niezwykle istotny dla miasta Gdańska i, jakkolwiek w znacznej większości realizowany przez Samorząd Województwa Pomorskiego. W tym momencie serdecznie witam przedstawiciela Zarządu Samorządu Województwa Pomorskiego Pana Marszałka Ryszarda Świlskiego. Bardzo się cieszę, że w takim gronie możemy się spotkać. Ponieważ temat jest istotny jest z nami również Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska Pan Andrzej Bojanowski. Bardzo się cieszę, bo to pokazuje, że rzeczywiście wzięliśmy się za zagadnienie szczególnie istotne i wydaje nam się, że ta inwestycja, o której będziemy dzisiaj rozmawiali będzie miała zarówno istotne znaczenie dla funkcjonowania miasta w trakcie budowy, wtedy, kiedy ona będzie realizowana, no, ale oczywiście będzie miała też istotne znaczenie już w momencie oddania do użytku. Dzisiaj rozpoczynamy dyskusję właśnie w tym duchu, kierując swoje myśli szczególnie w stronę tego, jak będzie przebiegała realizacja, a dalej jak będzie wyglądało funkcjonowanie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Myślę, że nie ostatnie spotkanie w formule trzech Komisji. Ta formuła jest o tyle specyficzna, że najpierw musimy zdecydować, kto prowadzi, to posiedzenie, a w ogóle, to otworzyć wszyscy trzej. Otwieram ze swojej strony posiedzenie Komisji Strategii i Budżetu. Kto z Państwa jest za przyjęciem następującego porządku obrad:

1. Otwarcie obrad. Wybór prowadzącego obrady.

2. Przedstawienie podstawowych informacji nt. realizacji projektu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Przedstawia: Pan Ryszard Świlski, członek Zarządu Województwa Pomorskiego.

3. Omówienie harmonogramu realizacji inwestycji PKM oraz jej wpływu na bieżące funkcjonowanie miasta.

Przedstawia: Pan Krzysztof Rudziński, prezes spółki Pomorska Kolej Metropolitalna

4. Dyskusja i zebranie wniosków.

Głosowanie:

Komisja Strategii i Budżetu RMG - 3 głosami za - jednogłośnie przyjęła ww. porządek.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego Rady Miasta Gdańska

Dziękuję bardzo. Przede wszystkim dziękuję Panu Krupie za inicjatywę spotkania trzech Komisji. Przede wszystkim za inicjatywę zaproszenia tak ważnych gości i tym gościom za przybycie.

Czy członkowie Komisji Rozwoju Przestrzennego mają jakieś uwagi do porządku obrad? Nie widzę sprzeciwu, kto z Państwa jest za porządkiem obrad?

Głosowanie:

Komisja Rozwoju Przestrzennego RMG - 5 głosami za - jednogłośnie przyjęła ww. porządek.

Radny Piotr Dzik- Przewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska

Serdecznie Państwa witam. Kolej Metropolitalna, wielkie emocje, wielki postęp i z tramwajem, który jeszcze mamy w planie na Morenę, to naprawdę duży krok cywilizacyjny dla naszego województwa.

Stwierdzam quorum. Czy ktoś z członków Komisji ma uwagi do porządku obrad. Nie widzę, zatem otwieram 39 posiedzenie Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska. Kto z Państwa jest za ww. porządkiem obrad?

Głosowanie:

Komisja Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG - 5 głosami za - jednogłośnie przyjęła ww. porządek.

Radny Maciej Krupa- Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu Rady Miasta Gdańska

Dziękuję bardzo. Przystępujemy zatem do realizacji porządku obrad. Wybór prowadzącego obrady. My uzgodniliśmy z Panią Małgorzatą i Panem Piotrem, że ja będę prowadził to posiedzenie. Mam nadzieję że nie macie Państwo nic przeciwko temu i możemy to przyjąć przez aklamację.

Nie było głosów sprzeciwu. Prowadzącym obrady przez aklamację został Pan Maciej Krupa.

Punkt - 2

Przedstawienie podstawowych informacji nt. realizacji projektu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Prowadzący obrady Maciej Krupa- Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Przechodzimy, zatem do zasadniczej części naszego dzisiejszego spotkania. Panie Marszałku bardzo proszę o przedstawienie projektu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej na takim etapie, na jakim on się znajduje dzisiaj. Gdzie jesteśmy, gdzie się znajdujemy? Co tak naprawdę w Gdańsku za chwilę będziemy budowali?

Pan Ryszard Świlski - Marszałek Województwa Pomorskiego

Dzień dobry państwu. Ryszard Świlski, jeszcze pozwólcie państwo że przedstawię prezesa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej pana Krzysztofa Rudzińskiego. Dobrze pewnie państwu znanego człowieka, więc tylko dopełniam formalności. Dziękuję pani przewodniczącej i panom przewodniczącym za zaproszenie na posiedzenie państwa Komisji. Pozwólcie państwo, że ja powiem, dla mnie najważniejszą informację związane z tym projektem a prezes Rudziński jeśli będą pytania a zapewne takowe będą będzie państwu mówił o szczegółach związanych z całym procesem inwestycyjnym. Prawdą jest to, że dla samorządu województwa pomorskiego, dla gdańszczan dla Pomorzan uważam, że jest to jeden z ważniejszych projektów inwestycyjnych. On oczywiście będzie oddziaływał bardzo mocno. Tak jak pan przewodniczący powiedział, zresztą państwo powiedzieli przed chwilą, będzie oddziaływał na społeczność lokalną miasta Gdańska ale my dedykujemy ten projekt dla całego regionu. Gdyby on nie był dedykowany dla regionu nie dostałby dofinansowania 70% pieniędzy unijnych. Państwo doskonale zapewne wiecie, że jest to dofinansowanie które chcemy zwiększyć. Staramy się o zmianę dofinansowania z 70 na 85 punktów procentowych. Czy do tego dojdzie jeszcze nie wiemy ale dla całego przedsięwzięcia które liczymy, ja wolę powiedzieć liczbę miliard złotych, bo tyle to będzie kosztowało. To ten projekt zwiększenia o każdy punkt procentowy to dla nas bardzo ważna informacja. Z tego miejsca i nie kurtuazyjnie ale mówiąc o faktach chce podziękować też panu Prezydentowi za to, że bardzo mocno angażuję się w te rozwiązania logistyczne o których za chwilę będziemy mówili. Bez których ten projekt by nie zafunkcjonował, bo my mówimy o zupełnie nowym systemie komunikacyjnym. Systemie który zapewne dla wielu i takie często zadania w dyskusjach są przedstawiane. Niektórzy mówią, że to jest projekt na wyrost ale dzisiaj kiedy mówimy również o szybkiej kolei miejskiej, może w dniu dzisiejszym to nie jest to najlepszy przykład, bo jej kursowanie dzisiaj odbywa się tak jak się odbywa. Ja w Łodzi słyszałem o tym, bo ja jadę specjalnie na państwa posiedzenie właśnie z Łodzi i słyszałem jak SKM w Gdańsku działa. To może dzisiaj najlepszy przykład nie jest ale gdyby spojrzeć na to z perspektywy lat kiedyś kiedy szybka kolej miejska była budowana, powstawała jako linia to

wówczas nikt nie wyobrażał sobie jakie będzie miała ogromne znaczenie dla losów układów w całym systemie komunikacji. Począwszy od Wejherowa kończąc dzisiaj na Tczewie, ale to na marginesie.

Pomorska Kolej Metropolitalna to inwestycja, która ma tak naprawdę też obudzić nową przestrzeń w układzie województwa pomorskiego, od Bytowa po Kościerzynę na nowym układzie. Chcielibyśmy aby takowym był nowym układzie gospodarczym, komunikacyjnym. Nowym układzie który i tak i tak zawsze do śródmieścia mam na myśli Gdańsk, zawsze do metropolii będzie dążył. Chodzi nam o uzyskanie tych elementów, które w układzie całego projektu z naszej perspektywy są najważniejsze. A mianowicie to, że te potoki podróżnych, które tak i tak zjeżdżają do miasta Gdańska obciążonego komunikacyjnie zostały w jakiś sposób udrożnione. Mam na myśli udrożnienie komunikacji ruchu kołowego. Czy będzie moda na ruch kolejowy, chciałbym żeby tak było. Chciałbym żeby wreszcie moda na kolej w naszym regionie ale też w naszym kraju się rozpoczęła.

Projekt Pomorskiej Kolei Metropolitalnej jest dedykowany również albo przede wszystkim, bo państwo też przed chwilą widzieliście na tym slajdzie, dla zmiany też układu transportowego, komunikacyjnego w mieście Gdańsku. O tych szczegółach które zapewne państwa będą interesowały, takich praktycznych będzie mówił prezes Rudziński. Ja chciałbym tylko powiedzieć o dla mnie dwóch najważniejszych rzeczach. To będzie tak naprawdę rewolucja komunikacyjna. To nie ulega wątpliwości. Projekt musimy zakończyć w 2015 roku. Tak naprawdę za chwilę będzie wbita pierwsza łopata. To będzie projekt który w skali naszego kraju jest projektem unikatowym, bo to jest budowa nowego układu komunikacji kolejowej.

W Polsce mówimy o rewitalizacji poszczególnych linii kolejowych. Nie mówimy o budowaniu nowych linii kolejowych.

PKM jest pierwszym projektem od bodajże nie wiem ilu lat, od czterdziestu zapewne, który tę zmianę ma dokonać czy też ma być tym projektem który pokaże że będziemy to robili. Z perspektywy układu projektowego wszelkiego rodzaju uzgodnień państwo sobie zdajecie sprawę, że biorąc pod uwagę, że jest to inwestycja nie punktowa a inwestycja liniowa. Niesie ze sobą bardzo dużo kwestii uzgodnieniowych, negocjacyjnych, kwestii wykupu gruntów, kwestii ochrony środowiska, kwestii związanych z wyburzeniami, zaspokojeniem potrzeb i roszczeń poszczególnych mieszkańców czy osób, które mają chociażby własności na terenie czy też na linii związanych z budową i realizacją tego projektu. To jest układ komunikacyjny, który z jednej strony łączy lotnisko w Rębiechowie z Wrzeszczem z centrum miasta Gdańska, bo taki też to układ komunikacyjny, z drugiej strony tak jak powiedziałem ma ożywić cały taras Pomorza związanego z Kaszubami. To co

my przez ostatnie miesiące a tak naprawdę i lata przechodziliśmy tłumacząc mieszkańcom Banina czy też innych osiedli czy też innych miejscowości, które są w orbicie zainteresowania czy oddziaływania Pomorskiej Kolei Metropolitalnej to to właśnie, że te potoki podróżnych, cała zmiana i filozofia ruchu musi się zmienić. Jeżeli do tego nie dojdzie, nie będzie możliwości udrożnienia układu komunikacyjnego.

Ten projekt wkomponowuje się w te dwa projekty, które obecnie są realizowane z tytułu regionalnego programu operacyjnego. Mam na myśli korytarz Helski i Kościerski. Wkomponowuje się to w nasz system myślenia o liniach kolejowych. Nie ukrywam i głośno to mówię, że walczymy z PLK o to, żeby to również kolejarzom chciało się budować na kolei. To znaczy chcemy pokazywać to, że nie tylko samorządy lokalne, samorządy regionalne mają być kreatorem tego zdarzenia. Państwo też zapewne wiecie z publikacji prasowych czy źródłowych, że w ostatnich chociażby konkursach związanych z regionalnym programem operacyjnym cztery jeden. Dofinansujemy zadania kolejowe, projektowe. Praktycznie wszystkie te które mają na celu rewitalizację poszczególnych linii z jednej strony czy też tematy związane z budową układów kolejowych chociażby o korytarz Helski czy korytarz Kościerski jest tego przykładem ale mówimy też o innych propozycjach bardzo ważnych też dla Gdańska chociażby rewitalizacja linii związanej z połączeniem, starym połączeniem Straszyna, Kolbud, Pruszcz Gdański. Czyli to wszystko co w tym układzie komunikacji związane i z miastem Gdańskiem ma bardzo istotne znaczenie.

Podjęliśmy jako samorząd województwa pomorskiego bardzo trudną decyzję finansową i to chce powiedzieć jasno i wyraźnie. W związku z realizacją tego projektu a traktujemy ten projekt jako projekt sztandarowy praktycznie i to powiedzieliśmy głośno. W najbliższym roku, dwóch latach nie będziemy realizowali żadnych inwestycji jednorocznych komunikacyjnych. Uważamy to za nasz priorytet i realizacja tego zadania i to mówię głośno, bardzo wyraźnie jest dla nas absolutnie rzeczą nadrzędną. Z tego miejsca tak naprawdę chcę też podziękować władzom miasta Gdańska, które w trudnych rozmowach i w trudnych dyskusjach, tego też nie ukrywam, państwo pana prezydenta Bojanowskiego znacie zapewne lepiej ode mnie, czujemy dobry klimat dla realizacji tego projektu. Gdyby nie państwa zaangażowanie, również państwa decyzje wcześniejsze za które dziękuję, ten projekt nie mógłby być realizowany. To chce śmiało powiedzieć. Podobne porozumienia też państwo zapewne wiecie zawieraliśmy ale oczywiście w mikroskopijnej jakby ilości z gminą Żukowo, która gdzieś jest w tym układzie łączenia ale tak naprawdę rzeczywiście ten Pomorska Kolej Metropolitalna dla której my jesteśmy założycielem spółki i właścicielem spółki. Rzeczywiście ona w dużej mierze jest dedykowana dla układu aglomeracji Trójmiejskiego, gdańskiego w zdecydowanej większości. Ona się bardzo mocno łączy i to państwo też

widzieliście na tych slajdach, które gdzieś po drodze powoli migają nam ze wszystkimi związanymi z tym chociażby węzłami komunikacyjnymi w mieście Gdańsku. Tak wygląda na tą chwilę kalendarium całego projektu. Państwo widziecie, że ten element związany z wykonawstwem wchodzi tak naprawdę lada dzień. Wydaje mi się, że przy tak dużym projekcie jaki realizujemy, skala związana z protestami, czy skala związana chociażby z tą taką tak jak u nas często bywa dyskusja na „nie”. Często jest też dyskusja na „nie” jest skalą małą. Czy świadomość gdańszczan czy świadomość osób, których dotyczy to w pewnym sensie ten projekt jest tak wysoka i zrozumienie dla tego projektu powoduje, że tych protestów jest stosunkowo mało, czy też to że rzeczywiście a nie chciałbym żeby tak było najgorsze przed nami. Mam nadzieję, że nie. Tak jak państwo widziecie linia musi być oddana do użytku w połowie 2015 roku. Ten projekt trzeba rozliczyć. Do tego dochodzi oczywiście jeszcze zakup pojazdów szynowych związanych z realizacją tego projektu. Państwo znacie, na taką dygresję też sobie pozwalam, bo to się wkomponowuje w cały układ transportowy. Państwo słyszycie, znacie, widziecie problemy związane z przewozami regionalnymi. Na Śląsku jest duży problem. Śląsk podjął decyzję o wyjściu z przewozów regionalnych. Czyli z tej całej układanki związanej z szesnastoma województwami, gdzie marszałkowie przejęli odpowiedzialność za ruch regionalny. Śląsk postanowił w ostatnich miesiącach stworzyć swoją jednostkę dla realizacji zadań łączenia Śląskiego z innymi regionami. Z tego tytułu chociażby protest maszynistów z przewozów regionalnych i problemy finansowe spółki, które niestety będą się odbijały na wszystkich właścicielach tej spółki, również na województwie pomorskim. Też chcę państwu powiedzieć i nie robimy z tego żadnej tajemnicy, trochę odbiegając od Pomorskiej Kolei Metropolitalnej ale pewne tematy się przenikają, nie sposób o nich powiedzieć. Państwo też znacie strukturę własnościową szybkiej kolei miejskiej. Ja chcę jasno i wyraźnie też powiedzieć, że dla układu aglomeracji gdańskiej czy dla zaspokojenia potrzeb naszych podróżnych, idealnym modelem jest to aby po pierwsze usamorządzić szybką kolej miejską i te ruchy ustawowe, które są teraz dokonywane postawić te tezę w ciągu dwóch lat. Szybka kolej miejska będzie spółką samorządową. Samorządową w której właściciele to miasto Gdańsk, Gdynia, Sopot, Pruszcz Gdański, Rumia na dzisiaj i samorząd województwa oczywiście a może też inni prezydenci, inni burmistrzowie a zatem inne samorządy będą obejmowały udziały szybkiej kolei miejskiej. Dlatego, że dla realizacji prowadzenia później Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i szybkiej kolei miejskiej winien być jeden operator. Ja jestem o tym przekonany i ja takie stanowisko głoszę. Nie jako a priori ale takie zdanie czy jako najlepszym model chciałbym żeby taki model zafunkcjonował.

