

Protokół Nr 68-3/2014

z posiedzenia Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska, które odbyło się dnia 25 lutego 2014 roku (wtorek), rozpoczęte o godz. 15.00, w sali im. Seana Lestera nr 003, Nowy Ratusz, przy ul. Wały Jagiellońskie 1 w Gdańsku.

Obecni: według załączonych list obecności, które stanowią załącznik nr 1, załącznik nr 2 do protokołu.

Na stan siedmiu (7) członków Komisji, w posiedzeniu uczestniczyło siedmiu (7), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych opinii i wniosków.

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

Po stwierdzeniu quorum, otworzył 68 posiedzenie, powitał zebranych i poinformował, że porządek obrad został dostarczony radnym w terminie regulaminowym. Porządek stanowi załącznik nr 3 do protokołu. Przystępujemy do zatwierdzenia porządku obrad.

Przewodniczący Piotr Dzik

Proponuję wprowadzić do porządku obrad wniosek Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie w sprawie zamiany między najemcami lokalu użytkowego, o powierzchni 33,39 m² najmowanego przez Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Pielęgniarek i Położnych Środowiskowo Rodzinnych "Med-Dom", położonego na I piętrze w budynku przy ul. Mickiewicza 28/30 - na lokal użytkowy, o powierzchni 43,49 m² położony na parterze również w budynku przy ul. Mickiewicza 28/30, którego najemcą jest Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Przychodnia Mickiewicza”.

Kto jest za wprowadzeniem tego wniosku pod obrady Komisji i rozpatrywanie go w punkcie 10.1?

Głosowanie:

Komisja 4 głosami za - jednogłośnie wprowadziła do porządku obrad ww. wniosek i będzie go rozpatrywała w punkcie nr 10.1.

Następnie przewodniczący podał pod głosowanie przyjęcie następującego porządku obrad:

1. Rozpatrzenie projektu uchwały RMG w sprawie wyrażenia zgody na przekazanie w drodze darowizny na rzecz Skarbu Państwa nieruchomości niezabudowanych, stanowiących własność Gminy Miasta Gdańska, położonych w Gdańsku - Śródmieściu we rejonie ulic Wiesława, Zabłotnej i Długiej Grobli, obejmujących działki nr 55/9 oraz nr 90/8 obr. 91. - druk nr 1155.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

2. Rozpatrzenie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasta Gdańska na lata 2014-2040 - druk nr 1173 - w zakresie działania Komisji.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

3. Rozpatrzenie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na rok 2014 - druk nr 1174 - w zakresie działania Komisji.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

4. Rozpatrzenie projektu uchwały RMG w sprawie uchwalenia Bazy Priorytetów Inwestycyjnych Miasta Gdańska - druk nr 1161.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

5. Rozpatrzenie projektu uchwały RMG w sprawie przyjęcia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Gdańska na lata 2014-2030 - druk nr 1175.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

6. Rozpatrzenie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie wyboru metody ustalenia opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi oraz ustalenia stawki tej opłaty dla nieruchomości, na których zamieszkują mieszkańcy - druk nr 1176.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

7. Rozpatrzenie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie określenia wzoru deklaracji o wysokości opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi składanej przez właścicieli nieruchomości położonych na terenie Gminy Miasta Gdańska oraz warunków i trybu składania deklaracji za pomocą środków komunikacji elektronicznej - druk nr 1177.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

8. Rozpatrzenie i zaopiniowanie wniosku Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie zamiany najmowanego komunalnego lokalu użytkowego, położonego w Gdańsku przy ul. Grażyny 6, o powierzchni użytkowej 40,34 m², - na wolny prawnie i fizycznie lokal użytkowy położony w Gdańsku przy Al. Grunwaldzkiej 137 o łącznej powierzchni użytkowej 120,97 m² - na rzecz Stowarzyszenia „Pomocna Dłoń Wrzeszcza”.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

9. Rozpatrzenie i zaopiniowanie wniosku Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie dalszego użyczenia lokalu użytkowego, położonego przy ul. Fiszera 10 w Gdańsku, o łącznej powierzchni użytkowej 119,40 m² wraz z przyległym terenem o łącznej powierzchni 182,84 m² - na rzecz Fundacji „Obudź Nadzieję”.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

10. Rozpatrzenie i zaopiniowanie wniosku Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie dalszego użyczenia na kolejne 2 lata obiektu użytkowego, położonego w Gdańsku przy ul. Chmielnej 111/113 (spichlerz „Steffen”)

wraz z przyległymi warsztatami) o łącznej powierzchni użytkowej 2125,00 m² - na rzecz Bałtyckiego Bractwa Żeglarzy.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

10.1. Rozpatrzenie wniosku Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie zamiany między najemcami lokalu użytkowego, o powierzchni 33,39 m² najmowanego przez Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Pielęgniarek i Położnych Środowiskowo Rodzinnych "Med-Dom", położonego na I piętrze w budynku przy ul. Mickiewicza 28/30 - na lokal użytkowy, o powierzchni 43,49 m² położony na parterze również w budynku przy ul. Mickiewicza 28/30, którego najemcą jest Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Przychodnia Mickiewicza”.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

11. Rozpatrzenie i zaopiniowanie wniosku Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie przyznania prawa do wynajmu lokalu socjalnego z pominięciem kolejności umieszczonej na wykazie osób/rodzin zakwalifikowanych do zawarcia umowy najmu lokalu socjalnego. Sprawa WGK-II.7140.1.234.2009.JH

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

12. Sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencja.

Głosowanie:

Powyższy porządek obrad został przyjęty 5 głosami za - jednogłośnie.

Punkt - 1

Rozpatrzenie projektu uchwały RMG w sprawie wyrażenia zgody na przekazanie w drodze darowizny na rzecz Skarbu Państwa nieruchomości niezabudowanych, stanowiących własność Gminy Miasta Gdańska, położonych w Gdańsku - Śródmieściu we rejonie ulic Wiśtawa, Zabłotnej i Długiej Grobli, obejmujących działki nr 55/9 oraz nr 90/8 obr. 91. - druk nr 1155 Oryginał druku nr 1155 stanowi załącznik do protokołu z sesji Rady Miasta Gdańska z dnia 27 lutego 2014r. Sprawa: BRMG - S.0006.28.2014

Pani Halina Płonka, Zastępca Dyrektora Wydziału Skarbu

Zreferowała przedmiotowy projekt uchwały, zawarty w druku nr 1155

Przewodniczący Piotr Dzik

Podziękował za przedstawienie informacji i otworzył dyskusję.

DYSKUSJA:

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Czy w ramach tego, o czym dzisiaj rozmawiałem przekazania tej działki była także rozmowa dotycząca tego komisariatu, który jest przy ul. Pivnej, ponieważ docelowo tam nie ma być komisariatu, tylko ta działka pójdzie, nie wiem na sprzedaż...

Pani Halina Płonka, Zastępca Dyrektora Wydziału Skarbu

Proszę pamiętać, że Policja otrzymuje tylko prawa trwałego zarządu, więc prawo dysponowania nieruchomościami przez Policję jest żadne. Prawo dysponowania nieruchomością posiada właściciel, w przypadku Policji jest to Skarb Państwa. Jeżeli chodzi o Piwną, wiem, że w momencie, tak jak wspomniałam, kilka lat temu podejmowali wystąpienia, próby pozyskania lokalizacji pod budowę komisariatu na Śródmieściu. Deklarowali istotnie wolę uwolnienia, czy zwolnienia nieruchomości przy ul. Piwnej, z tym, że jakby jedno nie uzależniali od drugiego. To znaczy nam potrzeba i na to, i na to z systematycznym opuszczeniem Piwnej. I to było kilka lat temu wywołując ten temat, tak rzeczywiście było argumentowane. Natomiast nie potrafię odpowiedzieć na pytanie, czy na chwilę obecną i w jakim harmonogramie czasowym oni rzeczywiście ta Piwną zwolnią.

Radny Piotr Skiba, członek Komisji

Mówimy o nieruchomości naprzeciwko komisariatu przy Piwnej?

Pani Halina Płonka, Zastępca Dyrektora Wydziału Skarbu

Nie mówimy, o nieruchomości zabudowanej, tej kamieniczki, w której jest komisariat Policji.

Radny Piotr Skiba, członek Komisji

Tam jest też teren przy kościele Mariackim, gdzie stoją auta policyjne.

Pani Halina Płonka, Zastępca Dyrektora Wydziału Skarbu

Nie wiem czyj to jest teren, więc takiej informacji na chwilę obecną nie potwierdzam.

Przewodniczący Piotr Dzik

Nie ma więcej głosów w dyskusji, przechodzimy do głosowania.

Ustalenia: Opinia Komisji

Przewodniczący Piotr Dzik

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały RMG w sprawie wyrażenia zgody na przekazanie w drodze darowizny na rzecz Skarbu Państwa nieruchomości niezabudowanych, stanowiących własność Gminy Miasta Gdańska, położonych w Gdańsku - Śródmieściu we rejonie ulic Wiesława, Zabłotnej i Długiej Grobli, obejmujących działki nr 55/9 oraz nr 90/8 obr. 91. - druk nr 1155.

Głosowanie:

Komisja 5 głosami za - jednogłośnie - przyjęła i pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały, bez poprawek - zawarty w druku nr 1155. **Opinia Nr 68-3/376/14/2014**

Punkt - 2.

Rozpatrzenie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasta Gdańska na lata 2014-2040 - druk nr 1173 - w zakresie działania Komisji. Oryginał druku nr 1173 stanowi załącznik do protokołu z sesji Rady Miasta Gdańska z dnia 27 lutego 2014r. Sprawa: BRMG - S.0006.46.2014

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Pani Jolanta Ostaszewska, Dyrektor Wydziału Budżetu Miasta i Podatków
Zreferowała przedmiotowy projekt uchwały, zawarty w druku nr 1173 - w zakresie działania Komisji.

Przewodniczący piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Nie ma głosów w dyskusji, przechodzimy do głosowania.

Ustalenia: Opinia Komisji

Przewodniczący Piotr Dzik

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasta Gdańska na lata 2014-2040 - druk nr 1173 - w zakresie działania Komisji.

Głosowanie:

Komisja 4 głosami za, przy 0 głosach przeciwnych i 1 głosie wstrzymującym się - przyjęła i pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały, bez poprawek - zawarty w druku nr 1173 - w zakresie działania Komisji. *Opinia Nr 68-3/377/15/2014*

Punkt - 3.

Rozpatrzenie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na rok 2014 - druk nr 1174 - w zakresie działania Komisji. Oryginał druku nr 1174 stanowi załącznik do protokołu z sesji Rady Miasta Gdańska z dnia 27 lutego 2014r. Sprawa: BRMG - S.0006.47.2014

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Pani Jolanta Ostaszewska, Dyrektor Wydziału Budżetu Miasta i Podatków,
Zreferowała przedmiotowy projekt uchwały, zawarty w druku nr 1174 - w zakresie działania Komisji.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Nie ma pytań, przechodzimy do głosowania

Ustalenia: Opinia Komisji

Przewodniczący Piotr Dzik

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na rok 2014 - druk nr 1174 - w zakresie działania Komisji.

Głosowanie:

Komisja 4 głosami za, przy 1 głosie przeciwnym i 0 głosach wstrzymujących się - przyjęła i pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały, bez poprawek - zawarty w druku nr 1174 - w zakresie działania Komisji. **Opinia Nr 68-3/378/16/2014**

Punkt - 4.

Rozpatrzenie projektu uchwały RMG w sprawie uchwalenia Bazy Priorytetów Inwestycyjnych Miasta Gdańska - druk nr 1161. Oryginał druku nr 1161 stanowi załącznik do protokołu z sesji Rady Miasta Gdańska z dnia 27 lutego 2014r.

Sprawa: BRMG - S.0006.34.2014

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Pan Marcin Dawidowski, Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych
Zreferował przedmiotowy projekt uchwały, zawarty w druku nr 1161.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Nie ma głosów w dyskusji, przechodzimy do głosowania.

Ustalenia: Opinia Komisji

Przewodniczący Piotr Dzik

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska w sprawie uchwalenia Bazy Priorytetów Inwestycyjnych Miasta Gdańska - **druk nr 1161.**

Głosowanie:

Komisja 4 głosami za, przy 0 głosach przeciwnych i 1 głosie wstrzymującym się - przyjęła i pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały, bez poprawek - zawarty w druku nr 1161. **Opinia Nr 68-3/379/17/2014**

Punkt - 5.

Rozpatrzenie projektu uchwały RMG w sprawie przyjęcia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Gdańska na lata 2014-2030 - druk nr 1175. Oryginał druku nr 1175 stanowi załącznik do protokołu z sesji Rady Miasta Gdańska z dnia 27 lutego 2014r.

