

PROTOKÓŁ NR 4 - 2/2015

z posiedzenia Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Rady Miasta Gdańska,
które odbyło się 16 lutego 2015 r.,
w sali nr 208 Nowego Ratusza, przy ul. Wały Jagiellońskie 1 w Gdańsku.

Wspólne posiedzenie z Komisjami Rady Miasta Gdańska: Strategii i Budżetu oraz Polityki Gospodarczej i Morskiej.

Komisja rozpoczęła posiedzenie o godzinie 16:00, zakończyła o godzinie 17:45.

Obecność :

W posiedzeniu uczestniczyło 6 członków Komisji Zagospodarowania Przestrzennego wg listy obecności, która stanowi załącznik nr 1 do protokołu.

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

Lista obecności członków Komisji stanowi załącznik nr 3 do protokołu.

Na stan sześciu (6) członków Komisji Strategii i Budżetu Rady Miasta Gdańska w posiedzeniu uczestniczyło sześć osób (6), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych decyzji.

Lista obecności członków Komisji stanowi załącznik nr 4 do protokołu.

Lista obecności pozostałych osób uczestniczących w posiedzeniu Komisji stanowi załącznik nr 2 do protokołu.

Uchwałą Nr V/21/15 z dnia 29 stycznia 2015 roku Rady Miasta Gdańska stwierdzono wygaśnięcie członkostwa Piotra Grzelaka m. in. w Komisji Zagospodarowania Przestrzennego z uwagi na wygaśnięcie mandatu radnego. Piotr Grzelak z dniem 1 stycznia 2015 r. został powołany Zarządzeniem Nr 1748/14 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 29 grudnia 2014 roku na stanowisko Zastępcy Prezydenta Miasta Gdańska oraz do składu Komisji zagospodarowania Przestrzennego powołano Aleksandrę Dulkiwicz.

Posiedzeniu Komisji Zagospodarowania Przestrzennego przewodniczyła Małgorzata Chmiel, która otworzyła posiedzenie, powitała zebranych i stwierdziła quorum. Poinformował, że porządek został wystany do radnych drogą elektroniczną - Porządek Obrad stanowi załącznik nr 3 do protokołu.

Porządek posiedzenia przedstawiał się następująco:

1. Wybór przedstawiciela Komisji Zagospodarowania Przestrzennego do prac w komisji konkursowej Konkursu na „ Najładniejszą Elewację Roku 2014”.
2. Wybór prowadzącego obrady.

3. Aktualna sytuacja na budowie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.
 - 3a. Dyskusja, wnioski.
4. Plan integracji oferty Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku po otwarciu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.
 - 4a. Dyskusja, wnioski.
5. Sytuacja na budowie węzłów przesiadkowych w ramach projektu GPKM III C.
 - 5a. Dyskusja, wnioski.
6. Wolne wnioski, sprawy wniesione, korespondencja.

Porządek posiedzenia poddano pod głosowanie.

USTALENIA KOMISJI:

Komisja - jednogłośnie, 7 głosami „za” - przyjęła proponowany porządek.

PUNKT 1

Wybór przedstawiciela Komisji Zagospodarowania Przestrzennego do prac w komisji konkursowej Konkursu na „Najładniejszą Elewację Roku 2014”.

Małgorzata Chmiel - przewodnicząca komisji

Zwróciła się do członków komisji z prośbą o zgłaszanie kandydatur.

Agnieszka Owczarczak - członek komisji

Zgłosiła swoją kandydaturę.

Więcej propozycji nie było. Przystąpiono do głosowania.

USTALENIA KOMISJI:

Komisja - jednogłośnie, 7 głosami „za” wyznaczyła Panią Agnieszkę Owczarczak do udziału w pracach komisji konkursowej Konkursu na „Najładniejszą Elewację Roku 2014”.

PUNKT 2

Wybór prowadzącego obrady.

Piotr Borawski - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu

Zaproponował, aby obradom przewodniczyła radna Małgorzata Chmiel - przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego. Radna Małgorzata Chmiel wyraziła zgodę na kandydowanie.

Następnie radny Piotr Borawski - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG poddał pod głosowanie wybór radnej Małgorzaty Chmiel na prowadzącą wspólne posiedzenie, co następnie Komisja potwierdziła w wyniku przeprowadzonego głosowania jednogłośnie - 7 głosami za.

Pozostałe Komisje Rady Miasta Gdańska: Polityki Gospodarczej i Morskiej oraz Strategii i Budżetu również w wyniku przeprowadzonego głosowania jednogłośnie potwierdziły wybór radnej Małgorzaty Chmiel na prowadzącą posiedzenie.

Następnie radna Małgorzata Chmiel podziękowała za wybór jej na prowadzącą obrady, powitała wszystkich zebranych i przeszła do kolejnego punktu posiedzenia.