Pozostają jeszcze przewozy regionalne, które też dedykowane są dla poszczególnych usług. Są PKP Intercity ale mam nadzieję, że ta unifikacja tych

zdarzeń chociażby tutaj w regionie pozwoli nam na to żeby w jednym ręku zabezpieczyć interesy Pomorzan co do tego układu wewnętrznego.

Ja tyle tytułem wstępu, bo o projekcie by można długo mówić, jeżeli mógłbym oddać głos panu prezesowi Krzysztofowi Rudzińskiemu, który powiedziałby kilka takich hasłowych elementów związanymi z poszczególnymi miejscami w których się znajdujemy i pan przewodniczący by uznał, że to jest stosowny kierunek. Chyba, że państwo w krótkim tym momencie chcielibyście państwo ode mnie uzyskać jakiejś informację. W związku z tym co w tej chwili powiedziałem to będę się starał odpowiedzieć na państwa pytania.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Tak rzeczywiście zrobimy. Jeżeli członkowie Komisji mają pytania do Marszałka Ryszarda Świleckiego to bardzo bym prosił o zgłoszenia. Są trzy zgłoszenia. Te trzy głosy dopuszczam i potem będziemy przechodzili do trzeciego punktu porządku obrad. Ja jeszcze raz bardzo przepraszam tym razem formalnie, że nie przywitałem prezesa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. Krzysztofa Rudzińskiego. Czyli tak, trzy pytania: Halina Leman, Piotr Borawski i Grzegorz Strzelczyk.

Radny Piotr Borawski - wiceprzewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej

Ja mam takie pytanie właściwie taka dygresję a propo słów, które Marszałek przed chwilą wypowiedział a propo PLK. Ja rozumiem, że tak jak tu pan przewodniczący powiedział, to nie będzie raczej nasze ostatnie spotkanie dotyczące realizacji tego projektu i myślę, że także innych projektów związanych z koleją w naszym województwie. Wiadomo, że te potoki ludzkie głównie kierują się w stronę Trójmiasta. Mam pytanie czy moglibyśmy w takim razie skoro są jakieś problemy związane, nie wiem czy są to problemy komunikacyjne, czy są to innego typu problemy po prostu spróbować na nasze kolejne posiedzenia, nasze kolejne spotkania zapraszać kogoś z tej instytucji, tak żeby ewentualnie poznać ich stanowisko, punkt widzenia i ewentualnie skonfrontować pewne rzeczy. To tak tylko na marginesie. Nie wiem czy można się do tego jakoś odnieść.

Radna Halina Leman - członek Komisji Strategii i Budżetu

Mam takie pytanie. W kalendarium projektu PKM decyzje lokalizacyjne powinny być zawarte do stycznia 2012 roku. W ogóle jak to kalendarium, czy rzeczywiście mieścimy się z tym kalendarium. Czy są już zawarte te podpisane są ostateczne decyzje lokalizacyjne, dziękuję.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej

Mam dwa pytania związane po pierwsze z inżynierią finansową tego projektu, bo ile dobrze pamiętam ten slajd 136 czy 135 milionów ma pochodzić z środków własnych Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Pytanie skąd są te środki. Mniej więcej

porównywalna kwota 135 około miała pochodzić rozumieć z kredytów. Czyli finansowania zewnętrznego to jest ok, ale pytam o te środki własne. I druga kwestia czy to o czym mówił pan Marszałek, bo w pewnym sensie ten projekt nie jest ani kompatybilny ani uzupełniający się z projektem SKM. Czy tu do czasu integracji tego wyłonienia operatora wspólnego możemy liczyć na w miarę harmonijną współpracę w pozyskiwaniu optymalnego strumienia pasażerów. Mówię te dwa projekty czyli SKM istniejący i Polska Kolej Metropolitalna one w pewnym sensie się uzupełniają. Natomiast nie koniecznie są kompatybilne i SKM nie musi być zainteresowana przekierowaniem strumienia pasażerów w kierunku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, dziękuję.

Pan Ryszard Świliński - Marszałek Województwa Pomorskiego

Odpowiem na pytanie pierwsze, trzecie „b” i „a”, a na pani pytanie odpowie Prezes Rudziński, bo nie chcę żadnych dat pominąć.

Jak by tu powiedzieć najdelikatniej, żeby nikogo nie urazić. PLK nie jest łatwą firmą do rozmowy. Mamy tego świadomość. Ostatnimi czasy nakłanialiśmy PLK do tego i to powiedziałem jednym zdaniem też chyba tak delikatnie żeby kolejarzom chciało się budować na swoich inwestycjach, znaczy żeby chciało się im budować. Ostatnio ja byłem na spotkaniu w Kępicach gdzie rozmawialiśmy o rewitalizacji linii 405. Gdzie my jasno i wyraźnie powiedzieliśmy jako samorząd województwa pomorskiego który reprezentowałem że my jesteśmy w stanie dedykować kwotę rzędu 200 milionów złotych dla rewitalizacji całego układu kolejowego na trasie ze Szczecinka do Słupska. Kolejarze niestety powiedzieli nam, że oni nie są tym zainteresowani. To jest taki ból wewnętrzny, to jest najgorsze co może być. Usłyszeć, że nie do końca chciałbym twoje pieniądze, bo ja nie za bardzo jestem w stanie to zrealizować albo i to jest taka odpowiedź na to pytanie. To znaczy my walczyliśmy z tą materią. Ja tu nie chcę się zalić nie chcę mówić, że nie dajemy sobie radę, bo dajemy sobie radę. Prezes Rudziński zapewne może powiedzieć o dobrych przykładach które można by realizować zdecydowanie szybciej, bo też mówimy o czasie. Decyzyjność niestety nie jest na poziomie takim jak jest w mieście czy w samorządzie gdzie ludzie podejmują decyzję szybko i są nimi zobligowani do działania. Niestety to jest jeszcze taka struktura która działa nieco inaczej, każda rozmowa z PLK warta jest grzechu. Jeżeli państwo taką inicjatywę wyrażacie to zapewne jest to dobry pomysł. My tych spotkań co najmniej raz w miesiącu robimy, bo nie tylko chodzi o ten układ komunikacji torowej związanej z PLK, bo mówimy też o innych trasach, między innymi chociażby co powiedziałem o 405. To jest też odpowiedź na pierwsze pytanie. Nie ma konfliktu, nie będzie konfliktu, nie ma problemu między SKM a PKM. Dwa inne układy kolejowe tak naprawdę, bo SKM porusza się na 250-ce. To jest dopełnienie czy też wypełnienie całego układu kolejowego. Powiem dalej i to też kroku dobremu. Szybka kolej miejska złożyła również wniosek do konkursu o którym wcześniej powiedziałem wniosek o dofinansowanie projektu związany z rozbudową de facto przebudową i z

wydłużeniem linii kolejowej 250, po to żeby udrożnić cały układ jazdy SKM w kierunku Wejherowa. Więc to jest wartość dodana, a nie wartość która jest tutaj wartością podbierającą siebie klienta. Nie, absolutnie nie, to najprościej mówiąc. Jeśli chodzi o dofinansowanie to w dwóch zadaniach to co pan radny powiedział, pracujemy bardzo mocno też nad obligacjami związanymi z zabezpieczenia finansowania dla realizacji projektu. Środki własne budżetu samorządu województwa pomorskiego zabezpieczone. Jeśli potrzeba tak jak zapewne pan prezes też rozłoży na części pierwsze kwestie kredytowania projektu tu też oczywiście wchodzi w grę.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Dziękuję bardzo. Przechodzimy zatem do punktu 3 i o przedstawienie tych szczegółów o które już dopytywaliśmy bardzo poproszę Krzysztofa Rudzińskiego prezesa Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

PUNKT - 3

Omówienie harmonogramu realizacji inwestycji PKM oraz jej wpływu na bieżące funkcjonowanie miasta.

Prezentacja - Pomorska Kolei Metropolitalna - Największy Projekt Infrastrukturalny Samorządu Województwa Pomorskiego realizowany w latach 2012-2015 - stanowi załącznik nr 6 do protokołu.

Pan Krzysztof Rudziński - Prezes Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Pozwolicie państwo, że zajmę tą pozycję też niższą. Proszę państwa, projekt z punktu widzenia finansowania unijnego, składa się z dwóch projektów w tej chwili na liście programu operacyjnego infrastruktura i środowisko. 7143 to jest kwota przeznaczona na przygotowanie projektu czyli to jest etap przygotowawczy. Tutaj uzupełniając pytanie pani radnej. Ten projekt kończy się praktycznie w styczniu, lutym, finansowanie jego i kończy uzyskaniem decyzji lokalizacyjnej i prawomocnego pozwolenia na budowę. Z tym, że prawomocna decyzja lokalizacyjna według informacji na wczoraj powinna być wydana w piątek w tym tygodniu. To już 9 miesięcy rodzi Ministerstwo Transportu tą decyzję. Natomiast jeśli chodzi o pozwolenie na budowę prawdopodobnie przyszły tydzień, bo one następują jedno po drugim. Nasze dokumenty wszystkie zostały złożone, bo zauważyliście państwo, decyzja lokalizacyjna była w styczniu 2012. Teraz mamy październik, przez 9 miesięcy rozpatrywano 6 odwołań z czego 2 zostały wycofane w trakcie procesu. Jeśli chodzi o pozwolenie na budowę, wszystkie dokumenty zostały złożone i dokumentację na koniec sierpnia. W tej chwili oczekujemy, bo nie ukrywam, że były tam małe zamieszania typu prawnego w związku z ustawą EURO ale międzyczasie zostało to wyjaśnione. Ja chciałem na jedną rzecz zwrócić uwagę. Prezydent Rzeczypospolitej skierował do Trybunału Konstytucyjnego projekt zmian w ustawie EURO, który został uchwalony przez Sejm 31 sierpnia tego roku. Ten projekt zmiany i te zmiany nie mają żadnego wpływu i nie wiążą się z Koleją

Metropolitalną, ponieważ myśmy wszystkie wnioski o postępowanie administracyjne złożyli do końca praktycznie kwietnia na początku maja tego roku. Natomiast tak na marginesie ma to ogromny wpływ na województwo mazowieckie, dolnośląskie, gdzie te inwestycje w praktyce stanęły ze względu na brak nowelizacji. Ja tylko wyjaśniam, bo bardzo dużo było pytań w tym zakresie. Tak że obydwie te projekty umowy są oczywiście podpisane. Pierwszy kończy się w styczniu, lutym a drugi kończy się w 2015 roku. Pierwsza umowa obejmowała około 15 milionów łącznie kwot to są wszystkie dokumentacje projektowe. Druga obejmuje etap realizacji na dzień dzisiejszy kwota netto wynosi 760 milionów złotych. My szacujemy ale to oczywiście to wszystko rozstrzygnie się w przetargu, który w tej chwili jest w trakcie realizacji. Etap pierwszy kończy się w przetargu, bo to jest etap dwustopniowy, dwuetapowy, w tej chwili kończy się przeglądanie wniosków o dopuszczenie do przetargów. W tym tygodniu wyjdą pytania o uzupełnienie. Zakładamy, że pełne specyfikacje warunków otrzymają wnioskodawcy na koniec października. Jest 19 firm z całej Europy. Są to i firmy polskie, hiszpańskie, włoskie, czeskie, niemieckie. Tak że tutaj praktycznie cała Europa startuje i trudno nam teraz jednoznacznie powiedzieć jak będzie się kształtował końcowy wynik tego przetargu. Oczywiście naszym założeniem jest, że wyniki przetargu będziemy mieli w pierwszym kwartale przyszłego roku, aczkolwiek trudno jest w tej chwili powiedzieć jak krwawa będzie wojna między poszczególnymi wnioskodawcami. To jest w tej chwili nie do ustalenia.

Tak że wracając do kalendarium, proszę państwa dlatego zaczynamy rozruch placu budowy 213. Tutaj mała uwaga. Zakładamy w tej chwili, że już na plac budowy wejdziemy dużo wcześniej, bo wejdziemy praktycznie w listopadzie tego roku. Na wycinkę drzew w pasie kolejowym oraz na wyburzenia budynków, które są przeznaczone do wyburzenia. Wszystko to warunkuje prawomocna decyzja lokalizacyjna. W dniu kiedy ona się ukaże my możemy ogłosić przetargi na te działania, ponieważ okienko na wycinkę drzew mamy tylko między końcem października, a początkiem marca i w tym czasie musimy położyć. Ja nie zakładam jeszcze, że wywieść ale położyć prawie 40 hektarów terenów zalesionych, około 25 tysięcy różnego rodzaju drzew. Ja wczoraj mówiłem o tej sprawie też informowałem, zresztą od początku o tym mówiliśmy, te drzewa rosną w pasie kolejowym. Pas kolejowy jest bardzo precyzyjnie co do sztuki wszystkie drzewa i co do sztuki oceniona ich wartość. Wygląda to w ten sposób, że w zasadzie ponieważ one rosną na pasie kolejowym, który był dawniej pasem kolejowym i był zawsze przeznaczony pod komunikację, to odszkodowania jako takiego, odszkodowania tak zwanego przyrodniczego nie będziemy prawdopodobnie mówić, bo takie rozmowy są wstępne nie będziemy zobowiązani pokrywać. Natomiast komisja Europejska zobowiązała nas do tak zwanych nasadzeń kompensacyjnych środowiskowych. To są dwie różne sprawy. To znaczy, że musimy tą samą ilość drzew odtworzyć w jak najmniejszej odległości od realizowanej inwestycji.

Myśmy pytając partnerów z miasta Gdańska o możliwości nasadzenia, w tej chwili wiemy, że te możliwości kształtują się w granicach 1,5 do 2 tysięcy drzew w różnych miejscach. Po prostu już nie ma gdzie sadzić tych drzew. Stąd będziemy szukali innych rozwiązań. Przykładowym rozwiązaniem jest to, że nie będziemy wycinali lasu, który jest na skrzyżowaniu Budowlanych i Słowackiego, chociaż on jest przeznaczony pod wycinkę, bo to jest las przemysłowy ale żeby zaoszczędzić

my wycinamy tylko pod to co jest niezbędne pod infrastrukturę. Pozostałą część chcielibyśmy zagospodarować jako park dla lokalnej społeczności nie likwidując całkowicie tego parku. On już w tej chwili jest wyłączony spod gospodarki leśnej i przekazywany aktualnie do zasobów Kolei Metropolitalnej.

