

PROTOKÓŁ Nr 52-09/2014

Z wyjazdowego posiedzenia Komisji Sportu i Turystyki Rady Miasta Gdańska, które odbyło się w dniu 11 czerwca 2014 roku, a rozpoczęło o godz. 15:45 na żaglowcu „GENERAL ZARUSKI”, marina „Sienna Grobla” przy ul. Na Stępcie 6 w Gdańsku.

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

Na stan siedmiu (7) członków Komisji, w posiedzeniu uczestniczyło sześciu (6), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych decyzji.

Nieobecny radny Piotr Dzik.

Posiedzeniu przewodniczył Radny Mirosław Zdanowicz - Przewodniczący Komisji Sportu i Turystyki Rady Miasta Gdańska.

Po stwierdzeniu quorum, otworzył 52 posiedzenie Komisji, powitał zebranych i poinformował, że porządek obrad został wysłany do radnych drogą elektroniczną w terminie regulaminowym. Porządek stanowi załącznik nr 3 do protokołu.

- 1. Zapoznanie się z efektami projektu „Gdańsk ratuje żaglowiec”.**
Przedstawiają: Przedstawiciele Prezydenta Miasta Gdańska - Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Gdańsku
- 2. Zapoznanie się z dotychczasowymi efektami Programu Ożywienia Dróg Wodnych w Gdańsku.**
Przedstawiają: Przedstawiciele Prezydenta Miasta Gdańska - Wydziału Programów Rozwojowych, Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Gdańsku
- 3. Zapoznanie się z efektami modernizacji wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku - przebudowy szlaku wodnego na Motławie.**
Przedstawiają: Przedstawiciele Prezydenta Miasta Gdańska - Wydziału Programów Rozwojowych, Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Gdańsku
- 4. Sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencja.**

Następnie radny Marek Bumblis - wiceprzewodniczący Komisji Sportu i Turystyki RMG zaproponował, aby dokonać zmiany w porządku posiedzenia poprzez omówienie pkt 4 czyli sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencja jako pkt 1.

W wyniku przeprowadzonego głosowania Komisja zmianę przyjęła jednogłośnie - 6 głosami „za”.

Następnie przewodniczący Komisji Mirosław Zdanowicz - poddał pod głosowanie przyjęcie porządku posiedzenia z przegłosowaną zmianą.

W wyniku przeprowadzonego głosowania Komisja porządek przyjęła jednogłośnie - 6 głosami „za”.

PUNKT - 1

Sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencja.

Radny Marek Bumblis - wiceprzewodniczący Komisji Sportu i Turystyki RMG

Chciałbym, żebyśmy wprowadzili do porządku w przyszłym tygodniu sprawę pozwoleń na korzystanie z akwenów śródlądowych tych wód zaraz za wodami Mottawy, Nowej i Starej Mottawy. Tam dalej jest chyba RZGW gospodarzem tych wód i tam coś się dzieje. Dyskryminuje się korzystających z akwenów kajakarzy, wioślarzy. Nie wiem dlaczego, ale były jakieś mandaty. Nie wiem o co chodzi dokładnie. Tyle mówiliśmy o ożywianiu akwenów, a tam jakieś sprawy, przypuszczam rejestrowe łódek, kajaków i pływadeł wszelkiego rodzaju sprawiają bardzo drogie, kosztochłonne zabiegi formalne, że ci ludzie są spędzani w tej chwili z tych akwenów. To dotyczy uczniowskich klubów sportowych.

Trzeba to koniecznie wyjaśnić i na najbliższej komisji osoby odpowiedzialne zaprosić na komisję. Spróbuję zdobyć komplet informacji i panu przewodniczącemu jeszcze przed zwołaniem najbliższej komisji przekazać. Bardzo bym prosił, żeby się tym zająć. Jako oddzielny punkt.