Sprawa: BRMG - S.0006.48.2014

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Szanowni Państwo Radni.

W sposób syntetyczny przedstawię państwu założenia, tego pierwszego aktu prawa miejscowego, jakim jest plan transportowy. Miasto Gdańsk po raz pierwszy będzie taki uchwałat. Dnia 16 grudnia 2010 roku weszła w życie ustawa o Transporcie Publicznym, która nakłada na każdą gminę liczącą więcej niż 50 tys. mieszkańców uchwalenie planu transportowego. Jakie są skutki, jeżeli tego planu nie będzie? Przede wszystkim, jeżeli do dnia 1 marca 2014r. nie uchwalimy tego planu, to w

przyszłości nie będziemy w stanie podpisywać umów przewozowych. To oznacza na przykład, że nie możemy podpisać umowy z Zakładem Komunikacji Miejskiej, nawet na świadczenie usług tramwajowych czy autobusowych, która kończy się w 2016 roku. Stąd ten plan musi być uchwalony.

Ten plan został przygotowany przez Zarząd Transportu Miejskiego, i został uzgodniony z wszystkimi jednostkami, tj. z Biurem Rozwoju Gdańska, Zarządem Dróg i Zieleni, Wydziałem Skarbu, Polityki Gospodarczej.

Jakie są najważniejsze funkcje tego planu? Ten plan ma przede wszystkim zagwarantować, uporządkować organizację rynku przewozów w komunikacji miejskiej i ma określić zasady finansowania tych usług.

Czym nie jest ten plan? Ten plan nie jest planem mobilności. Czyli nie opisujemy zjawiska czy filary zrównoważonego transportu jak komunikację rowerową, komunikację pieszą. Oczywiście ten plan transportowy w przyszłości można rozwinąć do szerszego planu mobilności, który też będzie zgodny ze Strategią Miasta Gdańska 2030. Plan składa się z dwóch części.

Pierwsza część to jest diagnoza. Inwentaryzujemy wszystkie zasoby transportowe, czyli wiemy, na czym stoimy. Na chwilę obecną nie ma żadnego dokumentu, z czego składa się ta komunikacja, co wchodzi. Opisujemy sieć, opisujemy źródła ruchu i to, co najważniejsze, to, co oczekuje od nas Unia Europejska to jest zorganizowanie takiego transportu, który będzie się charakteryzował w przyszłości najmniejszą możliwą energochłonnością. Chodzi o taki pierwszy załączek, taki dokument, który określa zasady funkcjonowania komunikacji miejskiej. W tym planie identyfikujemy źródła ruchu, które powodują, że powstaje potrzeba na komunikację miejską. Identyfikujemy też energochłonność naszej komunikacji miejskiej po to, żeby ją zgodnie z wytycznymi Wspólnoty Europejskiej w przyszłości poprawić.

Jeśli chodzi o część planistyczną, to podtrzymujemy kontynuację zasady instytucjonalnego podziału. Czyli chcemy, żeby nadal funkcję organizatora oddzielić od funkcji wykonawczej. Czyli ZTM pełni funkcję organizatora w imieniu gminy komunikacji miejskiej i są operatorzy, czyli wykonawcy, którzy mają umowy podpisane z organizatorem i wykonują te przewozy. Jest to najbardziej efektywna metoda i najbardziej efektywny system, żeby poprawić świadczone usługi, zachowując też racjonalny poziom kosztów tej komunikacji miejskiej.

Planujemy, że do 2030 roku zgodnie z obowiązującą umową ZKM będzie wykonywał 100% usług tramwajowych. Planujemy również, żeby utrzymać dotychczasowy model i nawet jak nasze umowy przewozowe w trakcji autobusowej kończą się w roku 2017, żeby podpisać kolejną umowę z operatorem komunalnym, i żeby tak jak jest dzisiaj 85% całej pracy przewozowej autobusów została przyznana operatorowi komunalnemu. Pozostałe 15% możemy rozpiścić i dopuścić do rynku operatorów prywatnych.

Chcemy kontynuować zasadę określoną w Rozporządzeniu UE 1370/2007. Gdańsk wprowadził, jako pierwsze miasto w Polsce wprowadził tę zasadę w 2009 roku, czyli rozliczanie się z operatorem, na zasadzie rozliczania operatora według

faktycznych kosztów. Ten model się sprawdził. On jest bardzo ekonomicznie efektywny dla miasta Gdańska, stąd też chcemy kontynuować do 2030 tę zasadę.

Chcemy również kontynuować zasadę tzw. umowy społecznej. To jest podział kosztów pokrycia funkcjonowania komunikacji miejskiej na zasadzie wpływów ze sprzedaży biletów na poziomie ok. 50% i 50% dopłat z budżetu gminy. To oznacza oczywiście, że jeżeli w przyszłości będziemy inwestować w komunikację, będziemy ją rozwijać, bo te koszty powstające będziemy pół na pół dzielić z mieszkańcami.

Wspólnota Europejska wymaga, abyśmy wybrali w kwestii rozwoju transportu publicznego środek komunikacji miejskiej, który charakteryzuje się najniższą energochłonnością. Przeprowadziliśmy taką analizę, jak to wygląda w Gdańsku. Zrobiliśmy wykres energochłonności na przestrzeni lat 2000-2012 coraz większą efektywnością energetyczną charakteryzują się tramwaje. Oznacza to, że coraz więcej pracy przewozowej na jedną jednostkę możemy wykonywać tramwajami, natomiast w autobusach jest dokładnie tendencja odwrotna. Autobusy stają się coraz mniej efektywne, jeżeli chodzi o energochłonność. Zużywają coraz więcej paliwa. Jakie są powody takiego rozwoju, takiego trendu? Przede wszystkim coraz bardziej nowoczesny tabor tramwajowy jest mniej energochłonny z definicji. Ponadto jest wyposażony w system regeneracji energii, a więc podczas hamowania oddaje energię do sieci i tą energię ponownie wykorzystujemy.

Autobusy są wyposażone, coraz więcej, bo taki jest standard wymagany od pasażerów klimatyzacji, która też pochłania paliwo. W związku z tym zużycie tego paliwa rośnie. Ponadto rosną zatory drogowe, autobusy stoją w zatorach, zużywają przez to więcej paliwa, a więc stwierdzamy, że w tej ewolucji transportu publicznego do roku 2030 nie chcemy rozwijać komunikacji autobusowej, tylko kręgosłupem komunikacji transportu zbiorowego mają być tramwaje.

Ceny energii. Jak popatrzymy (prezentacja), w roku 2009 w trakcji autobusowej kupowaliśmy paliwo na przejechanie 1 km za 1,51 zł. Cena tego paliwa w ciągu 5 lat wzrosła do poziomu 2,16. Jeżeli popatrzymy w trakcję tramwajową, to tramwaj, żeby przejechał ten sam kilometr trasy - potrzebuje energię elektryczną, którą kupiliśmy w roku 2009 za 99 groszy, a w 2014 roku, czyli w obecnym roku cena energii zmalała, nawet do 80 groszy. Tak, że można powiedzieć: Komunikacja tramwajowa jest efektywna, jeżeli chodzi o energochłonność, czyli to, co wymaga od nas Wspólnota Europejska, żebyśmy wprowadzili, rozwijali środki mniej energochłonne - to to mamy zrealizowane. I oczywiście, jeśli chodzi o koszty finansowe, czyli obciążenie budżetu miasta na funkcjonowanie tej komunikacji tramwajowej, też mamy tutaj przesłankę, żeby rozwijać komunikację tramwajową.

Do 2030 roku, zgodnie z prognozami Biura Rozwoju Gdańska gęstość zaludnienia obszarów południowych będzie rosła. Tam będzie się przeprowadzać ludność Gdańska. Te tereny będą bardziej zaludnione, i oczywiście powstaje też potrzeba na transport zbiorowy. W związku z tym chcemy na obszarach południowych rozwijać komunikację tramwajową. Planujemy wybudować trasę w ul. Nowej Warszawskiej, Nowej Jabłoniowej, Nowej Świętokrzyskiej, Bulońskiej Północnej, i też chcemy stworzyć, jako bajpas ramy równoległej Nową Politechniczną, bowiem 40% mieszkańców dzisiaj podróżujących z Gdańska Południe przemieszcza się w kierunku dzielnic północnych, a więc dzisiaj muszą jechać przez centrum, więc

żeby skrócić ten czas przejazdu, dać alternatywę, chcemy wybudować właśnie Nową Politechniczną.

Przewodniczący Piotr Dzik

Jeśli chodzi o Nową Politechniczną, to 50 lat temu miała być wybudowana.

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Myślę, więc, że plany się konkretyzują.

Z ważniejszych rzeczy. Najważniejsze jest, że ten plan musi być zgodny z wszystkimi planami wyższego rzędu. Istnieje już plan transportowy dla kraju. Na dniach będzie uchwalany plan transportowy dla województwa. Nasz plan wpisuje się we wszystkie dotychczas uchwalone plany transportowe. Plan został wyłożony do publicznego wglądu. Mieszkańcy mogli zgłaszać swoje uwagi. Wpłynęło 39 uwag, z czego uwzględniliśmy 17 uwag w przedstawianym planie. Były to drobne uwagi kosmetyczne. Plan ten został również uzgodniony z gminami ościennymi, czyli z tymi gminami, z którymi mamy podpisane porozumienia komunalne w zakresie organizacji transportu zbiorowego. Tutaj nie było większych uwag. Tak, jak wskazałem ten plan jest takim załącznikiem. Mamy nadzieję, że ten plan będzie dalej się rozwijał.

Po przyjęciu w przyszłości standardów obsługi osób niepełnosprawnych. Wiemy, że taki dokument jest w przygotowaniu, jak najbardziej wszystkie te standardy obsługi przestrzeni miejskiej, polityki transportowej, szerszej polityki mobilności można zaimplementować w tym planie. Ten plan został sporządzony zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury, właśnie w sprawie wytycznych do stworzenia planu transportowego.
Prezentacja stanowi załącznik nr 4 do protokołu.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję.

DYSKUSJA:

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Czy ten plan do roku 2030 będzie w takiej postaci?

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Oczywiście ten plan do roku 2030 nie musi być w takiej postaci, on będzie modyfikowany, on może się rozwijać. Ten plan będzie przyjęty uchwałą Rady Miasta Gdańska i można dokładać w przyszłości kolejne elementy, rozwijać o te elementy jak polityka mobilności, która jest jak najbardziej związana z szerszą polityką transportu. Teraz na początku ten rdzeń tego planu transportowego dotyczy tylko i wyłącznie transportu zbiorowego, czyli organizacji rynku przewozów i zasady finansowania usług.

Przewodniczący Piotr Dzik

Gminy zostały zobligowane do utworzenia takiego planu, tak jak gminy zostały zobligowane na przykład do utworzenia wieloletniej prognozy finansowej.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Moja pierwsza uwaga. Zostaliście Państwo ustawowo zobligowani, żeby to powstało, no i to powstało. Natomiast mam wrażenie, że nie jest to taki dokument, jakiego byśmy oczekiwali, który ma jakąś znaczącą wizję, tego jak chcielibyśmy, żeby ta komunikacja wyglądała. Zwłaszcza brak tego dodatku dotyczącego kwestii mobilności w mieście Gdańsku, powoduje, że ten dokument jest mocno niepełny i mam nadzieję, że teraz go przyjmujemy, bo taki jest obowiązek ustawowy, ale mam nadzieję, że będziemy go w jakiś sposób dalej rozwijać, tak żeby on był na możliwości naszego miasta.

Kwesta dotycząca kosztów. Padło tutaj stwierdzenie, że jest coś takiego jak umowa społeczna, że mieszkańcy będą dopłacać 45-50% kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej w Gdańsku. Z tego, co pamiętam, z wcześniejszych różnych posiedzeń tej Komisji i nie tylko, głównie z prognoz, które kierowała do nas Pani Skarbnik Teresa Blacharska, no to te koszty będą się w sposób drastyczny rozjeżdżać, łącznie razem z tym, że do 2020 roku, jeżeli dobrze pamiętam, koszty funkcjonowania komunikacji zbiorowej w mieście Gdańsku przekroczą 400 milionów złotych, a obecnie jest chyba jeszcze niżej, o ile pamiętam za zeszły rok było 270 milionów złotych. Pytanie. Czy będziemy rzeczywiście dążyć do utrzymania tego wskaźnika, bo to jednak oznaczałoby drastyczną podwyżkę cen biletów w stosunku do tego, co mamy w tej chwili? Jak na to będą reagować nasi partnerzy ze Związku Komunikacyjnego? Jak będzie wtedy wyglądała też struktura? O ile dobrze pamiętam, naszym dążeniem było to, żeby znacząca pula z tych przychodów, no to były przychody uzyskiwane z biletów wielorazowych, tzw. miesięcznych okresowych? Natomiast szliśmy w kierunku takim, żeby utrzymywać cenę tego biletu (jednorazowego) premiuując użytkowników, którzy korzystają z komunikacji zbiorowej często, codziennie, kilka razy w tygodniu, a podnosząc ceny biletów jednorazowych.

