

PROTOKÓŁ NR 61-19/2013

z posiedzenia Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska, które odbyło się w dniu 14 października 2013 roku, a rozpoczęło się o godz. 17.00, w sali nr 208 w Nowym Ratuszu przy ul. Wały Jagiellońskie 1 w Gdańsku.

Wspólne posiedzenie z Komisjami: Strategii i Budżetu Rady Miasta Gdańska oraz Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Miasta Gdańska.

Na stan siedmiu (7) członków Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska w posiedzeniu uczestniczyło siedem osób (7), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych decyzji.

Lista obecności członków Komisji stanowi załącznik nr 1 do protokołu.

Na stan sześciu (6) członków Komisji Strategii i Budżetu Rady Miasta Gdańska w posiedzeniu uczestniczyło pięć osób (5), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych decyzji. Nieobecny - radny Wiesław Kamiński.

Lista obecności członków Komisji stanowi załącznik nr 2 do protokołu,

Na stan siedmiu (7) członków Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Miasta Gdańska w posiedzeniu uczestniczyło siedem osób (7), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych decyzji.

Lista obecności członków Komisji stanowi załącznik nr 3 do protokołu, natomiast lista gości biorących udział w posiedzeniu stanowi załącznik nr 4.

PUNKT - 1

Otwarcie posiedzenia Komisji. Wybór prowadzącego obrady.

Posiedzeniu Komisji Strategii i Budżetu RMG przewodniczył Przewodniczący - Maciej Krupa, który po stwierdzeniu quorum, otworzył 41 posiedzenie Komisji, powitał zebranych i poinformował, że porządek obrad został drogą elektroniczną wysłany do radnych w terminie regulaminowym.

1. Otwarcie posiedzenia Komisji. Wybór prowadzącego obrady.

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

Referują: Pan Krzysztof Rudziński, prezes spółki Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.

3. Omówienie harmonogramu realizacji zadań powiązanych z budową PKM.

Referują: Pan Marcin Dawidowski, dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych UMG

4. Omówienie planu organizacji komunikacji publicznej w Gdańsku po oddaniu do użytku PKM

Referują: Pan Sebastian Zomkowski, zastępca dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

5. Dyskusja i zebranie wniosków.

Następnie przewodniczący Maciej Krupa, wobec braku uwag do przedstawionego porządku posiedzenia, poddał jego przyjęcie pod głosowanie.

Komisja porządek przyjęła i przegłosowała jednogłośnie - 5 głosami za.

Radny Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG

Przekazuję głos Małgorzacie Chmiel - Przewodniczącej Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska.

Radna Małgorzacie Chmiel - Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Miasta Gdańska

Dziękuję bardzo. Szanowni członkowie Komisji Rozwoju Przestrzennego, czy ktoś z państwa ma jakieś uwagi do porządku obrad. Jeżeli nie, to kto z państwa jest za zaproponowanym porządkiem obrad, proszę podnieść rękę, kto się wstrzymał, kto jest przeciw? Dziękuję bardzo.

Komisja porządek przyjęła i przegłosowała jednogłośnie - 7 głosami za.

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

Witam serdecznie. Otwieram 61 posiedzenie Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej. Stwierdzam quorum. Kto jest za tak przygotowanym porządkiem obrad? Kto się wstrzymał? Ktoś jest przeciwny? Dziękuję. **Porządek posiedzenia stanowi załącznik nr 5 do protokołu.**

Komisja porządek przyjęła i przegłosowała jednogłośnie - 6 głosami za.

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

Chciałbym zgłosić kolegę Macieja Krupę na przewodniczącego wspólnego posiedzenia Komisji. Kto jest za z naszej Komisji?

Komisja wybór na przewodniczącego obrad radnego Macieja Krupę potwierdziła poprzez głosowanie, jednogłośnie - 6 głosami za.

Pozostałe Komisje Rady Miasta Gdańska Strategii i Budżetu oraz Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska potwierdziła powyższy wybór poprzez aklamację.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG

Szanowni Państwo, to jest trzecie posiedzenie, które w tej formule organizujemy. Pierwsze miało miejsce rok temu, drugie wiosną, trzecie odbywamy w tej chwili. W takim półrocznym cyklu się spotykając zbliżamy się nieuchronnie do momentu, kiedy dawną linią kolei kokoszkowskiej pojadą nowe pociągi Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Dzisiaj część z Państwa miała okazję zobaczyć jak wygląda budowa. Tych, którzy nie mogli z nami uczestniczyć w objeździe, serdecznie do tego zachęcam, by odwiedzić budowę, bo rzeczywiście robi ona bardzo duże wrażenie i myślę, że pozwala nam uzmysłowić sobie, unaocznic kilka rzeczy, o których wcześniej dyskutowaliśmy i będziemy chcieli dyskutować dzisiaj i na kolejnych spotkaniach. Przypominam, że budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej powinna się zakończyć do końca trzeciego kwartału 2015 roku, więc mniej więcej mamy przed sobą dwa lata. Za rok wybory samorządowe, ale być może jeszcze ze dwa razy uda nam się w tym temacie spotkać. Zagadnień, którymi powinniśmy się zająć na pewno nie zabraknie. Na dzisiejszym posiedzeniu będziemy omawiali trzy istotne sprawy, czyli bieżący postęp prac oraz ich wpływ na funkcjonowanie miasta, także serdecznie witam przedstawicieli spółki Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. z panem prezesem Krzysztofem Rudzińskim. W dalszej kolejności jak wyglądamy z realizacją zadań

towarzyszących budowie PKM, a które wzięto na siebie Miasto Gdańsk i tutaj witam przedstawiciela Wydziału Programów Rozwojowych. Kolejna rzecz Kolej ma wystartować za dwa lata, ale trudno żebyśmy już dziś nie myśleli o tym, jak ona będzie w praktyce funkcjonowała i jaki będzie miała wpływ na funkcjonowanie całego systemu komunikacji publicznej w Gdańsku i dzisiaj zaczynamy tą dyskusję. Sygnalizowaliśmy sobie to już wcześniej, że chcemy o tym rozmawiać. Dzisiaj tą rozmowę rozpoczynamy. Witam pana dyrektora Zomkowskiego z Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku i witam również dyrektora Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego pana Krzysztofa Czopka. Witamy na naszym spotkaniu. Gdyby z państwa strony, z pana strony uzupełnienie któregoś z punktów miało się pojawić bardzo proszę zgłoszenie do głosu i chętnie wysłuchamy informacje ze strony Urzędu Marszałkowskiego. Jest też pan dyrektor Radowicz z Zarządu Dróg i Zieleni. Panie dyrektorze, gdyby na temat tych utrudnień coś ze strony naszej wyspecjalizowanej jednostki można było dodać również prosimy o informację. Bez zwłoki przechodzimy zatem do punktu 2. Oddaję głos Krzysztofowi Rudzińskiemu. Panie prezesie proszę uprzejmie.

PUNKT - 2

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

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

Dzień dobry. Szanowni państwo. Jeśli chodzi o okres, który upłynął od naszego ostatniego spotkania, pół roku temu jak powiedział pan przewodniczący do dzisiaj. Celowo zaproponowałem państwu obejrzenie budowy, czyli popatrzenie na to co się dzieje, dlatego, że budowa jest w tej chwili w zasadzie na pełnych obrotach. Przechodząc jakby do konkretów chciałbym powiedzieć o tej części harmonogramu, która dotyczy bezpośrednio Miasta Gdańska, czyli szczególnie utrudnień, które będą napotykali mieszkańcy w trakcie budowy Kolei Metropolitalnej. Podstawowe miejsca to jak wcześniej powiedzieliśmy, na których utrudnienia będą występowały to jest Aleja Grunwaldzka, pierwsza rzecz koło Technikum Budowlanego. Druga to jest ul. Abrahama przy zajezdni. Trzecie to jest ul. Polanki, Słowackiego, Rakoczego. I ostatnie miejsce bardzo newralgiczne, bardzo trudne to jest ulica Budowlanych. To są te trzy punkty, które powodują, które mogą spowodować duże utrudnienia, natomiast może nie będę wchodził, bo są jeszcze dodatkowe miejsca w częściach Kolei Metropolitalnej, które dla poszczególnych mieszkańców mogą stwarzać utrudnienia. Idąc od dołu Aleja Grunwaldzka. W tej chwili prace są prowadzone na poboczach, nie zmniejszają jakby przekroju Alei. Wykonana jest podpora środkowa, dwie podpory boczne oraz przyczółki. W najbliższym czasie nie przewidujemy zwężenia tych przekrojów. W najbliższym czasie co ja rozumiem to przez najbliższe 2-3 miesiące. Proszę państwa chciałem zwrócić uwagę, że my idziemy bardzo dużym tempem. Dla państwa informacji wyprzedzenie na obiektach inżynierskich wynosi od 3 do 8 tygodni w stosunku do harmonogramu. I szczerze mówiąc informacje dotyczące zwężeń i utrudnień w ruchu jest uzgadniana na bieżąco z ZDiZ-tem, bo tu ściśle współpracujemy. Tak na dobrą sprawę my otrzymujemy tak na dwa tygodnie, tydzień czasami przed zajściem tej sytuacji, więc ja będę w tej chwili podawał orientacyjne dane. Więc jeszcze raz:

- **Aleja Grunwaldzka** przynajmniej w ciągu najbliższych 2 miesięcy nie przewidujemy utrudnień. Tak Tomek? Zgadza się. Na poboczach będą prowadzone roboty. Zależy jak będzie wyglądała zima. Jeżeli zima pozwoli prowadzić roboty żelbetowe i będziemy montowali ustroje wiaduktu na Grunwaldzkiej to prawdopodobnie zimą do tego podejmiemy. Jeżeli nie, to będzie to od wiosny. Jeśli chodzi o :

- **ulicę Abrahama**. Staramy się unikać tam zwężenia w ogóle, bo tam praktycznie nie ma co zwężać. Ta ulica jest i tak wąska. Będziemy się starali wykorzystać przestrzeń gdzie jest przystanek tramwajowy nie doprowadzając do zwężenia przekroju samej jezdni. Natomiast

mogą się zdarzyć sytuacje, w których na określony czas najczęściej weekendowo - nocny będą zamykane pasy ruchu ze względu na montaż jakiś urządzeń czy montaż szalunków, czy montaż podpór. W tej chwili jeśli chodzi o ulicę Abrahama to też w najbliższym czasie nie spodziewamy się tych zamknięć, bo przed nami jest cała estakada, która jest na Strzyży w tej chwili wykonywana.

- **Ulica Polanki** - tam będzie zwężenie w najbliższym czasie, tam już jest postawione szalowanie pod ustrój nośny tego wiaduktu i będzie zwężenie i to zwężenie występuje przez najbliższy czas, prawdopodobnie do wiosny to zwężenie będzie, do końca roku na pewno, a przewiduję, że jeżeli zima będzie trudna, to do wiosny to zwężenie będzie występowało.

- **Ulica Słowackiego**, prawdopodobnie do wiosny nie ruszymy z konstrukcją jeszcze nośną bo jest to najdłuższy wiadukt, o największej rozpiętości, może nie największy, ale ma największą rozpiętość 70 m i to będzie wymagało osobnych operacji, z tym, że wiadukt ten jest przewidziany w konstrukcji tak, żeby był ustawiany, a nie betonowany na mokro, bo tam jest przewidziana inna konstrukcja, żeby nie zablokować tej głównej arterii.