Samo oddanie 2015 jak najbardziej w tej chwili z technicznego punktu jest realne. Zakładając, że nie wydarzy się po drodze wypadki typu bankructwa, zejście z budowy i tak dalej. Czego trudno jest w tej chwili przewidzieć. Natomiast wracając do przetargu, wiemy w tej chwili, że przynajmniej 4 - 5 firm startujących w przetargu to są tak zwane jak my to określamy firmy Zombie. Czyli to są firmy już na podtrzymaniu albo próbujące się podtrzymać tym przetargiem. Tak wskazują wszystkie analizy. Natomiast nasze dzielne prawo zamówień publicznych stawia nam bardzo poważną przeszkodę w odrzuceniu tych firm, aczkolwiek będziemy się starali tego dokonać.

Proszę państwa, najciekawszym elementem to co wielokrotnie powtarzaliśmy ale co się w tej chwili materializuje, współpraca samorządów w realizacji takich układów komunikacyjnych. Kolej metropolitalna nie może funkcjonować prawidłowo bez zaopatrzenia jej w strumienie pasażerów. Tworzenie tej podaży pasażerów. Można by powiedzieć, że kolej metropolitalna to jest taka bardzo gruba rura w której można przestać bardzo duże ilości pasażerów. Natomiast żeby ta rura przesyłała to trzeba do niej doprowadzić te mniejsze rurki doprowadzające stąd. Ten układ partnerski to jest pewien wzorzec dla pozostałych projektów komunikacyjnych. Samorząd miasta Gdańska tutaj staje jako partner w ten sposób, że realizuje w zasadzie wszystkie trasy dojazdowe. Państwo się na pewno orientujecie jako radni ale z tego co wiem na dzisiaj szacowane koszty węzłów integracyjnych, dróg dojazdowych, parkingów i tak dalej to jest kwota grubo ponad 100 milionów złotych, które bezpośrednio miasto Gdańsk jako kooperant tego projektu, tutaj wkłada. To na marginesie.

Ja jeszcze uzupełnię to co pan Marszałek mówił. Proszę państwa miasto Gdańsk przekazuje na rzecz Kolei Metropolitalnej też trzeba pamiętać ponad 20-35 hektarów terenów o wartości szacowanej w tej chwili przez biegłych szacowanych na około 54 miliony złotych. To jest konkretny i rzeczowy wkład miasta i to trzeba jasno powiedzieć. Druga taka grupa to są tereny skarbu państwa, które też prezydent jako starosta wykonujący zadania w imieniu Skarbu Państwa za zgodą wojewody już ustalone też przekazuje. To też są kwoty idące około 35 do 40 milionów złotych. Tak że same grunty jak byśmy zliczyli to już mamy kwotę w granicach 95 do 100 milionów złotych. Ja nie chcę precyzyjnie mówić, bo w tej chwili nie pamiętam ale jeśli jesteście państwo zainteresowani to dysponujemy już precyzyjnymi danymi. Natomiast samorząd województwa wykupuje od prywatnych właścicieli grunty za 95 milionów złotych. Tak że, jeśli chodzi o nieruchomości pod Kolej Metropolitarną to praktycznie połowa pochodzi z zasobów miasta Gdańska lub zagospodarowywanych przez miasto Gdańsk, a połowa pochodzi z pozyskiwanych od właścicieli różnego typu prywatnych instytucjonalnych i tak dalej. To jest właśnie ten element gdzie miasto Gdańsk także buduje węzły integracyjne. To jeszcze kiedy wrócimy potem do samych prezentacji, bo praktycznie będą budowanych jest 5 węzłów integracyjnych z czego 4 budowane są na koszt i staraniem miasta

Gdańska. My przygotowujemy jedynie projekt budowlany i pozwolenie na budowę dla służb inwestycyjnych miasta Gdańska.

Proszę państwa ja myślę, że tutaj ważną rzeczą jest podkreślenie tego, że już od dwóch lat trwały konsultacje społeczne tego projektu. To co pan Marszałek mówi, że jest wsparcie społeczne, że nie ma protestów w zasadzie i idzie ta cała współpraca społeczna idzie dobrze. Wynika to z bardzo dużej ilości spotkań na miejscu w dzielnicach. Spotkań inicjowanych przez państwa jako radnych inicjowanych przez lokalne samorządy czyli dzielnicowe rady dzielnic. Tego było bardzo dużo na różnych poziomach. My akurat tutaj jest pan premier Buzek, który zaszczylił jeszcze będąc przewodniczącym parlamentu na jednej z konferencji powiązanych czy promujących Kolej Metropolitalną.

Co jest istotne. Ponad 300 wniosków złożonych w trakcie kampanii i środowiskowej i kampanii promocyjnej, w zasadzie w większości zostało uwzględnionych. To były wnioski szczegółowe. To chodziło o przesunięci o kilka metrów linii ze względu na ochronę zakładu przemysłowego, to była kwestia oszczędzania jakiś drzew poprzez działania i na etapie projektowym można to było robić. W tej chwili to ja już twardo mówię, niestety projekt budowlany jest zamknięty i w tej chwili przesunięcia już nie ma. To co już było możliwe do zrobienia to zostało zrobione ale tu mamy udokumentowanych ponad 300 wniosków, z czego mówię, większość została przyjęta.

To jako ciekawostka, proszę państwa. Przeprowadzone rozpoznanie saperskie, niezły arsenał. Saperzy na całej trasie Kolei Metropolitalnej. Znaleźli oczywiście rozpoznanie saperskie do głębokości 1,5 metra, bo tyle pozwalają urządzenia pracujące powierzchniowo. Tak że nadal nadzór będzie potrzebny. Państwo musicie wiedzieć, że na linii kolei Kartuskiej wcześniej przez kilkanaście godzin utrzymywał się front. To było stanowisko ogniowe artylerii niemieckiej i tak dalej. Więc było tego i podejrzewam, że jeszcze bardzo dużo tego jest.

Wycinka drzew tak jak wspominałem. Macie tutaj państwo charakterystyczny widoczny to jest w zdjęciu na ortofotomapie, praktycznie wycince podlega ten obszar tego lasu. To są drzewa głównie samosiejki. Jest 51 drzew, które stanowią okaz przyrodniczy. To są drzewa posadzone przez budowniczych kolei w XIX wieku. Drzewa posadzone przy przystanku szczególnie Brętowo i potem dalej przy przystanku Kiełpinek. One się inaczej w tedy nazywały i to jest te 51 drzew, które niestety też wystąpiliśmy do Ministra Środowiska, bo taka jest procedura na zgodę o wycięcie tych drzew, bo nie mieszczą się w tej chwili w założonych pasach.

I tutaj proszę państwa, rysunek już z map sytuacyjnych. Żeby sobie zobrazować. Jest 41 obiektów inżynierskich, 17 wiaduktów, 5 wiaduktów drogowych, kładki, przejścia pod torami, przejścia dla zwierząt, przepusty i tak dalej. Skala przedsięwzięcia szczególnie jeśli chodzi o obiekty inżynierskie ogromne. Najdłuższy obiekt ma ponad 800 metrów przed lotniskiem, krótsze obiekty to jest na przykład nad ulicą Rakoczewo około 200 metrów. Wiadukt to oczywiście nad ulicą Słowackiego, Polanki, Wita Stwosza i ulicą Grunwaldzką. Tutaj też niejako uprzedzając, bo w pytaniach które otrzymałem też było to pytanie. Proszę państwa z dokumentacji wynika, że do przemieszczenia czyli do rozebrania, przesiania,

zmieszania, przywiezienia z powrotem i utwardzenia nasypu jest ponad 2 milionów metrów sześciennych gruntu. Mniej więcej jest to ilość, która była dwukrotna ilość to co było przy trasie Sucharskiego na odcinku tamtym, na odcinku za Martwą Wisłą było robione, do tunelu ten odcinek. Są to ogromne ilości. My w tej chwili opracowujemy i potem z wykonawcą dostosujemy i to będzie jakby głównym tematem rozmowy ze służbami technicznymi miasta Gdańska. Sposób transportu dowiezienia tych materiałów tym bardziej, że większość z nich będzie musiała być dowożona prawdopodobnie z terenu Portu dlatego, że materiały tego typu klasyfikowane do nasypu i podłoża kolejowych w tej chwili muszą być praktycznie importowane lub wydobywane na morzu. Dlatego, że nie ma już w województwie gdańskim zasobów tego typu materiałów i w takiej ilości. Więc będą one prawdopodobnie importowane albo z Ławicy Słupskiej częściowo ze Szwecji, częściowo z Kaliningradu, zależy od tego co będzie. Przesypywane w porcie i tam mieszane do odpowiednich frakcji i dopiero przewożone na teren budowy. Trzeba pamiętać, że obecnie istniejące nasypy kolejowe muszą być praktycznie rozebrane do podstaw, dlatego, że one nie mają żadnej wartości jeśli chodzi o konstrukcje podtorza, bo są poprzeraśnięte korzeniami to jest raz a dwa, że są pod linię jednotorową. Nie można dołożyć do nasypu dodatkowego kawałka w momencie kiedy mówimy o linii dwutorowej. Pyzatym naciski na tej linii są zupełnie inne niż były w XIX wieku. Prędkość nie 50 kilometrów na godzinę tylko 120 kilometrów na godzinę. Więc te wszystkie parametry techniczne emitują konieczność wykonania tego typu robót. Najtrudniejszy odcinek, który my w tej chwili zakładamy to jest ten odcinek na terenie gminy Żukowo na krawędzi gminy miasta Gdańsk dlatego, że są strasznie bardzo nie nośne tereny. Tu będą ogromne roboty związane z utwardzeniem podłoża pod nasypy. Natomiast największe problemy z transportem materiałów będą występowały na odcinku tu na Strzyży dlatego, że tam praktycznie nie ma dojazdu. Drugi odcinek który jest to jest odcinek, który jest nie zamieszkały. Więc tu już nie ma takiego problemu. Liczymy się z tym, że prawdopodobnie, że ten odcinek będzie musiał być budowany w zasadzie jak metro. Czyli postępującą budową wiaduktu, bo innej możliwości nie ma. Tam nie ma jak wjechać samochodami ciężkimi. Państwo macie tego pełną świadomość.

Proszę państwa dla was jako państwa dla radnych i to będzie jeszcze przedmiotem dalszej dyskusji jest przede wszystkim poinformowanie o możliwości wystąpienia utrudnień i to nawet długotrwałych w życiu komunikacyjnym miasta Gdańska.

Proszę zwrócić uwagę, jest parę wiaduktów. Pierwszy wiadukt to jest ten nad ulicą Grunwaldzką, drugi wiadukt ulica Wita Stwosza, trzeci wiadukt Polanki i czwarty wiadukt ulica Słowackiego. Wszystkie główne arterie w momencie cztery arterie są przecinane budowanymi wiaduktami kolejowymi. Tu macie państwo pokazane dwa wiadukty. Jeden wiadukt, który jest tu pokazany to jest wiadukt nad ulicą Grunwaldzką i drugi to jest o ile się nie mylę Wita Stwosza.

Te tematy, czyli tematy tych wszystkich utrudnień staną się za chwilę jakby gardłowymi dla nas sprawami. Uzgodnienia sposobu organizacji ruchu i organizacji placu budowy żeby nie dopuścić do korkowania praktycznie miasta. Zakładamy, że wiadukty te będą budowane w konstrukcjach prefabrykowanych. Raczej to nie będą wiadukty wylewane na mokro chyba, że wykonawca zastosuje technologie, które będą blokowały całkowicie i można będzie zachować przejazd samochodu, bo

to jest jakby kluczowy element. Nie jest interesujący wiadukt nad ulicą Słowackiego, proszę państwa tutaj też po też jakby na brak reakcji na wypowiedziane wątpliwości ze strony urzędu miasta Gdańska służb inwestycyjnych zmieniony został prosty i klasyczny wiadukt kładkowy na wiadukt łukowy. Nie ma już wiaduktu prostego kładkowego, bo on wymagałby posadowienia podpory na środku. Posadowienie podpory by ingerowało w instalacje które są już wykonane na ulicy Słowackiego w tej chwili na zakończonym projekcie. W związku z powyższym zmieniony został projekt na wiadukt łukowy i w tej chwili nie będzie podpory pod spodem i ten wiadukt ma rozpiętość taką, że obejmując ulicę Słowackiego umożliwia potem ewentualne jej poszerzenie pod powiązanie z ulicą nową Abrahama. On już jest budowany jako docelowy z wyjściami, dojazdami do ulicy nowej Abrahama, która tam się będzie włączała. Przystanek Brętowo, to jest bardzo długi dlatego, że na przystanku Brętowo następuje spotkanie dwóch środków komunikacji. Czyli Kolei Metropolitalnej i tramwaju, który będzie z Moreny schodził i następuje to niejako na nasypie, na wzniesieniu. Więc cała konstrukcja przystanku tramwajowego jak i przystanku kolejowego łączy się z konstrukcją wiaduktu. Będzie to też ogromna inżynierska konstrukcja i w pobliżu węzeł integracyjny czyli przystanek autobusowy, parkingi i tak dalej.

Natomiast zwracam uwagę, że te miejsce czyli Słowackiego, potem Potokowa to są następne tak zwane gorące czerwone punkty, które za moment pojawią się w roku 2013, 2014, bo tyle na pewno będzie trwało. Przy realizacji przyczółków nie jest to problem ale przy realizacji już samego ustroju nośnego wiaduktu zacznie się zdecydowany problem. Wiadukt łukowy będzie prawdopodobnie w konstrukcji stalowej prefabrykowany. Więc tu nie jest jakby duży problem czasowy z jego ułożeniem. Natomiast pozostałe wiadukty albo w konstrukcji prefabrykowanej stalowej albo prefabrykowanej żelbetowej nasuwane tak żeby je nie wykonywać je na miejscu.

Proszę państwa następne dwa miejsca, które będą tymi czerwonymi punktami to jest ulica Budowlanych. To jest to miejsce, przystanek Matarnia dlatego, że tutaj budowa przystanku Matarnia i przejście od ulicy Budowlanych wiąże się z budową nowego wiaduktu całkowicie już dwujezdniowego. To też jest jakby powiązane z planami miasta Gdańska, czyli my już budujemy wiadukt w przekroju dwujezdniowej po dwa pasy, po to żeby w najbliższej przyszłości można było uzupełnić ulicę Budowlanych o następny pas ruchu. Czyli cały już odcinek od ulicy Słowackiego aż jeżeli państwo się orientują za ten wjazd do Skanskiej i dalej będzie droga całkowicie zmodernizowana już z dwoma wiaduktami. To jest realizowane w ramach projektu Kolei Metropolitalnej.

Tu jeszcze Port Lotniczy. Chciałem tylko powiedzieć, że my z estakadą, która zaczyna się w praktyce od ulicy nawet nie Spadochroniarzy, jeszcze wcześniej nie pamiętam jak ta ulica się nazywa estakada ma łącznie 800 metrów długości. Czyli na wysokości 6 metrów będzie poruszał się pociąg nad poziomem terenu. Chodzi o to żeby nie potrzebnie nie zamykać komunikacji wokół lotniska, to jest raz, nie zamykać miejsc parkingowych dla lotniska i nie ingerować w to co już zostało zrealizowane. Natomiast pozostały pas został przez Port Lotniczy zarezerwowany i tu będziemy przed samym terminalem realizowali przystanek. To jest ten drugi element.