PUNKT 3

Aktualna sytuacja na budowie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przedstawił w tym punkcie prezentację, która stanowi *załącznik nr 6* do protokołu. Dziękuję za zaproszenie, że umożliwiłście państwo przedstawienie stanu realizacji w tej chwili przedsięwzięcia Pomorska Kolej Metropolitalna. Zaprezentujemy państwu parę zdjęć, jeśli w trakcie lub po będą państwo mieli pytania to bardzo proszę, jestem gotowy do odpowiedzi.

W tej chwili generalnie można powiedzieć, że znajdujemy się na, już może nawet nie na ostatniej prostej, ale na ostatnich stu metrach dlatego, że praktycznie zakończenie inwestycji jest planowane na 30 kwietnia 2015 r. w części wykonawczej. Natomiast uruchomienie przewozów w dniu 1 września 2015 r. Dlaczego jest taki rozrzut? Dlatego, że przed 30 kwietnia 2015 r., a 1 września będą dokonywane odbiory. Jak Państwo się orientujecie w kolejnictwie niestety one trwają bardzo długo, więc zakładamy, że około od 3 do 4 miesięcy mogą trwać, sam proces odbiorowy, certyfikacji i uzyskiwanie świadectw autoryzacji, bezpieczeństwa na tą linię. W tej chwili to jest istotny element, który chciałem Państwu pokazać, to są kwestie zrealizowania i ryzyk jakie występują. W zasadzie niewielkie ryzyka występują po stronie Wrzeszcza i po stronie Osowy. Zaraz wytłumaczę na czym polega problem. Natomiast żółtymi krzyżykami zaznaczone są obiekty, które już przeszły proces odbiorów w świetle Prawa budowlanego, czyli wydane jest pozwolenie na użytkowanie. Te, na granatowo, to są obiekty, które są zgłoszone, jeszcze nie odebrane przez nadzór budowlany. Powiem parę słów na temat Wrzeszcza i Osowy. Otóż we Wrzeszczu nastąpiło prawie roczne przesunięcie terminu ze względu na to, że PKP PLK nie wykonało nałożonych na nich zadań i wpuścili nas dopiero po roku, w stosunku do harmonogramu, który pierwotnie był założony. Dokonałiśmy zmiany technologii wykonania wiaduktów WK2 z wiaduktu żelbetowego na wiadukt stalowy, co pozwoliło nam te 6 - 8 miesięcy zaoszczędzić, plus inne działania organizacyjne. Jednakże ten wiadukt WK2 to jest jeden tor wjazdu, bo wjeżdżamy dwoma torami do Wrzeszcza, to jest wjazd bezkolizyjny. Wiadukt WK2 w praktyce powinien zostać ukończony w lipcu. Natomiast od lipca do września prawdopodobnie nie uda się uzyskać certyfikacji i atestacji tego wiaduktu jako linii kolejowej, także prawdopodobnie zajdzie taka sytuacja, że między wrześniem a październikiem, a tym bardziej 12 grudnia, gdzie wchodzi nowe rozkłady, będziemy poruszali się wg tymczasowego rozkładu jazdy i istnieje duże

prawdopodobieństwo, że pociągi PKM będą swój bieg kończyły tylko we Wrzeszczu, ponieważ z przyczyn technicznych i organizacyjnych do Gdańska nie będziemy mogli dojechać, ale na razie jest to tylko wariant B. Wariant A jest taki, że uda się nam się pełną przepustowością uruchomić oszczędzając czas. Jeśli chodzi o Osowę to wykonaliśmy wszystkie roboty do nas należące tam w Osowej. Natomiast znów problem z wykonawcą PKP PLK, który polega na tym, że w tej chwili o 2 miesiące przesunął termin realizacji. Natomiast Osowa powinna być uruchomiona na 1 września z tym, że tylko z jednym peronem. Tam są przewidywane dwa perony. Natomiast z tego wynika, że wykonawca PKP PLK nie da rady przełożyć układu torowego, bo my budujemy perony, tunel, całą infrastrukturę pasażerską. Naszym głównym celem jest to, aby na 1 września w maksymalny sposób uruchomić przewozy.