- **Ulica Rakoczego** - w tej chwili jak państwo wiecie ulica Rakoczego będzie w najbliższym czasie, jutro od godz. 9:00, tak to jest uzgodnione z Zarządem Dróg i Zieleni, będzie zamknięcie pasa do góry na Morenę ze względu na to, że w tej chwili będzie montowane szalowanie pod ustrój nośny estakady nad tą częścią jezdni do góry. Po wykonaniu tego będzie zmieniona na drugą stronę, także niestety akurat ulica Rakoczego będzie robiona w dwóch etapach i tam przez jakiś czas będziemy musieli korzystać z jednej jezdni w dwóch kierunkach. Jest to jedno z najtrudniejszych miejsc, gdzie dochodziło niestety do stłuczek, do wypadków ostatnio. Wynika to po prostu z sytuacji takiej, że kierowcy jadąc z góry nie zwracają uwagi na oznakowanie, nie zmniejszają prędkości pomimo, że oznakowanie jest wykonane bardzo wyraźnie i jednoznacznie. Mieliśmy ostatnio tam stłuczkę, gdzie jedna osoba została ranna też na skutek tego, że nie zwróciła uwagi na znaki. Osobna sprawa to:

- **ulica Budowlanych**. Przy ul. Budowlanych będzie wykonywanych pięć wiaduktów w jednym miejscu łącznie. Pięć wiaduktów, bo zgodnie z dokumentacją dwa wiadukty drogowe, dwie jezdnie po dwa pasy, plus dodatkowe wszystkie wiadukty łączące teren Skanskiej i innych, które tam występują. Tam jest problem bardziej skomplikowany. Myśmy pierwotnie planowali, że zostanie wykonany objazd, żeby można było te wiadukty wykonywać, ale tutaj też po uzgodnieniach z ZDiZ-tem i po analizach okazało się, że są zbyt duże spadki występują na objazdach i mogłoby zimą dojść do sytuacji, że samochody ciężarowe od strony Budowlanych nie miałyby możliwości podjeżdżania na tych spadkach ulicą Budowlanych lub jadąc w drugą stronę na tych objazdach mogłyby mieć problemy z wyhamowaniem szczególnie ciężkie składy. W związku z tym w tej chwili opracowano zupełnie inną technologię, tzn. że jednak najpierw będą budowane wiadukty i uruchamiane naprzemiennie, czyli wiadukt wykonany i oddany częściowo do eksploatacji jako objazd i dopiero drugi, ruch będzie przerzucany z wiaduktu na wiadukt. Cała ta operacja będzie się rozgrywała w przyszłym roku. W tej chwili nie będziemy zamykali tej ulicy, czyli gdzieś od wczesnej wiosny, jak będzie możliwość prowadzenia już robót konstrukcyjnych na tych wiaduktach. I w zasadzie ten wiadukt jest największym problemem. Myślę, że chcielibyśmy to w przyszłym roku najpóźniej do końca roku zamknąć całą operację z wiaduktem na ulicy Budowlanych, tym bardziej, że już od jesieni w tej chwili prawdopodobnie zacznie się układanie nawierzchni torowej na odcinku od ul. Szybowcowej do w tej chwili wykopu przy ul. Budowlanych. To jest pierwszy odcinek nawierzchni torowej z tego względu, że tam możemy doprowadzić do wjazdu pociągów technicznych od strony obwodnicy, od strony Osowej, co jest bardzo ważne, żeby od wiosny umożliwić układanie torów już w systemie pociągów dalej już w kierunku ul. Słowackiego, dlatego, że z jednej strony dojazd do ulicy Słowackiego nie będzie możliwy od stacji Wrzeszcz, z drugiej strony od góry. Natomiast przewidujemy, że najdłużej będzie trwał montaż wiaduktu na Słowackiego i on będzie jakby tą przerwą stąd też możecie państwo się spodziewać, że gdzieś w listopadzie te nawierzchnie torowe w górnym odcinku zostaną ułożone. Ostatni jakby punkt to jest estakada przy lotnisku. Estakada najdłuższa

800 metrowa z tym, że tam już jest montowany pierwszy ustrój nad ulicą Spadochroniarzy. Chcielibyśmy jeszcze przed zimą ten obiekt skończyć, dlatego żeby dalej nie utrudniać przejazdu ulicą Spadochroniarzy. Ona jest w tej chwili przejezdna, ale jest zwężona. Czasami występują zwężenia do jednego pasa. I to jest w ogromnym skrócie to co nas czeka z tym, że jeszcze raz podkreślam proszę państwa, że zmiany w ruchu, które my podajemy do informacji publicznej zawsze z wyprzedzeniem przynajmniej dwutygodniowym po uzgodnieniu z Zarządem Dróg i Zieleni. Są w tej chwili bardzo uzależnione od tego jaką będziemy mieli pogodę, bo przychodzi okres zimy. Jeżeli pogoda będzie umożliwiająca prace to będziemy się starali przyspieszyć. Jeżeli nie to przed wiosną nie będziemy tych zmian wprowadzali. To by było w ogromnym skrócie to co dotyczy jakby tego harmonogramu. Z ogólnego harmonogramu my byśmy chcieli kończyć podstawowe prace kolejowe w I kwartale roku 2015 roku, I-II kwartał, bo przewidujemy, że około 3 miesiące potrwać próby systemów i oddawanie do użytku całej linii kolejowej, bo jest to proces skomplikowany, tak żeby w połowie roku 2015 uzyskać świadectwa bezpieczeństwa dla tej linii i w drugiej połowie roku 2015 uruchomić już komunikację kolejową na tym odcinku. Jak na razie te założenia harmonogramowe nie są zagrożone. Dziękuję bardzo.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG

Dziękuję bardzo. Panie dyrektorze, zwracam się do dyrektora Radowicza, czy jakieś uzupełnienie czy na razie nie, jeśli będą pytania, to wtedy. Dobrze. Mili państwo zrobimy tak, że przejdziemy te trzy wystąpienia wprowadzające i wtedy zrobimy już dyskusję we wszystkich tych elementach, które będą państwa szczególnie interesowały. Przechodzimy zatem do przedstawiciela Wydziału Programów Rozwojowych i bardzo proszę o informację na temat realizacji zadań powiązanych, które przyjęliśmy jako Gmina na swoje barki.

PUNKT - 3

Omówienie harmonogramu realizacji zadań powiązanych z budową PKM.

Pan Stanisław Piliczewski - Kierownik Referatu Inwestycji Liniowych w Wydziale Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku

Pode mnie podlegają inwestycje, które planujemy do realizacji łącznie, czy towarzyszą do Kolei Metropolitalnej. W ramach zobowiązań Miasta przygotowujemy się do realizacji dwóch projektów to jest GPKM III B i III C. Projekt GPKM III B to jest tramwaj na Piecki aż do Kolei Metropolitalnej i tutaj przewidujemy harmonogram realizacji zbieżny z Koleją Metropolitalną, czyli połowa roku 2015 roku. Obecnie mamy przygotowaną dokumentację techniczną. 6 września zostały otwarte oferty na wykonawcę. W tej chwili oferty czy cały SIWZ, czy całe postępowanie jest przekazane do Prezesa Zamówień Publicznych e celu sprawdzenia i dopiero po zatwierdzeniu będziemy mogli podpisać umowę z wykonawcą. Tak jak powiedziałem zakończenie planujemy na połowę 2015 roku. W ramach drugiego projektu czyli Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej etap III C przewidujemy budowę dojazdów w tej chwili dojazdów infrastruktury towarzyszącej w trzech miejscach. Jest to Brętowo, Jasień i Kiełpinek. Tutaj też już mamy na ukończeniu dokumentację techniczną. Przewidujemy, że do końca tego miesiąca złożymy wniosek aplikacyjny w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego, czyli że do działania 3.1 to są funkcje miejskie i metropolitalne uzyskamy dofinansowanie i będziemy mogli zrealizować te zadania również do połowy 2015 roku. Chcemy, aby wszystkie nasze zadania, których podjęliśmy się realizacji były zakończone równoległe do Kolei Metropolitalnej.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG

Tyle, rozumiem. Potem w odpowiedziach na pytania...

Pan Stanisław Piliczewski - Kierownik Referatu Inwestycji Liniowych w Wydziale Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku

Jestem gotowy na udzielenie odpowiedzi, bo temat jest obszerny.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG
Przechodzimy zatem do kolejnego punktu.

PUNKT - 4

Omówienie planu organizacji komunikacji publicznej w Gdańsku po oddaniu do użytku PKM

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG

W czasie jak pan dyrektor Zomkowski podłącza komputer krótka informacja jeszcze jakby podsumowująca. W tych dwóch zagadnieniach na wstępie omówionych rozmawialiśmy już wcześniej, to znaczy o tym jaki jest szczegółowy harmonogram realizacji inwestycji rozmawialiśmy pół roku temu, o tym jakie mogą się z nim wiązać zagrożenia dla funkcjonowania Miasta i też mówiliśmy o szczegółowym harmonogramie dla naszych inwestycji, ale jeśli na bieżąco macie państwo jakieś pytania, to bardzo proszę je sobie w tej chwili przygotować, tak żebyśmy w dyskusji mogli do nich wrócić. Nowa rzecz, która dzisiaj wchodzi do naszego kręgu zainteresowania w sposób formalny to jest właśnie wizja tego jak PKM-ka może zmienić funkcjonowanie komunikacji publicznej w Gdańsku. Panie dyrektorze czy jest pan gotów? Proszę uprzejmie.

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Dzień dobry państwu. Przedstawiamy państwu zarys funkcjonowania komunikacji miejskiej po uruchomieniu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Ten zarys funkcjonowania został opracowany w oparciu o wyniki kompleksowych badań ruchu jak i wyniki kalibracyjne naszych własnych badań. Oczywiście to jest wstęp. To jest tylko zakres.



To są ramowe zasady funkcjonowania komunikacji miejskiej. One na pewno zostaną jeszcze poddane konsultacjom społecznym. Także proszę nie traktować ten układ jako układ docelowy. Na pewno się jeszcze zmieni. Opracowując ten zakres funkcjonowania doszliśmy do wniosku, że musimy zastosować układ uzupełniający, układ komplementarny kolei czyli kolej jako substytut. Kolej, która będzie zastępowała linie autobusowe na pewnych fragmentach i Pomorska Kolej Metropolitalna jako układ komplementarny, czyli uzupełniający. Założenia ogólne.

LINIE ZTM GDAŃSK PO URUCHOMIENIU PKM

Założenia ogólne

- integracja taryfowa
- substytucyjność i komplementarność PKM

Inwestycje towarzyszące

- uruchomienie węzła przesiadkowego „Siedlce” i trasy tramwajowej do Piecek-Migowa
- otwarcie tunelu pod Martwą Wisłą
- most nad Potokiem Kozackim



Tutaj jako pierwszy punkt podałem integrację taryfową wyprzedzająco, bo na pewno ten punkt się dzisiaj pojawi na obradach. Nie wyobrażamy sobie, żeby kolej która de facto pełni funkcję tramwaju szybkiego przynajmniej w granicach administracyjnych Miasta Gdańska mogła funkcjonować bez integracji taryfowej. Pasażer dojeżdżający tramwajem do węzła przesiadkowego czy autobusem do węzła przesiadkowego chce na ten sam bilet pojechać dalej Koleją Metropolitalną. Tutaj zwracam uwagę, że integracja taryfowa jest aktualnie przedmiotem rozmów naszych władz Miasta Gdańska z Marszałkiem i z Metropolitalnym Związkiem Komunikacyjnym, także myślę, że jeżeli już będą jakieś wyniki tych rozmów to państwo dowiedzie się na czym sprawa stoi. Co warto jeszcze pamiętać przy wytyczeniu nowego układu pod Kolej Metropolitalną to są na pewno te punkty, czyli uruchomienie węzła przesiadkowego „Siedlce” w ramach Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej III B, otwarcie tunelu pod Martwą Wisłą oraz most nad Potokiem Kozackim. Zaraz zobaczycie państwo schematy z różnych dzielnic i opowiem państwu na czym ten most polega i jak ważną funkcję będzie pełnił w komunikacji miejskiej. Obawiamy się też postulatów dotyczących oferty przewozowej PKM. Bardzo ważne, jeżeli chcemy skomunikować Kolej Metropolitalną z autobusami, z tramwajami to jest ważna modułowość, stałe takty w rozkładzie jazdy. To jest bardzo istotne. Inaczej nie jesteśmy w stanie skomunikować, skoordynować Kolej Metropolitalną z tramwajami i z autobusami. Na dzień dzisiejszy widzimy jakie problemy stwarzają koordynacje, dopracowanie rozkładów jazdy chociażby na przykład w węzle przesiadkowym Łostowice - Świętokrzyska, stąd właśnie taki postulat, że musi to być rozkład jazdy posiadający stałe takty, takie takty, które można sobie zapamiętać, które da się łatwo skoordynować z pozostałymi rozkładami jazdy.