PUNKT - 2

Zapoznanie się z efektami projektu „Gdańsk ratuje żaglowiec”

Pan Krzysztof Dębski - Kierownik Biura Armatorskiego, przedstawiciel Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Gdańsku

W imieniu dyrektora Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji pana Leszka Paszkowskiego witam państwa bardzo serdecznie. Ubolewa nad tym, że nie może tu być. Wielokrotnie zresztą mieliście państwo okazję w tych „Zaruskich” okolicznościach się spotykać, bo i w stoczni żeśmy się razem spotykali i na Zaruskim również. Jest w delegacji w tej chwili w Danii, tak więc mi przypadł w udziale ten zaszczyt, aby państwa powitać tutaj. Większość jest nie pierwszy raz, ani nie drugi, bo tak jak wspominałem spotykaliśmy się już w stoczni na etapie odbudowy Zaruskiego. Wiele osób miało okazję oglądać to i nie muszę pytać, że ten stan, który tam wówczas mieliśmy okazję oglądać, a to co w tej chwili mamy do dyspozycji jest to naprawdę wyjątkowy projekt miasta Gdańska, z którego może być dumni, o którym wiele zostało powiedziane i przez Prezydenta Komorowskiego podczas podniesienia bandery. Miasto Gdańsk zrealizowało naprawdę wspaniałą rzecz i wyniósł te swoje żeglarskie i morskie ambicje na zupełnie inny poziom również dzięki państwa pomocy, bo jak wiadomo odbudowa Zaruskiego została sfinansowana w 90% ze środków budżetowych Miasta Gdańska, gdzie często państwo musieliście decydować o tym, w jaki sposób te środki dzielić i dzięki waszej przyłożonej dłoni ten Zaruski jest jaki jest i możemy tą misję generała Mariusza Zaruskiego edukacji morskiej i żeglarskiej młodych Polaków kontynuować. Pozwólcie, że przedstawię załogę stałą, etatową załogę żaglowca. To są ludzie, którzy są związani z tym projektem od samego początku, którzy byli orędownikami odbudowy tej jednostki co do poniekórych osób i teraz kontynuują tą swoją robotę przy odbudowie, czyli właściwe osoby na właściwych miejscach. A więc od najmłodszego wiekiem, nasz wolontariusz, nasz przychówek najmłodszy, młodzież do nas lgnie, co nas cieszy, że fajnie postrzega ten projekt, Grzegorz. Oficer programowy, który zajmuje się programowaniem całej edukacji żeglarskiej,

rekrutacją i aktywnością żeglarską nie tylko w sezonie żeglarskim, ale również przez pozostałą część roku. Odbywają się tutaj ferie na Zaruskim, kursy żeglarskie itd. Piotr Królak. Nasz oficer ds. technicznych Mirosław Bielecki. Kapitan jednostki Jerzy Jaszczuk. Kapitanie prosimy o słowo. Mówiąc, że są tutaj orędownicy wśród nas odbudowy Zaruskiego to było w kierunku pana kapitana. To jest jedna z tych osób, które za odbudową Zaruskiego walczyli.

Pan Jerzy Jaszczuk - Kapitan żaglowca Generał Zaruski

Jest mi strasznie miło, że żeście się państwo tutaj zjawili, żeby podziwiać swoje dzieło, bo jest co. Mówiąc o tym statku nie można nie mówić o patronie tego statku, dlatego, że Zaruski był wyjątkową postacią, ponieważ jego życiorys by starczył na wiele życiorysów. Jest takim bohaterem zarówno dla żeglarzy jak i dla ludzi gór oraz koni. W każdej dziedzinie napisał coś na ten temat i malował jednocześnie. Napisał też oprócz podręczników dotyczących żeglarstwa i różnych dział na temat gór, napisał też podręcznik jazdy konnej, który jest do tej pory uznawany, że jest w porządku, że się nic nie zmieniło i się można nauczyć konnej jazdy z tej książki też. Różnymi rzeczami się zajmował w życiu, a pod koniec życia zdecydowanie był oddany żeglarstwu. Był założycielem Polskiego Związku Żeglarskiego. Był autorem zdobycia pieniędzy na parę jachtów morskich, a także objął jacht, który się nazywał Zawisza Czarna, szkuner, na którym pływał z młodzieżą.