Jeśli chodzi oto co dzieje się na bieżąco. Jak państwo wiecie ulica Budowlanym została już przywrócona do ruchu na początku roku. Jeśli chodzi o objazdy, to nie będzie już w zasadzie utrudnień w ruchu. Skończyliśmy wszelkie roboty. Pokazano wiadukt WK2. On został wykonany, sprefabrykowany na budowie i nasunięty na miejsce na wykonane przyczółki. Dzięki temu mogliśmy skrócić z tych 6 - 8 miesięcy praktycznie do 2 miesięcy wykonanie tego wiaduktu i skrócić termin, bo tak to przy tym opóźnieniu wychodził nam termin około 2016 r. W tej chwili montowane są już ściany perforowane na ul. Słowackiego na jednym z najładniejszych chyba wiaduktów, gotowe są już te ściany, 4 przystanki są gotowe. Na pozostałych w tej chwili przebiega montaż wiat. Klatki schodowe, nawierzchnie peronowe. To jest już Niedźwiednik i Strzyża. Nawierzchnie już są ułożone na przystankach. To są już roboty wykończeniowe i w zasadzie skupiamy się głównie na tych pracach wykończeniowych oraz montażu systemów sterowania ruchem, nadzoru ruchu i bezpieczeństwa. Pokazano kładkę, która będzie prowadziła bezpośrednio z terminalu portu lotniczego, terminalu przylotów nowo budowanego, bezpośrednio na perony PKM. Pokazano zdjęcia z montażu szyn. Jako ciekawostkę powiem, bo montowane są na niektórych wiaduktach szyny tzw. metodą bezpodsypanką. To są na specjalnych fundamentach tłumiących montowane, dlatego nie na wszystkich wiaduktach jeszcze sam układ szynowy jest zamontowany. Montaż prawdopodobnie do końca marca zostaną już zamknięte. Wynika to z tego, że w marcu mają już wjechać pociągi do testów na linię PKM. Systemy SRK już są zainstalowane, w sensie montażu urządzeń wykonawczych semaforów i komputerów. To jest na swoim miejscu. W tej chwili będą instalowane oprogramowanie i po kolei instalowane i sprawdzane wszystkie systemy. Jak Państwo pamiętacie myśmy wycięli ponad 21 000 drzew na terenie miasta Gdańska. Zobowiązaliśmy się wtedy do nasadzenia tych drzew. Część drzew jest nasadzona w mieście Gdańsku. Niestety takiej ilości nie było gdzie nawet nasadzić, bo nie było wolnych miejsc. W sumie nasadziliśmy 75 000 m.in. przy ul. Słowackiego koło lotniska, gdzie musieliśmy wyciąć drzewa dlatego, że pas był zbyt wąski i specjaliści twierdzili, że te drzewa się nie utrzymają w tym lesie. Natomiast w zamian za to zasadziliśmy taką zielen, która będzie niższa i daje możliwość, że będzie się tam utrzymywała.

Podsumowanie. W tej chwili upłynęło 85% czasu na koniec stycznia i wykonaliśmy 87% planowanych prac. To wyprzedzenie, które w granicach 5-8% trzymaliśmy, ten bufor bezpieczeństwa on już się zmniejsza, bo dochodzimy do samego finiszu. Bardzo ważna rzecz, która stała się w zeszłym tygodniu, dostaliśmy już decyzję Komisji Europejskiej potwierdzającą wysokość dofinansowania na poziomie 85% i zatwierdzającą koszty budowy, czyli rozszerzającą projekt o budowę przystanków

Osowa plus dwa przystanki na linii 201 w kierunku Gdyni, czyli Gdynia Karwiny i Gdynia Stadion. Pokazano krótki harmonogram, który jest przewidywany do zrealizowania jeszcze w tej chwili. Pokazano, jak będzie wyglądał przystanek Osowa, perony, wejście do tunelu.

Tunel, przypomnę, był doprojektowany na wniosek mieszkańców Osowy, bo tam otrzymywaliśmy dużo interwencji w tym zakresie i zarząd województwa zobowiązał mnie do tego, żeby ten tunel został wybudowany. On łączy nie tylko perony z częścią dworcową, ale on idzie od ul. Letniskowej do ul. Barniewickiej, czyli on łączy te dwie ulice przez co tworzy zupełnie nowe przejście dla pieszych, bo tam nie ma praktycznie możliwości komunikacji z tych dwóch stron na Osowej jak przez tory bez takiego bezkonfliktowego przejścia. Dziękuję bardzo. To by było tyle z mojej strony. Jeżeli macie państwo pytania to służę swoją osobą.

PUNKT 3a

Dyskusja, wnioski.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję bardzo panie prezesie. Chciałabym dopytać. Tunel ma w którym miejscu przebiegać?

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Trzeba by było zobaczyć, bo to jest w dokumentacji technicznej. To jest ta pętla przed stacją Osowa i kawałek w prawo, kilkanaście metrów wchodzi do tunelu. On przechodzi na drugą stronę przez dwa perony i na drugą stronę przez ulicę Letniskową.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Czyli po prawej stronie. Stojąc przodem do budynku obecnego peronu po prawej stronie. To jest pierwsza, a po drugie chciałam się zapytać jeszcze co do peronu mamy jasność. Pan tutaj nam przedstawił.