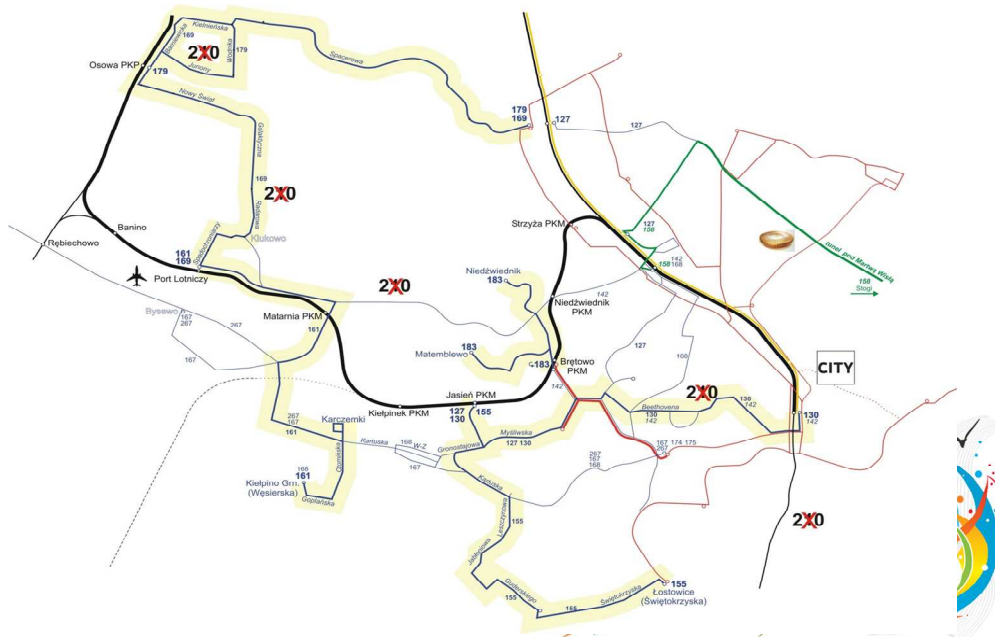
Postulaty dot. oferty przewozowej PKM

- modułowość, stałe takty
- niska częstotliwość zmian w rozkładach jazdy PKM z powodu koordynacji z innymi środkami



Co ważne - niska częstotliwość zmian w tym rozkładzie jazdy PKM-ki. Proszę zwrócić uwagę, że tak właściwie dla Kolei Metropolitalnej to jest zmiana jednego rozkładu jazdy, ale zmiana rozkładu jazdy, bardzo częsta zmiana rozkładu jazdy przyniesie takie konsekwencje, że my wszystkie nasze rozkłady jazdy w całym mieście musimy dopasować do tego jednego rozkładu jazdy. Dzisiaj sobie tak wyliczyłem jest jeden rozkład jazdy Kolei Metropolitalnej, ale aż 141 rozkładów jazdy w komunikacji miejskiej. Stąd bardzo ważne, jeżeli Kolej Metropolitalna wprowadzi swój rozkład jazdy to żeby to był rozkład jazdy stały przez długi okres, który się nie będzie zmieniał. Ta mapka jest chyba trochę za mała, kontrasty za małe, ale myślę daję taki pogląd w jaki sposób komunikacja będzie funkcjonować.

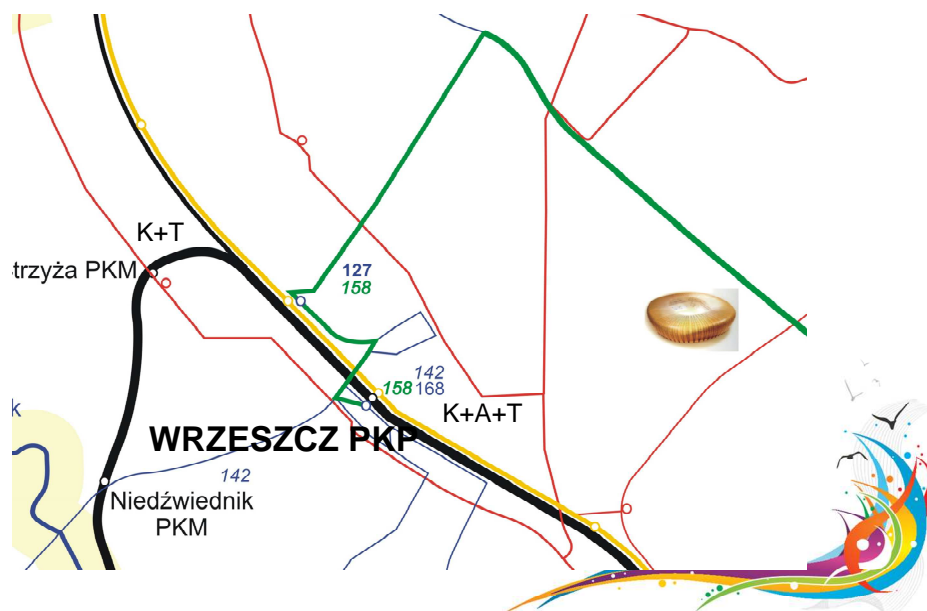
LINIE ZTM GDAŃSK PO URUCHOMIENIU PKM



Tak jak już wspominałem pierwsza sprawa to jest uruchomienie tramwaju przez ulicę Rakoczego do punktu przesiadkowego Brętowo, czyli komunikacją

tramwajową załatwiamy ten strumień ruchu do węzła przesiadkowego. Uruchomienie tego tramwaju zakłada, że wszelkie linie autobusowe z południa, z zachodu będą skrócone do punktu przesiadkowego Siedlce. Ktoś, kto chce dojechać na lotnisko z centrum może podjechać w przyszłości tramwajem aż do punktu przesiadkowego w Brętowie. Tu będzie przesiadka drzwi w drzwi pociąg Kolei Metropolitalnej i następnie jedziemy w kierunku Portu Lotniczego i w dalszej przyszłości również w region. Co za tym idzie linia 210, która dzisiaj pełni tę funkcję dowożąca pasażerów ze Śródmieścia, Piecki Migowo do Portu Lotniczego zostanie zlikwidowana. Tą funkcję przejmie tramwaj. Kształtując układ komunikacyjny, modyfikując układy, trasy linii autobusowych przede wszystkim sugerowaliśmy się takim układem, że likwidacja linii nie będzie powodowała tzw. „dziur” w komunikacji miejskiej. Parę miesięcy temu widziałem taki projekt, ideę skracania wszelkich możliwych linii do punktów przesiadkowych Kolei Metropolitalnej. Wszystko ładnie wygląda na mapie, ale musimy pamiętać, że z tego odcinka gdzie skracamy linie autobusowe też musimy zapewnić komunikację miejską mieszkańcom. I teraz tak, skracając linie autobusowe do stacji Kolei Metropolitalnej musimy uruchomić jakąś inną linię, czy inne linie komunikacyjne dla tych mieszkańców. Jest to nieekonomiczne, niegospodarne, dlatego że warto scalić te linie, pozostawić tak jak są dzisiaj. To jest najtańszy możliwy sposób. Przejdźmy może do poszczególnych stacji Kolei Metropolitalnej gdzie sobie wyjaśnimy jak prawdopodobnie układ autobusowy będzie wyglądał. Pierwszy punkt Wrzeszcz PKP. Naturalny węzeł przesiadkowy, który pełni swoją funkcję dzisiaj, czyli dojazd autobusami, tramwajami do punktu, przesiadka na SKM-kę czy też Kolej Metropolitalną. Taką nowością będzie linia 158, która już dzisiaj funkcjonuje.

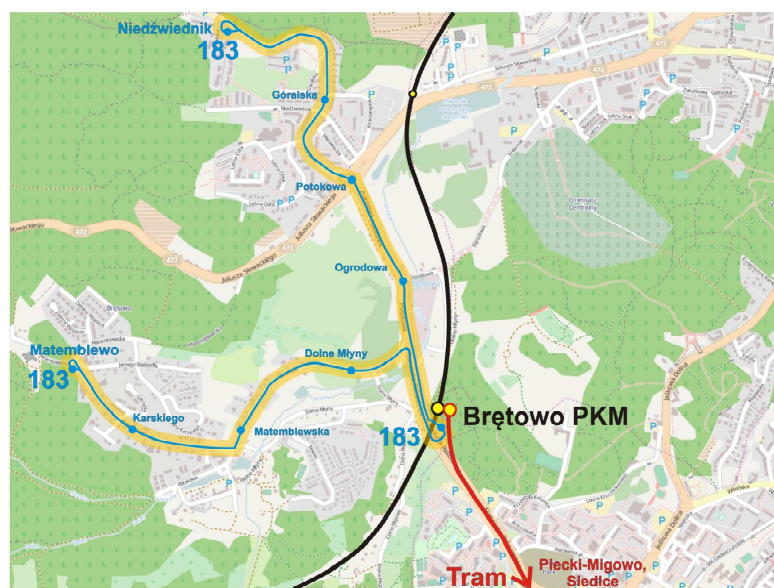
LINIE ZTM GDAŃSK PO URUCHOMIENIU PKM



Ją wprowadziliśmy z okazji przebudowy Marynarki Polskiej i Uczniowska. Ta linia się przyjęła. Bardzo dużo osób korzysta z tej linii z powodu szybkiego czasu przejazdu Nową Uczniowską. To będzie idealne połączenie z Wrzeszcza PKP, przez Zaspę w rejon Letnicy. Tutaj będziemy mieć punkt przesiadkowy, czyli Wrzeszcz PKP z Kolei Metropolitalnej na ten autobus. Po otwarciu tunelu linia zostanie

poprowadzona przez tunel w kierunku rejonów przemysłowych Westerplatte i dalej w kierunku Stogów. Dzisiaj linia funkcjonuje co pół godziny. Zakładamy docelowo częstotliwość nawet co 10 minut. Kolejny punkt przesiadkowy szynowo szynowy to jest punkt przesiadkowy tramwajowo kolejowy to jest na Strzyży. Myślę, że tutaj nie trzeba już nic wyjaśniać. To jest naturalny punkt przesiadkowy i nie wymaga żadnej modyfikacji. Tak samo punkt przesiadkowy Niedźwiednik PKM układ typowo naturalny krzyżowy, linia autobusowa funkcjonująca wzdłuż Słowackiego - Kolej Metropolitalna. Myślę, na tym przykładzie bardzo fajnie można wytłumaczyć dlaczego nie można radykalnie skracać linii autobusowych do hipotetycznych punktów przesiadkowych, dlatego, że tym mieszkańcom tu też musimy zapewnić komunikację miejską. Więc tak i tak autobus będzie musiał funkcjonować. Zakładamy, że jednak część pasażerów z Wrzeszcza będzie podróżowała w kierunku ulicy Słowackiego. Zmniejszy się na pewno zapotrzebowanie na komunikację autobusową wzdłuż Słowackiego, ale nie chcemy na pewno radykalnie usunąć linii autobusowych. Jedyne co planujemy to jest zbadanie jakie będą potoki po uruchomieniu Koli Metropolitalnej i dostosować pojemność autobusów do faktycznego popytu, czyli może się okazać, że dzisiaj na niektórych liniach, gdzie funkcjonują autobusy przegubowe trzeba będzie uruchomić standardowe, bo taka będzie potrzeba. Rewolucyjną zmianą będzie na pewno uruchomienie linii 183.

LINIE ZTM GDAŃSK PO URUCHOMIENIU PKM



Dzisiaj linia 183 z Niedźwiednika funkcjonuje przez Piecki Migowo, Kartuską do Śródmieścia. Uważamy, że ta relacja na najbardziej obciążonym odcinku przez Piecki Migowo, Kartuską stanie się zbędna, dlatego że te potoki przejmie tramwaj. Uważamy, że warto zrobić tak zwaną podkówkę czyli z Matemblewa do Niedźwiednika - linia na krótkiej trasie, ale o bardzo wysokiej częstotliwości, czyli mieszkańcy z Niedźwiednika, którzy chcą dojechać do centrum często funkcjonującą linią dojadą do Brętowa, gdzie mogą przesiąść się na tramwaj. Z tej samej linii, z tego samego autobusu skorzystają też mieszkańcy Matemblewa. Dzisiaj funkcjonuje linia 131 co ok. godzinę w kierunku centrum. Mieszkańcy zyskają autobus co 15 minut czyli często funkcjonującą linię do punktu

przeładkowego PKM, gdzie mogą się przeładk na tramwaj. Oczywiłcie teł przeładka na Kolej Metropolitalną w kierunku lotniska.