Proszę państwa to jest slajd, który celowo pokazuję, bo on jest jakby kluczowy dla Kolei Metropolitalnej. To jest slajd z analizy potencjalnych strumieni pasażerów, które będą zasilaty Kolej Metropolitalną. On pokazuje jak będą docelowo, szacowane są obciążenia poszczególnych przystanków. Z tych wyliczeń, z tych analiz, które trwały ponad rok i były realizowane przez inicjatywę JASPERS na zlecenie Ministerstwa Transportu specjalnie dla nas wynika jednoznacznie, że kluczowym aczkolwiek to było zaskoczeniem dla nas okazują się przystanek Jasiień. W tej chwili, który jest wybudowany w szczerym polu, będzie budowany ale za chwilę miasto buduje ulicę Nową Myśliwską i okazuje się, że ten przystanek będzie obsługiwał całe duże obszary dzielnic położonych na południe od linii kolejowej. Drugi taki przystanek newralgiczny okazuje się przystanek Kępinek dlatego, że znów odpowiednie powiązanie komunikacyjne powoduje, że strumień pasażerów tam dociera w największym skupieniu. Trzeci element to jest Matarnia dlatego, że zakłada się, że będzie ona obsługiwała całą dzielnicę Kokoszki. Czyli to są te trzy kluczowe przystanki. Przystanek na ulicy Rakoczego jest ważnym elementem, bo on wiąże komunikację tramwajową z komunikacją kolejową. Czyli możliwość przesiadki do Dor ale proszę państwa jedno, od tego przystanku od tego momentu w zasadzie pasażerom czasowo nie opłaca się już Koleją Metropolitalną jechać do Wrzeszcza czy do centrum miasta. Jeżeli wsiadają na Niedźwiedniku czy na Strzyży to czas dojazdu już jest w zasadzie taki sam jak komunikacją publiczną, która tam kursuje. Natomiast ten przystanek będzie kluczowy przystanek przy Potokowej dlatego, że z jednej strony tramwaj będzie obsługiwał go do centrum miasta a z drugiej strony Kolej Metropolitalna. Czyli otrzymamy dwa możliwe w zasadzie tak samo czasowe dojazdy do centrum miasta Gdańska. Od tego przystanku w górę jak byśmy poszli to każdy następny to już są bardzo duże zyski czasowe jeśli chodzi o dojazd. Z tym, że tutaj jest jedna rzecz o której myśmy rozmawiali już wcześniej w zasadzie tu jesteśmy jakby postowie z komunikacją w mieście. Budowa Kolei Metropolitalnej będzie prawdopodobnie wymagała przeformatowania sposobu komunikacji w tych dzielnicach, które objęte są wpływem Kolei Metropolitalnej. To przeformatowanie będzie polegało na odstąpieniu od przewozów pasażerskich autobusami w dół do miasta. Natomiast stworzenie dowozu jakby do kręgosłupa linii kolejowych z poszczególnych dzielnic. To będzie jakby zmiana tego sposobu myślenia.

Tu jest jeszcze jedna rzecz na którą chciałem zwrócić uwagę. Komunikacja rowerowa, bo też było często o to pytanie. Wzdłuż całej trasy Kolei Metropolitalnej my prowadzimy tak zwaną drogę technologiczną. To wymagane jest przepisami bezpieczeństwa i tak dalej. Natomiast ta droga technologiczna będzie wykonana w standardzie drogi rowerowej. Tak że ona będzie w całości możliwa do wykorzystania i tak planujemy, że będzie to droga rowerowa prowadząca wzdłuż całego nasypu Kolei Metropolitalnej, na wiaduktach nie. Ja zaznaczam, na wiaduktach kolejowych nie wolno prowadzić ruchu pieszego. Przepisy tego nie dopuszczają, szczególnie, że jest to linia w której dopuszczalne prędkości są 120 kilometrów na godzinę. Wtedy musiałyby być osobne wiadukty do ruchu pieszego. Nie może być to powiązane. Natomiast to co w tej chwili robimy, to co chcemy wdążyć to to żeby wzdłuż całej linii była dostępna ta droga, która umożliwi poruszanie się.

Proszę państwo, jeśli chodzi o potrzeby taborowe. Założenie jest takie, jest potrzebne 10 autobusów szynowych o pojemności około 200 miejsc. Temat jest tylko taki, że to nie są standardowe autobusy szynowe. Ze względu na duże nachylenia występujące na tej linii pochylenia oraz zastosowane systemy automatyki sterowania ruchem kolejowym, te autobusy muszą być wyposażone po pierwsze w dużo mocniejsze silniki, po drugie dużo mocniejsze systemy hamulcowe i po trzecie system pokładowy sterowania, komputerowego zarządzania ruchem, który umożliwia zdalne sterowanie i kontrole ruchu pociągu. Jako ciekawostkę powiem państwu, że będzie to praktycznie pierwsza linia w Polsce kompletnie wyposażona w systemy w tej chwili już wymagane przez Komisję Europejską i Unię Europejską na liniach tego typu. W praktyce wygląda to w ten sposób jak zabawka dużych chłopców kolejką. Czyli można z centrum sterowania ruchem najpierw automatycznie a jeżeli automatyka siędzie, ręcznie praktycznie zatrzymać i sterować ruchem każdego pociągu. Tak to wygląda, oczywiście są to zabezpieczenia na wypadek różnych działań. System działa automatycznie, kontroluje odległości pociągów, czas hamowania, rodzaj hamowania. Tak że, nie może dopuścić do sytuacji, które miały miejsce w naszym kraju. W naszym kraju nie funkcjonują systemy tego typu nie funkcjonują systemy tego typu w ogóle. One są częściowo na liniach metra tylko w Warszawie. Natomiast tutaj już będzie w pełni zautomatyzowany system ETCS.

To już dla państwa informacji, jak wyglądają orientacyjne czasy przejazdu z lotniska do Gdańska Wrzeszcza 18 minut, do Gdańska Głównego 5 minut dłużej, czyli 22 do 23 minuty. Z Żukowa do Gdańska jeżeli dodamy to jest około 38 do 40 minut i tak dalej. Do Gdyni z lotniska 25 minut. Takie są czasy przy prędkości handlowej dokładnie 78 kilometrów na godzinę, bo maksymalna jest 120 ale wiem, że handlowa w tym momencie to jest średnia, tak że ona jest zakładana 78 kilometrów na godzinę.

Wydajność systemu ETCS pozwala na uruchomienie ruchu pociągów co 3 minuty na tej linii. Tak że, nawet jeżeli na pierwszym etapie będą jeździły co 15 minut to będzie praktycznie w ogóle nie wykorzystane zakres możliwości systemu ale zakładamy, że po elektryfikacji linii, wprowadzeniu taboru elektrycznego częstotliwość pociągów może wzrosnąć. Dlatego system jest planowany maksymalnie do 3 minut, czyli co 3 minuty pociąg w jedną stronę. To jest bardzo istotna informacja ta szacowana liczba pasażerów. Według tych wyliczeń, które przygotowali nam specjaliści Komisji Europejskiej, jeżeli nie dokonamy integracji Kolei Metropolitalnej systemami miasta co by było bez sensu, to możemy liczyć na 6,5 góra do 12,5 miliona pasażerów rocznie. Proszę pamiętać, że SKM przewozi 36-38 w porywach milionów pasażerów rocznie. Jeżeli dokonamy pełnej integracji, czyli przeformatujemy systemy komunikacyjne miasta na dowozowe w tym zakresie, to może wzrosnąć. I tu pełna integracja zakłada też wymiennosc na stacjach SKM. To znaczy możliwość przesiadania się na stacjach SKM synchronizowanie z SKM i to jest odpowiedź na pana radnego pytanie. Był analizowany cały obszar metropolitalny, 11 powiatów w tym zakresie. To górna granica w tedy przesuwają się gdzieś do 24 milionów pasażerów rocznie przy pełnej integracji. Tak że, różnica jest dwukrotna przy wykonaniu czynności organizacyjnych, które będziemy wspólnie rozumiem tutaj przekonywali do tego organizatorów transportów żeby to wykonać. Tu jest jeszcze jedna kwestia, która

pozostaje, bilet wspólny. Zaczyna się w tej chwili prozaiczna sprawa, prozaiczna kwestia. W jaki sposób opłaty mają być wnoszone. Ja przełożę to na praktykę. Jakie automaty do sprzedaży biletów i kasowania mają być ustawione na przystankach. Nikt w tej chwili nie jest w stanie mi odpowiedzieć. Jedyne co możemy zrobić to końcówki systemów informatycznych wyprowadzić. Próbowaliśmy tą informację uzyskać od Zarządu Metropolitalnego i innych, na razie cisza na ten temat. To jest kwestia jednego biletu, jednej karty, która mogłaby być obsługiwana we wszystkich środkach transportu.

I to jest w zasadzie to w ogromnym skrócie proszę państwa. Jeżeli macie teraz państwo pytania to chętnie udzielę odpowiedzi.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Bardzo dziękuję za prezentację. Odnotowałem już pierwsze zgłoszenia do głosu. Natomiast jeśli państwo pozwolicie zanim rozpoczniemy dyskusję i sobie wyznaczmy jej ramy czasowe to ja chciałem poprosić o komentarz zastępcy Prezydenta Miasta Gdańska Andrzeja Bojanowskiego wraz ze współpracownikami, jeśli jest taka potrzeba. W kilku sprawach już dotknęliśmy współpracy w ramach tego projektu pomiędzy samorządem województwa pomorskiego, a gminą Miasta Gdańska. Panie Prezydencie, czy jest coś na co szczególnie pan chciałby nam zwrócić uwagę.

Pan Andrzej Bojanowski - Z-ca Prezydenta ds. Polityki Gospodarczej

Tak, oczywiście szanowni państwo, przede wszystkim na dwa projekty, które są jak gdyby w mojej ocenie niezbędne do tego żeby w ogóle Kolej Metropolitalna zaczęła istnieć. Czyli GPKM 3B i GPKM 3C. To są dwa projekty, które dzisiaj są GPKM 3C może nie na liście rezerwowej ale jeszcze z problematycznym zabezpieczeniem wkładu własnego, ponieważ czekamy na uwolnienie środków z Słowackiego. Mamy zabezpieczone pieniądze już w Urzędzie Marszałkowskim. Zakładam, że one wystarczą na przeprowadzenie GPKM 3C. Czyli budowę dojazdów i węzłów integracyjnych z przystankami Kolei Metropolitalnej. Jest to pięć przystanków, które musimy zintegrować, bo pozostałe są samoczynnie zintegrowane. Przystanek Jasień, przystanek Brętowo, Kiełpinek, Banino i Niedźwiednik jako Rakoczego, czyli GPKM 3B ale w GPKM 3C to cztery. Tam będą przystanki, węzły integracyjne, będą również parkingi samochodowe ale nie za wielkie. To znaczy dlatego, że nie stać nas na to żeby płacić niestety w naszych przypadkach. Są tam spore tereny prywatne i musielibyśmy wywłaszczać gdyby linie rozgraniczające były dużo większe i płacić odszkodowania, a nas na to nie stać. Więc na Brętowie będzie 17 miejsc samochodowych, na Jasieniu 80, w Kiełpinku 78 i na Matarni 150. Czyli to będzie największy i Banino 380, ale Banino to jest właściwie Żukowo. On jest między innymi taki duży, bo jest powiązany tak mocno z lotniskiem. Zakładamy, że on będzie pełnił taką funkcję takiego mega węzła przy lotniskowego.

Są oczywiście parkingi rowerowe. Na każde z tych parkingów przewidziane. Zresztą tak jak z analizą, którą pokazywał pan Krzysztof, ponieważ wydaje się, że to jest bardzo dobry środek integrujący. Ponieważ rower jest w stanie ściągać tam z ponad 3 kilometrów rozsądnie czy jest akceptowalny w promieniu około 3 kilometrów ściągać do przystanku. Więc pozwoli to bardzo zintensyfikować potencjalny ruch osobowy. I to jest pierwszy projekt 120 milionów złotych.

Pan Stanisław Piliczewski - kierownik Referatu Inwestycji Liniowych Wydziału Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku

120 w tym 36 milionów to jest modernizacja torowiska tramwajowego na Stogi.

Pan Andrzej Bojanowski - Z-ca Prezydenta ds. Polityki Gospodarczej

Czyli zakładamy, że w tym projekcie, ponieważ żeby on był rozsądny musimy pokazać jeszcze gdzieś element modernizacyjny. Właściwie on by był rozsądny bez tego ale uznaliśmy, że akurat na przeróbkę i tak trzeba zmodernizować. Most się wali, tory tam się praktycznie rozsypały, więc jeżeli możemy to zapakować w jedną paczkę to tak to fizycznie wykonamy. Tutaj mamy dofinansowanie 50%, zagwarantowane jest na dzisiaj chyba 40 milionów złotych ale myślę, że to nie będzie wielki problem, żeby przesunąć to na poziom 60 milionów złotych. Drugie zadanie trochę bardziej skomplikowane wycenione już na ponad 280 milionów złotych, 260 milionów to był pierwotny szacunek ale teraz już odebraliśmy dokumentację, więc 280 milionów łącznie z tramwajami. Pięciora tramwajami dwukierunkowymi, czyli wspólny znowu projekt z ZKM. Projekt budowy nowej linii na Piecki. Oczywiście jest możliwość odliczenia VAT-u. Więc to zakładamy, że tutaj będziemy ten projekt finansować odliczonym VAT-em, 125 milionów zgłosiliśmy na listę indykatywną jako 60% wsparcie. Zakładamy, że to wsparcie jeszcze wzrośnie, bo wiemy, że prace się toczą nad tym żeby zwiększyć jeszcze dofinansowanie do Projektów Metropolitalnych szynowych, tak je nazwijmy. Naszego wkładu własnego przywidujemy tutaj poziom około 50 milionów złotych. To są te pieniądze, które musimy zgromadzić. One są zapisane w Prognozie Finansowej ale praktycznie powinniśmy rozpocząć realizację tych projektów w I kwartale 2013 roku, i tak się do tego przymierzamy żeby je rozpocząć. Aczkolwiek zakładamy, że tramwaj na Piecki jesteśmy w stanie wykonać poniżej 20 miesięcy. Więc jeżeli by trzeba było to możemy jeszcze chwilę poczekać na zabezpieczenie środków. Wczoraj złożyłem chyba już 56 wersji prośby o umieszczenie nas na liście indykatywnej. Przesunięcie z listy rezerwowej w świetle tego, że Ministerstwo Budownictwa Transportu i Gospodarki Morskiej rozpoczęło nabór i sprawdzanie wniosków innych, które nie są w ogóle na listach rezerwowych. Stąd wydaje mi się, że to jest akurat moment w którym my moglibyśmy wskoczyć już na listę indykatywnej. Czyli globalnie rzecz biorąc nasza partycypacja przy Projekcie Kolej Metropolitalna możemy ją szacować na poziom około 450 milionów złotych z 50 milionami w gruntach. To duży wysiłek ale zdecydowaliśmy się, wydaje się, że teraz już jesteśmy coraz bardziej przekonani do tego projektu. W takim kształcie jaki on nabrął, kibicujemy i pomagamy jak możemy, żeby zapewnić jego wykonalność, bo to na pewno będzie nie lada wyczyn. Moim zdaniem można go kończyć do III kwartału. To jest moja opinia 2015 roku, ale to i tak nie dużo czasu. Obawiamy się ale trochę się nie obawiamy, bo to padło pytanie od radnego Piotra Dzika czy się nie boimy, że ucierpi na tym system miejski transportowy. Na pewno trochę tak ale z drugiej strony pozwoli nam zdecydowanie na wprowadzenie oszczędności, ponieważ przekierujemy ruch na ruch dowozowo - odwozowy, tak sobie go nazwałem. Czyli tak naprawdę taki rozdzielczy, dowozowo - rozdzielczy. Czy będziemy po prostu tylko ludzi dowozić do PKM w tych ciągach, a nie będziemy już puszczać długich linii na przykład do Gdańska Głównego z Jasienia albo z Kiełpina. To już po prostu będzie tylko dowiezienie do przystanku Kolei Metropolitalnej, tam musi się przesiadać. To jest właśnie problem tego i w jaki sposób zintegrować opłaty, w jaki