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Dwóch peronów, bo na Osowej będą dwa perony.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Tak, dwa perony. Natomiast nas interesuje również otoczenie tego przystanku, czyli miejsca parkingowe. Rozumiem, że tu pan dyrektor Dawidowski jest kompetentny w tym temacie, więc jeżeli mogłabym prosić o cały system rozwiązania tego problemu, bo wiem, że jednym projektem ma również być remont Barniewickiej, której w tej chwili brakuje chodników, brakuje tam infrastruktury koniecznej i rozmawialiśmy panie dyrektorze, że również Kielnieńska ma być podłączona do tego projektu, ponieważ w innym wypadku ta ulica Kielnieńska, która jest ciągle zatkana korkiem i jest tak duży ruch na tej ulicy, nigdy naszymi siłami może nie być wyremontowana, ponieważ wymaga dużych środków i pamiętam rok temu o tym rozmawialiśmy. Gdyby pan dyrektor był uprzejmy się do tego odnieść. Dziękuję.

Marcin Dawidowski - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Szanowni państwo, witam serdecznie. Jeśli chodzi o okolice przystanku Gdańsk Osowa to można powiedzieć, że przede wszystkim docelowo przewidujemy tam

duży projekt komunikacyjny o nazwie węzeł Gdańsk Osowa. W skład tego projektu wchodziły rzeczy, które właśnie są realizowane przez PKM-kę. To po pierwsze. Po drugie przygotowujemy tam rozwiązania związane z poprawą stanu dróg, które stanowią dojazd i dojazd do tego przystanku. Realizujemy tam już fragmenty układu chodnikowego kolejnych edycji wymiany nawierzchni na Barniewickiej. Generalnie mamy tutaj określony ten zakres, który jest związany z układem dojazdu i dojazdu. Do tego będzie również dopasowywany dojazd, ale o tym zapewne powie też pan dyrektor Zomkowski, związany z tym, jak będzie wyglądała komunikacja miejska w Gdańsku po oddaniu PKM-ki do użytku, bo to też będzie ważny element. Tak jak będę opowiadał o tym co dzisiaj jest przedmiotem infrastruktury towarzyszącej PKM-ce czyli Gdański Projekt komunikacji Miejskiej III C to chcielibyśmy takie zadanie również na przyszłą perspektywę zaplanować jako infrastrukturę towarzyszącą przystankowi PKP Gdańsk Osowa, która mogłaby się składać właśnie z dużego parkingu i kolejnych elementów związanych z poprawą układu komunikacyjnego. Co do Kielnieńskiej to oczywiście zgadzamy się z tym, że jest niezbędna poprawa stanu Kielnieńskiej. W tej chwili jest projektowane, jest koncepcja tego układu drogowego wraz z odwodnieniem. Tutaj też nie mamy jeszcze źródeł finansowania, ale tak jak powiedziałem, jest pewien wygląd czy obszar docelowy tego projektu komunikacyjnego, a my staramy się go dzisiaj zrobić etapami i pozyskać finansowanie na tą część, na którą nam uda się znaleźć źródła finansowania. Na to wszystko należałoby nałożyć program odwodnienia Osowej.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

W Barniewickiej już jest zrobione?

Marcin Dawidowski - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Tak. Barniewicka tak, ale sama strefa dojazdu do przystanku Osowa zawiera w sobie też ulice, które będą miały przebudowywaną kanalizację deszczową. Zbiornik Osowa jest pierwszym etapem. Osowa 2 dokładnie. Potem jest kanalizacja deszczowa w Keplera i w kolejnych ulicach to w tej chwili jest na końcówce projektowania zlecane przez DRMG. Podsumowując miasto przygotowuje się do dużego programu jakim jest węzeł komunikacyjny Gdańsk Osowa, na skutek którego będzie przebudowywana strefa dojazdu i dojazdu do tego przystanku i włącznie z skoordynowaniem komunikacji miejskiej naszej do tego przystanku i będziemy starać się pozyskać na to finansowanie zewnętrzne, ponieważ docelowo jest to dość duże zadanie. To jest dla nas, można powiedzieć, infrastruktura towarzysząca II, czyli następny etap infrastruktury towarzyszącej PKM-ce. To co dzisiaj się dzieje to to, że udało się poszerzyć projekt PKM-u o przystanek PKP na Osowej, a my równolegle przygotowujemy się do tego układu drogowego. Jeszcze powinienem wspomnieć o Letniskowej, którą będziemy chcieli wykorzystać istniejący dzisiaj wiadukt pod torami, żeby przedostać się do ulicy Barniewickiej. Zapewnić taki przejazd do 3,5 tony, żeby nie trzeba było oczekiwać na przejeździe kolejowym, gdzie ulica Nowy Świat przecina się z linią kolejową. Ten projekt będzie w ramach projektu PKP zrobiony jeśli chodzi o roгатki, zabezpieczenia, natomiast nie będzie tam przejazdu bezkolizyjnego i żeby troszeczkę złagodzić to oczekiwanie na potencjalny przejazd pociągu będziemy chcieli uruchomić przebieg Letniskowej do Barniewickiej właśnie z wykorzystaniem tego istniejącego wiaduktu. Jest to duże zadanie.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Wtedy rozmawialiśmy, że ul. Barniewicka i ul. Kielnińska będą dołączone do jednego wniosku o środki unijne na ten cel. Rozumiem, że od tego odeszliśmy i innymi sposobami to realizujemy?