Mam jeszcze dwa pytania, ale zadam je później, proszę o odpowiedź na temat kosztów.

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Jeżeli się popatrzy na ostatnie lata, to musimy powiedzieć, że ta reforma, którą prowadziliśmy, czyli, że przywiązujemy do nas klientów za pomocą biletów sieciowych, i ta reforma sprawdziła się. Wpływy ze sprzedaży biletów sieciowych wzrosły, więc można powiedzieć, że ten wskaźnik pokrycia kosztów za ubiegłe lata cały czas oscyluje gdzieś w granicach 48, 49%.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Panie dyrektorze. Zgadzam się z panem, że uzyskujemy większe przychody ze sprzedaży biletów, bo to jest prawda. Znaczący przychody wzrastają, tylko, że koszty wzrastają bardziej, szybciej niż wzrost przychodów. W związku z tym ten wskaźnik spada i to spada w sposób taki, że mieliśmy jeszcze, chyba 3, czy 4 lata temu powyżej 50%, a teraz dochodzimy chyba do 43%

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Tak. Tylko proszę zwrócić uwagę, ile w tym czasie inwestycji taboru dokonaliśmy. W stawce za wozokilometr, który płacimy dla ZKM jest również opłata, amortyzacja za nowy tabor, a zakupów nowego taboru było mnóstwo i jest jeszcze jeden fakt, można sprawdzić. W ostatnich dwóch latach stawka za wozokilometr w tramwajach zmalała. Czyli mimo tego, że była wliczona amortyzacja i powinna wzrosnąć stawka, właśnie przez zakup nowego taboru, to stawka zmalała, m.in., bo koszty energii zmalały, a po drugie, że dostaliśmy większy zwrot dofinansowania z Unii Europejskiej.

Pragnę zwrócić uwagę, że jeżeli mówimy o rozwoju trakcji tramwajowej, to Unia Europejska preferuje przede wszystkim ten transport szynowy, i pokrywa dużą część tych kosztów inwestycyjnych. Stąd też właśnie, jeśli mówimy o tej efektywności ekonomicznej, stawiamy na transport szynowy. Zrobiliśmy sobie taką małą symulację do 2030 roku, wykorzystując dane, które otrzymaliśmy z transportowego modelu Biura Rozwoju Gdańska, gdzie widzimy ciągły przyrost liczby pasażerów. To według tej kalkulacji, oczywiście to jest prognoza, bo to też zależy ile w tej kolejnej perspektywie finansowej z Unii Europejskiej dostaniemy zwrotu środków. Ten wskaźnik na poziomie 45-46% jest do osiągnięcia, jest realny.

Ponadto spada tu jeszcze inny, kolejny element, który dotychczas nie był rozważany w tych wieloletnich prognozach finansowych, a mianowicie Kolej Metropolitalna. Kolej Metropolitalna daje, wbrew pozorom ogromne szanse dla rozwoju komunikacji miejskiej również w Gdańsku, albowiem ci mieszkańcy regionu, którzy dzisiaj wjeżdżają samochodem do Gdańska, będą korzystać z KM, dojeżdżać do węzłów w Gdańsku i następnie poruszać się dalej komunikacją miejską, a więc jest to jeden potencjalny pobyt, który zostanie tutaj zrealizowany w Gdańsku. I to też również pokazuje model transportowy Biura Rozwoju Gdańska. Patrząc w przyszłość i patrząc, jak te koszty będą się faktycznie kształtowały, w tej trakcji tramwajowej, który ma stanowić kręgosłup, że ten wskaźnik jednak jest realny do otrzymania.

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji

Pan sam sobie zaprzecza. Mówi pan, że UE preferuje transport szynowy, w związku z tym są wyższe dotacje. Informuję pana, że dotacje unijne są księgowane po stronie przychodów. W związku z tym kompensują negatywne skutki wzrostu amortyzacji, więc tutaj z tego tytułu nie powinny być wzrosty kosztów, które rozjeżdżają nam ten wskaźnik, do 43%, więc dokładnie to jest kontr argument do tego, o czym rozmawiamy. To jest po pierwsze.

Czy państwo naprawdę wiecie, jaki jest powód tego, że ten wskaźnik tak znacząco spada, poniżej 50%, bo mam wrażenie, że chyba nie do końca wiecie, dlaczego tak się dzieje?

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Że dzisiaj spada poniżej 50%?

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji

Tak.

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Dlatego, że jest niższy poziom udziału w przewozach niż chcielibyśmy, żeby był.

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji

Czyli strumień pasażerów jednak?

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Strumień pasażerów. Natomiast to, co pan dyrektor Zomkowski powiedział, że wpływa na to również amortyzacja nowego taboru, to jest prawda. Czyli to są jakby...

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji

Było też powiedziane, że są zwiększone dotacje z Unii Europejskiej, czyli to są jakby przychody, czyli zmniejszają jakby wyniki amortyzacji.

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

To, że korzystamy z dotacji Unii Europejskiej, tzn., że powstaje nowy majątek, jego wartość amortyzujemy i jako koszt wpływa po stronie wydatków miasta, więc jakby to jest dwustronnie napędzane, więc z tego sobie zdajemy sprawę. Natomiast to, że UE woli dofinansowywać transport ekologiczny, świadczy o tym, że rozwijamy linie tramwajowe. Linie tramwajowe, jak państwo widzicie, przynajmniej w kosztach paliwa są trzykrotnie niższe.

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji

To prawda panie dyrektorze, tylko, jaki to ma związek ze strumieniem pasażerów, o którym pan raczył powiedzieć?

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

To znaczy, próbujemy odpowiedzieć na pytanie pana radnego Borawskiego, czy są dzisiaj przesłanki świadczące o tym, że uda nam się utrzymać 50% wskaźnik dopłaty miasta, bo dzisiaj jest 45%.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Ostatnie dane, jaskie nam pan prezydent Lisicki podawał, to 43% z hakiem.

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Dzisiaj jest 55,1% i 44,9%. Tak, że są przesłanki. To wszystko, o czym mówimy, to są przesłanki świadczące o tym, że jest szansa dotrzymać tą dopłatę, m.in. poprzez rozwój linii tramwajowych, właśnie w kierunku Gdańska Południe, bo na dolnym tarasie właściwie linie tramwajowe są efektywnie prowadzone. Być może brakuje połączenia wzdłuż Drogi Zielonej, ale tam nie ma jakby istotnego wpływu na bieżące funkcjonowanie tych linii komunikacyjnych. To jest związane głównie z ruchem turystycznym, więc w sezonie to by się przydało, i chcielibyśmy tam również wprowadzić linię. To, co pan dyrektor powiedział Nowa Politechniczna, czyli połączenie dolnego i górnego tarasu jest bardzo dobrym kierunkiem. Natomiast cały ciężar inwestycji idzie w kierunku Gdańska Południe, bo tam jest największy strumień potencjalnie nowych pasażerów, no i PKM, o której pan dyrektor Zomkowski tutaj wspomniał, również zakładamy, że będzie nam napędzać dodatkowych klientów, czyli efektywność rozwijania linii tramwajowych, efektywność nie dublowania połączeń autobusowych, tylko traktowanych, jako uzupełniające w stosunku do szkieletu linii tramwajowych, daje nam

przeświadczenie i zdolności inwestycyjne w tym kierunku, że poprawi się jakby struktura korzystania z tych biletów. Do tego jeszcze jest polityka miasta ukierunkowana, na właśnie bilety okresowe a nie jednorazowe.

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Proszę zauważyć, że na przestrzeni ostatnich lat nastąpił efekt substytucyjny, a więc część dotychczasowej komunikacji autobusowej w pierwszej kolejności do węzła integracyjnego Chełm - Witosza, a następnie do Łostowic - Świętokrzyskiej ta komunikacja autobusowa została zastąpiona komunikacją tramwajową, i właśnie na przestrzeni tych lat da się w liczbach dokładnie już wskazać, wyliczyć, chociażby już na tym odcinku, jak wzrosła efektywność ekonomiczna, bo z tego właśnie wynika ten cały program zastępowania właśnie komunikacji autobusowej komunikacją tramwajową. Natomiast to, że ten wskaźnik, nawet leciutko zmalował, to nie wynika to z tego, że komunikacja tramwajowa stała się droższa, ale to wynika właśnie przede wszystkim z tych zakupów taborowych.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Panie dyrektorze. Chciałbym, żebyśmy się dobrze zrozumieli od początku do końca. To nie jest żaden zarzut w państwa stronę, że kwestia kosztów i przychodów się rozjeżdża, no, bo wiadomo, że przy takich inwestycjach, przy nowych liniach, przy nowym taborze itd., takie rzeczy się będą działy, przy wzroście amortyzacji itd., sama prognoza dotycząca tego, ilości pasażerów jest dobra, bo ilość pasażerów przybywa, a gdyby było na odwrót, byłby powód do zmartwienia.

Dla mnie, z perspektywy tego, co przed chwilą usłyszałem jest ważna tylko kwestia taka, że stawiamy sobie tutaj za cel, utrzymanie tego 45-50% przedziału partycypacji mieszkańców w kosztach, czyli na takim poziomie ceny, żeby były wpływy z biletów. Natomiast mamy świadomość tego, że koszty będą drastycznie wzrastać. Tak, jak mówię. Pani Skarbnik podawała, że do końca 2020 roku koszty mają wzrosnąć na kwotę gdzieś ponad 400 milionów złotych, jeżeli chodzi o całość komunikacji miejskiej w Gdańsku.

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
W zakresie inwestycji infrastrukturalnych.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Nie. To ma być koszt w zakresie funkcjonowania komunikacji.

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
Ale biorąc pod uwagę prawdopodobnie inwestycje infrastrukturalne.

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Ale musimy rozróżnić koszty inwestycyjne od kosztów eksploatacyjnych.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

W zeszłym roku komunikacja miejska kosztowała 270 milionów. To są, jakie koszty? Koszty funkcjonowania, czy funkcjonowania i inwestycje?

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
Funkcjonowania. Utrzymanie ZTM, kontrakt ZKM.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski
Do 2020 roku wzrośnie do 400 milionów złotych.

Przewodniczący Piotr Dzik
Ale razem z inwestycjami.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski
No właśnie nie. Jeśli dobrze pamiętam, chyba trzy lata temu, te koszty były na poziomie 230 milionów złotych, tak?

Pani Maria Skoroszevska- Romel, Wydział Gospodarki Komunalnej
Tak. Kontrakt z ZKM jest mniej więcej cały czas na takim samym poziomie od kilku lat, i tak w 2012 - kwota 227 milionów złotych, 240 milionów w roku 2013, a teraz mamy 234 miliony, dzięki temu, o czym pan dyrektor mówił, że jest obniżenie stawki na tramwaje.

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku
Koszty zmalały mimo tego, że zakres usług został rozszerzony, bo otworzyliśmy nową trasę do pętli Łostowice- Świątokrzyska.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski
Konkludując. Chodzi mi o to, żebyśmy nie wpadli w taką kwestię, że przyjmujemy sobie jakieś pewne założenie, którego będziemy się trzymać, bo jest to dla nas istotne, że musi być te 45%, nie patrząc na skutki. Moim zdaniem należy inwestować w komunikację miejską, nawet kosztem tego, jeżeli ze względu na wzrost kosztów nie podnosić cen biletów, nawet gdyby to dofinansowanie spadło poniżej 45%. Generalnie do tego dążę. Mam świadomość tego rozjeżdżania się kosztów i przychodów.

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
Tutaj są dwa uwarunkowania. Przyczyną są inwestycje oczywiście, no, bo nie ma realnej przesłanki, żeby mówić, że koszty wzrosną o 30%, tak po prostu. To są głównie inwestycje, czyli udział amortyzacji w wydatkach miasta i kosztów finansowych z tym związanych.

Natomiast są tu dwa elementy, które nam pozwalają jakby optymistycznie na to patrzeć. Zgadzam się, że jeżeli coś nie wyjdzie, to przecież nie będziemy się upierać przy tym procencie. Natomiast, po pierwsze, to, że stawiamy sobie taki ambitny cel, że te 45- 50%. Po drugie, proszę zauważyć, że w miejscach, gdzie jest w częściach, które dotyczą rozwoju infrastruktury taborowej, czy torowej, mówimy w miarę możliwości budżetowych miasta. To oznacza również możliwości budżetowe dopłaty do przewozów w zakresie transportu. Czyli, jaki będzie skutek. Po pierwsze. Czy mamy możliwości inwestycyjne, jako miasto? A po drugie, czy zgodzimy się na tempo inwestycyjne ZKM, które skutkuje zwiększonym udziałem wydatków. To jakby te dwie rzeczy dają nam możliwość sterowania tempem i uzyskaniem tego celu.