W dalszej części wypowiedzi kapitan przybliżył historię powstania żaglowca Generał Zaruski oraz jego losy.

Pan Piotr Królak - oficer programowy na żaglowcu Generał Zaruski

Przybliżył wszystkim projekt MAST, powiedział m. in.: projekt polega na tym, żeby młodzież m. in. z Gdańska, ale nie tylko, bo to są ludzie młodzi z krajów nadbałtyckich z Litwy, ze Szwecji, z Danii, Niemiec i z Polski, żeby zachęcić ich do żeglowania na tradycyjnych jachtach, które są o tyle predestynowane do tego celu, że tutaj wszystko wykonuje załoga własnymi rękoma. W pomieszczeniach, w których mieszka 20 osób nie ma prywatności. Wszelkie konflikty, relacje międzyludzkie są bardzo intensywne. Można dowiedzieć się wiele o sobie, o swoich słabych stronach, mocnych stronach. Projekt kończy się w tym roku. To jest czwarty rok tego projektu. Nadal planujemy w tym sezonie i przyszłym tego typu rejsy dla młodzieży.

Kilka dni temu byliśmy na takim spotkaniu w instytucji, która zajmuje się tradycyjnymi jachtami, obiektami muzealnymi. Tym się różni Zaruski od innych żaglowców, że on samego początku był budowany jako statek szkolny. Nie jest to statek handlowy przebudowany na potrzeby, tylko to jest statek szkolny. I on tym statkiem szkolnym jest cały czas i ma nim zostać. Natomiast taką cechą specyficzną takich statków szkolnych jest to, że tutaj nie ma pasażerów. Cała grupa, która pojawia się na Zaruskim od razu pierwszego dnia staje się załogą. Proszę mi uwierzyć, że lepiej być załogą niż pasażerem. Każdy z załogi dostaje coś do jedzenia i miejsce do spania. Jeżeli będziecie chcieli się wypaść, odpocząć to coś za coś. My was zmuszamy do stawiania żagli, wy możecie egzekwować posiłek. Teraz zupełnie poważnie. Taką istotną rzeczą jest szkolenie. Żeby stać się członkiem załogi to trzeba być przede wszystkim świadomym na czym polega eksploatawanie tego statku, w jaki sposób obsługuje się poszczególne urządzenia i co robić, żeby w jednym kawałku wrócić do domu.

Następnie pan Królak powiedział kilka słów na temat zasad bezpieczeństwa na żaglowcu: w jaki sposób poruszać się po statku, zachowanie w razie pożaru, człowiek za burtą, opuszczanie statku.

PUNKT - 3 i 4

Zapoznanie się z dotychczasowymi efektami Programu Ożywienia Dróg Wodnych w Gdańsku. Zapoznanie się z efektami modernizacji wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku - przebudowa szlaku wodnego na Motławie.

W trakcie rejsu Komisja zapoznała się naocznie z efektami programów. Obejrzała m. in. przystanki tramwaju wodnego oraz remontowane nabrzeża.