Marcin Dawidowski - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Wszystkimi sposobami. Próbujemy i tak zadziałać i tak. To jest duży projekt węzłowy.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Czyli ten wniosek również został złożony?

Marcin Dawidowski - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Nie jest złożony, bo jeszcze nie ma do czego go złożyć. W tej chwili dopiero nowa perspektywa się krystalizuje. Natomiast taki jest nasz zamiar, żeby być może nawet z wielu funduszy, ale próbować pozyskać finansowanie na realizację tego węzła komunikacyjnego Gdańsk Osowa z tym całym szerokim zakresem, który omówiłem.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję bardzo. Proszę pan Strzelczyk.

Grzegorz Strzelczyk - wiceprzewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG

Wrócę do porządku obrad, który dzisiaj przyjęliśmy, czyli wrócę do pkt 2. Liczę oczywiście na kompleksowe przedstawienie wszystkich zagadnień związanych z węzłami przesiadkowymi, a to będzie w pkt 4, ale jeżeli pani pozwoli wrócę do porządku obrad i mam pytanie do pana prezesa. Zechciał pan wspomnieć o tym, że we Wrzeszczu może być problem z wpinką linii PKM w tory dzisiaj istniejące. Rozumiem, że ten wiadukt, o którym pan mówił, że się lekko przesuwają w czasie on miał służyć wpięciu torów w linię dalekobieżną czy SKM-ki?

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

W linię dalekobieżną. Obie linie, to znaczy dwutorowa linia PKM wchodzi w dwutorową linię dalekobieżną, a ten wiadukt służy temu, żeby to były wejścia bezkolizyjne, bo jedno wejście wchodzi w jeden tor, wejście w drugie.

Grzegorz Strzelczyk - wiceprzewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG

Dzięki tej wpince, byłem na takiej konferencji, w której uczestniczył pan Marszałek Świński, właśnie dzięki tej wpince, jak ona już będzie zrobiona, to pozwoli to zachować ruch pociągów PKM z częstotliwością co 15 min od dworca Głównego w Gdańsku.

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Tak. To znaczy na pewno od dworca we Wrzeszczu co 15 minut, uściślijmy. Natomiast częstotliwość ruchu od Wrzeszcza do Gdańska, gdzie pociągi PKM, czyli te regionalne wjeżdżają już na te tory magistralne to w tym momencie jest w zasadzie uzależnione od zapełnienia torów magistralnych. Z tego co wiemy na dzisiaj, jest przygotowywane studium. Tam nie ma większych problemów poza tym, że tam może nie być regularności co 15 min. To jest cały problem.

Grzegorz Strzelczyk - wiceprzewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG

Czyli co 15 minut, żeby było precyzyjnie, z Wrzeszcza i staramy się uzyskać tą częstotliwość co 15 min. do Gdańska Głównego. Dziękuję.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję. Proszę pan Perucki.

Jan Perucki - radny Młodzieżowej Rady Miasta Gdańska

Mam pytanie odnośnie właśnie PKM-ki do Gdańska Głównego. Kiedy byłaby możliwość zapewnienia tego, że będzie co 15 minut jeździła do Gdańska Głównego z Gdyni, z Osowej, itd. Czy 1 września to jest już termin pewny na 100%, czy też mogą być jakiegokolwiek opóźnienia?

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Odpowiem od tyłu. Na 100% to nigdy nic w życiu nie wiadomo. Jeżeli mówię, że 1 września to jest termin uruchomienia ruchu to z głębokim przekonaniem to mówię, że to jest jak najbardziej realne. Tak mogę panu odpowiedzieć. Nie jest obciążony poważnym ryzykiem. Tak bym określił. Natomiast jeżeli chodzi o rozkładowy, bo co innego jest rozkładowy ruch pociągów, a co innego jest ruch tymczasowy, bo od 1 września do 12 grudnia zgodnie z obowiązującymi w naszym kraju przepisami nie można już wprowadzić ruchu rozkładowego. Można wprowadzić jedynie ruch na rozkładzie tymczasowym, który musi być zaakceptowany. Chodzi nam oto, żeby był jak najgęstszy ten ruch z Wrzeszcza do Gdańska. Natomiast linia nasza docelowo może prowadzić ruch co 3 minuty na urządzeniach, które mamy. Co 15 minut to zapewnia przepustowość rzędu 6-10 mln pasażerów rocznie. Zakładamy, że ten poziom przewozów zostanie osiągnięty gdzieś po 2-3 latach, z tym, że żeby ten poziom osiągnąć pociągi od początku muszą chodzić w takcie, żeby przyzwyczaić pasażerów do tego taktu. W ten sposób jestem w stanie panu odpowiedzieć. Może nie do końca to satysfakcjonuje, ale na dzisiaj to jest wszystko co mogę na ten temat powiedzieć.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos w tej sprawie. Proszę pan Przybylski.