LINIE ZTM GDAŃSK PO URUCHOMIENIU PKM



Więcej zmian w przypadku tego punktu nie przewidujemy. Jeżeli chodzi o tereny bardziej południowe Myśliwska, Bulońska, dzisiaj nasze dwie linie 127 i 130 kończą na pętli przy ulicy Jasieńskiej. Te linie zostaną wydłużone do stacji Kolej Metropolitalna Jasień. Mieszkańcy zyskają połączenie do stacji Kolej Metropolitalna.

LINIE ZTM GDAŃSK PO URUCHOMIENIU PKM



Te linie będą pełniły również inne funkcje, a mianowicie przyjazd tramwajem do przystanku Warneńska umożliwi przesiadkę na tym, żeby dojechać właśnie w te rejony. Jeszcze raz mamy Migowo ul. Myśliwską Jasień PKM. Nowością, którą planujemy wdrożyć to jest linia 155. Ta linia funkcjonuje dzisiaj na odcinku z Łostowic, Świętokrzyskiej do węzła przesiadkowego Łostowice - Świętokrzyska do ulicy Guderskiego. Jak wiadomo prawie 20% mieszkańców mieszka na Gdańsku Południe i aby tym mieszkańcom zabezpieczyć dojazd do Kolei Metropolitalnej chcielibyśmy przedłużyć linię 155 przez Leszczynową, Gronostajową do Jasienia PKM z częstotliwością co 15 minut, czyli z częstotliwością dostosowaną do Kolei Metropolitalnej. To co tu będzie potrzebne to jest na pewno wybudowanie mostu nad Potokiem Kozackim wzdłuż ulicy Guderskiego. Z tego co wiem to miasto już będzie realizowało tą inwestycję przy wsparciu o prywatnych inwestorów więc nie wiem jaki to jest okres, jaki horyzont czasowy, ale myślę do uruchomienia Kolei Metropolitalnej ten most już będzie. Jasień mamy sobie już omówiony. Następną stacją Kiełpinek PKM. Dojazd do tej stacji nie przewidujemy komunikacją miejską.

LINIE ZTM GDAŃSK PO URUCHOMIENIU PKM



Powiem dlaczego. Narysowaliśmy sobie jakby autobus musiał jechać, żeby dojechać do Kiełpinka. Przede wszystkim autobus do Kiełpinka miałby sens dla mieszkańców Karczemek, Kiełpina Górnego. Tylko autobus musiałby jechać przez węzeł Karczemki, obwodnicą, przez ślimak, przez parking Auchan, Szczęśliwą, żeby dojechać w końcu do stacji Kolej Metropolitalna. Układ drogowy nie pozwala, żeby autobus bezpośrednio szybko mógł się dostać z tego rejonu w kierunku stacji. Musiałby jechać alternatywnie Trasą W-Z do ronda przy Gronostajowej, powrót, Północną Kartuską, Szczęśliwą naokoło. Są to ogromne straty czasowe. Uważamy, że dla tych mieszkańców Karczemek, Kiełpina Górnego lepsze będzie, czasowo korzystniejsze jeżeli dojedziemy autobusem w naturalnym kierunku przesiadkowym

czyli w kierunku Matarnii. Nie do Kiełpina po to żeby się cofać, w kierunku Portu Lotniczego lub w region jechać, tylko w kierunku Matarnii. Będzie to świetna okazja, żeby również skomunikować rozwijające się osiedle przy Karczemkach, bo planujemy uruchomić linię 161 z Kiełpina Górnego obsługiwana autobusami o wysokiej częstotliwości, które by obsługiwały Karczemki i następnie przez ulicę Budowlanych w kierunku Matarnii PKM, przesiadka na Kolej Metropolitalną lub dojazd jeden przystanek do Portu Lotniczego.

LINIE ZTM GDAŃSK PO URUCHOMIENIU PKM



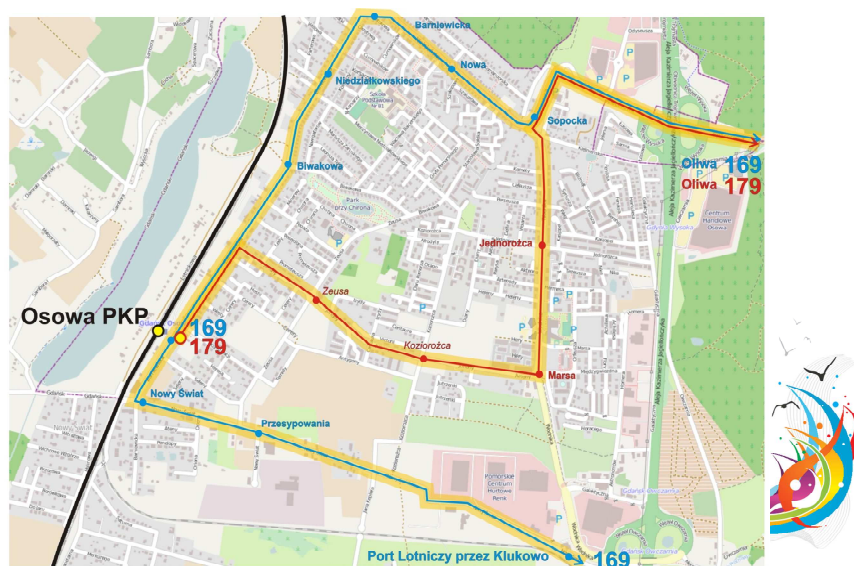
Kolejny slajd to jest obsługa dzielnicy Osowa. Tutaj praktycznie aż tak rewolucyjnych zmian nie przewidujemy, oprócz oczywiście likwidacji linii 210, czyli tej linii, która dzisiaj zapewnia mieszkańcom Osowy dojazd bezpośredni do Centrum.

LINIE ZTM GDAŃSK PO URUCHOMIENIU PKM



Uważamy, że ten dojazd będzie w przyszłości na korzystniejszych warunkach umożliwiany poprzez dojazd Koleją Metropolitalną. Proponujemy i tą koncepcję oczywiście omówimy z Radą Dzielnicy Osowa czy pasuje, ewentualnie Rada Osiedla pewnie zgłosi nam swoje sugestie jak poprawić komunikację w Osowej. Proponujemy, aby linię 179, która dzisiaj funkcjonuje do Owczarni skierować przez nową ulicę Junony. Tutaj też zgłosiliśmy potrzebę do miasta, żeby zainwestować w tą ulicę, która przebiega przez środek osiedla i z pewnością lepiej skomunikuje Osowę i lepiej umożliwi szybszy dojazd do Kolei Metropolitalnej. Czyli linia 179 zostanie wycofana z tego odcinka i zostanie skierowana przez środek osiedla do Osowy PKP. Natomiast linia 169, która dzisiaj funkcjonuje na tej trasie pozostaje, wręcz zostaje wydłużona przez Nowy Świat i jako substytut dla linii 210, która dzisiaj obsługuje te obszary zostaje wydłużona do Portu Lotniczego.

LINIE ZTM GDAŃSK PO URUCHOMIENIU PKM



Wewnątrz Osowej przewidujemy jeszcze uruchomienie linii minibusowej, która ułatwi nam, czy lepiej obsłuży wnętrze osiedla i też będzie dowoziła do Kolei Metropolitalnej. Tutaj jeszcze na tej mapce ładnie widać ulicę Junony, którą zaplanowaliśmy, zarysowaliśmy w ten sposób na mapie z przedłużoną linią 169 w kierunku Portu Lotniczego. Jeżeli chodzi o bilans taboru, kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej po uruchomieniu Kolei Metropolitalnej, tak jak państwu wskazałem, planujemy wzmocnić linię 158 po uruchomieniu tunelu pod Martwą Wisłą. Tutaj duża część taboru zaoszczędzonego poprzez skrócenie linii np. do węzła przesiadkowego na Siedlcach zostanie właśnie zaangażowana, żeby wzmocnić linię 158 i tak samo tabor zaoszczędzony chociażby poprzez likwidację linii 210 i zostanie wykorzystany, żeby uruchomić, przedłużyć linię 155 przez most nad Potokiem Kozackim w kierunku PKM Jasień. To są z grubsza nasze założenia. Wykorzystaliśmy, tak jak mówiłem na początku, wyniki przede wszystkim z kompleksowych badań ruchu mieszkańców Miasta Gdańska, które pokazują jak się kształtują relacje podróży pomiędzy poszczególnymi rejonami transportowymi. Planujemy, żeby ten układ komunikacyjny poddać konsultacjom społecznym i czekamy na uwagi.

Najważniejsze zmiany:

131, 184 i 210 – likwidacja;

127, 130 – wydłużenie trasy do **Jasień PKM**;

142 – zmiana trasy – do Śródmieścia przez Suchanino (zamiast przez Siedlce);

155 – wydłużenie trasy do **Jasień PKM** przez ul: Guderskiego, Leszczynową,

167 – skrócenie trasy do Siedlec (Bysewo – Siedlce);

168 – połączenie w jedną linię z **264** (Kiełp. Grn. - Siedlce – Sobiesk. – Wrzeszcz PKP);

169 – wydłużenie trasy do **Portu Lotniczego PKM** przez Klukowo;

174, 175 – skrócenie trasy do Siedlec;

179 – zmiana trasy w Osowej – do **Osowa PKP** przez ul. Junony;

183 – zmiana trasy na: Niedźwiednik – Górska – Potokowa – **Brętowo PKM** – Potokowa – Matemblewska – Matemblewo.



Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG

To od tego wyjdźmy. Wyjdźmy od tego w jakich ramach czasowych te konsultacje społeczne miałyby się odbywać? Kiedy start, kiedy zakończenie? Gdzie, w jakiej formule, jakie są założenia?

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Myślę, żeby rozpocząć konsultacje społeczne to na pewno trzeba ten projekt w jakiś sprawny sposób przygotować. Planujemy, zgodnie z naszym harmonogramem, że do takich konsultacji przystąpimy na wiosnę przyszłego roku. Przewidujemy na pewno spotkania z Radami Dzielnic, żeby im przedstawić ten projekt. Myślę, że to jest najlepsza formuła, żeby dotrzeć do opinii mieszkańców. Oczywiście też ten program komunikacji miejskiej będzie dostępny na stronie internetowej i każdy mieszkaniec będzie miał okazję się wypowiedzieć w tej materii.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG

Ok. Jeszcze jedno pytanie z mojej strony. Wstępny bilans wykorzystania taboru został przeprowadzony. A jak wygląda wstępny bilans wozokilometrów, suma wozokilometrów, którą rocznie musielibyśmy przeznaczyć, czy spodziewacie się jakiś zmian?

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Akurat tutaj udało się zbilansować cały układ wstępnie przynajmniej, dlatego że oszczędzając na taborze z tych linii skróconych nie tylko zaoszczędzamy na taborze, ale również właśnie na wozokilometrach. Te wozokilometry chcemy przeznaczyć na przedłużenie linii 155 oraz na linię 158 przez tunel pod Martwą Wisłą.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG
Dopytuję o to dlatego, że dwu-trzykrotnie była mowa o zwiększeniu częstotliwości, skróceniu, ale zwiększeniu częstotliwości więc stąd dopytywanie w tej sprawie. Szczegóły pewnie jeszcze przed nami. Przechodzimy do dyskusji.