Pan Marcin Dawidowski - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Dwa tygodnie temu opowiadaliśmy o projekcie Ożywienia Dróg Wodnych, który składa się z 10 lokalizacji przystanków tramwaju wodnego w tym trzech przystani, dwóch żeglarskich, jednej kajakowej. Te przystanki tramwaju wodnego mijaliśmy po drodze, dwa tramwaje wodne też. To jest projekt, który kosztował 37 mln zł brutto, dlatego że można było odzyskiwać VAT z tego projektu. Dofinansowanie projektu to jest 17 mln zł czyli 58% wydatków kwalifikowanych. Samo ożywienie dróg wodnych to jest 10 lokalizacji, które są pierwszym etapem 36 lokalizacji. Taka pierwsza propozycja z projektu miejskiego miękkiego. To są lokalizacje, które zaczynają się począwszy od Westerplatte, gdzie będziemy za chwilę przeptywać. Idea była taka, żeby przystanek tramwaju wodnego był powiązany z obszarem, który albo dzisiaj już jest, albo będzie się rozwijał. Jeżeli przystanek jest przy Westerplatte to już nie musimy opowiadać sobie co jest na lądzie. Jeśli chodzi o Twierdzę Wisłoujście podobnie. To są tereny, które już mają swoją ofertę. Natomiast we współpracy z Zarządem Morskiego Portu właśnie w miejscu, w którym pasażerkę pobieraliśmy też jest przystanek tramwaju wodnego, który był przekazany Miastu w użytkowanie przez Zarząd Portu w ramach wzajemnych rozliczeń, czyli jedenasta lokalizacja. Nie było tej lokalizacji w projekcie. Idea tych przystanków też jest taka, żebyśmy mieli dwa możliwe kierunki pływania właśnie od Westerplatte w stronę Zielonego Mostu i od Targu Rybnego w stronę Narodowego Centrum Żeglarstwa docelowo też i Wyspy Sobieszewskiej, tylko tutaj akurat jeszcze przystanku tramwaju wodnego nie mamy. Każda z tych lokalizacji zakłada pewną ofertę i rozwój tego co jest w terenie. Już mówiłem o takich przystankach, które mają swoją ofertę. Takie przystanki to też Zielony Most czy Targ Rybny czy Sienna Grobla, z której rozpoczynaliśmy rejs. Natomiast są też takie, które powiedziałbym są dziewiczymi czyli Tamka, przystanek na Stogach. To są miejsca i po to je tam otwieramy, żeby dalej rozwijała się albo oferta turystyczna albo rekreacyjna, albo działania łączone. Takim przykładem jest lokalizacja, która u nas w projekcie się nie znalazła, ponieważ musieliśmy wybrać określoną ilość. Natomiast już dzisiaj jest inwestor, są inwestorzy, którzy są chętni, żeby w tym miejscu nawet samodzielnie rozpocząć pewne działania. To jest pomiędzy Tamka a ... Natomiast cały ten obszar pomiędzy Mostem Wantowym do Mostu Pontonowego, a nawet szerzej, to miasteczko sportów wodnych. Na początku komisji mieliśmy dyskusję i to Urząd Morski najprawdopodobniej, bo on jest gestorem do pewnej wysokości tych łódek pływających. Natomiast

miasto różnego rodzaju opracowania robi, żeby były pewne aktywności, żeby można było na ładzie pewne działania lokować, ale też na wodzie łączyć różne formy pływania po tych wodach. Dlatego ten projekt ożywienia dróg wodnych trzeba traktować jako pewien rozruch. Jako projekt, który jest etapowym, który będzie się rozwijał. Możemy dzisiaj oczywiście sobie analizować. Mijaliśmy te tramwaje wodne, one nie były obsadzone w pełni bo po pierwsze dopiero wystartował sezon, po drugie to jest drugi sezon tego projektu. Też zakładamy szkolenia, które będą ten temat rozwijały, ale też liczymy na to, że nie tylko ten miejski tramwaj, mini tramwaj, bo odróżniamy go od tego, który pływał na Hel czy do Wyspy Sobieszewskiej, że będą mogły też tutaj się rozwijać. Także to jest taki projekt etapowy. Projekt, który mamy nadzieję się rozwinie, nie tylko w postaci projektów unijnych, ale też i projektów prywatnych.

Pan Jerzy Jaszczuk - Kapitan żaglowca Generał Zaruski

Dlaczego w marinie Siennej Grobli nie ma, albo czy jest przewidziane ... Chodzi oto, że na tej Siennej Grobli, która jest przygotowana na przyjęcie sporego ruchu nie ma wody, nie ma energii elektrycznej. Teraz całe nabrzeże jest robione i znowu nie widzę, żeby tam była woda.