Maciej Przybylski - przedstawiciel Zarządu Dzielnicy Osowa

Miałem przyjemność rozmawiać na temat ulicy Kielnińskiej z panem Prezydentem i z panem Dyrektorem i słysząc dzisiaj tą informację mogę okazać zadowolenie, natomiast chciałbym prosić o określenie terminu, kiedy Kielnińska może znaleźć się rzeczywiście realnie w tym węźle komunikacyjnym Osowa, czyli przebudowa ulicy Kielnińskiej.

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Generalnie te projekty na dzisiaj nie mają żadnego wsparcia finansowania, więc żeby o nich realnie mówić należy wskazywać perspektywę 2014-2020. W związku z tym, że mamy 2015, a jeszcze nie mamy podziału środków i sposobu ich rozdysponowania, ten węzeł jako sieć węzłów został zgłoszony do Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Tam przyszło chyba w zeszłym tygodniu do nas rozpiska już z alokacją przybliżoną środków na Pomorskie i w konsekwencji na ZIT. Mamy dedykowane ok 400 mln zł, jeśli się nie mylę, to jest 100 mln Euro. Zaczyna się

pokazywać kwota jedna, druga. Zobaczmy, czy ten akurat projekt nie powinien być zlokalizowany, bo idzie dwoma ścieżkami również do centralnych środków. W każdym bądź razie nie zapomnieliśmy o tej drodze. Nie zapomnieliśmy o tym, co należy tam zrobić. Natomiast dzisiaj uważam, że odpowiedzialnie można stwierdzić, zostanie zrealizowany prawdopodobnie do 2020 roku i to jest data graniczna, którą powinniśmy przyjąć, ponieważ jest uznany jako jeden z węzłów priorytetowych dla integracji metropolii.

Maciej Przybylski - przedstawiciel Zarządu Dzielnicy Osowa

Rozmawialiśmy na temat budowy kolejnego przystanku w Osowej i w trakcie tych rozmów ustaliliśmy, że drugi przystanek może być budowany w II etapie budowy PKM-ki łącznie z przystankami Gdynskimi. Teraz widzimy, że w pierwszym etapie te dwa przystanki w Gdyni będą budowane i dołączono Osowę stację PKP, o której zawsze, wydawało mi się, że mówiliśmy, że ona będzie zrealizowana. Pytanie jest takie czy i kiedy ewentualnie może społeczność Osowska i okoliczni mieszkańcy liczyć na budowę tego drugiego przystanku w rejonie ulicy Kielnieńskiej? Dziękuję.

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Przypomnę, bo to jest istotne, w ogóle przystanki zarówno Osowa jak i Gdynia były projektowane do realizacji w II etapie, bo ich w pierwszym projekcie nie było. Dzięki temu, że zwiększyło się dofinansowanie myśmy mogli zaprojektować i wpisać w ten projekt te trzy przystanki, bo one pełnią funkcjonalnie jakby najważniejszą rolę. Owszem Osowa Północ była rozważana. Osowa Północ jest wstawiona jakby w perspektywie, ale nie jest Osowa północ w tej chwili projektowana w tym projekcie do realizacji dlatego, że tam jest bardzo silna współpraca niezbędna z miastem Gdańsk dlatego, że sam przystanek nic nie daje. Przystanek musi być powiązany z węzłem i dopóki nie będziemy wiedzieli czy realizacja tego węzła jest w ogóle możliwa to budowa tego przystanku mija się z celem. Także on owszem jest w rozplanowaniu, ale ja nie jestem w stanie na dzisiaj powiedzieć, kiedy on będzie realizowany.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Czyli Osowa Północ jest w planach jako II etap. Natomiast w tej chwili ten projekt musi być zakończony, bo rozumiem, że trzeba osobny projekt, pozwolenie na budowę i osobną procedurę dla tego przystanku dodatkowego na Osowej zrobić i dlatego w tej chwili nie można zatrzymać obecnej realizacji kolei, tak?

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Tak. Ja może tylko niejako uzasadnienie tej tezy powiem, jak była sytuacja z przystankiem Gdynia Karwiny.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Nie, dziękuję bardzo. Nam chodzi o Osowę bardziej. Proszę pan Koralewski.

Kazimierz Koralewski - członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG

Pytanie do pana prezesa spółki.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Przepraszam, jeszcze pan Prezydent.