Przewodniczący Piotr Dzik

Czyli, czy inwestycje zwiększymy, czy zmniejszymy, tym będzie jakby regulowana stawka dopłat, czy to będzie 45, czy 50%.

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Tak jest. Zarówno inwestycji miejskich, jak i tempo inwestycji ZKM.

Przewodniczący Piotr Dzik

Tak samo przecież mamy przy Wieloletniej Prognozie Finansowej, regulujemy, raz zwiększamy, raz zmniejszamy, przesuwamy itd.

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Nie ukrywam, że to, co się nam rozjechało, bo ta granica 50% była już wcześniej, to właśnie zwiększone tempo inwestycji taborowych, na które myśmy się świadomie zgodzili, wiedząc, że niestety ta kotwica nam się urwie. Ale sądzymy, że per saldo wyszło nam na dobre, bo ZKM załapał się na Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej i otrzymał bardzo duże dofinansowanie z Unii Europejskiej na modernizację taboru

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Ilość wozokilometrów. Z danych, które mieliśmy w zeszłym roku wynikało, że w ciągu 10 lat wzrost liczby wozokilometrów w mieście Gdańsku nie był nawet, o 10%, czyli w ciągu ostatnich 10 lat nie było prawie zmiany wozokilometrów.

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Ilość wozokilometrów jest stałą, zakontraktowaną w usłudze ZKM. I ona oczywiście daje nam dowolność sterowania, ale to jest tylko i wyłącznie w granicach dopuszczonych kontraktem.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Pytam, bo niespecjalnie przedstawiliście to w tej strategii. Czy naszą strategią jest, że chcemy zwiększać tę liczbę, czy chcemy zostać na tym poziomie?

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Chcemy suma summarum pozostać na jednakowym poziomie, zwiększać linie tramwajowe kosztem linii autobusowych, tak jak dzisiaj to robimy.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Czyli pozostajemy na tym samym poziomie, nie będziemy zwiększać ilości wozokilometrów docelowo?

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

W trakcji tramwajowej w 2015 roku, w stosunku do roku obecnego chcemy zwiększyć liczbę wozokilometrów, co jest spowodowane oddaniem do ruchu odcinka do Piecek Migowa. Czyli ta liczba wozokilometrów w trakcji tramwajowej wzrośnie, ale też zapisujemy sobie w tej naszej strategii, że nie zmniejszamy liczby wozokilometrów w trakcji autobusowej. Czyli nie będziemy mieli tego efektu substytutu, dlatego, żeby bardziej rozwijać obszary przyległe do tych tras tramwajowych, które dotychczas są nieobsługiwane przez linie autobusowe. I ta pula wozokilometrów z trakcji tramwajowej będzie proporcjonalnie rosta wraz z

oddaniem do użytkowania kolejnych odcinków, które przed chwilą przedstawiłem na slajdzie.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Rozumiem, ale nie kosztem autobusów?

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Nie kosztem autobusów po to, żeby rozwijać komunikację autobusową w obszarach, czyli te zwolnione wozokilometry, które tramwaj przejmie, zainwestować w innych obszarach, które są dotychczas „niedopieczzone”.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Ale te wozokilometry nie zginą?

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Suma wozokilometrów autobusowych i tramwajowych zmieni się, wzrośnie.

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Ale nie do końca trwania kontraktu na autobusy i tramwaje, czyli do końca 2016 roku. Musimy uwzględnić tą politykę w nowym kontrakcie, bo ten kontrakt jest niestety sztywny w tym zakresie, czyli on, dlatego został obwarowany takimi zmianami, żeby nie dawać możliwości przewoźnikowi również, żeby nadużywał możliwości finansowych miasta.

Przewodniczący Piotr Dzik

Rozumiem tak. Puszczając na Morenę linię tramwajową, automatycznie nadwyżka tego autobusu idzie na inne obszary. Na przykład Olszynka wnioskowała o zwiększona liczbę kursów, dostała te wozokilometry z tej puli autobusowej.

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Zwolniona pula wozokilometrów z trakcji autobusowych umożliwia nam poprawę komunikacji autobusowej na wszystkich pozostałych obszarach, gdzie tramwaj nie dojeżdża, i dopieści, tak jak pan przewodniczący powiedział te obszary, które są dzisiaj zapuszczone.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Ostatnie pytanie, które odnosi się do konkretnej rzeczy, która się w tym dokumencie znajduje. Kompletnie nie zgadzam się z tym założeniem, które państwo przyjęli, na stronie 39 - wskaźnik motoryzacji. Tutaj jest wskaźnik motoryzacji dla miasta Gdańska na dzień 31 grudnia 2020 roku, który wynosi 508 pojazdów na 1000 mieszkańców. Dane, które są podane w tej tabeli oznaczają jasno, po pierwsze kompletne zapchanie miasta. Po drugie. Nie zgadzam się w ogóle merytorycznie z tym, że państwo ustalają te wartości, tu jest tak napisane, że względu na okoliczności rozwoju ekonomicznego w latach 2015-2035. Uważam, że to jest błąd merytoryczny, wskazywanie na wzrost wskaźników motoryzacji ze względu, rozumiem na warunki ekonomiczne. Podam panu przykład miast, które na pewno są ekonomicznie bardziej zasobne w Europie, np. Kopenhaga, mieszkańcy Kopenhagi są dużo bogatsi niż mieszkańcy Gdańska, a kwestie komunikacji, to tam

występuje znaczący spadek komunikacji, jeśli chodzi o auta. W Kopenhadze jest powyżej 200, a poniżej 300 aut na 1000 mieszkańców. Mam wrażenie, że założeniem tego dokumentu jest to, żebyśmy osiągnęli właśnie odwrotny trend, niż ten, który jest tutaj podawany. Nawet w pesymistycznym wariacie jest podawane, że ten wzrost samochodów w przeciągu tych 20 lat osiągnie około 530 aut, a optymistycznym wariacie do 650 aut. Przyjmuje się na świecie, że wskaźnik powyżej 500 aut na 1000 mieszkańców jest stwierdzeniem po prostu, że w takim mieście komunikacja miejska nie działa, bo preferowany jest transport samochodowy. Ta strona w tym dokumencie dla mnie jest kompletnie nie zasadna.

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Mogę się jedynie wypowiedzieć w imieniu kolegów z Biura Rozwoju Gdańska, bo te dane są wynikiem wyliczeń...

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Może inaczej panie dyrektorze. Szanowni państwo, to nie jest plan mobilności aktywnej, w ogóle mobilności Gdańska. To proszę zauważyć są informacje zawarte w pierwszej części dotyczącej diagnozy stanu istniejącego. Determinanta w postaci planowanej przez BRG ilości wskaźnika motoryzacji nie jest bezpośrednią przesłanką wpływającą na rozwój linii komunikacyjnych. Myśmy przy założeniu tego wskaźnika założyli, że układ linii komunikacyjnych, bo to jest główny kręgosłup planu transportu, układ linii komunikacyjnych. Poza tym finansowanie, jakość usług i te wszystkie poboczne, ale najważniejszy to jest układ linii komunikacyjnych. Uznaliśmy, że ten układ, który zaproponowany jest w planie, jest układem optymalnym i rozwojowym. On na pewno nie wypełni wszystkich potrzeb miejskich. Jeżeli założymy, że ten wskaźnik motoryzacji jest zbyt pesymistyczny, czyli, że on powinien być niższy, to to jest dobra rezerwa, to znaczy, że ci ludzie będą jeździć komunikacją miejską, skoro nie będą jeździć samochodami.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Ale w żadnym rozwiązaniu nie jest tak przyjęte. Nawet rozwiązaniu najbardziej optymistycznym dla państwa on jest przyjęty, że w ciągu najbliższych 10 lat ten wskaźnik ilości aut jeszcze wzrośnie. A pesymistyczny, z 508, które jest w tej chwili do 680. Czyli będzie sytuacja, że co drugi mieszkaniec miasta ma auto i dojdziemy do tego, że 2/3 mieszkańców będzie miało auta i miasto będzie stało zakorkowane.

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Ten plan został opracowany o diagnozę tego stanu i plany, w tym przypadku przez Biuro Rozwoju gdańska. Jeżeli się okaże, że te przewidywania są zbyt pesymistyczne, w sensie takim, że nie będzie tylu samochodów, to być może trzeba będzie skorygować układ linii komunikacyjnych, a może niekoniecznie. Może tylko i wyłącznie strukturę przewozów, tak?

Ustawa mówi wyraźnie, że w uzasadnionych sytuacjach należy aktualizować plan. Nie wtedy, kiedy się chce, tylko w uzasadnionych sytuacjach. Jeżeli faktycznie ten wskaźnik amortyzacji, który będzie monitorowany będzie na dużo niższym poziomie niż realizowany, i będzie skutkować przez to wzrostem zapotrzebowania przewozowego na transport publiczny, to jest to istotny element do korekty tego planu w tym zakresie. Ale to, jak sądzimy jest uwarunkowanie pozytywne z punktu

widzenia finansowania, czyli poziomu dopłaty, a może być negatywne z punktu widzenia organizacji linii komunikacyjnej, to wiemy. Trudno nam dzisiaj jest jakby powiedzieć, jak w rzeczywistości się rynek zachowa. To są dane wyjściowe.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

To są dane, które nie mają żadnego wpływu na ten plan.

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Z tego jest wyciągnięty wniosek taki, że te potrzeby w zakresie przewozu, bo skoro ludzie jeżdżą samochodami, to nie używają transportu zbiorowego, a to znaczy, że nie ma przesłanki, żeby zagęścić tą ofertę przewozową z uwagi na to, że mniej ludzi będzie jeździć samochodami, niż wskazane jest w diagnozie.

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Można zreasumować w ten sposób. Po pierwsze. Ten model został zbudowany na podstawie wyników badań empirycznych 2009 roku. I tą prognozę tutaj przedstawioną można zinterpretować w ten sposób, co by się działo gdybyśmy nic nie robili, nie działali, i ten rozwój by sobie tak szedł aż do roku 2035. Taki byłby rozwój motoryzacji. To jest przesłanka do tego, żeby właśnie działać, żeby taką politykę komunikacyjną zrealizować, żeby nie dopuścić do tego typu sytuacji, do tego typu liczb, do tej wielkości.

Ponadto. Proszę zwrócić uwagę. Możecie państwo też takie dane otrzymać z BRG, ogólny wskaźnik mobilności społeczeństwa będzie nadal rósł. Tak, jak jest to w krajach zachodnich. Tylko, gdzie leży cała kwintesencja? W podziale zadań przewozowych. Liczba podróży odbytych samochodami będzie rosła, a równocześnie liczba podróży odbytych komunikacją zbiorową też będzie rosła, dlatego, że mobilny wskaźnik będzie rósł.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Tak, jak na początku powiedziałem, że to jest otwarty dokument. Wszystko wyjdzie na otwartym ciele. Będziemy ten dokument realizowali i obserwowali, i jak zajdzie potrzeba zmieniali. Tak, jak w Wieloletniej Prognozie Finansowej- są przesunięcia. Na pewno nie będziemy rozbierali torów i likwidowali linii tramwajowych, albo likwidowali autobusów.

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Żebyśmy się dobrze zrozumieli. Ta liczba 680 aut, nie wynika z tego, że my prognozujemy taką liczbę w wyniku realizacji tego planu transportowego. To jest stan, tak należy tą liczbę interpretować, co by się działo gdybyśmy nic nie robili.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Tam nie ma zapisów takich. Tam jest podane to, co może się zdarzyć, ale nie ma jakby recepty na to, co z tym zrobić, żeby tak się nie zdarzyło.

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Panie radny. Pan przewodniczący już powiedział. Jest to pierwsze opracowanie tego typu. To jest taka biała księga tak naprawdę transportu Gdańska...

Przewodniczący Piotr Dzik

Jest wymóg opracować, przygotować. W trakcie realizacji poprawiać.

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Punkt odniesienia. Tu mamy stałe markery, które będą nam w przyszłości mówić, jakie są odchylenia od tego, co zaplanowaliśmy. Planujemy, że to będzie się rozwijać tak, jak chcemy, tak? Ale, jeżeli nie, bo może być tak, jak pan dyrektor mówi, że wskaźnik motoryzacji będzie rósł, ale jednocześnie będzie rosła ilość przewozów transportem publicznym. Może tak być. To jest kwestia, jak ludzie się będą zachowywać, i czy faktycznie będą używać aut, czy komunikacji zbiorowej, czy będą bardziej ruchliwi i mobilni. Tego my nie wiemy. Natomiast, jeszcze raz powiem. To nie jest program mobilności. Głównym trzonem tego programu są linie komunikacyjne.