sposób zintegrować bilety i w jaki sposób i to też moim zdaniem to już czas, stąd my też wystąpiliśmy do PKM i trzeba rozpocząć pracę jak zorganizować w ogóle Park & Ride. Czyli wykorzystać właśnie te samochody, które będą stały na parkingach, które my przygotowujemy. Rowery również, bo to będą musiały być w jakimś sensie dozorowane przestrzenie. To tyle, dziękuję.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, jeszcze jedna rzecz za nim przejdziemy do dyskusji i pytań od państwa. Ja już też notuje wszystkie, wszystkie zgłoszenia. Z prezentacji i z tego o czym przed chwilą mówił pan Prezydent jakby rodzą się takie dwa duże obszary w których jest styk pomiędzy miastem a projektem, które myślę, że trzeba by było oddzielnie omówić. Pierwszy dotyczy samego etapu wykonawstwa. I tu jak rozumiem kluczowe dla określenia sobie jakie uciążliwości przed nami i jak dokładnie będziemy sobie z nimi radzili jest wyłonienie wykonawcy, bo to we współpracy z wykonawcą będzie musiało być zdecydowane. Druga rzecz to jest już później funkcjonowanie transportu w mieście Gdańsku, biorąc pod uwagę zarówno już istniejącą Pomorską Kolej Metropolitalną jak i być może przeobrażony transport autobusowy i też nowe inwestycje, nowo oddane inwestycję w transport tramwajowy w mieście Gdańsku. Więc takie duże dwa obszary tematyczne nam się rodzą i myślę, że powinniśmy te dwa tematy oddzielnie podjąć. Więc moje pytanie tak na szybko do Krzysztofa Rudzińskiego. Kiedy będzie wyłoniony, kiedy powinien być wyłoniony wykonawca i kiedy wspólnie z przedstawicielami miasta Gdańska po rozmowach z wykonawcą możemy się spotkać w takim gronie żebyście nam przedstawili wiarygodnie jak podchodzicie do tego tematu załatwienia wszystkich problemów na etapie budowy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Pan Krzysztof Rudziński - Prezes Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Proszę państwa, my zakładamy oczywiście, że uda nam się wykonawcę wyłonić nie ukrywam w pierwszym, najpóźniej początek drugiego kwartału przyszłego roku. Oczywiście jest to założenie, które zweryfikuje rzeczywistość. Myślę, że uda się to przeprowadzić. Natomiast zupełnie odmienną sprawą, aczkolwiek z tym ściśle powiązaną jest ocena ryzyka, które wystąpią w trakcie realizacji dla przestrzeni miasta Gdańska. W świetle powyższego my rozmawialiśmy już tutaj na razie całkiem nie oficjalnie z wydziałami Urzędu Miejskiego z Wydziałem Programów Rozwojowych na temat stworzenia, myśmy już przygotowali taki proces tak zwanego bieżącego procesu analizy ryzyka dla tego projektu w ujęciu także miejskim. Ponieważ analizę ryzyka dla projektu prowadzono wewnętrznie dla nas dla projektu, my mamy wdrożoną, w tej chwili musimy ją poszerzyć o zakres obejmujący kwestię związane z życiem miasta.

Wydaje mi się, że byłoby bardzo takim rozsądnym rozwiązaniem gdybyśmy mogli zaproponować państwu iż pod koniec, czy połowa, pod koniec drugiego kwartału przyszłego roku, gdzieś okolice marca, kwietnia można by było przeprowadzić tego typu spotkania gdzie zaprezentowalibyśmy państwu pełną analizę tych ryzyk wraz ze scenariuszami nie jako zapobiegawczymi. Tutaj doskonałym przykładem możliwości realizacji było EURO i na tym się uczyliśmy w praktyce w tej chwili. Jak analizować do przodu z wyprzedzeniem to co się może stać. To jest kluczowy

element i jakby wykorzystując wiedzę, które miasto nabyło w trakcie przygotowań do całego procesu EURO, chcielibyśmy ten sam proces wdrożyć przy przygotowaniu tej inwestycji. Czyli najpierw zinventaryzować wszystkie ryzyka, które mogą wystąpić a następnie zastanowić się w jaki sposób je zminimalizować, co trzeba zrobić żeby je uniknąć. To jest proces, który musimy wspólnie wykonać z miastem Gdańsk, bo jakby umiejętność praktyczna leży po stronie miasta Gdańska. My w tej chwili się uczymy tego, nie ukrywam bardzo intensywnie w stosunku do projektu. Jakby kluczowym elementem staje się zarządzanie tym ryzykiem. Tak że ja proponuję, żeby w okresie, mówię w drugim kwartale przygotować takie spotkanie i wtedy moglibyśmy rozmawiać o konkretnych ryzykach, sposobach rozwiązywania, proponowanych rozwiązaniach niejako przygotować sobie ten plan zarządzania całym tym ryzykiem w tym przedsięwzięciu. To wymaga paru miesięcy pracy żeby to wszystko poukładać w oczekiwaniu między innymi na wykonawcę. Aczkolwiek i ja uważam, że wykonawca będzie raczej tutaj przedmiotem tego działania. Dlatego, że to on będzie musiał się dostosować do scenariuszy, które zostaną narzucone z tym, że w niektórych wypadkach może powiedzieć, że czegoś nie można, nie da rady lub jest zbyt drogie, będziemy szukali rozwiązań ale początek musimy zrobić my wspólnie z tymi którzy pracowali przy EURO i tymi którzy się tym zajmowali na bieżąco w tych sprawach. Tak to wygląda z tej strony.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Bardzo dziękuję. To już jakby zbierając wnioski będę proponował przewodniczącym dwóch pozostałych Komisji z którymi wspólnie zorganizowaliśmy to dzisiejsze spotkanie, żeby rzeczywiście się w drugim kwartale przyszłego roku spotkać i rozmawiać o realizacji, o budowie, o tym z jakimi zagrożeniami to się wiąże i żebyśmy też taką świadomość wśród mieszkańców o tym jak będziemy sobie z tymi zagrożeniami radzili mogli budować. Jeśli państwo się zgodzicie to będziemy też szykowali prawdopodobnie gdzieś za rok na jesień przyszłego roku takie spotkanie poświęcone już tym strumieniom pasażerów, rozmowie z ZTM. Być może też rozmowie z przedstawicielami Spółki SKM, o tym jak ta integracja transportu, jak ta integracja przewozów pasażerów w Gdańsku mogłaby wyglądać. Przechodzimy do dyskusji. Ja bym prosił bardzo o zgłoszenia. Mam odnotowanych radnych, którzy się do tej pory zgłaszali. Wszystkich tych, którzy wcześniej się zgłaszali mam odnotowanych, przedstawiciele Rad Dzielnic również. Mam prośbę, bo widzę że mamy zgłoszone w tej chwili 12 mniej więcej osób. Mam nadzieję, że w ciągu najbliższych 30 minutach zdążymy. Tak bym chciał założyć. Dlaczego o tym mówię dlatego, że możliwości organizmu są ograniczone, po drugie wyznaczaliśmy sobie horyzont tych kolejnych dwóch spotkań po to żeby o sprawach, które na pewno są dla państwa istotne a o których jeszcze dzisiaj nie wiemy jak one zostaną rozstrzygnięte ostatecznie, żebyśmy wiedzieli już, że podejmiemy je w tedy kiedy nasi partnerzy do rozmowy będą do tego przygotowani. Jeżeli na dziś nie będzie możliwości odpowiedzieć na jakieś pytania z uwagi na brak bieżącej informacji ale będziecie państwo w stanie też odpowiedzieć wcześniej to my oczywiście gwarantujemy tutaj jako organizatorzy spotkania, że też te pytania uzyskają swoją pisemną odpowiedź ze strony Zarządu Spółki Pomorska Kolej Metropolitalna. Tak że, jeżeli dziś byłoby za mało czasu, to po to jest to spotkanie w formie posiedzenia Komisji, po to jest protokołowane żebyśmy te pytania nie umknęły, żeby każde z nich znalazło swoją odpowiedź.

Szanowni państwo, więc jeśli pozwolicie zaczniemy od członków Komisji, później przejdziemy do pytań gości. Zgodnie z tymi zgłoszeniami, które wcześniej odnotowałem pani Mario, bardzo proszę.

Pani Maria Małkowska - członek Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska

Widzę, że Kolej Metropolitalna staje się faktem i tak naprawdę gratuluje tej pracy. Natomiast panie Prezydencie, po stronie tak jak tu pan Rudziński powiedział będzie duża praca po stronie miasta, żeby rzeczywiście zorganizować. My powinniśmy moim zdaniem panie Prezydencie już przystąpić do analizy infrastruktury tej której, nie wiem, bo my mamy założenia do któregoś roku, jeśli chodzi o sieć tramwajową, autobusową i tak dalej. Teraz powinniśmy to wszystko jak gdyby zorganizować w oparciu, pewne rzeczy wyeliminować w oparciu o istniejącą Kolej Metropolitalną, co pozwoli na podniesienie efektywności przewozów tą koleją a my ewentualnie trochę zaoszczędzimy jako miasto na infrastrukturze swojej. Tak ja to sobie wyobrażam i liczę na tą pracę i wydaje mi się, że trzeba by było już powołać takie zespoły i zmobilizować do analiz tego rodzaju, dziękuję bardzo.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Panie Prezydencie, proszę.

Pan Andrzej Bojanowski - Z-ca Prezydenta ds. Polityki Gospodarczej

Po pierwsze, pani przewodnicząca my generalnie cały czas pracujemy nad tą siecią. To nie jest tak, że my czekamy aż Kolej Metropolitalna powstanie, a w tedy będziemy modernizować sieć, bo my to robimy na bieżąco. My budujemy nowe linie tramwajowe i jak je budujemy to już pracujemy jak przerobić układy dowozowe. Układ dowozowy w Gdańsku zaczynamy stosować już jak ja pamiętam to od półtora roku. Od momentu właściwie jak oddaliśmy pętle na Chełmie, wtedy zaczęliśmy zmieniać w ogóle układ transportu publicznego i on teraz postępuje. Oddaliśmy kolejną linię, która dojeżdża do Oruni. Teraz będzie kolejna linia, która zakończy się integracyjnym węzłem z PKM. Po to przyjęliśmy na siebie odpowiedzialność za budowę węzłów i dojazdów do przystanków, żeby właśnie między innymi tam dowozić i przygotować infrastrukturę nie dlatego żeby przyjechali ludzie samochodami lub przyszli na pieszo lub rowerami, tylko żeby również dojechać tam autobusem i tam zrobić węzły integracyjne. To się dzieje na bieżąco. To robi ZTM i tam jest grono fachowców, którzy lepiej i gorzej to zawsze jest potem oceniane przez użytkowników. Myślę, że nie z najgorszym wynikiem to robią i będą to robić dalej.

Radny Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Bardzo dziękuję. Pani Małgorzata Chmiel.

Pani Małgorzata Chmiel - Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska

Chciałam się dokładnie zapytać, rozumiem, że oprócz tych węzłów przesiadkowych będzie cała reszta innych przystanków, będzie węzłami skrzyżowanymi z inną komunikacją. To będzie tak dostosowywane, że nie trzeba będzie dochodzić pieszo tylko dojeżdżać.

Pan Andrzej Bojanowski - Z-ca Prezydenta ds. Polityki Gospodarczej

Trzeba będzie dochodzić pieszo.

Pani Małgorzata Chmiel - Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska

Czyli jak.

Pan Andrzej Bojanowski - Z-ca Prezydenta ds. Polityki Gospodarczej

Na Strzyży. Wczoraj mieliśmy prosty przykład. Tam jest tramwaj ale z lewej strony na przykład trzeba będzie dochodzić pieszo. My powiedzieliśmy o czterech przystankach, które są w szczerym polu i my je musimy uzbroić. Pozostałych nie będziemy przebudowywać. One wchodzi w infrastrukturę, która dzisiaj funkcjonuje. One wręcz nawet bym powiedział tam są, tylko są nie użytkowane i do nich nie będziemy rozbudowywać żadnych dodatkowych nadzwyczajnych układów drogowych, czy układów dojazdowych. Cztery przystanki plus piąty to będą te do których budujemy nowy układ. Ja nie wiem czy uda nam się, zobaczymy po przetargu, czy będziemy budować docelowe rozwiązania drogowe, czy będziemy budować rozwiązania tymczasowe drogowe dojazdowe, bo chociażby Myśliwska.

Pani Małgorzata Chmiel - Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska

Jeżeli można, chodzi mi na przykład w Osowej gdzie mamy 2-3 kilometry dojścia pieszego do przystanku, który jest projektowany. Jeżeli tam nie planujemy żadnej linii komunikacyjnej dowozu to w jaki sposób, skoro tam nie planujemy budowy miejsc postojowych. Czyli węzła integracyjnego z parkingami, bo w tych wyliczonych przez pana Prezydenta Osowy nie ma. Jak pan chce tam rozwiązać.

Pan Andrzej Bojanowski - Z-ca Prezydenta ds. Polityki Gospodarczej

Nie ma Osowy, bo nie jest w tym etapie.

Pan Krzysztof Rudziński - Prezes Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Proszę państwa, Osowa nie jest ujęta w tym projekcie ale jest ujęta w drugim projekcie TLK. To jest informacja z dzisiaj. Właśnie dzisiaj podpisałem porozumienie z TLK co do realizacji drugiego projektu, modernizacji linii 201 towarzyszącego. Chodzi tam o systemy informatyczne i elektryfikacje ale tam też będzie realizowana przebudowa stacji Osowa w ramach tego projektu. Natomiast pozostaje kwestią całkowicie dyskusyjną w tej chwili jeszcze i do dalekiego planowania kwestia Osowy Północ ale to jest zupełnie inna historia, bo to jest kwestia pieniężna.

Pan Andrzej Bojanowski - Z-ca Prezydenta ds. Polityki Gospodarczej

Jak powstanie przystanek Osowa to my tam ludzi dowieziemy. Parkingów tam raczej nie będziemy budować. Mielśmy już na ten temat chyba ze trzy spotkania, to znaczy my naprawdę nie chcemy budować parkingów na dojazd 3 kilometry. To znaczy 3 kilometry trzeba dojechać autobusem. Parkingi na samochody mają być dla tych ludzi którzy przyjeżdżają nie z Osowej, jak już tylko z tamtego ruchu. Stąd tu ta ścieżka. Na pewno podstawimy tam krótkie autobusy dowozowe.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Bardzo dziękuję, Piotr Skiba.

Radny Piotr Skiba - członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej

Ja mam jedno pytanie, a drugie to jest pewien postulat organizacyjny. Także będę mówił o integracji sterów komunikacyjnych i chciałem podziękować tutaj wszystkim obecnym, w szczególności panu prezydentowi, panu prezesowi już nie mogę podziękować, panu marszałkowi, że zaczynamy rozumować w kontekście kręgosłupa i jakby systemów uzupełniających. Natomiast całkiem nie dawno byłem organizatorem podobnego spotkania w ramach funkcjonowania Platformy Obywatelskiej na ten temat. Wówczas uzyskałem informację, że możliwa częstotliwość pociągów na tym odcinku dawnej kolei Kokoszkowskiej to jest 15 minut. W związku z tym, że tak chcemy ludzi dowozić pojawia się pewna wątpliwość czy te 15 minut to nie będzie jednak za mało, a z drugiej strony wiem, ponieważ pan prezes doskonale może potwierdzić, bardzo często nękam go różnymi pytaniami o szczegóły. Znowu jest problem z TLK i z przebudową tam główek zwrotnicowych przy Gdańsku Głównym, które po prostu uniemożliwią częstsze przejazdy na tej linii. Tu pytanie, jak właśnie wygląda sytuacja z tym związana. Natomiast postulat wiąże się z tym, że uważam, że spotkanie w tym gronie powinniśmy za jakiś czas powtórzyć i poszerzyć je także o przedstawicieli samorządu Gdyni, bo przecież projekt w całym swoim rozumieniu promieniuje nie tylko na Gdańsk ale także na drugie duże miasto w naszej aglomeracji i powinniśmy w to takim jakby spojrzeć na to też w takim szerszym spojrzeniu metropolitalnym. Tutaj że tak powiem wnioskuje do państwa, przewodniczących o też przemysłenie takiej formuły spotkania. To nie musi być pojutrze czy za miesiąc ale w przyszłym roku jakbyśmy mogli się spotkać w takiej jeszcze szerszej formule.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Dziękuję bardzo. Krótko na temat, który poruszył Piotr Skiba.