PUNKT - 5

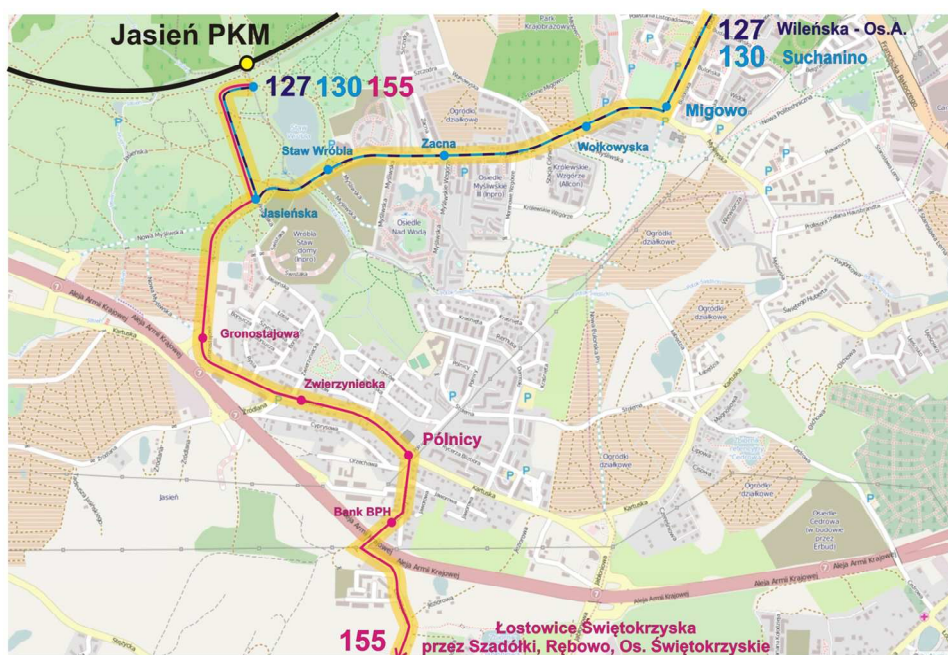
Dyskusja i zebranie wniosków.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG
Pierwsze zgłoszenie było od Piotra Borawskiego. Proszę uprzejmie.

Radny Piotr Borawski - członek Komisji Strategii i Budżetu RMG

Ja też miałem pytania o konsultacje społeczne, ale to już rozumiem, że to będzie sprawa, którą będziemy rozpatrywać w przyszłym roku. Dwa szczegółowe pytania. Jeżeli moglibyśmy wrócić do slajdu z Jasieniem. Ze stacją PKM Jasień. Takiego bardziej szczegółowego.

LINIE ZTM GDAŃSK PO URUCHOMIENIU PKM



Może być. Świetnie. Moje pierwsze pytanie dotyczy zasadności funkcjonowania linii 130 i jeszcze przedłużonej, bo w zeszłym roku była taka mała bitwa, która trwała dwa lata, żeby w ogóle tą linię, żeby ona była do tej stacji, która jest w tej chwili Jasiońska, a teraz państwo chcą ją jeszcze przedłużyć do Jasień PKM i tak właściwie za wyjątkiem obsługi ulicy Beethovena to tak niespecjalnie rozumiem zasadność przy wybudowaniu linii tramwajowej, linii PKM-ki tej linii. To jest moje pierwsze pytanie. Nie wiem, czy drugie od razu zadać, czy po kolei?

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Myślę, że możemy sobie odpowiedzieć po kolei. Uważamy, że częstotliwość, sama, jedyna częstotliwość linii 127 nie wystarczy, żeby obsłużyć ten rozwijający się rejon, czyli gdybyśmy nie wydłużyli tej linii 130 i pozostawili ją do Bulońskiej, byśmy ją skrócili nawet jeszcze wcześniej to tak i tak trzeba by było coś jeszcze ekstra uruchomić na tej trasie, albo wzmocnić 127, co by się tym skończyło, że na pozostałym odcinku linia 127 miałaby po prostu za dużą ofertę lub właśnie ten odcinek hipotetyczny wydłużyć linią 130. Taki jest zamysł tej koncepcji.

Radny Piotr Borawski - członek Komisji Strategii i Budżetu RMG

No tak, tylko że z przystanku Jasień będziemy mieli linię autobusową, która będzie się kończyć w tym samym miejscu, w którym się kończy PKM-ka więc mówiąc szczerze średnio z dworca głównego, tak.

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

To znaczy uważamy, że jeżeli chodzi o czasy przejazdów w kierunku centrum to mieszkańcy nie będą korzystać z Kolei Metropolitalnej, żeby dojechać naokoło do centrum. Cały ten ciężar będzie ponoszony przez autobus, który, akurat pan mówi o 130, który musi funkcjonować, ponieważ jeszcze Suchanino musi być obsłużone.

Radny Piotr Borawski - członek Komisji Strategii i Budżetu RMG

Panie dyrektorze, autobus z przystanku Myśliwska według rozkładu do przystanku dworzec PKP jedzie 18 minut. Niech pan prezes mnie, jeśli się pomylę, ale z przystanku Jasień chyba miał też około 20 minut jechać skład PKM-ki do dworca głównego.

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

Ja może z naszego punktu widzenia, z analizy marketingowej wynika, że mniej więcej przystanek Brętowo - Niedźwiednik jest granicznym miejscem, z którego czas przejazdu do centrum się wyrównuje. Czyli według naszych prognoz, które były robione dla Kolei Metropolitalnej, czyli nie przewidujemy raczej, żeby do centrum poruszały się osoby z przystanku Niedźwiednik. Jak będzie z Brętowem w tej chwili trudno jest nam..., musiałbym wrócić do analizy marketingowej, nie mam przed głową w tej chwili tych wyników, ale wiem, że gdzieś tam przebiegała granica czasowa dojazdu.

Radny Piotr Borawski - członek Komisji Strategii i Budżetu RMG

Rozumiem, czyli z Jasienia PKM-ką powinno się dojechać szybciej niż autobusem z tego co rozumiem, tak?

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Tu ma pan granicę konkurencyjności jeżeli chodzi o czas przejazdu - Niedźwiednik. Stąd autobusem będzie szybciej.

Radny Piotr Borawski - członek Komisji Strategii i Budżetu RMG

No dobrze. Do tego wróć w takim razie, bo mam wrażenie, że jest na odwrót jeżeli chodzi o czasy przejazdów, ale to może na następnym posiedzeniu.

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Może uzupełnię jeszcze. Jeżeli ktoś jedzie do centrum to na pewno jego punktem, jego destynacją nie jest sam dworzec główny. Co się składa na czas przejazdu z punktu A do B. Nie tylko czysty czas przejazdu, ale przede wszystkim dojście do środka, sam czas przejazdu i jeszcze dojście z punktu docelowego przyjazdu do właściwego celu. I tutaj bezwzględnie autobus dla tego obszaru jest konkurencyjny. Autobus w Śródmieściu, tak samo jak tramwaj, lepiej penetruje obszar. Z Dworca Głównego w Gdańsku, z centrum musi pan jeszcze dojść pieszo do swojego właściwego celu.

Radny Piotr Borawski - członek Komisji Strategii i Budżetu RMG

Panie dyrektorze, ja to wszystko rozumiem, tylko dla mnie jest absolutnie zaskakującą sprawą jest, że wprowadzamy w ten rejon budowaną linię tramwajową, wprowadzamy budowaną linię pociągu PKM-ki i mimo wszystko jeszcze przedłużamy linię autobusową tworząc trzeci środek komunikacji.

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Myślę tak, że jeżeli chodzi o częstotliwości to na pewno bardziej się będzie opłacało mieszkańcom nawet dojechać linią 127, 130 które wspólnie będą mieć wysoką częstotliwość, albo nawet się przesiąść na bardzo często funkcjonujący tramwaj. Proszę pamiętać, że ta linia 130 nie ma tylko dowozić do centrum, tylko to będzie ta linia, która nawet wracając z Suchanina będzie zabierała pasażerów dojeżdżających tramwajem. Ktoś dojedzie sobie tramwajem, często funkcjonującym tramwajem, tu wysiadzie i będzie miał dwie linie 127, 130.

Radny Piotr Borawski - członek Komisji Strategii i Budżetu RMG

Dobrze. Drugie pytanie dotyczące Kiełpinka. Dzisiaj byliśmy na budowie i tak nam tłumaczono przynajmniej, że tam były w ogóle plany zrobienia pętli autobusowej w pobliżu Kiełpinek PKM, że te plany uległy zmianie. Czy państwo w ogóle nie widzą tej potrzeby? Jak to generalnie wygląda?

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Uważamy, że jeżeli chodzi o stację Kiełpinek to dla tych mieszkańców stacja jest w strefie dojścia. Tych mieszkańców nie trzeba dowozić autobusem. Tak jak już tłumaczyłem, po istniejącym układzie drogowym nie opłaca się po prostu uruchamiać tego autobusu, to musiałby jeździć co 4-5 minut, żeby był atrakcyjny, konkurencyjny jeżeli chodzi o czas dojścia, dotarcia do stacji kolejowej.

Radny Piotr Borawski - członek Komisji Strategii i Budżetu RMG

Oczywiście, była też mowa po prostu o tym, że nie tylko pętla, ale też kwestia przebudowy infrastruktury, ale budowa drogi prosto do tego przystanku od strony ulicy, nie wiem, Kartuskiej, albo Armii Krajowej, to rozumiem taki był pomysł pierwotny, bo rzeczywiście, tu co pan pokazuje, to sensu większego nie ma, żeby jeździć sobie naokoło różnymi zjazdami z węzła Karczemki, żeby dojechać do Kiełpinka. To rzeczywiście nie ma sensu. Pytanie czy, to też pytanie do Wydziału Programów Rozwojowych, czy w ogóle taki jest pomysł, że już wtedy w takim razie nic nie robimy i ta stacja jest robiona, dedykowana pod mieszkańców tych osiedli

Hossy i centrum handlowego czy docelowo będziemy zmieniać ten układ i przebudowywać infrastrukturę?

Pan Stanisław Piliczewski - Kierownik Referatu Inwestycji Liniowych w Wydziale Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku

Myśmy analizowali tą możliwość dojazdu od strony węzła, czyli, że tutaj w tym miejscu, ale ze względu na to, że jest to w tej chwili droga klasy S nie ma możliwości wykonania dojazdu z tej strony. Natomiast w tym miejscu, dokładnie w tym miejscu ulokowane są tereny inwestora Hossa i przez jego tereny, że tak powiem, podróżowało by to bardzo mocno koszty realizacji tego projektu, co więcej w tym miejscu jest olbrzymia skarpa, czyli po drugie też musielibyśmy prowadzić to jakimiś zakosami. Niemniej jednak tutaj, przy ul. Szczęśliwej, czy właściwie w ulicy Szczęśliwej przewidujemy przebudowę tak aby docelowo mógł tam jeździć autobus, bo przewidujemy również taką sytuację, że Centrum Auchan będzie chciało uruchomić sobie linię autobusową bezpośrednio ze stacji. Jak również równoległe, czy wzdłuż tej drogi będą trasy czy ścieżki rowerowe, gdzie będzie można przyjechać rowerem do tego przystanku. Na przystanku przewidujemy 78 miejsc dla autobusów i 32 miejsca pod zadaszonym parkingiem dla rowerów. Przepraszam, dla rowerów.

LINIE ZTM GDAŃSK PO URUCHOMIENIU PKM



Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG
Dziękuję bardzo. Małgosia Chmiel, potem Piotr Skiba, następnie Piotr Dzik, czy są dalsze zgłoszenia ze strony członków Komisji do zadawania pytań? A ze strony radnych jednostek pomocniczych? Strzyża. Ok. Małgosiu, proszę bardzo.

Radna Małgorzacie Chmiel - Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Miasta Gdańska

Dziękuję bardzo. Ja chciałam się pana zapytać, rozumiem, że tutaj rozmawiamy o liniach po uruchomieniu PKM-ki. Pierwsze moje pytanie, czy w Osowej dałoby się wcześniej jakąkolwiek linię uruchomić, ponieważ jest to osiedle, które kompletnie nie ma żadnej komunikacji wewnętrznej i to jest duży problem z dojazdem do szkół. To jest raz. Ja wiem, że mieszkańcy piszą na ten temat, a po drugie czy linia, którą pan nam pokazywał, planowana linia autobusowa jest już po dyskusjach z Radą Osowy czy to jest po prostu tylko i wyłącznie państwa wizja, ponieważ ja też słyszałam różne inne rozwiązania. Dziękuję bardzo.