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Chciałem tylko dodać, że trzeba pamiętać, zresztą to wielokrotnie Radzie Osiedla było przekazywane w rozmowach, że Gdańsk Osowa Północ czyli przystanek Kielnieńska jest bardzo odległym projektem, ponieważ on jest bardzo kosztowny i to nie z punktu widzenia samej realizacji, ale położenia i kosztów związanych z wykupami nieruchomości. Tam nie ma ani jednego grama nieruchomości publicznej szeroko rozumianej, co wiąże się z wywłaszczeniami, co wiąże się z ogromnymi kosztami na co nie ma pieniędzy europejskich. Gdybyśmy patrzyli z punktu widzenia racjonalności wydatkowania, bo maksymalny poziom dofinansowania na wykupy to 10%, a z naszej analizy wstępnej wynikało, że wykupy z przystanku Kielnieńska to jest ok. 30% wartości nakładów. Stąd on przy naszych pierwotnych negocjacjach z PKM-em w ogóle został odrzucony z punktu widzenia racjonalności wydatkowania pieniędzy przy infrastrukturze w jakimś sensie jednak przygotowywanej przy rozsądnym poziomie wydatków pieniędzy publicznych w Gdańsku Osowa PKP. Dla uporządkowania całej tej sytuacji może kiedyś, w przyszłości, kiedy ten ruch naprawdę będzie tak znaczący, że się okaże, że tak, to jest ten moment, w którym należy wywłaszczać ludzi z ich terenów i budować tam kolejny przystanek, ale na dzisiaj nie obciąża się z punktu widzenia zdroworozsądkowego.

Piotr Borawski - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG

Dopytam. Oprócz kwestii własnościowych, które jak najbardziej, myślę, że wszyscy tutaj, rozumiemy, a czy była prowadzona jakakolwiek analiza dotycząca potoku pasażerów lub ewentualnie zapotrzebowania na ten przystanek?

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Wyjaśnię uzupełniająco, pan Prezydent powiedział. Potok pasażerów, który potencjalnie można by było zapełnić z tego przystanku byłby uzasadniony dopiero w momencie, kiedy wykupy by były bardzo duże, czyli rozwiązalibyśmy problem całego węzła, bo to są parkingi, itd., cały wjazd do tej części. Jak się w tym momencie porówna ten potok jaki uzyskujemy w stosunku do kosztów jakie trzeba ponieść w tym miejscu to niestety na dzień dzisiejszy to się w ogóle nie spina.

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Pytanie w ogóle jest jak będzie realizowana budowa obwodnicy metropolitalnej. Jak będą realizowane węzły przy tej obwodnicy. Czy powstanie Nowa Kielnieńska. To są elementy i czas, który zdeterminuje potok na PKM-ie. On wcześniej jest trudno definiowalny dzisiaj. To naprawdę nie jest kwestia tylko tego, że brakuje nam tam miejsca postojowego, tylko którzy mają dojechać do PKM-u samochodami i wykorzystać miejsca postojowe, które też są tam dzisiaj przewidziane jako tymczasowe. Rozmawiamy z PKP na temat zagospodarowania terenu PKP jako potencjalnych miejsc postojowych, czy parkingów park and ride, dojadą obecną ul. Kielnieńską i węzłem, który tam jest. Natomiast w sytuacji, kiedy rozbudujemy sieć dojazdową z obwodnicy metropolitalnej, myślę, że to będzie ten czas, w którym trzeba będzie usiąść i bardzo rozsądnie patrząc na wyniki potoków pasażerów odpowiedzieć na pytanie tak, trzeba wydać kolejne 40 mln zł na to, żeby budować przystanek Kielnieńska.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękujemy panie Prezydencie. Rzeczywiście tam są tylko grunty prywatne i rzeczywiście ci właściciele oczywiście naciskają na ten drugi przystanek. Chcieliby wykupu swoich terenów. Rozumiemy to wszystko i wiemy, że to w następnych

etapach, jeżeli będzie taka konieczność, i zbadamy również, rozumiem, tutaj pan Zomkowski będzie mówił również o zmianie linii autobusowych, transportu publicznego. To zostanie jakoś zintegrowane razem. Jak ruszy PKM-ka i wtedy się okaże na ile to jest konieczne. Ważne jest to, o czym pan Prezes mówił na wcześniejszych spotkaniach, że staramy się jak najmniej tych przystanków lokalizować, z tego względu, że PKM-ka jest atrakcyjna pod warunkiem, że szybko dojeżdża w pewne miejsca i musi mieć odpowiednią odległość, żeby się rozpędzić. Dziękuję bardzo. Pan Koralewski.