Pan Krzysztof Rudziński - Prezes Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Jeżeli TLK zrealizuje projekt, który dziś podpisaliśmy umowę. Czyli wprowadzi system ETCS, SRT na linii 201 do czego zobowiązana jest i na linii E65 do czego też jest zobowiązana do końca 2014, to częstotliwość ruchów pociągów z Gdyni do Gdańska teoretycznie może być co 3 minuty. W praktyce jest to nie wykonalne z prozaicznej przyczyny, że linia E65 jest linia bardzo ruchliwą i pociągi mogą się

wpasować tylko między w pociągi dalekobieżne. To cały widz polega na tym. Jeżeli będzie system automatyczny ETCS to on może wpasowywać pociągi praktycznie co półtorej co dwie minuty. Jeżeli jest sterowanie komputerowe czyli ręczne, bo komputerowe sprowadza się do ręcznego sterowania to on daje możliwość w granicach 10 minut na tej linii. Więc tak sprawa wygląda. Nasza linia będzie przystosowana co 3 minuty. Pociągi będą jeździły co 15 minut, bo na tyle nas stać w tej chwili kupić taboru. Proszę państwa, żeby puścić co 5 minut trzeba drugie tyle taboru kupić, czyli następne 150 milionów złotych na tabor. To jest prozaiczne. Natomiast jeżeli się okaże, że obciążenie jest tak ogromne to rynek zweryfikuje. Być może znajdzie się przewoźnik, który przyjdzie i powie, że ja dołożę do waszych dziesięciu następne swoje dziesięć.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Dziękuję bardzo. Grzegorz Strzelczyk.

Radny Grzegorz Strzelczyk - członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej
Może jestem monotematyczny w kwestiach finansowych. Jaka jest struktura własnościowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, bo słyszeliśmy, że 50 milionów wniósł aportem grunty Marszałek, 50 milionów wniósł miasto. Jestem zaniepokojony, bo przekazaliśmy grunty aportem jak słyszemy za darmo. Projekt jeszcze nie ma sprecyzowanych i policzonych ryzyk dopiero to jest w trakcie rozumiem przygotowywania. Z tych prezentacji które mieliśmy okazję zobaczyć są przemieszczenia strumieni pasażerów. Na przykład na odcinku Gdańsk - Wrzeszcz, Gdańsk Główny na pewno ten strumień SKM podzieli się z Koleją Metropolitalną i to też będzie miało jakieś skutki finansowe przynajmniej dla SKM i właśnie to samo po stronie naszej miasta, czy my żeśmy też to głęboko przeanalizowali. Jakie to będzie miało skutki w tym finansowe dla ZTM gdzie te strumienie pasażerów ulegną gwałtownemu przemodelowaniu po oddaniu Kolei Metropolitalnej. Czy my wiemy od strony ZTM jak to będzie wyglądało po oddaniu do użytku Kolei i jakie to będą skutki finansowe dla ZTM i pośrednio dla miasta, dziękuję.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Bardzo proszę panie Prezydencie.

Pan Andrzej Bojanowski - Z-ca Prezydenta ds. Polityki Gospodarczej
Ja się cieszę, że nie jestem udziałowcem PKM akurat i myślę, że miasto powinno być szczęśliwe. To nie jest szastanie pieniędzmi. To jest przekazanie nieruchomości w rezerwie terenowej pod kolej bezpośrednio inwestorowi. My również dostajemy wielokrotnie nieruchomości od Skarbu Państwa pod budowę dróg powiatowych i gminnych i skarb państwa nie ma do nas o to pretensji, bo my jesteśmy wszyscy skarbem państwa. To tylko tak w woli wyjaśnienia struktury państwowości, gmina, miasto, marszałek, skarb państwa, powiat, wszyscy jesteśmy strefą publiczną. Więc tu nikt nikogo nie wzbogacił ani nie zubożył. Wszystko zostało dla realizacji celu publicznego przekazane z bonifikatą, notabene nie w

darowiznie tylko z bonifikatą. To wynikało tylko i wyłącznie z kwestii podatkowych, żeby była jasność. Natomiast druga sprawa mamy potoki, my się im spokojnie przyglądamy, bo potoki takie jakie są dla kolei takie będą dla nas. Czyli tak jak sobie kolej wylicza efektywność projektu tak my wyliczamy sobie naszą jakby efektywność. Stąd jakby trochę mnie zdziwiło, że pan prezes tak jakby mało mówił o linii Piecki, bo moim zdaniem, zresztą to nie było tylko moje zdanie tylko my generalnie byliśmy przeciwnikami budowy linii na Piecki Migowo tramwajowej. Jeszcze pamiętam sam ją wykreśliłem swego czasu a wtedy Krzysiek jeszcze był u nas z planu GPKM 3 i zostawiliśmy tylko na Orunię. Między innymi dlatego, że uważałem i dalej uważam, że generalnie ten tramwaj jest bezpośrednio jakby trochę wyklucza nam pewne linie autobusowe, ale po analizach okazało się, że akurat ta linia jest bardzo ważna z punktu widzenia trafików czyli obciążeń dla PKM, że właśnie tą linią ludzie będą albo zjeżdżać do Gdańska Głównego albo wjeżdżać do tej linii żeby wydostać się poza metropolię gdańską, na przykład. Stąd to bardzo duże znaczenie ma, a w pozostałych terenach do których ciąży PKM nie mamy linii tramwajowych czyli bardzo obciążonych terenów infrastrukturą. Jeśli system będzie spójny, jeśli chodzi o rozliczanie ceny biletu i kosztu usługi transportowej a do takiego będziemy zmierzali, zakładamy, że nie będzie to miało znaczącego ujemnego wpływu na system komunikacji miasta gdańska.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu

Ja bym prosił jeszcze Krzysztofa Rudzińskiego o uzupełnienie informacji o strukturze własnościowej Spółki.

Pan Krzysztof Rudziński - Prezes Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Proszę państwa, spółka ma strukturę w 100 % własność samorządu województwa i jest to celowy zabieg. Tak celowy zabieg dlatego, że Spółka była tworzona jako Spółka działająca jako podmiot wewnętrzny województwa. Chodzi tutaj o możliwość finansowania jako podmiot wewnętrzny jest finansowana w ten sam sposób jak podmioty samorządowe. A warunkiem jest to żeby miała jednego właściciela. Dwa, że w tym czasie kiedy była spółka zakładana podmioty typu gmina w zasadzie nie wchodziły w żadne spółki. Nie mają możliwości wchodzić w żadne spółki budujące kolej, nie było to w zadaniach gmin. Zresztą takie zostało założenie ekonomiczne przyjęte i tak je realizujemy, to jest pierwsze. Druga sprawa, majątek w postaci nieruchomości, które wnosi miasto Gdańsk przekazuje samorządowi województwa. Proszę państw, istotne jest to, że spółka nie nabywa tych gruntów w formie aportu, one pozostają nadal własnością samorządu województwa. Spółka nabywa od województwa za pieniądze, za gotówkę grunty które są wywłaszczane od osób prywatnych. Chodzi tutaj o po prostu rozliczenie maksymalne finansowanie. To jest drugi jakby istotny wniosek dlatego że nie ma jakby uzasadnienia do tego, żeby te spółki pomorskiej Kolei Metropolitalna wnosić. Tak że to nie jest konieczne. Trzecia sprawa bardzo ważna, montaż finansowy. Tak jak wspominałem 135 milionów tak zwanych w cudzysłowie środków własnych

spółki to jest po prostu podniesienie kapitału przez województwo pomorskie, bo żadnych innych środków własnych spółka nie ma i mieć nie może w tej chwili. Pozostałe 150 milionów jest w formie obligacji. W tej chwili dla państwa informacji w zasadzie jesteśmy na etapie dogadywaniu umowy obligacyjnej z Bankiem Gospodarstwa Krajowego, który będzie emitentem obligacji. Dlaczego 150 milionów dlatego, że 135 miliony, to są koszty inwestycyjne, a 15 do 20 milionów planujemy kosztów tak zwanych obrotowych czyli na pokrycie podatków VAT, który ulega zwrotowi. To jest co do montażu finansowego. W tej chwili nie wiem czy jeszcze coś uzupełnić. Jakby pan radny miał pytania to bardzo proszę.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Dziękuję bardzo, Mirosław Zdanowicz.

Radny Mirosław Zdanowicz - członek Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska

Króciutko do pana Rudzińskiego. Zrozumiałem, że kolej ta będzie dwutorowa. W tej chwili jest ten zarys, który jest stary to jest jednotorowy, był jednotorowy. Jaka to jest mniej więcej szerokość tego nowego obiektu to znaczy nasypu. Kiedyś na takim spotkaniu, jeden z fachowców z PKP powiedział, że to jest najważniejsza kwestia, to jest w ogóle zabudowa tego całego nasypu. To mnie interesuje, a druga sprawa mówi się o wyburzeniach. Czy jeżeli w tej chwili jakieś obiekty przylegają do tego nasypu, to też również powinny być wyburzone. Następne pytanie króciutkie, czy przetargi odbywają się na tych samych zasadach, które obowiązywały nas przy autostradach, czy jest już jakaś modyfikacja, czy znów będzie decydowała najniższa cena.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Bardzo proszę, pan Rudziński.

Pan Krzysztof Rudziński - Prezes Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Korona pod linię dwutorową ma szerokość 15 metrów, natomiast podstawa to w zależności od wysokości wału. Wysokości są nawet do 10 metrów w niektórych miejscach nasypów, na przykład na odcinku tym przy ulicy Potokowej. Tam gdzie idziemy bardzo wysoko, a sam przystanek Niedźwiednik to jest na wysokości chyba 14 metrów, główka szyny od poziomu jezdnii. Tak że, to są ogromne wysokości. Tak że, podstawy wału jeżeli pana interesuje zapraszam do nas, na rysunkach konstrukcyjnych będzie można dokładnie w każdym miejscu te przekroje zobaczyć, bo one są robione co kilka metrów, będzie można zobaczyć jak to wygląda.

Jeśli chodzi o wyburzenia. Budynki do wyburzenia są ściśle określone, wskazane w dokumentacji projekcie wyburzeń. Też można zobaczyć to, wiadomo jednoznacznie które a które pozostają. Natomiast będzie sytuacja taka, że w niektórych budynkach może być zwiększony poziom hałasu lub drgań pomimo, że one są w tak zwanej odległości od toru szyny 23 metry. To jest minimalna odległość obiektów zabudowanych mieszkalnych od osi torów. Może się zdarzyć, że leżący w odległości

30 metrów budynek na skutek różnych układów warstw geologicznych, bo to w tej chwili trudno jest do zidentyfikowania, może mieć na przykład drgania zwiększone, czy coś takiego. To będzie oceniane dopiero w trakcie ruchu pojazdów. Tak samo hałas, bo my budujemy te nieszczęsne ekrany. W tej chwili zmieniono rozporządzenie i się okazuje, że 60% naszych ekranów w ogóle jest nie potrzebnych ale decyzja środowiskowa jest wydana pod rządami dawnego rozporządzenia. W tej chwili mamy ogromny problem, bo przepisy środowiskowe nie przewidują wznowienia postępowania środowiskowego i zmiany. A będzie sytuacja taka, że w niektórych miejscach ludzie będą widzieli przed sobą tylko pas ekranów dziwię ko chłonnym, bo tak wymagał tego przepis. Będziemy próbowali coś z tym robić, to taka dygresja.

Przetargi, przetarg jest tylko uzgodnione według ceny dlatego, z prozaicznej przyczyny. Jeżeli państwo wnikiwie w istotę prawa zamówień publicznych które u nas ustalono jest to prawo zamówień publicznych, które jest ustawione w zasadzie pod co, bo do dzisiaj do tego nie doszedłem. Natomiast prawda jest taka, że i my jako zamawiający praktycznie rzecz biorąc żeby uniknąć oprostowania i długotrwałych procesów. Nie możemy zastosować żadnych innych kryteriów. Jedyne kryterium które możemy zastosować i prawdopodobnie zastosujemy to własne widzicie. Ja to tak nazywam, czyli ustalenie rażąco niskiej ceny ale to też prowadzi do przewlekłych procesów. Nie ma możliwości prawnych żeby inaczej to rozwiązać.

Pan Andrzej Bojanowski - Z-ca Prezydenta ds. Polityki Gospodarczej

Możliwość jest taka, że tylko wykluczycie tych którzy są nie wiarygodni. To jest podstawowy element. Po to jest prekwalfikacja. Natomiast jeśli chodzi o zmianę rozporządzenia i o ewentualnej obniżenie ilości ekranów to proponowałbym zrobić to co my zrobiliśmy na Armii Krajowej, czyli powtórzyć decyzję środowiskową i powtórzyć decyzję pozwolenia na budowę w trakcie funkcjonowania już budowy, bo to pozwoli zaoszczędzić sporo milionów złotych. Wyłania się wykonawcę i wchodzi się na plac budowy, powtarza się procedurę. My przecież Armii Krajowej budowaliśmy, a zrobiliśmy nową decyzję środowiskową, a na fragmencie pozwolenie na budowę uzyskaliśmy nowe.

Pan Krzysztof Rudziński - Prezes Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

To znaczy my będziemy szukali różnych rozwiązań. Ja też to biorę pod uwagę. Na razie dopóki nie dostaniemy ostatecznej decyzji pozwolenia na budowę, nie ruszamy tego tematu, bo te dwa dokumenty muszą być.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Pan Kazimierz Koralewski.

Radny Kazimierz Koralewski - członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej
Spółka samorządowa województwa, projekt budowlany wykonuje spółka. Ja dokładnie się na tym nie znam i nie wiem na jakim poziomie jest ten projekt budowlany już w tej chwili wykonany, a co jeszcze musi zrobić firma, którą wynajmiecie, ale z tego jak czytam postępowanie udzielenia zamówienia publicznego jest to w systemie Zaprojektuj i Wybuduj. Czyli coś bardziej szczegółowego dopiero będzie firma, która zwycięży projektować. Mnie osobiście koncepcja architektoniczna, która uwydatnia się na przystankach jest monumentalna i nie praktyczna. Ośmielam się na tym forum to jak gdyby zaznaczyć, bo po co mówić do ścian kiedy można mówić do prezesa.

Panie prezesie, nie wiem czy tego musicie się trzymać ale powiedzmy jak użytkownik SKM potrafię docenić te przystanki, które są przytulne, przydatne zimą kiedy nie są zawiane śniegiem i tak dalej. Stąd mówię o pewnej praktyczności. Sama wizja jest powiedzmy wspaniała ale praktycznie taki dach jeżeli jest on tylko wygląda, bo śnieg będzie tam wszędzie, wiatr go przewieje. Więc kwestia jest też kosztów. Tutaj w trakcie nie usłyszałem ile miasto Gdańsk będzie musiało dopłacać do utrzymania ewentualnie tej linii w różny sposób, bo przecież to trzeba utrzymywać, malować, remontować, sprzątać, odśnieżać i tak dalej, posypywać różne schody zimą. Widzę, że tego jest tutaj mnóstwo, są tu różne uwarunkowania. Dlatego tak z troski pomyślałem sobie czy ta koncepcja musi być taka monumentalna, rozbuchana. Może ona powinna być bardziej praktyczna. Bardzo mi się podobają rozwiązania skandynawskie, oni są bardzo oszczędni i wyważeni.