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Jeżeli chodzi o pierwsze pytanie to zapewne pani radna wie, że Miasto Gdańsk zakupuje właśnie 6 minibusów. Dwa minibusy już zostały dostarczone do ZKM-u. One zostaną uruchomione właśnie na linii 100 po Śródmieściu. Pozostałe 4 minibusy zostaną właśnie przeznaczone po to, żeby lepiej obsłużyć Osowę, Wzgórze Mickiewicza, przy ul. Łostowickiej i Uniwersytet Medyczny. Prognozowany termin dostarczenia tych minibusów to styczeń 2014. Tutaj jesteśmy w stałym kontakcie z Radą Osiedla Osowa. Też już wstępnie przekonsultowaliśmy przebieg tej linii. Myślę on jeszcze ulegnie zmianie, bo dzisiaj ten przebieg linii, który zaprezentowałem też był nowością dla pana. Będziemy w kontakcie, będziemy jeszcze ten układ modyfikować. Także może pani się spodziewać, że w lutym, najpóźniej w marcu na pewno ta linia minibusowa wewnątrzosiedlowa w Osowej zostanie uruchomiona.

Radna Małgorzacie Chmiel - Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Miasta Gdańska

Dziękuję. To jeszcze dodatkowe pytanie. Czy ta linia, którą pan nam pokazywał będzie również do Barniewic biegła, ponieważ przebiegała, ponieważ jak pan wie duży problem jest tam z dowozem dzieci do szkoły podstawowej i miasto Gdańsk płaci dodatkowe tam, pewnie pieniądze jakieś, jakąś rekompensatę, nie wiem jak rodzice sobie życzyli, ponieważ odległość jest zbyt duża dojazdu własnego dzieci. To jest pierwsze, a po drugie pytanie drobne, dodatkowe Rada Osiedla Siódmy Dwór występowała o 149 autobus. Wiem, że dyskusja się toczy i czy państwo z tych minibusów przewidują również tam? Dziękuję.

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Jeżeli chodzi o pierwsze pytanie to chcielibyśmy, żeby ta linia funkcjonowała na wydłużonej trasie przez Barniewicką aż do Wenus, tak. Nie wiem, czy panie pamięta, tam kiedyś funkcjonowała linia 569. Coś w tym kształcie chcemy.

Radna Małgorzacie Chmiel - Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Miasta Gdańska zadała pytanie, ale ponieważ nie mówiła do mikrofonu, nie można go odtworzyć.

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Tak, jeżeli będzie taka możliwość, bo z tego co pamiętam to kiedyś prywatny właściciel tego terenu dosłownie nas wywalił stamtąd, więc nie mogliśmy już

jeździć. Ale w tamte rejony pojedziemy. Jeżeli chodzi o drugie pytanie, to planujemy linię 149 wpuścić zjazdem właśnie na Siódmy Dwór. Ta sprawa została przedstawiona Radzie Osiedla i dostaliśmy nawet taką odpowiedź, że w zamian proszą, żebyśmy my wskazali mieszkańcom gdzie mają parkować swoje samochody, ponieważ żeby ta linia tam funkcjonowała to trzeba zlikwidować miejsca parkingowe.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG
Dziękuję. Rozmawialiśmy o Osowej. Było też zgłoszenie od Rady Dzielnicy Osowa, to żebyśmy zamknęli temat Osowej to bardzo proszę o zabranie głosu.

Pan Maciej Przybylski - Przewodniczący Zarządu Rady Osiedla Osowa

Ja mam kilka pytań dotyczących właśnie komunikacji i w Osowej i z Osowej. Mianowicie pierwsza sprawa to to o czym radna Chmiel mówiła dojazd do Barniewic. Państwo byli tak uprzejmi, że zrobili wizję lokalną, w której ja też miałem przyjemność brać udział. W wyniku tej wizji okazało się, że autobus właśnie ulicami Saturna i Wenus obecnie nie może przejechać, ponieważ brakuje ok. 40 metrów drogi bez płyt. Gdyby tam były płyty, gdyby ta droga była utwardzona nie byłoby problemu z zawracaniem, z tą pętlą o której pan dyrektor mówił i komunikacja tymi małymi autobusami, minibusami mogłaby się tam odbywać. Jest taka prośba uprzejma, ponieważ pan dyrektor mówi, że autobusy będą w styczniu, rozpoczną kursowanie w marcu i obawiam się, że jak zostanie przyjęty ten rozkład jazdy, to potem trudno będzie zmienić. Więc chyba łatwiej byłoby, mimo tych problemów finansowych miasta położyć tych 40 metrów płyt jeszcze w tym roku. To pierwsza sprawa. Druga rzecz, którą tutaj też postulowaliśmy, a ponieważ jest to jak widzę układ docelowy komunikacji autobusowej to od kilku lat proponujemy, żeby w zamian za zmianę trasy, za skrócenie trasy na terenie Osowej w tej chwili widać, że nie będzie linii 210 więc ewidentnie jakiś tam autobus co godzinę pojawi się. Chcielibyśmy, żeby chociaż jeden z autobusów, które dochodzą do pętli w Oliwie miał wydłużoną trasę i dochodził do Chłopskiej czy Rzeczypospolitej, żeby po prostu tam mógł sobie zawracać, ponieważ pętla po drugiej stronie dworca w Oliwie uniemożliwia, to znaczy skrzyżowanie ulicy, to jest ulica Piastowska i, przepraszam nie pamiętam w tej chwili nazwy, tej uliczki, która doprowadza do stacji PKP od strony morza, PKP w Oliwie uniemożliwia dojazd, bo jest zbyt wąski skręt. W związku z tym dojazd do Rzeczypospolitej i powrót umożliwiłby mieszkańcom, tym starszym zwłaszcza, którzy jeżdżą do szpitala na Zaspę umożliwiłoby korzystanie z łatwej przesiadki. Z autobusu do autobusu czy z autobusu do tramwaju, a nie jak teraz trzeba przechodzić od pętli na drugą stronę stacji PKP. I ostatnia sprawa, o której pan dyrektor mówił to jest konieczność naszym zdaniem i dziękuję bardzo, że pan dyrektor podziela tą opinię, jest konieczność wybudowania ulicy na Osowej, która by zbierała pasażerów ze środkowej części bardzo, że tak powiem bogatej w mieszkańców, tej środkowej części, żeby umożliwić im dojazd do stacji PKP. I tutaj jest pytanie do pana z Wydziału Programów Rozwojowych jak ewentualnie, jaka jest szansa, żeby się znalazły środki, żeby to jakoś do tego 2015 roku mogła ta ulica powstać. Dziękuję bardzo.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG
Poprosimy o krótką odpowiedź i również pana kierownika o odniesienie się.

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Jeżeli chodzi o skomunikowanie tej zachodniej części miasta, tej od PKP z tą wschodnią, czyli przejazd autobusu z ulicy Grunwaldzkiej na prawą stronę w kierunku Oliwy PKP tak jak już wcześniej rozmawialiśmy przyjrzymy się czy jest możliwość, czy będą techniczne możliwości aby autobusy linii 179 właśnie poprowadzić na drugą stronę po to aby skomunikować linię 127, gdzie będzie możliwość przesiadki właśnie na autobus w kierunku szpitala na Zaspie.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG
Dziękuję. Panie kierowniku proszę uprzejmie.

Pan Stanisław Piliczewski - Kierownik Referatu Inwestycji Liniowych w Wydziale Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku

Mówimy o ulicy Junony. Znaczący może powiem tak ogólnie, że w ramach dostępu mieszkańców dzielnicy Osowa do stacji PKP Osowa przeprowadzamy taką analizę, jaki minimalny program inwestycyjny bądź remontowo - inwestycyjny jest tam niezbędny, aby mieszkańcy mogli z okolic stacji czyli w promieniu 600 metrów od stacji bezpiecznie i dogodnie dojść na piechotę do stacji. Natomiast z dalszych odległości dojechać minibusem, o którym mówił pan dyrektor. Jeżeli chodzi o plan inwestycyjny dotyczący ulicy Junony to w tej chwili muszę powiedzieć, że nie był on brany pod uwagę. Miasto przygotowuje się do takiego dużego programu związanego z Gdańskiem Południe i tam większość środków będzie lokowana.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG
Dziękuję bardzo. Kolejne zgłoszenia z pytaniami Piotr Dzik. Potem Piotr Skiba, Maria Małkowska jeszcze i pan Piotr Osiecimski z Rady Strzyża.

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

Z tego co wiem, na każdym dworcu Kolei Metropolitalnej mają być parkingi, tak? Dla których mają być? Dla dojeżdżających samochodami?

Pan Stanisław Piliczewski - Kierownik Referatu Inwestycji Liniowych w Wydziale Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku
Proszę powtórzyć.

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

Parkingi mają być dla dojeżdżających samochodami do Kolei Metropolitalnej?

Pan Stanisław Piliczewski - Kierownik Referatu Inwestycji Liniowych w Wydziale Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku

Tak jest. Na przystankach w Brętowie, Jasieniu i Kiełpinku. W Brętowie będzie 17 miejsc, w Jasieniu 80, a w Kiełpinku 78.

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

Samochodowych?

Pan Stanisław Piliczewski - Kierownik Referatu Inwestycji Liniowych w Wydziale Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku

W Osowej na tym etapie nie przewidujemy. Samochodowych.

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

I rowerowych dodatkowo?

Pan Stanisław Piliczewski - Kierownik Referatu Inwestycji Liniowych w Wydziale Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku

Rowerowe dodatkowo.

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

I będą odpłatne te parkingi?

Pan Stanisław Piliczewski - Kierownik Referatu Inwestycji Liniowych w Wydziale Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku

Na tym etapie trudno mi powiedzieć.

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

To jest bardzo istotne.

Pan Stanisław Piliczewski - Kierownik Referatu Inwestycji Liniowych w Wydziale Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku

Nie jestem w stanie odpowiedzieć czy te parkingi będą odpłatne czy nie. My przewidujemy, że nie będą odpłatne, tak, natomiast ...

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

Dobrze. To jedna sprawa. I teraz druga sprawa, chciałem spytać się, czy były robione analizy po uruchomieniu Kolei Metropolitalnej jak to będzie wpływało finansowo na wpływy za naszą komunikację miejską, czy bardzo spadną wpływy z komunikacji miejskiej do Gminy? Czy w jakimś stopniu to zabierze wpływy komunikacji miejskiej, bo wiemy o tym, że jednak gmina do komunikacji miejskiej dotuje i chciałbym wiedzieć mniej więcej, czy to „nie wyleje się mleko”?

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Jeżeli chodzi o zakres finansowania Kolei Metropolitalnej to szczerze mówiąc nie jestem kompetentny. Jeżeli chodzi o komunikację miejską to w dłuższej perspektywie to jednak uważamy, że te dwa systemy będą się uzupełniać. Pamiętajmy, że na terenie Miasta Gdańska Kolej Metropolitalna w granicach administracyjnych jest de facto tramwajem szybkim i taką jedyną linię, którą dzisiaj PKM-ka mogłaby w całości zastąpić to jest linia 210. Pozostałe linie będą musiały nadal funkcjonować. Będą musiały obsługiwać wszystkie obszary, które są pomiędzy stacjami. Więc tych linii nie skasujemy i nie przewidujemy, że Kolej Metropolitalna odbierze nam tych pasażerów. Dlaczego Kolej Metropolitalna będzie szansą dla Miasta Gdańska, a również w przyszłości w dalszym okresie czasu dla finansów, pamiętajmy, że Kolej Metropolitalna będzie kolejną regionalną. My

chcemy, żeby w przyszłości ci wszyscy, którzy wjeżdżają samochodami do Gdańska skorzystali właśnie z Kolei Metropolitalnej. Wjeżdżając Koleją Metropolitalną do Gdańska taki mieszkaniec Kartuz przesiądzie się na tramwaj czy autobus, by dalej gdzieś dojechać. Uważam, że układ będzie zbilansowany. Nie widzę tutaj żadnych strat dla komunikacji miejskiej w Gdańsku.

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

Jaka to jest perspektywa czasowa, kiedy z Kartuz będą dojeżdżali? Dalsze połączenia z Koleją Metropolitalną, spoza rejonu, spoza terenu, czyli z Kartuz założymy?

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Taki był zamysł, że ta kolej kiedyś tam będzie docierała.

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

Właśnie te kiedyś kiedy?