Radny Piotr Skiba, członek Komisji

Czy przewidujecie państwo jeszcze jakiś poprawki tego projektu uchwały, czy dopuszczają państwo jakkolwiek ingerencje w ten plan, przez dopisanie jakichś sformułowań w tym dokumencie?

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Jak trzeba, to tak?

Radny Piotr Skiba, członek Komisji

Brakuje mi tutaj jednego tematu w tym opracowaniu, gdzie generalnie opracowanie oceniam bardzo pozytywnie, inwestujemy w transport szynowy itd. itd. Brakuje mi takiego tematu, jak integracja systemów komunikacyjnych, kilku takich kierunkowych rzeczy. Skupiłbym się na dwóch sprawach. To znaczy, po pierwsze integracja w kontekście reagowania na zmieniające się rozkłady jazdy systemów, typu SKM, w przyszłości PKM. Byłoby łatwiej dostosowywać w moim mniemaniu rozkłady jazdy tramwajów i autobusów do kolei, czego przykład mamy, całkiem niedawny, zmieniły się rozkłady SKM, a rozkłady tramwajów i autobusów nie drgnęły ani o jotę, a w ciągu ostatnich dwóch miesięcy było trochę istotnych elementów, które powinny być śledzone i powinniśmy na to reagować. Kolejka w godzinach szczytu przyjeżdża później, a autobus ma ten sam rozkład i odjeżdża, bądź kolejka przyjeżdża już po odjechaniu autobusu. Mam taki przykład na jednym węźle, napisałem zapytanie, którego jeszcze nie wysłałem, ale prosiłbym o większe reagowanie i sprawdzenie innych węzłów integracyjnych. Takie zdanie w tym programie powinno się pojawić.

Druga rzecz, której mi brakuje w tym programie, tj. integracja pod kontem integracji z przewoźnikami innymi gminnymi, czyli z Gdynią, czy Wejherowem, a konkretnie chodzi mi o oto, to, co zapowiadał niejednokrotnie, zarówno tutaj na Komisji jak i na sesjach Rady Miasta wiceprezydent Maciej Lisicki, chodziło o wprowadzenie jednolitych kasowników, tzw. inteligentnych kasowników przez trzech przewoźników. To powinno być zapisane wprost w tym programie. Chodzi o to, żeby w przyszłości wyeliminować ten problem, bo teraz można korzystać z tych biletów metropolitalnych, a nie można korzystać wzajemnie z biletów pozostałych przewoźników. Oczywiście wprowadzenie tych kasowników, tam w jakimś horyzoncie czasowym. Nie wiem. Dajmy sobie na to 5 lat, tak przykładowo teraz mówię, co umożliwi nam rozliczenia z przewoźnikami. I wówczas ten bilet będzie takim wspólnym biletem, bo teraz nie można skasować biletu gdyńskiego w

Gdańsku, gdańskiego w Gdyni, czy w Wejherowie. Chciałbym, żeby takie sztywne sformułowania były w tym programie.

Bardziej szczegółowy temat, to kwestia tramwajów 105. Czy nie warto jednak pozostawić sobie furtkę, żeby jakieś kilka, bądź kilkanaście wozów na wypadek rezerw np. imprez masowych, przewiezienia niesubordynowanych kibiców? Po co skazywać nasze nowe składy na to, żeby ewentualnie zostały zdewastowane?

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Odnosnie pierwszej kwestii. Mamy taki zapis w planie transportowym, tj. przed rozdziałem VIII ostatnia kartka. Jest zapisane, cyt. „Utrzymana zostanie zasada koordynacji rozkładów jazdy komunikacji komunalnej z SKM a w dalszej kolejności z PKM”.

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

To jest właśnie postulat pana radnego.

Radny Piotr Skiba, członek Komisji

Dobrze. To sprawdzmy to w kontekście tej ostatniej zmiany ...

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

To jest plan. A to, o czym pan radny mówi, to jest kwestia realizacji tego planu. My nie na wszystko mamy wpływ. Taki przykład. SKM zrobiła nam uprzejmość i zaczęła rozrzucać swoje rozkładówki od Gdańska, nie tak jak dotychczas od strony Gdyni, tylko od strony Gdańska, na naszą prośbę.

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Już jest pierwszy krok do przodu, że są rozmowy z SKM, to, co dotychczas nie miało miejsca.

Jeśli chodzi o te inteligentne kasowniki, to nie wiem, czy pan radny jest na bieżąco, ale zakup tych kasowników, chyba tam jest zaplanowana kwota 25 milionów złotych, ma być w ramach nowego programu unijnego.

Radny Piotr Skiba, członek Komisji

Kto to będzie realizować? Jak będzie forma tego projektu?

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Wydaje mi się, że to będzie realizować Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (MZKZG), ale pewien nie jestem.

Radny Piotr Skiba, członek Komisji

Czy możemy zapisać takie zdanie w tym planie?

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Jeżeli to wypełnia, co prawda nie jest wprost napisane, że zakup inteligentnych kasowników, ale jest zapisane, że będzie integracja wspólnych usług z MZKZG, i wyznacza się takie obszary jak: struktura, wysokość cen taryfy, wyposażenie

pojazdów, rozwój kanałów dystrybucji, informacja komunikacji miejskiej. Kasownik jest elementem wyposażenia pojazdów, co jest zresztą związane z dystrybucją biletów.

Radny Piotr Skiba, członek Komisji

No dobrze, ale można by dopisać, wyposażenie pojazdów, takie jak m.in. kasowniki. Natomiast rozumiem, że projekt jest na tyle zaawansowany, że idziemy w kierunku realizacji tego projektu?

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Rozumiem panie radny, że jeśli chodzi o ten pierwszy punkt dotyczący koordynacji, to nie musimy dopisywać, bo to już jest zapisane?

Radny Piotr Skiba, członek Komisji

Dobrze.

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Jeśli chodzi o kasowniki elektroniczne. Mamy ten zapis, nie musimy już jakby rozszerzać tego zapisu.

Radny Piotr Skiba, członek Komisji

Dobrze. A co, jeśli chodzi o 105?

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

W ocenie ZKM, to nie są efektywne tramwaje, i na pewno nie będą modernizowane i utrzymywane.

Radny Piotr Skiba, członek Komisji

To nie o to chodzi. Chodzi o rezerwę, gdy będą jakieś imprezy.

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

To nie jest tak, że my odstawimy jakieś wagony i one będą przez 5 lat sobie stały, a gdy zajdzie potrzeba wprowadzimy je do ruchu. Je trzeba cały czas utrzymywać.

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

105 nie będą eksploatowane. Taka jest generalna ocena ZKM. One są nieefektywne ekonomicznie. W związku z tym ZKM w ogóle ich nie będzie eksploatował, ZKM idzie w innym kierunku utrzymania taboru tramwajowego, np. chcą tak bardzo podnieść efektywność, że np. nie planują drugiej zajezdni tramwajowej, chociaż wzrośnie ilość tramwajów, dlatego, że oni potrzebują plac postojowy dla tramwajów i tą jedną zajezdnię, która będzie obsługiwać, dlatego, że te tramwaje, które obecnie są w ruchu i będą kupowane mają tak niską awaryjność i szybką możliwość serwisowania.

Radny Piotr Skiba, członek Komisji

Ale chyba będą mieć jakieś tramwaje w rezerwie na takie okoliczności?

Pan Dimitris. T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
ZKM utrzymuje rezerwę tramwajową, a dla 105 ZKM musiałby mieć i utrzymywać odrębny park serwisowy.

Pan Sebastian Zomkowski, Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Dowóz kibiców na stadion odbywa się SKM, i praktycznie tramwaje nie mają żadnego udziału, więc już na starcie to ryzyko jest minimalizowane.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Nie ma więcej głosów, zamykam dyskusję, przechodzimy do głosowania.

Ustalenia: Opinia Komisji

Przewodniczący Piotr Dzik

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały RMG w sprawie przyjęcia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Gdańska na lata 2014-2030 - druk nr 1175.

Głosowanie:

Komisja 2 głosami za, przy 1 głosie przeciwnym i 1 głosie wstrzymującym się - przyjęła i pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały, bez poprawek - zawarty w druku nr 1175. **Opinia Nr 68-3/380/18/2014**

Punkt - 6.

Rozpatrzenie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie wyboru metody ustalenia opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi oraz ustalenia stawki tej opłaty dla nieruchomości, na których zamieszkują mieszkańcy - druk nr 1176. Oryginał druku nr 1176 stanowi załącznik do protokołu z sesji Rady Miasta Gdańska z dnia 27 lutego 2014r. **Sprawa: BRMG - S.0006.49.2014**

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Referując przedmiotowy projekt uchwały powiedział m.in., że Prezydenta Miasta Gdańska, po przeanalizowaniu planu wydatków i dochodów na rok 2014 w obszarze gospodarowania odpadami komunalnymi proponuje Radzie Miasta projekt uchwały, zmniejszenie stawki opłaty przy deklarowanej segregacji odpadów dla nieruchomości, na których zamieszkują mieszkańcy w ten sposób, że ze stawki do 110 m², stawki 56 groszy zeszlibyśmy do stawki 44 grosze za m², natomiast pozostałe stawki by się rozmięły, czyli przy deklarowanej stawki o powierzchni powyżej 110 m² pozostałaby stawka na poziomie 5 groszy za m². Podobnie nie zmieniałaby się stawka przy braku deklaracji segregacji odpadów, czyli odpowiednio dla powierzchni do 110 m² - stawka 72 grosze za m², a przy powierzchni powyżej 110 m² - stawka 7 groszy za m².

Moglibyśmy oczywiście obniżyć te stawki dwustronnie, natomiast w ocenie Prezydenta taka propozycja, czyli pozostawienie tych stawek na dotychczasowym poziomie, a zmniejszenie tej stawki podstawowej przy segregacji odpadów spowoduje większe rozwarcie obu tych stawek, i to spowoduje nakłonienie ludzi do korzystania z tego argumentu ekonomicznego, i jednak deklarowania segregacji odpadów, która na dzień dzisiejszy może nie jest najlepszej, jakości, ale się odbywa. Czyli przede wszystkim trzeba przekonać ludzi, że warto segregować i to może przekonać właśnie ta wartość ekonomiczna, że przy braku segregacji będzie ta stawka 72 grosze - jaka jest dotychczas, a przy segregacji już tylko 44 grosze, a później oczywiście w międzyczasie będziemy edukować i uczyć segregacji, żeby ta, jakość segregowanych odpadów była coraz lepsza.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję.

DYSKUSJA:

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Panie dyrektorze. Jeśli chodzi o obniżkę cen i o to, w jakim kierunku idziemy, że obniżamy cenę za śmieci segregowane, to jest bardzo dobry kierunek i w całości popieram te zmiany. Natomiast nie ukrywam, że bardzo nie podoba mi się to, że otrzymujemy projekt uchwały, zwłaszcza, jako Komisja branżowa od tych spraw...

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

To znaczy, że późno, czy ...

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Nie. Otrzymaliśmy projekt uchwały i w uzasadnieniu jest napisane, cyt.: „ Na podstawie dokonanej analizy funkcjonowania systemu w 2013 roku oraz przewidywanych wpływów i wydatków w roku 2014...”. Dyskutując z panem prezydentem Lisickim, prezydent zdecydował się, że chce ogłosić propozycje na konferencji prasowej. Nie zdecydował się na dyskusję z żadnym klubem w Radzie Miasta Gdańska, jego prawo. Natomiast oczekiwałem, że na Komisję otrzymamy tą analizę, jeżeli została ona zrobiona...

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Jest, oczywiście.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

O czym nas państwo w uchwale informują, że analiza została przeprowadzona.

Natomiast przyjmując założenia do reformy „śmieciowej” otrzymaliśmy informację z takim specjalnym grafem kolistym, gdzie były zaznaczone proporcje, założenia, jakie państwo przyjmują do reformy, że część blisko 40% - dotycząca odbioru śmieci, blisko 40% - dotycząca transportu oraz zagospodarowanie, koszty administracji itd. Chcielibyśmy zobaczyć po pół roku funkcjonowania tej reformy, jak życie zweryfikowało te wszystkie kwestie. Mówiąc szczerze, na podstawie tego, jak wyglądało to w 2013 roku nie jesteśmy teraz w stanie ocenić, jak te koszty się kształtowały i skąd wynika ta obniżka...

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
Wczesne wprowadzenie systemu dualnego spowodowało lepszy ...