Druga kwestia, która mi się tu nasuwa to oczywiście my jako radni Gdańska mamy nie wielki wpływ finansowy i może merytoryczny na tą inwestycję. Stąd jest ta ogromna wdzięczność panie prezesie. Kiedyś dyrektorzy Wydziału Programów Rozwojowych, rozmawialiśmy o tej koncepcji już wiele razy. Stąd może już tak jak gdyby czepiam się może tego SIWZ-u, ale praktycznie tam najprawdopodobniej w tej specyfikacji będziecie mogli umieścić takie warunki, które sprawią, że ta infrastruktura będzie na 100 lat, a nie tak jak na przykład ostatnio wyszło to w Zakładzie Utylizacyjnym, że ta nowa infrastruktura chyba 2 lat nie wytrzymała nawet i się sypie. W związku z tym tego życzymy, my jako radni powinniśmy tego życzyć. Pewnie pan prezes się do tego odniesie, żeby powstało coś na terenie miasta Gdańska co będzie naprawdę solidne. Tak jak kolej nam się kojarzy z jakąś solidnością, to niech to będzie naprawdę solidne, nie awaryjne.

Nasuwa się tutaj jeszcze jedno pytanie, tutaj przewodniczący Komisji Rewitalizacji Dariusz Słodkowski zasugerował, że powinniśmy zapytać o to jak z tunelami, kładkami dla pieszych na przebiegu tej kolei na terenie Gdańska. Czy to jest tylko w miejscu przystanków czy gdzieś ewentualnie jeszcze to występuje, bo tak z prezentacji i z projektu nie sposób się w tej chwili dopatrzeć, dziękuję.

Pan Andrzej Bojanowski - Z-ca Prezydenta ds. Polityki Gospodarczej

A propo Zakładu Utylizacji to nie jest źle wykonana inwestycja tylko po prostu układ, wykonawca i nie życzę tego Kolei Metropolitalnej ale z tym się trzeba po

prostu liczyć. Jak upadł wykonawca to trzeba niestety w obliczu polskiego prawa i Prawa zamówień publicznych ogłosić przetarg na to kto będzie prowadził ten serwis. Jeśli by się to przydarzyło Kolei Metropolitalnej to będzie musiała dokładnie wykonać tą samą pracę, którą my dzisiaj wykonujemy. Nie ma tu nic wspólnego czy to jest megalomańskie czy nie megalomańskie, czy inwestorem był Gdańsk, czy inwestorem jest PKM, czy Marszałek tylko to definiują przepisy Prawa zamówień publicznych i finansów publicznych. Bardzo dobrze, że tak je definiują aczkolwiek to dowodzi pewnym schematom, że może niektóre rzeczy warto robić w partnerstwie publiczno prywatnym na które od jakiegoś czasu też nie ma wielkiego przyzwolenia z punktu widzenia różnych służb, bo taką kolej też można by było wybudować na przykład w partnerstwie publiczno prywatnym, dziękuję.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Dziękuję, proszę o odpowiedź na pozostałe pytania.

Pan Krzysztof Rudziński - Prezes Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Więc może przejdę do kształtu architektonicznego. Ten kształt architektoniczny został wybrany w konkursie architektonicznym jak wiadomo. Nie wiem czy państwo wiecie, bo ciekawostką tego jest to, że zespół architektów który przygotowywał całą koncepcję przystanków składał się wyłącznie z pań. Jest to typowo damski projekt, dlatego panie nazwały go czerwoną wstążką. Panie stwierdziły, że to jest czerwona wstążka. Im się podoba zarówno kolor jak i kształt wstążki i ten projekt wzbudził największą akceptację u zespołu sędziowskiego. Naprawdę to był majstersztyk. Inne niestety rozwiązania albo duplikowały coś co jest w innych miastach albo proponowały rozwiązania typu wiata i tak dalej na różne kształty co było nie do przyjęcia. Trzecie co mnie ujęło w tym projekcie to jeszcze jedna ważna rzecz, konstrukcja ma być stalowa. Tam nie ma żelbetu, tam jest wszystko w konstrukcji stalowej przystanki. Dlaczego, to ma nawiązywać do naszej edycji lokalnej. Tradycji portów, stoczni i tego typu rzeczy. To jest cała teoria do tego, ja nie jestem artystą ale naprawdę ujęło mnie to co zaproponowano i uważam że jest to z mojego punktu widzenia fajne. Zgadzam się z panem, że nie są to stacje kolejowe osłonięte, to są przystanki kolejowe. Teraz bardzo ważna informacja, wszystko to co znajduje się w pasie kolejowym jest zarządzane przez Pomorską Kolej Metropolitalną przez zarządcę kolejowego i jest podporządkowane przepisom ruchu kolejowego. Dlatego nastąpił ten ścisły rozdział węzłów integracyjnych od pasa kolejowego. Uczymy się na błędach PKP, TLK i PKP S.A. w ogóle gdzie nigdy nie wiadomo gdzie się kończy, nie wiadomo czyje co jest, praktycznie rzecz biorąc i tam nie wiadomo co jest PKP nieruchomości, co jest PKP TLK i tak dalej. Tu jest jasny podział. Mało tego, my w tej chwili będziemy korygowali jeszcze granice, bo okazało się że, w jednym miejscu peron wszedł 20 centymetrów na teren miejski a w drugim miejscu schody weszły w pół metra na teren kolejowy. Więc teraz musimy to wszystko poprostować żeby było jasno określone, zakres odpowiedzialności.

Trzecia sprawa, bo to jest też informacja może nie wszystkim znana w jaki sposób jest finansowana linia kolejowa, bo to jest bardzo istotne. Ja też się zetknąłem po raz pierwszy na kolei. Zarządca linii kolejowej żyje z tak zwanej opłaty dostępowej. Czyli operator przewozów który wjeżdża na linię kolejową, a jest to linia tak zwana wolno dostępna, to jest linia ogólnodostępna, uiszcza opłatę w zależności od typu pociągu, wagi pociągu, prędkości i tak dalej. To jest jedyna opłata, którą on uiszcza na rzecz operatora czyli zarządcy linii kolejowej. Zarządca linii kolejowej odpowiada za utrzymanie stanu technicznego bezpieczeństwa, zarządzanie ruchem, kierowanie ruchem i wszystko co się wiąże z układaniem ruchu na tej linii kolejowej. Na dzień dzisiejszy przewiduje się, że będzie to robiła spółka PKM S.A, bo mu te uprawnienia między czasie musimy zdobyć a to trwa około 2-3 lat, zdobycie tych uprawnień. Druga rzecz, bardzo duży nacisk kładziemy na jakość materiału. Stąd niektóre ceny mogą się wydawać bardzo wysokie ale to chodzi na przykład o klinkiery na peronach na schodach i tego typu materiały które są nie zniszczalne, to jest raz. Dwa, jeżeli państwo przyjrzy się dokładnie sformułowaniu tam jest o dziwo napisane, że kontrakt się kończy w 2016 roku. Dlaczego, bo zgodnie z obowiązującym prawem my możemy zmusić szczególnie w inwestycjach typu kolejowego w drogach kolejowych, wykonawcę do rocznego utrzymania linii kolejowej. Dlatego, że przez pierwszy rok wychodzą wszystkie gwoździe, które ewentualnie mogły wyjść. W naszym kontrakcie wykonawca przez pierwszy rok ma obowiązek utrzymania w stanie technicznym oczywiście pod naszym nadzorem pokrycia wszelkich kosztów związanych z utrzymaniem linii kolejowej, systemów telematycznych i tak dalej, wszystko. Zobaczymy jak na to zareagują wykonawcy, bo dotychczas tego w przetargach nie wykorzystywała PKP TLK. Natomiast my to wykorzystujemy, bo takie prawo daje możliwości prawo kolejowe.

Trzecia sprawa bardzo istotna o czym państwo musicie wiedzieć, wszystkie urządzenia, systemy, cały projekt podlega certyfikacji za zgodność z normami TSI. To też weszło w 2011 roku, dokładnie we wrześniu. Sejm uchwalił ustawę o zmianie prawa kolejowego, gdzie wprowadził europejską certyfikację systemów kolejowych. Wywróciło to do góry nogami cały system certyfikacji dokumentacji i wprowadziło tak zwane normatywy europejskie TSI. W tej chwili jest to znów pierwsza w Polsce linia, która jest budowana według normatywów TSI, ale żeby nie było tak wesoło, nie ma przepisów wykonawczych i na nas teraz są trenowane wszystkie przepisy wykonawcze w tej chwili. A jeszcze żeby było wesołej w Polsce jest jedna jedyna jednostka która jest notyfikowana do certyfikacji w zakresie norm TSI, a ta jednostka nie może dla nas pracować dlatego, że ona brała udział w pracach projektowych z czego nikt dwa lata temu nie przewidział, przepraszam.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
To znaczy ja przy TSI zupełnie straciłem wątek. Więc mam prośbę, jeżeli kogoś szczególnie interesują te zagadnienia kolejowe, to żeby już bezpośrednio z panem

prezesem wszedł w kontakt. Ostatnie pytanie od członka Komisji i jeszcze powinniśmy przejść do pytań gości. Mamy już godzinę 19.00, więc proszę o dyscyplinę wszystkich uczestników naszego spotkania.

Pan Krzysztof Rudziński - Prezes Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Pokazane są przejścia dla pieszych. Tutaj na tym odcinku są trzy przejścia dla pieszych, wszystkie dokładnie opisane oznaczone albo jako przejścia dla zwierząt albo jako przejścia dla pieszych. To nie jest tak, że na przystankach tylko, pomiędzy przystankami na ciągach komunikacyjnych wskazanych przez miasto Gdańsk i plany miejscowe. Wszędzie są przejścia komunikacyjne, tunele lub tego typu, nie ma kładek.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Dziękuję. Krzysztof Wiecki. Nie, dobrze, to być może przy innej okazji. Przechodzimy do pytań ze strony gości. Mamy przedstawicieli Rady Dzielnicy Piecki - Migowo, Rady Dzielnicy Kokoszki i też były pytania zgłoszone ze Strzyży i z Wrzeszcza Dolnego. Najpierw pytania od osób obecnych. Pan Florian Wojciechowski przewodniczący Zarządu Rady Dzielnicy Piecki - Migowo.

Pan Florian Wojciechowski - Przewodniczący Zarządu Rady Dzielnicy Piecki - Migowo.

Dzień dobry państwu. Inwestycja ogromna ja reprezentuję mieszkańców, więc powiem o kilku może kilkunastu mieszkańcach, którzy są zaniepokojeni ostatnimi informacjami i to co pan prezes potwierdził tutaj odnośnie przemieszczania, rozbierania tego starego nasypu. Tak się składa, że dzielnicę którą reprezentuję obejmuję swoim zasięgiem ulicę Dolne Migowo, Dolne Młyny, Ogrodowa, Sąsiedzko i tak dalej. To są ulice, które są w bezpośrednim sąsiedztwie budowanej czy będącej w budowie kolei, zamieszkane. Pan prezes raczył powiedzieć, że tylko Strzyża jest zamieszкана. Niestety to nie jest prawda. Od ulicy Ogrodowej poczynając do tak zwanego wiaduktu pomiędzy Nowcem a Dzielnicą Piecki Migowo jest co najmniej 40 budynków. Te budynki znajdują się w bezpośrednim oddziaływaniu właśnie budowy kolei. Tu jest pewne zaniepokojenie, nie wiem jak to będzie przebiegało, bo wywiezienie tego całego urobku i przywiezienie. Ponieważ te ulice są równoległe do tego nasypu i prowokują do tego żeby tymi ulicami to wywozić. Po prostu po najmniejszej linii oporu. Tym bardziej to co pan prezes powiedział, że przy Strzyży nie ma tych bocznych ulic, gdzie nie można wywieść a tutaj są takie uliczki utwardzone, między innymi są mieszkańcy. Teraz okaże się, że to wszystko zostanie zdewastowane.

Pytanie jest takie. Jakie faktycznie zabezpieczenia interesów mieszkańców tam zamieszkujących, w tej kwestii transportu. Druga sprawa, bo usłyszałem próbę okłasków w momencie kiedy pan prezes wspominał, że być może część ekranów dźwiękoszczelnych nie zostanie zbudowana. Wydaje mi się, że ci z radnych którzy tutaj próbowali klaskać nie mieszkają w takim sąsiedztwie. W związku z tym nie zdają sobie sprawy po prostu z tej uciążliwości. Czy w tym ciągu ulicy Dolne Migowo, Ogrodowa są przewidziane te ekrany. Dziękuję bardzo.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Na piśmie jeszcze wcześniej, zwracał pan uwagę na kwestię rozebrania starych wiaduktów. Czy będzie pan chciał o to dopytać.

Pismo Rady Dzielnicy Piecki-Migowo Numer Sprawy: ZD/27/III/2012 dot. Budowa PKM - *stanowi załącznik nr 7 do protokołu.*

Pan Florian Wojciechowski - Przewodniczący Zarządu Rady Dzielnicy Piecki - Migowo.

Tak, tak oczywiście. Są takie dwa czynne wiadukty to jest właśnie ten jeden wspomniany już pomiędzy osiedlem Nowiec a Piecki - Migowo. On jest częściowo zdewastowany i drugi za kościołem na Brętowie w stronę Strzyży, właściwie to nie w Strzyża tylko w stronę tych lasów. To są te dwa wiadukty które są czynne i na spotkaniach które odbywały się między innymi w Piecki - Migowie były zgłaszane te wnioski by zachować tą infrastrukturę jako choćby dla celów poznawczych historii.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Bardzo proszę o odpowiedź na te 3 pytania. Czyli dotyczące przemieszczania mas ziemnych i tego jak to ma się odbywać. Tu prosiłbym o to jakby wziąć pod uwagę, że będziemy o tym dyskutowali też konkretnie bardzo w drugim kwartale przyszłego roku. Pytanie, czy te prace przygotowawcze mogą się jakoś odbywać we współpracy z przedstawicielami mieszkańców. Tak żeby te zagrożenia dla nich i dla ich funkcjonowania zidentyfikować. Pytanie o ekrany akustyczne i o stare wiadukty.

Pan Krzysztof Rudziński - Prezes Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Może zacznę od tyłu. Jeśli chodzi o wiadukty, które znajdują się w osi toru, czyli wiadukty kolejowe to one będą rozebrane zdecydowanie wszystkie, bo nie mogą być zachowane. Po prostu nie ma fizycznej możliwości. Proszę państwa, te wiadukty nie są objęte ochroną konserwatorską, to jest raz. One nie są w ogóle objęte ochroną konserwatorską. Myśmy na to zwracali uwagę konserwatorowi wojewódzkiemu. My inwentaryzując te wiadukty i wykonując dokumentację historyczną tych wiaduktów. W związku z powyższym umówiliśmy się, ponieważ czy państwo wiecie ale pierwszy mój projekt jaki robiłem mój unijny to był projekt na Grodzisku. Nauczyłem się tam pewnej rzeczy. To jest szacunku dla obiektów historycznych. Jedyne co możemy zrobić, zachować światki tak zwane. Czyli pokazać na wiaduktach istniejących elementów tych wiaduktów, które tam były. To jest jedyne co możemy zrobić. Te wiadukty technicznie nie nadają się w żaden sposób do użycia.