Pan Marcin Dawidowski - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Tak, to jest ta infrastruktura, którą trzeba rozwijać. My tutaj mamy taką trochę niewdzięczną rolę jako miasto, dlatego, że to jest przykład inwestycji, w której nie do końca jesteśmy gestorami wszystkiego, bo wody mamy podlegające pod Urząd Morski, wody śródlądowe RZGW, nabrzeża Urzędu Morskiego. Współpraca jest. To trzeba przyznać, dlatego, że kolejny projekt, który dzisiaj omawiamy to jest projekt pod nazwą Modernizacja Wejścia do Portu Wewnętrznego część II, ale dla nas, dla Gdańska to są nabrzeża Wyspy Spichrzów, Północny Cypel. Dla Urzędu Morskiego nabrzeża Ołowianki. Są już robione odbiory. Pewne rzeczy ciągle się dzieją. Są etapy rozwoju. Z Urzędem Morskim współpracujemy co w tej przestrzeni ma być. Natomiast to jest przedsięwzięcie etapowe. Dokumentacja była robiona na dużo większy zakres, ale środki pozwalają na etapowanie. Urząd Morski, tak jak powiedziałem, większość tych nabrzeży jest w gestii Urzędu Morskiego i we współpracy z miastem jest określana ich funkcjonalność. Myślimy o różnego rodzaju rozwoju infrastruktury. Dyskusja jest o stacji paliw.

Pan Jerzy Jaszczuk - Kapitan żaglowca Generał Zaruski

Czy przewiduje się przywrócenie tych mostów, czy zrobienie z tych mostów mostów zwodzonych?

Pan Marcin Dawidowski - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Tak, jest taki program w mieście, koncepcja zmiany mostów stałych na ruchome. Oczywiście wszystkich na raz się nie da zrobić. Natomiast chodzi o kolejność, który jest najważniejszy? Popelniliśmy takie przygotowania i niebawem będzie taki dokument strategia rozwoju Motławy. Bardzo szeroko rozumiana, dyskutowana i tam w niej jest też pytanie o uruchomienie mostów tych, które są dzisiaj stałe. Wydaje się na dzień dzisiejszy, że bardzo wysoko jest Stągiewny, który otworzyłby nam pewną przestrzeń dla mariny. Kamieniarski też nie jest mostem, który wymaga jakiś specjalnych nakładów.

Otworzyłby kanał Na Stępcę, który wymaga już konkretnych nakładów. Most Kolejowy, który zamyka kanał Na Stępcę tu już są bardzo duże koszty, bo tam są sieci, które trzeba by było schować pod wodę. Most Stągiewny on pokazuje też pewną przestrzeń do pozyskania.

Pan Jerzy Jaszczuk - Kapitan żaglowca Generał Zaruski

A przy Zielonej Bramie?

Pan Marcin Dawidowski - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Przy Zielonej Bramie tak, jest on w tej kolejności przewidywany, ale on by tam tą przestrzeń otworzył dosyć krótką, bo za chwilę jest następny most, a Most Stągiewny będzie otwarty. Natomiast Most Szopy, bo pojawia się inwestor i pyta czy mógłby odbudować na swój koszt Most Szopy, ale już od razu jako ruchomy. Pewnie nie podnoszony tylko obracany, bo tam jest kwestia funkcji gastronomicznych nawet na samym moście. To jest w trakcie badania, dyskusji, negocjacji, ale to też pokazuje, że myślimy cały czas o tej przestrzeni jak ją otworzyć. Marina dzisiaj, co MOSiR pewnie by tu nam potwierdził, ta marina, która jest dzisiaj to jest dwa, trzy razy za mała, żeby można było mówić o marianie, która by funkcjonowała, nie chcę powiedzieć zarabiała w sensie biznesowym, ale w pewnym sensie by pokrywała pewne koszty. I to jest ciągle rzecz, do której dążymy, zapominając o tym, bo wracamy z Zatoki, że ciągle też są pytania o tą marinę czy jakieś funkcje mariny od Zatoki, bo do Zielonego Mostu to już płyniemy godzinę do mariny Szafarnii. Tu też są ciągle analizy. Projekty unijne mają dużo swoich zalet, ale mają też pewne wady, które polegają na tym, że jeżeli korzystamy z dofinansowania unijnego to już potem biznesowe tematy muszą poczekać z okresem trwałości. Nie wszystko można łączyć. Sam Zaruski jest tego przykładem, gdzie mamy dofinansowanie unijne i nie wszystko możemy z produktem projektu europejskiego robić od razu jak byśmy chcieli. Musimy ten okres odczekać, ale promocja regionu, to co robi Zaruski, szkolenie to jest jasne i niepodważalne i to jest ten efekt dodany. Jesteśmy 10 lat w Unii i można ocenić, że te 10 lat w Unii jednak zawiera w sobie dużo elementów projektów wodnych i pokazujemy też, że jednak pamiętamy o tym co jest potencjałem Gdańska bez wątplenia czyli woda.