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski
Edukację, wiem.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
Dokładnie. I w tym kierunku zamierzamy iść.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski
Dobrze. Kierunek jest dobry, obniżka jest dobra, kierunek zaleceń jest dobry. Natomiast nie ukrywam, że jako branżowa Komisja chcielibyśmy uzyskać bardziej pełne dane na ten temat.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
Jeśli mogę odpowiedzieć, być może tutaj na łączach nie gra. Nie chciałbym się tutaj odnosić do tego. Natomiast chcę powiedzieć, że ustawa mówi wyraźnie jak kształtuje się stawkę. Jest to podział kosztów do miernika. Koszty powstają na podstawie planowanych kosztów w budżecie miasta. Państwo w budżecie miasta zaakceptowaliście wydatki na ten system na rok 2014.

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji
Prawda. Tak było.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
No i musi tak być.

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji
Chcieliśmy analizy, dostaliśmy budżet.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
Nie, no musi tak być. My jakby biorąc pod uwagę zaplanowane koszty systemu dzielimy przez miernik. Możemy ustawić czy rozkładamy równo na segregowane i niesegregowane, to jest element pewnej polityki, którą państwo musicie tutaj realizować. My zaproponowaliśmy taką politykę, żeby iść w kierunku zwiększenia rozwarcia między segregacją i brakiem segregacji, bo moglibyśmy przeliczyć to zupełnie inaczej, tak? Tylko wydaje się, że to jest rozsądne, no i nie ma innej możliwości, bo ustawa mówi, że stawka to jest iloraz planowanych wydatków do miernika. Miernik się troszkę zmienił, bo myśmy zweryfikowali miernik, on niewiele się zmienił, trochę się zmienił, bo wiemy jak ludzie deklarują swoje powierzchnie, budżet mamy ustalony, a później to jest tylko kwestia ilorazu.

Przewodniczący Piotr Dzik
Ale tutaj nie o to chyba było pytanie.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski
Chodzi mi o to, że ...

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji
Dopasowanie do budżetu. Pan dyrektor wyłożył kwintesencję stworzenia tego systemu. Zostało zapisane w uchwale budżetowej 82 miliony na rok i potem wszystko robiono pod to, żeby wyszło te 82 miliony i to jest cały program.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
To jest nieprawda.

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji
Jak nieprawda?

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
Znaczy inaczej.

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji
Proszę zapoznać się z uzasadnieniem uchwały z lutego i kwietnia zeszłego roku i będzie miał pan to, co powiedziałem.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
Identyczne jest.

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji
Nie, bo tam gdzie obwody nie pasowały, to podnieśliście koszty na ZDiZ, koszty funkcjonowania systemu przy Urzędzie Miasta, a kwota pozostała dalej 82 miliony rocznie. I to jest cel główny, najpierw założenia w budżecie i pod to robiliście koszty.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
Nie. My jesteśmy w stanie państwu przedstawić każdą pozycję planowanych wydatków, i każda pozycja podlega weryfikacji, czy państwo się z tym zgadzacie, czy się nie zgadzacie.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski
W maju był wzrost kosztów w ZDiZ z 4% do 12%

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji
Tak, bo na kwotę trzeba było wyjść

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski
Takie było założenie. Natomiast rolą naszej Komisji jest to, żeby zweryfikować to, co państwo zakładali.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
Możemy państwu przedstawić, tak? Które pozycje, w jakim zakresie zostały zrealizowane?

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji
Uzasadnienie obecnie przedkładanej uchwały jest zupełnie inne niż wtedy, zupełnie inne podane są mierniki niż wtedy, gdy ten system był przyjmowany.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
Identyczne. Mam obie uchwały i są zbudowane na tych samych tabelach, tylko, że tu są ...

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji
Nie.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Tu są rozbite na sektory, a u nas jest scalone, bo to nie ma sensu rozбивać na sektory, czyli te tabele są jakby zwarte. Cztery tabele, cztery tabele plus tabela podsumowująca i rozliczająca. Tam tak samo jest, czyli podsumowująca, rozliczająca.

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji

Jakie dane wzięliście? Ile metrów kwadratowych wzięliście?

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

To jest napisane. Do 110 m² wzięliśmy 10.144.143, a powyżej 110 m² wzięliśmy 686 tysięcy, a poprzednio mieliśmy 10.402.000 - do 110 m², i 720.900 - powyżej 110 m².

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji

A było powyżej 11 milionów, z czego to zmniejszenie?

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Nie mamy sumy, a mogłoby tak być.

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji

I ubyło wam metrów, czy przybyło w ciągu roku?

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

To jest też ważne. Bo my rozkładamy tę opłatę na zamieszkałe. Jeżeli my mamy z tych 11 milionów niezamieszkałe, bo nie złożono nam deklaracji, nie wiemy, bo jeszcze kontroli nie było, ale zakładamy, że taka jest uczciwość obywateli, więc tak się rozkłada, tzn., że pozostałe kilka procent, to są po prostu niezamieszkałe. Tak zakładamy, stąd jest ta korekta, no, bo musimy się na czymś oprzeć.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Dobrze. Reasumując. Rozumiem, że taka analiza została wykonana i jest szansa, że przed podjęciem decyzji, czyli do czwartku taką analizę dostaniemy?

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Oczywiście wszystko jest do wglądu, tylko nie chcieliśmy dawać tego do uzasadnienia, bo to jest mnóstwo różnych tabel. One są zsynchronizowane ze sobą, powiązane i nie chcieliśmy tego wszystkiego dawać do uzasadnienia, bo byłoby kilkanaście stron.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Dobrze. Mnie interesuje struktura kosztów. To, co państwo określali w kosztach, tzn. koszty transportu, koszty zagospodarowania...

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Panie przewodniczący. Tu wszystko jest. Koszt całkowity GOK na 2014 rok, transport, zagospodarowanie, zarządzanie w podziale na mieszkańców i pozostałych.

Przewodniczący Piotr Dzik

Panie dyrektorze.

Proszę przedstawić te koszty w wykresie graficznym oraz to, o co prosił wiceprzewodniczący Piotr Borawski. Jak to się przedstawiało w poprzedniej uchwale, i jak to jest obecnie, żeby to można było porównać.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Mnie wystarczą dane, nie muszą być przedstawiane graficznie

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Chodzi o strukturę tylko?

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Chodzi mi o analizę, na którą powołujecie się państwo w uzasadnieniu. Nic więcej nie jest mi potrzebne do szczęścia.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Ale proszę zobaczyć, w poprzedniej uchwale, bo przedostatnia tabela mówi o strukturze kosztów, tak?. Na transport mamy 17 374 328, zagospodarowanie 34 337 641, zarządzanie 5 026 180. Razem ponad 56 milionów u mieszkańców, a w całości z kolei wynosi ponad 78 milionów złotych. Natomiast to, co było w 2013 roku. Było 19 milionów jest 17, zagospodarowanie było 36, a jest 34, zarządzanie było 11 a jest 5. Czyli tutaj duży spadek był na zarządzaniu.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Kwesta kosztów odbioru odpadów też miała miejsce, było wyżej przyjęte, a później zostało to zmniejszone.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Powiem, dlaczego taki spadek kosztów zarządzania jest. Dlatego, że myśmy wcześniej liczyli tutaj inwestycje. Dzisiaj mówimy o tym, że inwestycje pokrywamy nie z tej stawki, bo one wchodzi na amortyzację, tj. siedziba, samochody, wyposażenie, oprogramowania, to wszystko, co było związane z organizacją tego systemu.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Panie dyrektorze. Został założony pewien strumień odpadów, który, jeżeli dobrze pamiętam, założenie wynikało z tego, że strumień ...

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

To już jest zapisane.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

I na podstawie tego strumienia zostały wyliczone koszty jego odbioru.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Tak.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

I rozumiem, że po wykonaniu tego w 2013 roku, mamy porównanie z tym, co było założone.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Jak państwo porównacie poprzednie uzasadnienie, które było, to właśnie, dlatego utrzymaliśmy ten sam sposób prezentacji danych, żebyście państwo mieli możliwość porównania? Jedna jest różnica. W poprzednich tabelach były sektory, a tutaj nie pokazywaliśmy sektorów, tylko scaliliśmy sumę. I to jest cała różnica. Układ tabel jest taki sam jak poprzednio, można je wprost porównać.

Wiceprzewodniczący Piotr Borawski

Poprosimy o te dane, tę analizę.

Radny Piotr Skiba, członek Komisji

Proszę pana dyrektora o rozszerzenie tematu. Jaka jest, jakość tych śmieci segregowanych? Czy dużo jest uwag do wspólnot, czy do innych administratorów w tym zakresie? Niedługo upłynie rok od funkcjonowania tego systemu. Czy na podstawie tego roku da się wysnuć jakieś wnioski, co się będzie działo dalej, tzn., czy będziemy mieli często do czynienia, gdzie wspólnoty, spółdzielnie, czy inni administratorzy będą karani za dostarczanie śmieci niezgodnie z tym, co deklarują w deklaracjach?

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Jeśli chodzi o deklarowany sposób segregacji odpadów, to jest to przedstawione na wykresie. Nie mam więcej egzemplarzy, ale można spokojnie to zobaczyć. Z tego wykresu są takie oczywiste fakty, wnioski. Najlepsze sektory, to są dwa sektory, w których już od kilku lat funkcjonuje system dualny, czyli to jest sektor 5 z Osową, Żabianką, i chyba sektor 1, tam gdzie jest Wzgórze Mickiewicza, Chełm, przy czym on wszedł w ten system później niż Osowa i Żabianka. W związku z tym widać z tego, że wczesne wprowadzenie systemu dualnego spowodowało lepszy system segregacji. I jakby w tym kierunku chcemy iść. Natomiast, jakość odpadów, ona nie jest dobra. To znaczy, o ile dzisiaj 80% deklaruje, że segreguje odpady, o tyle tych odpadów zgodnie z deklaracją przy podziale mokre, suche i mieszane przyjeżdża 60%. W związku z tym połowa tych ludzi, którzy zadeklarowali, nie do końca wypełniają swój obowiązek. I to jest nasze wyzwanie. Czyli poprzez informacje, edukację i pracę z ludźmi musimy poprawić jakby, jakość tych śmieci.

Radny Piotr Skiba, członek Komisji

Jest taki system naklejek na koszach.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Tak. Ten system był od początku, to są żółte kartki tzw., czyli one powodują, że po pierwsze wiemy, że coś jest nie tak. Mieszkaniec wie, że my wiemy, że jest coś nie tak, no i oczywiście konsekwencją drugiej żółtej kartki może być podniesienie stawki opłaty.

Radny Piotr Skiba, członek Komisji

Czy jest dużo takich sytuacji, że administrator z wami się kontaktuje, jest jakaś reakcja, co on mówi, czy zaczyna się tłumaczyć? To znaczy, z czego to wynika, czy wynika ze złego przygotowania, nie wiem samych pojemników na śmieci, czy co innego?

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
Skuras

Bijemy się tutaj w piersi i nie ukrywamy, że mamy udział w tym, że ta segregacja nie była najlepsza, bo jak państwo wiecie, była duża szara strefa, był duży niedobór pojemników na rynku i ludzie po prostu nie mieli możliwości faktycznego segregowania odpadów. I to jest nasza wina, i to opóźniło jakby proces wykształcenia takich dobrych postaw wśród społeczeństwa. Drugą rzeczą jest to, że oczywiście, ale głównie wspólnoty mieszkaniowe narzekają na to, że mają trudności w organizowaniu wspólnych punktów gromadzenia odpadów. Więc mówią. My dobrze segregujemy, ale ci inni korzystają z naszego PGO, to już źle segregują. Czyli to jest jakby problem wewnątrz dużych kwartałów mieszkaniowych, co do korzystania z tego PGO. Nota bene na przykład tak dużego problemu nie ma w zabudowie spółdzielczej, gdzie ten proces jest znacznie lepiej zorganizowany. Ale z kolei spółdzielcy też narzekają, że mają wspólne PGO z działalnością gospodarczą. A działalność gospodarcza, ponieważ jest inaczej rozliczana niż mieszkaniowa, bo tam jest od faktycznej wielkości, ilości odpadów deklarowanych, no to tam jest tendencja taka, że oni deklarują małą ilość a zarzucają ich pojemniki dużą ilością odpadów. To są jakby problemy, które nie są problemami miasta, tylko problemami tych lokalnych społeczności, ale, w których my bierzemy udział oczywiście, bo i tak to skupi się na nas.