Pan Florian Wojciechowski - Przewodniczący Zarządu Rady Dzielnicy Piecki - Migowo.

A dlaczego one nie są objęte ochroną konserwatorską. Jak państwo wszyscy tutaj doskonale wiecie to jest tak zwane mienie po niemieckie. W związku z tym jest raczej pewne, że nikt się nie odważył żeby wystąpić o ochronę takich zabytków, dziękuję.

Pan Krzysztof Rudziński - Prezes Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Proszę państwa, jeśli chodzi o te wiadukty szczególnie mówiąc o Mostku Weisera Dawidka, biorąc pod uwagę to ja nie odpowiem panu, bo wiem, że te wiadukty mają być zmodernizowane lub odbudowane. My musielibyśmy spojrzeć na dokumentację. O ile ja pamiętam na przykład na jednym wiadukcie projektowane jest specjalnie stylowe oświetlenie nawiązujące ale szczegóły, bardzo bym prosił o kontakt u nas.

Jeśli chodzi o przewozy tych mas ziemnych. Proszę państwa, ja nie powiem w tej chwili, powiem w ten sposób, będziemy się starali unikać wykorzystania w ogóle dróg miejskich z prozaicznej przyczyny, bo to kosztuje, bo za chwilę ten pan tutaj przyjdzie i karze nam płacić słone pieniądze za odbudowę dróg miejskich. A nam się wcale do tego nie pali. Więc wykonawca stanie na głowie, żeby budować nasyp metodą ciągłego nasypu. Czyli nasyp jest sypany i dowożony. Ponieważ to jest pod dwa tory więc on ma szerokość praktycznie trzypasmowej jezdni. Więc nie ma problemu żeby dowozić.

Jeśli chodzi o drgania. W fazie budowy zależy, bo mogą się zdążyć obiekty mostowe gdzie będzie palowanie, aczkolwiek my w specyfikacji piszemy, że żądamy unikania, czy żądamy wykreślenia metod palowych udarowych. Czyli wbijania pali nośnych. Natomiast metody palowania, wiercone pale lub inne technologie nie wywołujące wstrząsów. Tak jest w opisie technicznym. Natomiast wszystkie budynki, które znajdują się w promieniu działania budowy, czyli w pasie w który może być zagrożenie, przed rozpoczęciem pracy budowy będą inwentaryzowane pod kątem ich technicznego wyglądu. Inaczej stanu technicznego, żeby w razie potem pojawienia się różnego rodzaju uszkodzeń, które są trudne do przewidzenia na tym etapie, była podstawa do wypłat ewentualnych odszkodowań lub tego typu nawiązki dla mieszkańców. Budowa jest tylko budową i niestety różne rzeczy mogą się zdarzyć.

Sprawa ekranów. Proszę państwa, ekrany na dzisiaj są w projekcie tam wszędzie gdzie były przekraczane, szacowane przekroczenie norm i nic się nie zmieni. Zmieniło się rozporządzenie. Oczywiście, że dla nas byłoby wskazane zmniejszyć ilość tych ekranów nawet z przyczyn estetycznych, bo to jest paskudztwo moim zdaniem, a nie wiele pomaga jak się przekonano. Natomiast to nie jest taka decyzja at hok, że ja powiem panu, że zdejmemy ekrany lub wybudujemy ekrany. Ekrany buduje się w momencie realizacji inwestycji, po realizacji, przy pomiarach dźwięku, jeżeli przekraczane są normatywy, obowiązek jest wystawiania ekranów okrągłych. Natomiast nic nie mówi się o ich rozbieraniu. Być może będzie powtórna analiza środowiskowa ale to jest postępowanie środowiskowe w którym państwo bierzecie udział jako strona w tym momencie.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Dziękuję bardzo. Przechodzimy do pytania z Kokoszek.

Pan Piotr Ody - mieszkaniec Karczemek, przedstawiciel Rady Osiedla Kokoszek

Szanowni państwo, jako mieszkaniec Gdańska również bardzo się cieszę, że Pomorska Kolej Metropolitalna powstanie. Natomiast jako mieszkaniec Karczemek czuję, że w ogóle nie będę miał żadnego pożytku z istnienia Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, ponieważ dojście z osiedla Karczemki do przystanku Kiełpiniek to jest właśnie około 2-3 kilometrów często drogą bez chodnika. Autobusy owszem ale do tego autobusu trzeba dojść, a pojawiły się też pewne informacje, że ZTM ze względu na taką a nie inną konstrukcję węzła Karczemki i te pętle, które trzeba wykonać żeby dojechać do Kiełpinka, nie chce dowozić pasażerów do Kiełpinka tylko chce jeździć od razu do Jasienia. Jeżeli ja dojadę autobusem do Jasienia to tak naprawdę już wolę wsiąść w samochód i dojechać, bo akurat pracuję we Wrzeszczu na Politechnice to wygodnie mi dojechać samochodem niż korzystać z Kolei Metropolitalnej. W związku z tym albo trzeba zastanowić się poważnie nad tym żeby mieszkańcom Karczemek, Kokoszek, Kiełpina ułatwić dojazd. Tak naprawdę najlepszym rozwiązaniem jest wybudowanie przystanku Karczemki. Przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w Karczemkach gdzie miejsce jest. W zasadzie cały teren należy bądź to do miasta, bądź do Skarbu Państwa. Automatycznie łatwiej jest dowozić ludzi do tego przystanku. Nie iść tak zwanych wozokilometrów potrzebnych na dojazd, a mieszkańcy Karczemek dojadą, bo będą mieli do przejścia 10 może 15 minut maksymalnie nawet wolnym krokiem, żeby tam dojść. Miejsca na ten przystanek jak najbardziej jest, znajduje się. Poza tym to też w kwestii drzew o których była mowa. Zdaje się, że gdańskie melioracje planują przebudowę zbiornika retencyjnego, który się znajduje tuż po drugiej stronie nasypu i właśnie tam można by stworzyć porządny park dla mieszkańców i Kokoszek, Karczemek i dla mieszkańców Wiszących Ogrodów gdzie mogliby podejść, odpocząć wśród zieleni, wśród drzew a także dla mieszkańców może trochę odleglejszych dzielnic właśnie mogliby przyjechać koleją metropolitalną. Ten przystanek w Karczemkach mógłby także posłużyć jako węzeł integracyjny, bo w tym momencie wiele osób nie musiałoby przekraczać obwodnicy. Nie musiałoby przekraczać obwodnicy, nie musiałoby wjeżdżać do Gdańska. Pyzatym byłby to element, to byłby ostatni przystanek przy rewitalizacji linii 234 albo pierwszy przystanek czyli tej starej linii Kokoszkowskiej. Tak naprawdę Pomorska Kolej Metropolitalna określana mianem rewitalizacyjnej Kokoszkowskiej do Kokoszek naprawdę nie dociera i ta linia która prowadziła do Kokoszek już nie będzie w tej chwili odbudowywana ale jeżeli ona zostanie kiedyś odbudowana co zresztą w obliczu słów pana Marszałka Świlskiego pewnie wcześniej czy później nastąpi to byłby to też ten punkt przesiadkowy między tą Pomorską Koleją Metropolitalną i tymi nowymi rewitalizowanymi liniami. Gdzie w przyszłości jeszcze można by było to wykorzystać do połączenia z linią tramwajową, którą gdzieś wiele lat temu BRG zaplanowało w tamtym regionie. Dziękuję bardzo.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu
Dziękuję, proszę o odpowiedź.

Pan Krzysztof Rudziński - Prezes Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Ja myślę, że odpowiedź jest znana. My tutaj znamy się bardzo dobrze z Radą w Kokoszkach. Ja w ogóle chciałem podziękować za wspaniały happening, który

przygotowali w momencie kiedy myśmy tam maszerowali. Państwo zorganizowali przystanek kolejowy na trasie naszego przemarszu. Tak że, podziwiam zorganizowanie tym bardziej, że były świetne ciastka, doskonała kawa ale przechodząc do konkretów. W tej emisji, czyli w tej chwili jak realizujemy kolej to ja od razu mówię, że to nie jest w tym projekcie realne. Natomiast co i jak zostanie zaplanowane z komunikacją to jest po pierwsze rozwiązanie systemu komunikacji. Po drugie chciałem zwrócić uwagę państwu na jedną rzecz. Jeśli chodzi o linię na Kokoszki z tego co wiem, Stowarzyszenie Pracodawców Pomorza już bardzo czynnie lubują pana Marszałka, o to żeby jednak przejść do modernizacji i zrobić tą bocznicę na Kokoszki. Zmodernizować i przedłużyć dalej tak jak ona szła. Zobaczmy jak te sprawy się potoczą, bo to wszystko zależy od pieniędzy. W momencie gdyby te dwie rzeczy zgrać to być może wydaje się to być realne. Natomiast ja jeszcze raz powtarzam, na dzień dzisiejszy tak jak państwu mówiłem. Przy tej budowie przy tym finansowaniu na pewno do tego nie możemy dojść.

Pan Piotr Ody - mieszkaniec Karczemek, przedstawiciel Rady Osiedla Kokoszki

To chodzi o to żeby o tym pamiętać, mieć na uwadze i po wybudowaniu pamiętać żeby o tym przystanku o przystanku także w Osowej pamiętać i żeby one mogły powstać, żeby jakieś analizy dotyczące tego czy te przystanki mają sens były prowadzone.

Radna Małgorzata Chmiel - Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska

Ja chciałam słówko powiedzieć jeszcze do tych dwóch tematów. Tak samo Osowa jak i Kiełpinek mają ten sam problem, że jest 2-3 kilometry albo 4 i jest brak dróg właściwie. Na przykład jeśli chodzi o dowóz dzieci do szkoły w Osowej to nie można było zorganizować tam nawet mikrobusu panie prezesie, żeby dowoził te dzieci i miasto płaci pieniądze na taksówki. Po prostu ryczałtem płaci, ponieważ nie ma tam jak puścić nawet mikrobusu, bo taki stan dróg jest. Więc pytanie jest, już nie chciałam tu już atakować pana prezydenta Bojanowskiego ale jak chce tam puścić autobus, który będzie dowoził ludzi. Nie robimy u państwa w dzielnicy, nie robimy jak również w Osowie nie robimy panie prezesie żadnych terenów z miejscami parkingowymi, gdzie mieszkańcy swoim samochodem mogą dojechać i się przesiąść i z drugiej strony nie widzę możliwości zrobienia tam komunikacji która by powodowała, że mieszkaniec przejdzie przypośćmy 15 minut ale wsiądzie do autobusu i dojdzie do kolei.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu

Bardzo dziękuję, ja myślę, że ten wątek będziemy rozwijać w przyszłym roku na kolejnym spotkaniu tym które poświęcimy obsłudze komunikacyjnej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Więc to odnotowujemy w protokole i będziemy do tego wracać podobnie jak do kwestii organizacji transportu na Kiełpinku i ewentualnego węzła przesiadkowego. Tu będziemy jakby dopytywali Samorząd Województwa Pomorskiego to w jaką stronę pójdzie z budową tej linii Kokoszkowskiej tak jak pan powiedział. Była jeszcze pytanie o park i o to chciałem dopytać pana prezesa.

Pan Krzysztof Rudziński - Prezes Zarządu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Proszę państwa, my jesteśmy akurat w takim gorącym okresie, że zaczęliśmy się zastanawiać wspólnie z Wydziałem Programów Rozwojowych, jak zagospodarować drzewa które nasadzimy aby one były jak najbliżej linii, bo najprostszym rozwiązaniem, które mamy w zapasie jakby trzymamy to jest zasadzenie 3 hektarów lasów na przykład w nadleśnictwie Kolbudy. Kompensata środowiskowa, proszę państwa, bądźmy realni. Natomiast i tak przepisy dopuszczają tego typu rozwiązania jak najbardziej. Komisja Europejska stoi na stanowisku, że to jest prawidłowe rozwiązanie. Natomiast wydaje nam się, że przy okazji tej budowy można uszczknąć jeszcze parę ciekawszych rzeczy zrobić. Na przykład, mamy tak, Wróbla Staw. W tej chwili zaczęliśmy się zastanawiać czy naokoło Wróbla Stawu nie dałoby się wygospodarować terenów zielonych gdzie moglibyśmy nasadzić drzewa. Teraz jest mowa o tym zbiorniku retencyjnym tutaj właśnie w tym miejscu, dlaczego nie. Tak jak najbardziej. Problem polega na tym, że być może zbierzemy parę miejsc i przynajmniej kilkanaście tysięcy drzew wsadzimy zupełnie w pobliżu tego. To w zasadzie w tej chwili polega na tym, że siedzimy z kolegami i zaczynamy się zastanawiać gdzie można by było utknąć tych drzew trochę żeby były blisko. Taką kompensatę środowiskową chcemy i musimy zrobić to nie ulega wątpliwości.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu

Proszę wziąć pod uwagę jak by tą możliwość. Ja bym prosił, bo rozumiem, że idziemy w tym kierunku, chciał pan zabrać jeszcze głos w sprawie tego parku.

Pan Piotr Ody - mieszkaniec Karczemek, przedstawiciel Rady Osiedla Kokoszki

To znaczy tylko dwa słowa jeszcze do pana prezesa. Jeżeli byłaby taka szansa na te drzewa w okolicach zbiornika retencyjnego tylko poprosilibyśmy, żeby zamienić przejścia dla zwierząt na przejścia dla pieszych i zwierząt. Tam są dwa przejścia w tej okolicy.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu

Proszę państwa, wyczerpaliśmy pytania, które mogą przedstawić uczestnicy naszego spotkania. Tak jak wspominałem wcześniej były jeszcze pytania zgłoszone przez Radę Dzielnicy Wrzeszcz Dolny dotyczące ciągu pieszo rowerowego pomiędzy ulicą nad Stawem, a przystankiem PKM oraz pytania skierowane przez Radę Dzielnicy Strzyża w sprawie połączenia przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i przystanku tramwajowego Abrahama oraz ruchu towarowego do lotniska. Ja mam prośbę, żeby na te pytania Wrzeszcza Dolnego i Strzyży odpowiedź pisemnie przygotował Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. To bym poprosił o to żebyśmy my mogli to dołączyć do protokołu naszego posiedzenia Komisji i przekazać do zainteresowanych. Czy dwa tygodnie nam wystarczą, to w ciągu dwóch tygodni to uzupełnimy. To też zapisujemy w dzisiejszym protokole. Szanowni państwo, w przyszłym roku będziemy w takim gronie ten temat kontynuować. Jesteśmy wstępnie umówieni na rozmowę mniej więcej w połowie drugiego kwartału przyszłego roku i później podejmiemy temat prac budowlanych.

Tego jak one będą przebiegały i z jakimi wyzwaniami musimy się tutaj zmierzyć. Mniej więcej za rok będziemy dyskutowali jak zmienić organizację transportu publicznego w Gdańsku tak żeby nowo powstała Pomorska Kolej Metropolitalna współgrała z istniejącymi rozwiązaniami. Tu będziemy zapraszali też przedstawicieli z ZTM, Szybkiej Kolei Miejskiej i oraz myślę również Międzygminnego Związku Transportowego Zatoki Gdańskiej. Na dzień dzisiejszy serdecznie państwu dziękuję. Dziękuję przewodniczącym Komisji i kończymy dzisiejsze posiedzenie.

Na tym posiedzenie zostało zakończone - godz. 19.45

Prowadzący obrady Przewodniczący

Komisji Strategii i Budżetu RMG

Maciej Krupa

Przewodniczący

Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG

Piotr Dzik

Przewodnicząca

Komisji Rozwoju Przestrzennego

i Ochrony Środowiska RMG

Małgorzata Chmiel

Protokół sporządziła:

Anna Jabłońska