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

Panie przewodniczący ja chciałbym wyjaśnić Kolej Metropolitalna nie jest koleją wewnętrzną miasta Gdańska, żebyśmy to sobie wyjaśnili. Kolej Metropolitalna jest przedsięwzięciem przede wszystkim komunikującym wewnątrz województwa i port lotniczy. Gro pasażerów, zaznacza, gro pasażerów, o ile pamiętam z analizy marketingowej, pochodzi obciążenie ze strony portu lotniczego oraz miejscowości wewnątrz województwa Kościerzyna, Kartuzy i część, aczkolwiek nie jest to część duża, na odcinku gdyńskim. To nie jest jakaś tam ilość duża, dlatego nawet analiza marketingowa wskazywała na jedno, że tylko integracja dwóch systemów komunikacyjnych miejskiego autobusowego i tramwajowego, i tego kolejowego daje tak zwany efekt synergii, czyli zarówno wzrostu ilości pasażerów w jednym i drugim systemie. Gdy ci pasażerowie są obsługiwani przez te dwa systemy, i tu się z panem dyrektorem całkowicie zgadzam, że ten efekt będzie widoczny w okresie dwóch, trzech a może pięciu lat po uruchomieniu tej linii kolejowej. Nie natychmiast. Natomiast nie ma takiej możliwości, przynajmniej te analizy, które były robione, a naprawdę były robione bardzo dokładne analizy marketingowe i biznesowe dla przedsięwzięcia, nigdzie nie pokazały, żeby doszło do spadku na przykład przychodów komunikacji miejskiej z tytułu uruchomienia linii kolejowej. Wręcz przeciwnie. Pan dyrektor zwrócił uwagę, w zasadzie jest likwidacja jednej linii autobusowej, ale jednocześnie zwiększenie przewozów w pozostałych.

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Może jeszcze dopowiem tylko jedną rzecz. Tak jak wspominaliśmy sobie, że część linii zostanie skróconych, w ten sposób odzyskany tabor zostanie skierowany do obsługi innych obszarów, które dotychczas, które dzisiaj nie są obsługiwane, albo są na bardzo niskim poziomie obsługiwane. Więc zwiększamy przy identycznych kosztach dostępność do komunikacji miejskiej. To jest szansa na pozyskanie nowych pasażerów.

Pan Stanisław Piliczewski - Kierownik Referatu Inwestycji Liniowych w Wydziale Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku

Jeszcze dwa słowa uzupełnienia odnośnie opłaty za parkowanie. Na tych parkingach wybudowanych w ramach GPKM III C, otóż przy założeniach projektu europejskiego nie zakładamy żadnych przychodów związanych z miejscami parkingowymi, co więcej, gdybyśmy te dochody zakładali musielibyśmy w inny sposób liczyć dofinansowanie. W związku z tym na pewno przez okres trwałości, czyli w ciągu najbliższych pięciu lat te parkingi nie mogą, nie powinny być odpłatne.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG

Dziękuję bardzo. Pani Mario, Piotr Skiba, pan Piotr Osicimski i pani, mam zanotowane. Pan Piotr Skiba, proszę bardzo.

Radny Piotr Skiba - członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska

Pytanie do pana dyrektora Zomkowskiego - węzeł przesiadkowy Siedlce, a konkretnie chciałem się zapytać jak państwo projektujecie przyszły układ linii tramwajowych w tym miejscu w związku ze skróconym, znaczącej dość linii, liczby linii autobusowych, w godzinach szczytu tam będzie taka sytuacja, że będą napływali pasażerowie z dzielnic Górnego Tarasu, którzy będą się w godzinach szczytu przesiąść na tramwaj, żeby wjechać do centrum. Pytanie, czy na pętli Siedlce po przebudowie będzie swój początek i koniec miała jakaś linia tramwajowa, przynajmniej jeśli chodzi o godziny szczytu. Czy też wszystkie linie będą zjeżdżały Rakoczego, Nowolipie do Piecek Migowa bądź też od Kolei Metropolitalnej z Brętowa, bo to może doprowadzić do tego, że pasażer wysiada z autobusu i przyjeżdża przepelniony tramwaj i trudno, żeby od do niego wsiadł. Czy też planujecie, że jednak będzie tam jakaś linia startowała z tych Siedlec tak jak w tej chwili. W tej chwili nie ma innego wyjścia, po to, żeby on mógł się przesiąść też do pustego tramwaju, który go odbierze. To jest jedno pytanie, a drugie pytanie może troszeczkę mniej związane z integracją z systemem transportu tutaj miejskich, bardziej do pana dyrektora Rudzińskiego, do pana prezesa Rudzińskiego, jakieś kilka informacji na temat integracji z kolei z SKM-em, bo SKM też przecież pełni bardzo istotną funkcję komunikacyjną dla Miasta Gdańska jak i dla całego Trójmiasta. Czy wiemy coś, czy dzisiaj już możemy coś powiedzieć, być może nie jest to pytanie do pana prezesa Rudzińskiego, tylko do Marszałka, jakie są pomysły na integrację taryfową pomiędzy PKM, SKM-em niezależnie od tego kto będzie przewoźnikiem docelowym na linii PKM.

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Tak jak przedstawiałem część, a właściwie wszystkie linie autobusowe, które dzisiaj funkcjonują w ciągu ulicy Kartuskiej zostaną skrócone do węzła przesiadkowego na Siedlcach i oczywiście ta liczba kursów tramwajów, obojętnie czy w godzinach szczytu czy w godzinach międzyszczytowych nie wystarcza, żeby przejąć potok pasażerów. Także na pewno planujemy zwiększenie częstotliwości linii w kierunku Siedlec i dalej w kierunku Piecek Migowa, natomiast jak ostatecznie ten układ linii

będzie wyglądał, nie jestem w stanie panu w tej chwili powiedzieć. Pamiętajmy jeszcze jedną rzecz, że po uruchomieniu linii 158 przez tunel pod Martwą Wisłą w kierunku Stogów będzie to bardzo atrakcyjne połączenie właśnie dla mieszkańców Stogów, na skróty w kierunku Zaspy i Przymorza. Dzisiaj trzeba jechać naokoło przez centrum. Więc prognozujemy, że popyt na tramwaje w kierunku Stogów zmaleje. Stamtąd część wozów na pewno będzie można skierować w kierunku Siedlec.

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

W kwestii biletów, o które pan radny pytał, ja bym proponował, żebyśmy rozróżnili dwie rzeczy od siebie zasadniczo, bilet elektroniczny od układu taryfowego, bo pan pytał o układ taryfowy rozumiem, a nie o bilet elektroniczny, bo mówię to są dwie różne rzeczy. Jeśli chodzi o układ taryfowy to pierwsza rzecz integracja z SKM-ką. Integracja z SKM-ką techniczna jest na dzień dzisiejszy praktycznie niewykonalna ze względu na zdecydowanie różne parametry taboru SKM i taboru, który będzie obsługiwał linie PKM, taboru, który już jest wprowadzony na tą linię zgodnie z obowiązującymi u nas normami Europejskiej Agencji. Chodzi po prostu o wysokość taboru czyli te sławetne dziewięćset i siedemset pięćdziesiąt milimetrów. Po prostu jest to praktycznie bardzo ryzykowne dla pasażerów ta różnica. Druga kwestia to oczywiście kwestia powiązań pewnych układów torowych. To już jest uwzględnione w naszym projekcie przebudowy stacji Wrzeszcz, czyli można by było te pociągi wprowadzać na linię SKM, ale trzeci problem pojawia się zupełnie inny to znaczy wypełnienie czasowe linii SKM na odcinku Wrzeszcz - Gdańsk, bo proszę pamiętać o tym, że każde wprowadzenie pociągu PKM na linię SKM powoduje wypadnięcie przynajmniej w niektórych momentach przy częstotliwości na przykład co 5-7 minut wypadnięcie jednego pociągu SKM na dalszym odcinku w kierunku Gdyni. Tutaj nie ma cudów w przyrodzie, żeby więcej zmieścić na te tory. I tak na marginesie ja też wrócę do pierwszej wypowiedzi pana dyrektora, proszę pamiętać, że częstotliwość jazdy może być ustalana, zmieniana ewentualnie raz w roku, dlatego że tak są przepisy krajowe ustawowe, że uzgodnienia rozkładów jazdy na torach linii ogólnie dostępnych zachodzą raz w roku i są zatwierdzane przez Urząd Transportu Kolejowego.

Radny Piotr Skiba - członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska

Panie prezesie zupełnie o coś innego mi chodziło. Może powiem innymi słowami. Czy żeby przejechać na przykład z Sopotu, a następnie przesiąść się we Wrzeszczu i pojechać dalej w kierunku lotniska czy bądź tam jeszcze dalej, czy trzeba będzie mieć dwa bilety czy będzie po prostu taryfa umożliwiała zakup takiego biletu, który będzie po prostu wspólnym biletem, tak.

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

Więc właśnie panie radny, czy pytamy się o taryfę czy o formę biletu? Bo jeżeli forma biletu elektroniczna czyli tak zwana skarbonka to może być dostosowana do każdej taryfy. Na przykład nasze systemy informatyczne

są dostosowane do tego, żeby taką elektroniczną skarbonkę uwzględnić. Problem jest zupełnie w czym innym. Znaczący są dwa problemy. Jeden problem to jest taki, czy wszystkie miasta, które będzie obsługiwało PKM czyli Gdynia, Gdańsk, nie wiem, ewentualnie Wejherowo, Tczew, wezmą na siebie wspólny, założenie wspólnego systemu biletu elektronicznego. Mi chodzi o system informatyczny, bo jeżeli każde z tych miast pójdzie oddzielnym systemem informatycznym to „konia z rzędem” temu, kto potem ten system połączy. To jest pierwsza rzecz. Druga osobna rzecz to jest system taryfowy. I tutaj wolalibyśmy się nie wypowiadać, tu prędzej pan dyrektor, bo ja na systemach taryfowych się nie znam. Natomiast jeżeli udałoby się w tej chwili chociaż dojść do porozumienia w zakresie jednolitego systemu biletu elektronicznego, jeśli raz podkreślam, to jest system informatyczny, to już uważam, że byłby to duży postęp. Natomiast taryfowy jest to zupełnie inna sprawa, bo ona dotyczy wpływów, tego co pan przewodniczący Dzik poruszał, i rozliczeń wewnętrznych. Na dzień dzisiejszy pan Marszałek Świlski podejmuje próbę niejako pogodzenia różnych interesów poszczególnych miast. Natomiast jest to faza wstępna. My jesteśmy technicznie przygotowani do obsługiwanego takiego systemu. Tak bym to określił. Dla wszystkich miast, które będą brały w tym udział.

Radna Maria Małkowska - członek Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Miasta Gdańska

Dziękuję bardzo. Mam kilka spraw, ale pierwsza sprawa dotyczy linii 210. To była długa linia, bardzo wygodna dla mieszkańców Klukowa i Złotej Karczmy. Pielęgniarki złożyły wniosek, w którym dopominały się tego rodzaju autobusu, żeby po dyżurach mogły bezpiecznie wracać ze szpitala z Kartuskiej i Powstańców Warszawskich. Ten autobus został przedłużony, moim zdaniem niepotrzebnie, do Osowej, ale spełniał swoją funkcję. Teraz mieszkańcy Klukowa będą musieli dojechać jednym autobusem do kolejki, później żeby się dostać do Gdańska to muszą się przesiąść na tramwaj. Czas dojazdu im się wydłuży i koszty również się zwiększą. To jest jedno pytanie. Drugie dotyczy Matemblewa. Tam komunikacja jest coraz gorsza i mieszkańcy narzekają. Cieszę się, że wreszcie jest połączenie Matemblewa z Niedźwiednikiem, aby dzieci mogły dojeżdżać do szkoły. Mieszkańcy Matemblewa dojadą do przystanku, gdzie przesiądą się i pojedą do Wrzeszcza, gdzie znów przesiądą się w kolejkę. Pracownikom czas przejazdu się wydłuży. Kolejna sprawa Niedźwiednik. Był tam autobus 283, o który mieszkańcy bardzo walczyli, z Leśnej Góry do Swissmedu, do Akademii Medycznej i on został zlikwidowany. Ci mieszkańcy nie będą mieli takiego połączenia. Złożę taki wniosek, mam nadzieję, że Rada Osiedla też to zrobi, żeby autobus linii 283 utrzymać, żeby puścić go przez Matemblewo do Akademii Medycznej. Taki był cel tego autobusu, a pan go likwiduje, panie dyrektorze.