Przewodniczący Piotr Dzik

No nie do końca panie dyrektorze, bo tutaj się z panem nie zgodzę. Na przykład na terenie Śródmieścia PGO są otwarte i wszyscy mają do nich dostęp i rządzą tam wspólnoty jak i są też odpady gminne z lokali komunalnych. Tak, że tutaj po obydwu stronach jest trochę wina.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Tak, to samo dotyczy mieszkań komunalnych. Tylko mówię, że problem jest jakby trochę poza systemem gospodarki odpadami. My też jesteśmy we wspólnotach, bo we wspólnotach są jeszcze mieszkania komunalne.

Przewodniczący Piotr Dzik

Bo nie chcecie sprzedawać mieszkań. Tak jest np. na Cygańskiej Górze, pół bloku jest sprzedanych, a mieszkańcy z drugiej połowy bloku nie mogą wykupić mieszkań, bo nie chcecie im sprzedać.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Tam nie możemy sprzedać, bo tam był wzięty kredyt.

Przewodniczący Piotr Dzik

Nie prawda, tylko te bloki były wybudowane po 91 roku.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Są na sprzedaż, tylko za 100%.

Przewodniczący Piotr Dzik

Jeżeli tam w tym bloku są trzy klatki, i były mieszkania firmowe, i wykupili je za 10%, to, dlaczego teraz, jeżeli pomieszane mamy wspólnoty z mieszkańcami komunalnych, to nie mogą ludzie z komunalnych kupić też za 10%.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
Bo to jest wola rady miasta.

Przewodniczący Piotr Dzik
Najlepiej zważyć na radę miasta.

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
To znaczy polityka rady miasta jest taka, żeby, po pierwsze sprzedawać z bonifikatą te mieszkania, które gmina otrzymała od przedsiębiorstw państwowych, ale nowe budynki wybudowane po 1990 roku sprzedawać bez bonifikaty.

Przewodniczący Piotr Dzik
One są wybudowane z wielkiej płyty, już są do remontów. Wróćmy do przedmiotowego punktu.

Czy w tym temacie są jeszcze pytania? Nie ma, przechodzimy do głosowania.

Ustalenia: Opinia Komisji

Przewodniczący Piotr Dzik
Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie wyboru metody ustalenia opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi oraz ustalenia stawki tej opłaty dla nieruchomości, na których zamieszkują mieszkańcy - druk nr 1176.

Głosowanie:
Komisja przyjęła i pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały, bez poprawek - zawarty w druku nr 1176.

Głosowanie za pozytywnym zaopiniowaniem w/w uchwały przebiegło w następujący sposób: 3 głosy za, 0 głosów przeciwnych, 0 głosów wstrzymujących się. Obecny Radny Grzegorz Strzelczyk nie wziął udziału w głosowaniu. **Opinia Nr 68-3/381/19/2014**

Punkt - 7.

Rozpatrzenie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie określenia wzoru deklaracji o wysokości opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi składanej przez właścicieli nieruchomości położonych na terenie Gminy Miasta Gdańska oraz warunków i trybu składania deklaracji za pomocą środków komunikacji elektronicznej - druk nr 1177. Oryginał druku nr 1177 stanowi załącznik do protokołu z sesji Rady Miasta Gdańska z dnia 27 lutego 2014r. **Sprawa: BRMG - S.0006.50.2014**

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej
Referując przedmiotowy projekt uchwały, powiedział m.in., że co prawda ustawa o utrzymaniu czystości i porządku nie determinuje kształtu samej deklaracji, natomiast ustawa w sprawie egzekucji w administracji, mówi o tym, no nie da się przeprowadzić egzekucji skarbowej, jeżeli deklaracje są złożone w sposób niepełny

bądź wadliwy. Stąd jakby forma tej deklaracji musi odpowiadać przyszłemu trybowi windykacji skarbowej. My wiemy, że niektóre gminy mają proste deklaracje, nawet imię i nazwisko, i nie wiem, że deklaruje 30 złotych. Tylko w naszym odczuciu tak złożone deklaracje powodują, że w trybie windykacji następuje konieczność uzupełnienia pewnych danych i nie można wystawić od razu tytułu wykonawczego z takiej deklaracji. Stąd uważamy, że dla dobra bezpieczeństwa dochodów miasta te deklaracje powinny być w podobnym kształcie.

Natomiast, co się zmieniło? Zmieniło się to, co w trybie zgłoszeń mieszkańców i błędów w deklaracjach dotychczas składanych budziło najwięcej kontrowersji. Czyli te zmiany, które tu proponujemy są zmianami kosmetycznymi, ale ukierunkowanymi na lepszą czytelność i uniknięcie dotychczasowych błędów. Zmieniamy tak naprawdę w deklaracjach część B, czyli inaczej opisujemy rodzaj deklaracji, jaka jest składana. Zmieniamy umiejscowienie części C, bo ona była w dalszej części deklaracji, a teraz jest na trzecim miejscu. I zmieniamy również opis typów podmiotów składających deklaracje w części D. Ponadto oczywiście zmienia się wysokość stawki, bo utrzymujemy cały czas zasadę, że w deklaracjach będą wpisywane stawki, które będą uchwalone, bo jeżeli stawka nie będzie uchwalona, to i ta uchwała nie będzie mogła być uchwalona. Zmienia się część objaśnień, które są na samym końcu deklaracji wpisane.

Ważne jest też, że w tym projekcie uchwały zmieniającej zmieniliśmy też trochę sposób wyliczenia stawki w deklaracji DO-2, i DO-3, tych części nieruchomości, na których nie zamieszkują mieszkańcy, po to, aby właśnie ten proces liczenia nie budził już takich wątpliwości, w jaki sposób tą opłatę trzeba wyliczyć.

Ważne też jest, że w tejchwale jakby dookreślamy sposób elektronicznego składania deklaracji za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Zarządu Dróg i Zieleni. Dotychczas było to trochę w trybie uproszczonym, a teraz jakby dookreślamy sposób składania deklaracji, to wynika z tego, że ten tryb uproszczony wynikał z braku właściwej organizacji skrzynki podawczej ZDiZ. Teraz już firma informatyczna te sprawy uporządkowała i myślę, że przyjęcie tej zmiany jest już na pewno prawidłowe i nie będzie budzić wątpliwości prawnych. Aczkolwiek drogą elektroniczną jest raptem 20% składanych deklaracji.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Czy są pytania?

Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji

Wracając jeszcze do stawki. Ustawa mówi, że z tego nowego systemu wprowadzonego ustawą od lipca ubiegłego roku nie można przeznaczać środków na inne cele niż utylizacja odpadów komunalnych. Co zrobiliście państwo z tą nadpłatą naliczoną i płaconą od lipca do końca 2013 roku?

Pan Dimitris T. Skuras, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

Ta nadpłata jest zbilansowana, została skorygowana.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Nie ma więcej głosów w dyskusji, przechodzimy do głosowania.

Ustalenia: Opinia Komisji

Przewodniczący Piotr Dzik

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska zmieniającej uchwałę w sprawie określenia wzoru deklaracji o wysokości opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi składanej przez właścicieli nieruchomości położonych na terenie Gminy Miasta Gdańska oraz warunków i trybu składania deklaracji za pomocą środków komunikacji elektronicznej - druk nr 1177.

Głosowanie:

Komisja przyjęła i pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały, bez poprawek - zawarty w druku nr 1177.

Głosowanie za pozytywnym zaopiniowaniem w/w uchwały przebiegło w następujący sposób: 3 głosy za, 0 głosów przeciwnych, 0 głosów wstrzymujących się. Obecny Radny Grzegorz Strzelczyk nie wziął udziału w głosowaniu. **Opinia Nr 68-3/382/20/2014**

Punkt - 8.

Rozpatrzenie i zaopiniowanie wniosku Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie zamiany najmowanego komunalnego lokalu użytkowego, położonego w Gdańsku przy ul. Grażyny 6, o powierzchni użytkowej 40,34 m², - na wolny prawnie i fizycznie lokal użytkowy położony w Gdańsku przy Al. Grunwaldzkiej 137 o łącznej powierzchni użytkowej 120,97 m² - na rzecz Stowarzyszenia „Pomocna Dłoń Wrzeszcza”.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Pani Barbara Majewska - Zastępca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej

Zreferowała przedmiotowy wniosek. Pismo W GK.II.7152.3.21.2014.MZ.50757 z dnia 18.02.2014 roku stanowi załącznik nr 5 do protokołu.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Nie ma głosów w dyskusji, przechodzimy do głosowania.

Ustalenia: Opinia Komisji

Przewodniczący Piotr Dzik

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie wniosku Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie zamiany najmowanego komunalnego lokalu użytkowego, położonego w Gdańsku przy ul. Grażyny 6, o powierzchni użytkowej 40,34 m², - na wolny prawnie i fizycznie lokal użytkowy położony w Gdańsku przy Al. Grunwaldzkiej 137 o łącznej powierzchni użytkowej 120,97 m² - na rzecz Stowarzyszenia „Pomocna Dłoń Wrzeszcza”.

Głosowanie:

Komisja 6 głosami za - jednogłośnie - pozytywnie zaopiniowała wniosek w sprawie zamiany najmowanego komunalnego lokalu użytkowego, położonego w Gdańsku przy ul. Grażyny 6, o powierzchni użytkowej 40,34 m², - na wolny

prawnie i fizycznie lokal użytkowy położony w Gdańsku przy Al. Grunwaldzkiej 137 o łącznej powierzchni użytkowej 120,97m² - na rzecz Stowarzyszenia „Pomocna Dłoń Wrzeszcza”. **Opinia Nr 68-3/383/21/2014**

Punkt - 9.

Rozpatrzenie i zaopiniowanie wniosku Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie dalszego użyczenia lokalu użytkowego, położonego przy ul. Fiszera 10 w Gdańsku, o łącznej powierzchni użytkowej 119,40 m² wraz z przyległym terenem o łącznej powierzchni 182,84 m² - na rzecz Fundacji „Obudź Nadzieję”.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Pani Barbara Majewska - Zastępca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej

Zreferowała przedmiotowy wniosek. Pismo WGK.II.7152.1.18.2014.MZ.50761 stanowi załącznik nr 6 do protokołu.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Nie ma pytań, przechodzimy do głosowania.

Ustalenia: Opinia Komisji

Przewodniczący Piotr Dzik

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie wniosku Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie dalszego użyczenia lokalu użytkowego, położonego przy ul. Fiszera 10 w Gdańsku, o łącznej powierzchni użytkowej 119,40 m² wraz z przyległym terenem o łącznej powierzchni 182,84 m² - na rzecz Fundacji „Obudź Nadzieję”.

Głosowanie:

Komisja 6 głosami za - jednogłośnie - pozytywnie zaopiniowała wniosek w sprawie dalszego użyczenia lokalu użytkowego, położonego przy ul. Fiszera 10 w Gdańsku, o łącznej powierzchni użytkowej 119,40 m² wraz z przyległym terenem o łącznej powierzchni 182,84 m² - na rzecz Fundacji „Obudź Nadzieję”. **Opinia Nr 68-3/384/22/2014**

Punkt - 10.

Rozpatrzenie i zaopiniowanie wniosku Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie dalszego użyczenia na kolejne 2 lata obiektu użytkowego, położonego w Gdańsku przy ul. Chmielnej 111/113 (spichlerz „Steffen”) wraz z przyległymi warsztatami) o łącznej powierzchni użytkowej 2125,00 m² - na rzecz Bałtyckiego Bractwa Żeglarszy.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Pani Barbara Majewska - Zastępca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej

Zreferowała przedmiotowy wniosek. Pismo WGK.II.7152.1.14.2014.BW.49904 stanowi załącznik nr 7 do protokołu.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Nie ma pytań, przechodzimy do głosowania.

Ustalenia: Opinia Komisji

Przewodniczący Piotr Dzik

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie wniosku Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie dalszego użyczenia na kolejne 2 lata obiektu użytkowego, położonego w Gdańsku przy ul. Chmielnej 111/113 (spichlerz „Steffen”) wraz z przyległymi warsztatami) o łącznej powierzchni użytkowej 2125,00 m² - na rzecz Bałtyckiego Bractwa Żeglarzy.

Głosowanie:

Komisja 6 głosami za - jednogłośnie - pozytywnie zaopiniowała wniosek w sprawie dalszego użyczenia na kolejne 2 lata obiektu użytkowego, położonego w Gdańsku przy ul. Chmielnej 111/113 (spichlerz „Steffen”) wraz z przyległymi warsztatami) o łącznej powierzchni użytkowej 2125,00 m² - na rzecz Bałtyckiego Bractwa Żeglarzy. Opinia Nr 68-3/385/23/2014

Punkt - 10.1.