Radny Piotr Borawski - członek Komisji Sportu i Turystyki RMG

W WPR jest jakaś potworna kwota do kanału Na Stępcę 96 czy 98 mln zł.

Pan Marcin Dawidowski - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

W BPI.

Radny Piotr Borawski - członek Komisji Sportu i Turystyki RMG

Tak, rzeczywiście. Jaka część z tego ewentualnie jest do pozyskania z jakiś środków unijnych czy marszałkowskich czy jakichkolwiek innych, a jaka kwota musiałaby być z budżetu czy jakiegoś innego finansowania? Jak to oceniacie, jak to poskładacie mniej więcej?

Pan Marcin Dawidowski - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Najlepsze by było takie etapowanie zadania, które pozwalałoby, żebyśmy mogli część z tych zadań w ogóle robić w projektach partnerskich np. z

inwestorami. Są pewne zgłoszenia do miasta, pytania, możliwości, czy można w pewien sposób wejść w kanał Na Stępce, żeby nie robić tego docelowo, tylko potraktować to jako pewien etap i takie analizy w tej chwili też robimy, dlatego, że całe 90 mln zł, które mniej więcej jest w BPI na cały kanał Na Stępce co oznacza pełny zakres inwestycyjny, który nawet jeśli byłby pokrywany przez Unię i były zwrot na VAT to byśmy musieli połowę tej kwoty wyłożyć ze strony miasta. Tak szacujemy na dzisiaj. Ale próbujemy takiego montażu, te projekty wodne mają tą atrakcję dodatkową, że ciągle jeszcze mówimy o tym, że możemy próbować funduszy środowiskowych, nie tylko takich związanych z projektami europejskimi, ale może samych funduszy NFOŚ, Funduszy Norweskich. Twierdza Wisłoujście to jeden z takich przykładów, gdzie jest finansowanie i z RPO czyli unijne i z Funduszu Norweskiego.

Radny Piotr Borawski - członek Komisji Sportu i Turystyki RMG

Tam jakieś media do Ołowianki lecą, tak? Trzeba by było je schować pod wodę?

Pan Marcin Dawidowski - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Tak, przed Mostem Kolejowym, ale ci co myślą o rozwoju pod kątem mariny na Szafarnii mówią, że ten most Kolejowy mógłby zostać jako swoista brama, czyli takie trochę uspokojenie tej mariny, a wchodzenie przez Kamieniarski, więc niekoniecznie kanał Na Stępce musiałby od razu mieć w sobie Most Kolejowy.

Następnie dyrektor Dawidowski omówił pokrótce zakres remontu nabrzeży. Pokazał również miejsce wejścia i wyjścia tunelu pod Martwą Wisłą.

Na tym posiedzenie zakończono - godz. 19:00.

***Przewodniczący
Komisji Sportu i Turystyki RMG***

Mirostław Zdanowicz

Protokół sporządziła:
Joanna Świeczkowska