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Jeżeli chodzi o Matemblewo i Niedźwiednik to proszę być spokojnym, linia 283 nie zostanie zlikwidowana. To jest tylko układ pokazujący zmiany na tych liniach, które zostały zmienione po uruchomieniu tramwaju PKM-ki. Linia 283 nadal będzie funkcjonować. Jeżeli chodzi o linię 183 do

Matemblewa to uważam, że wręcz układ zostanie poprawiony, ponieważ proszę zwrócić uwagę, dzisiaj ma pani linię do Wrzeszcza 116 co pół godziny, 131 co godzinę. Tutaj zyska pani bardzo atrakcyjne połączenie, bo co 15 minut, czyli bardzo często pasażerowie mogą dojechać do ulicy Rakoczego, do przystanku Brętowa, gdzie będzie możliwość przesiadki albo na tramwaj, albo na przykład na linię 142. Także tutaj zostanie zaoferowana większa liczba możliwości połączeń dla mieszkańców i patrząc też na pozostałe układy, na przykład dzielnicy Gdańsk Południe, na Chetmie, gdzie ludzie zaakceptowali właśnie przesiadki na rzecz częstszych połączeń i to zdaje egzamin. Liczba pasażerów właśnie w tym rejonie rośnie. Jeżeli chodzi o dojazd do Wrzeszcza to proszę zauważyć, że nie trzeba się wcale przesiadać na kolej, tylko można dojechać do Potokowej, Słowackiego, gdzie istnieje możliwość przesiadki na bardzo często funkcjonujące linie w kierunku Wrzeszcza. Jeżeli chodzi o Klukowo jest to dzielnica, gdzie naprawdę bardzo mało mieszkańców mieszka i tak jak pani sama zauważyła, to że gdyby linia 210 nie musiała jechać do Osowej to by wcale nie dojeżdżała do Klukowa, bo wykorzystanie tej linii na obszarze Klukowa jest bardzo znikome. Linia 110 nadal będzie funkcjonować, a więc mieszkańcy tak jak kiedyś, kiedy była tylko linia 110 nadal mają możliwość, żeby dojechać do Potokowej i też się przesiąść na często funkcjonujące linie w kierunku Wrzeszcza czy nawet Rakoczego w kierunku Centrum. Można też pojechać do Galerii Bałtyckiej i tam się przesiąść na tramwaj w kierunku Centrum, albo jeżeli ktoś jest chętny, ma bilet na tramwaj, autobus i PKM-kę może się przesiąść w Niedźwiedniku na kolej w kierunku Centrum.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG
Dziękuję bardzo. Proszę o pytanie przewodniczącego Rady Osiedla Strzyża.

Pan Piotr Osiecimski - Przewodniczący Rady Osiedla Strzyża

Mam pytanie w zasadzie do pana prezesa Kolei Metropolitalnej. Chodzi mi o przystanek czy stację kolejową Strzyża. Przystanek jest zaprojektowany w zasadzie w całości na wiadukcie nad ul. Wita Stwosza. Jak tylko projekt został upubliczniony mieszkańcy i Rada Osiedla zaczęła zgłaszać uwagi. Czemu nie zrobić schodów, albo windy prosto, z jednej i z drugiej strony, żeby ci wychodzący, czy wchodzący na peron nie musieli pokonywać przejść dla pieszych, przechodzić przez ulicę. Tam się okazywało, że projekt jest gotowy, że tam nic się nie da zrobić, a parę miesięcy temu chyba ze trzy, okazało się, że tak samo zły projekt był przy porcie lotniczym. Tam była jakaś kładka, które się wita nie tak jak powinna i okazało się po spotkaniu z projektantami, z dyrekcją portu lotniczego, że można przedłużyć i uprościć. Ja bym też prosił, żeby rozpatrzyć ten projekt pod kątem dostępności, żeby był przyjazny dla tych pieszych, którzy komunikacyjnie dojadą bardzo ładnie, ale potem muszą podejść. Po co mają przechodzić od tych tramwajów przez ulicę, potem się tam wdrapywać, czy jechać windą. Dziękuję bardzo.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG
Bardzo proszę odpowiedź.

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

Ja od razu wyjaśnię. Więc tu nie jest kwestia tego, że projekt był gotowy, ale po prostu przy ul. Abrahama nie ma fizycznie miejsca. Tam jest problem, myśmy w ogóle próbowali przesunąć przystanek na wiadukt i okazało się w tym momencie, że nie ma gdzie zlokalizować tych zejść bo za wąskie są wysepki przystankowe. To zresztą jeśli pan kierownik pozwoli też wyjaśni, bo brał udział przy tych pracach projektowych.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG
Uzupełnienie panie kierowniku, tak?

Pan Stanisław Piliczewski - Kierownik Referatu Inwestycji Liniowych w Wydziale Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku

Tak potwierdzam. Myśmy próbowali zmieścić windy bezpośrednio, które by były bezpośrednio z peronu PKM na perony tramwajowe, tam niestety wysepki, perony tramwajowe są po prostu za wąskie i to się nie mieści.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG
Dziękuję bardzo. Jeszcze dwa ostatnie pytania. Nie widzę więcej zgłoszeń także na nich będziemy kończyć. Jeszcze raz Małgorzata Chmiel i jeszcze raz Maria Małkowska. Proszę bardzo.

Radna Małgorzacie Chmiel - Przewodnicząca Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Miasta Gdańska

Ja do pana prezesa. Chciałam reasumując czy mieszkańcy Osowy, którzy do mnie się zwracają w sprawie biletów jak wsiądą w Osowej czy będą musieli kupować jeden bilet czy dwa bilety, ponieważ jak wiemy Kolej Metropolitalna, linia jej samej tabory nie dochodzą do Osowy. W związku z tym pytają się czy ten kawałek, pan mówił o integracji z SKM-ką, a z PKP? Z PKP tak samo będzie. To co kolega się pytał czy reasumując jednym zdaniem czy wsiadając w Sopocie, jadąc do Wrzeszcza czy mieszkańcy będą musieli kupować jeden bilet czy dwa różne?

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

Czy mam odpowiedzieć jednym zdaniem? Nie wiem. Jeszcze raz podkreślam, kwestia integracji taryfowej jest kwestią, która leży w gestii przewoźników. Ja myślę, że to jest kwestia rozmowy między organizatorami transportu. Natomiast zupełnie osobną kwestią jest wprowadzenie karty, czyli tego biletu elektronicznego, czy jak go nazwiemy, obsługującej różne taryfy. Jeszcze raz podkreślam. Gotowe systemy nasze są gotowe do przyjęcia tego typu rozwiązania. To nie jest problem systemów informatycznych, bo tutaj można scalić i to wprowadzić. Natomiast zupełnie osobną kwestią jest porozumienie zarządzających i dysponujących transportem.

Radny Piotr Skiba - członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska

Przecież zamawiającym podmiotem obydwie usługi czyli Szybką Kolej Miejską i PKM, bo mówimy o tych dwóch systemach jest Marszałem Województwa. Jeżeli ja się nie mylę. Więc to tak jakbyśmy powiedzieli, że w ZTM-ie tak, że stoi tu pan dyrektor Zomkowski i byśmy powiedzieli,

tak, bo przecież mamy autobusy, które obsługuje Warbus i ZKM. No i jak się dogadamy między Warbusem i ZKM-em to będziemy mieć wspólny bilet. A zamawiającym jest ZTM czyli Prezydent Miasta Gdańska. I moje pytanie też... to jakby chciałem usłyszeć.

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

Przepraszam. Użyłem skrótu myślowego. Bo dla mnie integracja biletowa SKM, PKP i pociągów kursujących na PKM-ce i to jest sprawa tak oczywista, że mi trudno w ogóle o niej dyskutować. Natomiast dla mnie największym problemem jest integracja czy wprowadzenie wspólnego biletu między pojazdami przewoźników w Gdyni, czyli tych, którzy funkcjonują w Gdyni, a PKP - PLK a SKM-ką a PKM-ką oraz przewoźnika w Gdańsku, różnymi mediami. To jest temat. Natomiast kolejowy to nie jest problem.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG
Dziękuję. Pani Mario proszę.

Radna Maria Małkowska - członek Komisji Rozwoju Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Miasta Gdańska

Dziękuję bardzo. Mam pytanie innego rodzaju. Wspólnota mieszkaniowa z ulicy Sąsiedzkiej 10 zgłosiła się do mnie w sprawie takiej, że budowa trasy PKM pogorszyła warunki dojścia dzieci i młodzieży do przystanku. W związku z tym, że nie ma tam autobusu wszyscy poruszają się pieszo. Wspólnota rozmawiała z inwestorem i wykonawcą i wszyscy się bronią przed prowizorycznym położeniem chodnika. Nie musi to być dobry chodnik, ale wystarczy aby w tych najgorszych odcinkach, nie w całości, można by było jakieś płyty położyć, żeby ludzie mogli jakoś dojść do przystanku i do ulicy Budowlanych czy do Słowackiego. Mam prośbę do pana prezesa Rudzińskiego, żeby w tej sprawie skontaktował się z panem z ZDiZ-tu, z panem dyrektorem Kotłowskim i zastępcą, który jest w tej chwili obecny i tę sprawę rozwiązał na korzyść mieszkańców. Liczę na to. Dziękuję. Nie oczekuję dzisiaj odpowiedzi.

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

Ja tylko w uzupełnieniu pani Mario, pani była z nami dzisiaj na tej drodze, widziała jak ona wygląda. Myśmy już ją poprawili tak jak to było możliwe, ona jest utwardzona. Staramy się reagować na każdy sygnał mieszkańców, którzy zgłaszają, że coś się dzieje. Naprawdę wierzę państwo nawet wstrzymaliśmy przebudowę niektórych ulic po to, żeby uzupełnić nawierzchnię. To dotyczy na przykład ulicy Piaskowej. Także tutaj akurat kolega jest, który odpowiada za to, reagujemy natychmiast i jeżeli będą jakiegokolwiek problemy to mogę solennie przyrzec, że będziemy je usuwali na bieżąco, żeby nie było żadnych takich sytuacji.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo dziękuję za dzisiejsze spotkanie. Szczególnie dziękuję za prezentację. Panie dyrektorze rozumiem, że może ją pan nam wysłać do sekretariatu Komisji, tak żeby członkowie Komisji mogli ją mieć, żebyśmy w przyszłości mogli do niej się odwoływać

i do niej wracać. Dziękuję za informacje na temat konsultacji społecznych. Jeżeli będzie coś bliżej wiadomo kiedy one ruszają, czyli nie wiosna 2014 tylko w którym miesiącu, albo w którym tygodniu 2014 roku to bardzo poprosimy o tą informację i ostatnia rzecz. Na pierwszym slajdzie mówił pan o tym, że podstawowym założeniem funkcjonalnym jest integracja taryfowa dyskutowana pod koniec naszego dzisiejszego spotkania PKM-ki z systemem, którego organizatorem jest ZTM, dobrze to zrozumiałem? To pierwotne założenie?

Pan Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku

Tak oczywiście. Ponieważ bez integracji taryfowej cały układ transportowy w tym z PKM-ką nie ma w ogóle sensu, nie ma możliwości funkcjonowania, efektywnego funkcjonowania. Tak jak wspominałem kwestia jest akurat poruszana przez władze miasta Gdańska, są konsultacje z Marszałkiem i z Metropolitalnym Związkiem Komunikacyjnym. Myślę, że to będzie. Trzeba jeszcze odczekać chwilkę, zanim jakieś informacje otrzymamy.

Prowadzący obrady Maciej Krupa - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG

To w tym zakresie również bardzo proszę o sygnał. Proszę o informacje i myślę, że kolejne nasze posiedzenie w tej formie zorganizujemy na początku 2014 roku, kiedy już będziemy mogli szczegółowo omówić proces konsultacji, o którym pan wspominał i wynik tych rozmów na temat ujednoczenia tych taryf. Dziękuję wszystkim za spotkanie. Do widzenia.

Na tym posiedzenie zakończono - godz. 19:00

***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:
Joanna Świeczkowska