Rozpatrzenie wniosku Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie zamiany między najemcami lokalu użytkowego, o powierzchni 33,39 m² najmowanego przez Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Pielęgniarek i Położnych Środowiskowo Rodzinnych "Med-Dom", położonego na I piętrze w budynku przy ul. Mickiewicza 28/30 - na lokal użytkowy, o powierzchni 43,49 m² położony na parterze również w budynku przy ul. Mickiewicza 28/30, którego najemcą jest Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Przychodnia Mickiewicza”.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Pani Barbara Majewska - Zastępca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej

Zreferowała przedmiotowy wniosek. Pismo WGK.II.7152.1.19.2014.JM.53431 z dnia 20.02.2014 roku stanowi załącznik nr 8 do protokołu.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Nie ma pytań, przechodzimy do głosowania.

Ustalenia: Opinia Komisji

Przewodniczący Piotr Dzik

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie wniosku Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie zamiany między najemcami lokalu użytkowego, najmowanego przez Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Pielęgniarek i Położnych Środowiskowo Rodzinnych "Med-Dom", położonego na I piętrze w budynku przy ul. Mickiewicza 28/30 - na lokal użytkowy, położony na parterze

również w budynku przy ul. Mickiewicza 28/30, którego najemcą jest Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Przychodnia Mickiewicza”.

Głosowanie:

Komisja 6 głosami za - jednogłośnie - pozytywnie zaopiniowała wniosek w sprawie zamiany między najemcami lokalu użytkowego, o powierzchni 33,39 m² najmowanego przez Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Pielęgniarek i Położnych Środowiskowo Rodzinnych "Med-Dom", położonego na I piętrze w budynku przy ul. Mickiewicza 28/30 - na lokal użytkowy, o powierzchni 43,49 m² położony na parterze również w budynku przy ul. Mickiewicza 28/30, którego najemcą jest Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Przychodnia Mickiewicza”.

Opinia Nr 68-3/386/24/2014

Punkt - 11.

Rozpatrzenie i zaopiniowanie wniosku Prezydenta Miasta Gdańska w sprawie przyznania prawa do wynajmu lokalu socjalnego z pominięciem kolejności umieszczonej na wykazie osób/rodzin zakwalifikowanych do zawarcia umowy najmu lokalu socjalnego.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Pani Barbara Majewska - Zastępca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej

Zreferowała przedmiotowy wniosek. Pismo W GK-II.7140.1.234.2009.JH z dnia 18.02.2014 roku stanowi załącznik nr 9 do protokołu.

Ustawa o ochronie danych osobowych

Punkt - 12.

Sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencja.

Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Porządek obrad został wyczerpany. Nie ma więcej spraw ze strony członków Komisji. Dziękuję bardzo za czynny udział w posiedzeniu. Zamykam posiedzenie. Na tym posiedzenie zostało zakończone - godz. 17:20.

*Przewodniczący
Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG*

Piotr Dzik

Protokół sporządziła:

Elżbieta Wajs-Deyck
Pracownik
Biura Rady Miasta Gdańska

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA GDAŃSKA NA LATA 2014-2030

wybrane zagadnienia



Plan transportowy jako akt prawa miejscowego

- wynika z zapisów Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16.12.2010 r.;
- jest obligatoryjny dla każdej gminy liczącej co najmniej 50 000 mieszkańców;
- jest zgodny z art. 12 powyższej Ustawy oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25.05.2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu.

Brak planu transportowego skutkuje:

- brakiem prawnej możliwości zakontraktowania nowych umów przewozowych po 01.03.2014 r.;
- brakiem możliwości powierzenia wykonania usług przewozowych operatorowi komunalnemu (ZKM Gdańsk).

Horyzont czasowy planu transportowego

Jako horyzont czasowy planu został przyjęty 2030 r. z powodów:

- obowiązywania do 2030 r. umowy wieloletniej z operatorem komunalnym w zakresie świadczenia usług w trakcji tramwajowej;
- zgodności perspektywy czasowej z opracowywanym dokumentem strategicznym dla miasta Gdańska pt. „Strategia Rozwoju Gdańska 2030”.

Plan transportowy nie jest planem mobilności

Plan transportowy dotyka jedynie obszar transportu zbiorowego i **nie** obejmuje szerszych zagadnień mobilności, takich jak:

- transport rowerowy,
- komunikacja piesza,
- polityka mobilności (np. restrykcje w stosunku do transportu samochodowego, polityka parkingowa, zagospodarowanie przestrzenne – „miasto zwarte”).

Plan transportowy może ewoluować do planu mobilności.

Plan transportowy a przestrzeń miejska

Plan transportowy nie obejmuje zagadnień dotyczących standardów kształtowania przestrzeni miejskiej z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i starszych.

Po ustaleniu tych standardów istnieje możliwość rozwinięcia planu w tym zakresie.

Cel planu transportowego

Określenie głównych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze miasta Gdańska zgodnie z określonymi przez Wspólnotę Europejską zasadami zrównoważonego rozwoju:

- minimalizacja energochłonności transportu
- poprawa efektywności ekonomicznej transportu
- społeczna sprawiedliwość dostępności transportu (wyrównanie szans dla wszystkich grup społecznych)

Cel planu transportowego

1. Diagnoza systemu

- inwentaryzacja zasobów transportu publ. (sieć, tabor, infrastruktura, zasady organizacji rynku);
- dotychczasowe inwestycje (np. GPKM);
- źródła ruchu (lokalizacja obiektów użyteczności publicznej - rozp. ministr.), gęstość zaludnienia i kierunki rozwoju przestrzennego;
- energochłonność środków przewozowych (duża efektywność energetyczna tramwajów, mała autobusów);

Cel planu transportowego

2. Planowany rozwój transportu publicznego

- określenie przyszłych zasad funkcjonowania rynku transportu publicznego (kontynuacja zasady instytucjonalnego podziału funkcji organizatora i wykonawcy; 100% pracy przewozowej tramwajów i 85,5% autobusów dla operatora komunalnego na podstawie rozp. WE 1370/2007 i ustawy PTZ);

Cel planu transportowego

2. Planowany rozwój transportu publicznego

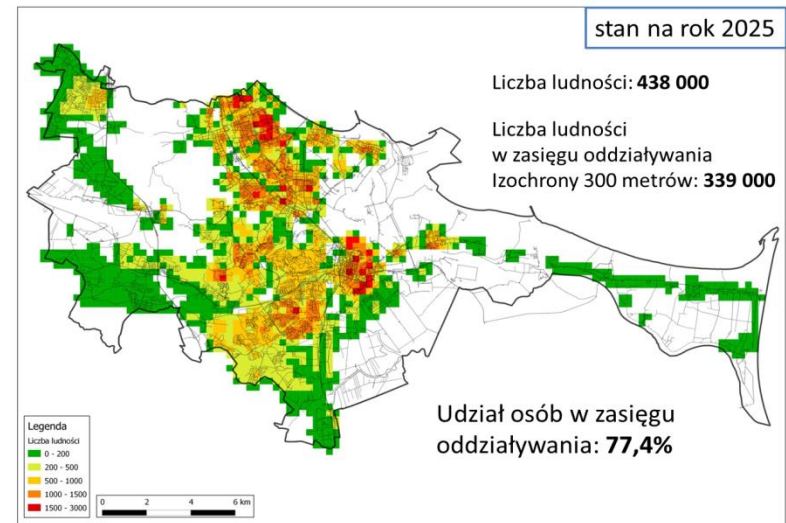
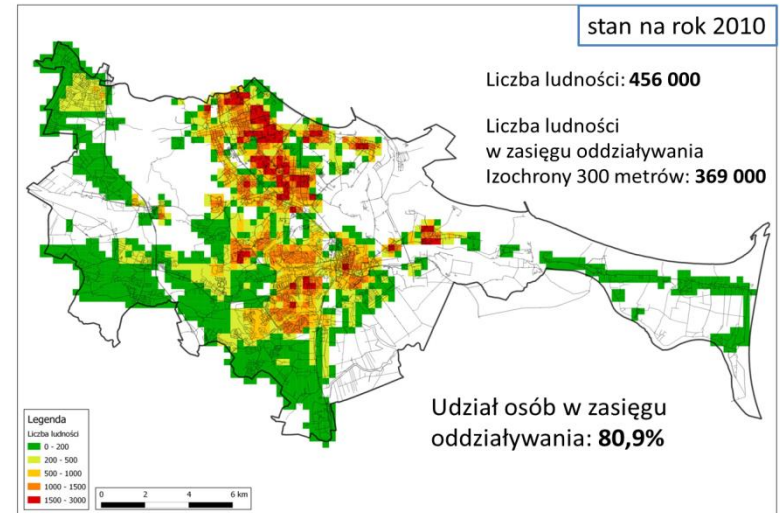
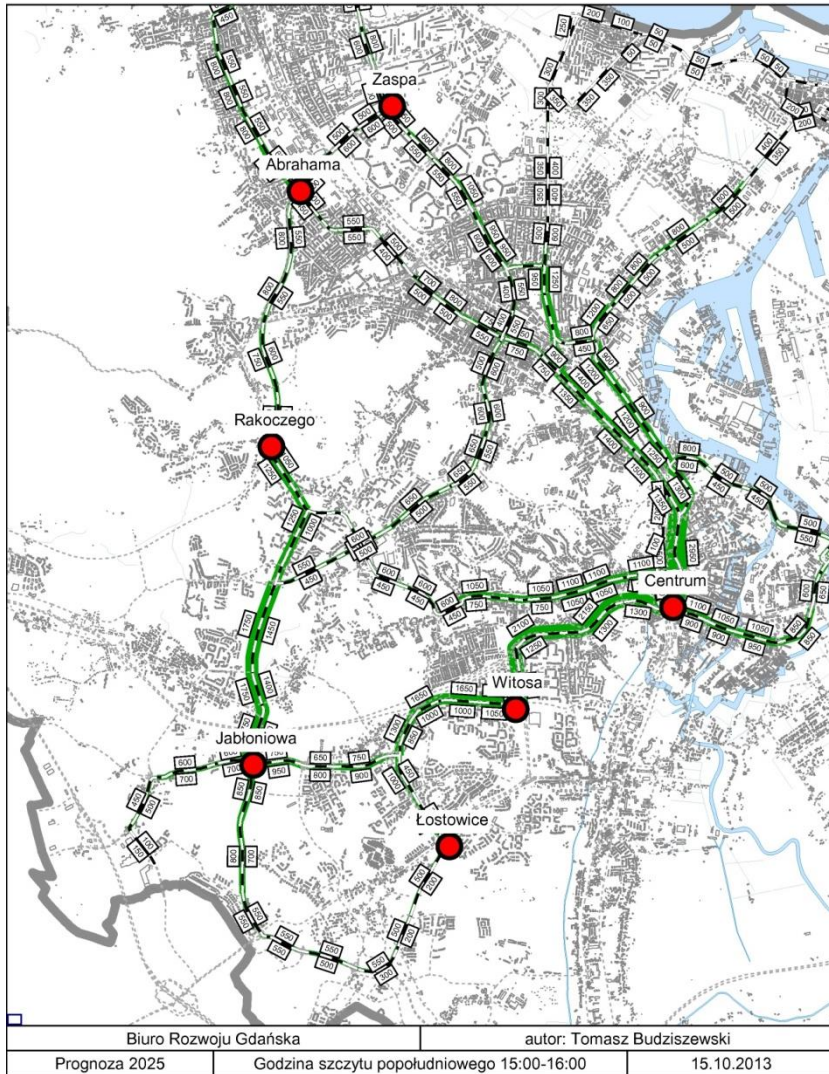
- finansowanie transportu zbiorowego wpływami ze sprzedaży biletów i dopłatami z budżetów gminnych (wskaźnik odpłatności 46-50% tzw. „umowa społeczna”);
- definicja narzędzi monitorowania realizacji założeń planu (wskaźniki);

Cel planu transportowego

2. Planowany rozwój transportu publicznego

- realizacja idei multimodalności transportu;
- komunikacja szynowa jako kręgosłup sieci (efektywność ekonomiczna i energetyczna, wydzielone torowiska);
- wspieranie zasady integracji taryfy i usług w skali miasta i metropolii (pożądany wysoki poziom konkurencyjności transportu publicznego w stosunku do motoryzacji indywidualnej);

Rozwój komunikacji szynowej



Cel planu transportowego

2. Planowany rozwój transportu publicznego

- koordynacja miejskiego planu z planami wyższego rzędu (plan krajowy, wojewódzki);
- określenie standardów jakościowych usług (parametry taboru);
- uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych (tabor niskopodłogowy, prezentacja informacji, zapowiedzi głosowe)

Plan transportowy

- został wyłożony do publicznego wglądu (możliwość zaopiniowania; część uzasadnionych uwag uwzględniono);
- został uzgodniony z gminami ościennymi i jednostkami miejskimi (uzasadnione uwagi uwzględniono);
- będzie aktualizowany wg potrzeb.

Dziękuję za uwagę.