Kazimierz Koralewski - członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG

Panie prezesie chciałbym w tym punkcie, żeby pan potwierdził. Ja w dokumentach żadnych nie wyczytałem obietnicy, że PKM będzie jeździć do Gdańska Głównego czy Śródmieścia. Czy coś się w tej kwestii zmieniło, bo do tej pory w żadnych dokumentach to się nie przewijało.

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Nie, to jest w projekcie, w studium wykonalności PKM przy wyliczaniu potoków pasażerskich była brana pod uwagę linia Gdańsk i kierunki Gdańsk Wrzeszcz - Kościerzyna, Gdańsk Wrzeszcz - Kartuzy, Gdańsk Wrzeszcz - Gdynia. Z tym, że było założenie jedno, że być może nie wszystkie pociągi będą jeździły do Gdańska, a będzie tzw. typ pociągów regionalnych, które będą jeździły Gdańsk - Kościerzyna, Gdańsk - Kartuzy, ale będą też pociągi lokalne, które mogą jeździć na odcinku Wrzeszcz - Osowa, dlatego na 1 września dla nas kluczowe są dwa przystanki Wrzeszcz i Osowa, bo to jest główne obciążenie linii pasażerskich.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję. Czy ktoś jeszcze z państwa? Redaktor Koprowski proszę bardzo.

Krzysztof Koprowski - redaktor Trojmiasto.pl

Chciałem się zapytać o kwestie utrzymania i kwestię własnościową na przystankach we Wrzeszczu i na Osowej. Jak to wygląda kwestia, kto będzie odpowiedzialny za te perony, za ich konserwację, ewentualny remont w przyszłości, kto będzie ich właścicielem, kto będzie właścicielem torów i to samo dotyczy się Wrzeszcza, a szczególnie tych peronów, gdzie z jednej strony są pociągi dalekobieżne, a z drugiej strony pociągi PKM. To będzie peron do połowy jednego właściciela?

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Nie. Własność PKM kończy się na gruncie, który jest własnością PKM, czyli mniej więcej w tym miejscu, to co jest czerwone (pokazał na mapie), z tym, że nasza jurysdykcja kończy się nawet przed wiaduktem WK2 czyli przed tym nowym stalowym wiaduktem. Perony należą do PKP PLK i są w ich wyłącznej jurysdykcji jako narodowego zarządcę. To samo na Osowej. My owszem budujemy ten przystanek, finansujemy go, ale następnie przekazujemy w zarządzanie i użytkowanie PKP PLK, czyli zarządcy narodowemu, bo to jest na ich linii. Nie chcemy prowadzić do dziwnych sytuacji mieszania własności na różnych gruntach. Nasza własność kończy się chyba na 100 metrów, ona się kończy chyba przed rozjazdem i wjazdem na linię 201 i tak to jest zaplanowane łącznie z systemami sterowania ruchem i odpowiedzialnością prawną za prowadzenie ruchu kolejowego.

Kazimierz Koralewski - członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG

Wiadukt stalowy też będzie PLK?

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Wiadukt stalowy też będzie PLK. Będziemy im przekazywali te wiadukty, dlatego, że to są na ich terenie wykonane.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję. Czy ktoś z państwa ma jeszcze pytania? Jeżeli nie to dziękuję bardzo. Przechodzimy do punktu następnego.

PUNKT 4

Plan integracji oferty Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku po otwarciu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Dzień dobry. Poproszę tą mapę z powrotem.



Może powtórzę dokładnie to co mówiłem półtora roku temu jak prezentowałem państwu pierwsze założenia co do zmian w ofercie przewozowej ZTM. Tu jest bardzo kluczowy punkt.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Przepraszam najmocniej. Jest tutaj duża część nowych radnych wśród nas, dlatego gdybyśmy mogli prosić o powtórzenie.

Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Dlatego właśnie zmierzam do meritum sprawy. Powtórzę to co powiedziałem wtedy. My traktujemy PKM-kę jako produkt regionalny. To nie jest kolej, która ma załatwiać potoki pasażerskie wewnątrz miast. To jest kolej, która wyjedzie w region i posłuży temu, żeby mieszkańców regionu wwieść do miasta i tak samo umożliwić mieszkańcom skorzystanie z transportu, żeby pojechać szybko, efektywnie, ekologicznie, w region. Nie wewnątrz miasta. Stąd płynie bardzo istotny wniosek, że jeżeli chodzi o przejazdy wewnątrz miasta praktycznie już na dzień dzisiejszy nie musimy nic zmieniać, dlatego, że ten układ, który dzisiaj istnieje w mieście doskonale sobie radzi z komunikowaniem prawie wszystkich przystanków PKM-ki. Za chwilę oddamy tramwaj do Piecek Migowa, czyli dojdzie kolejny punkt na styku komunikacji kolejowej, tramwaj - kolej, gdzie można się przesiąść na PKM-kę. Pozostałe przystanki typu Wrzeszcz. Mamy linie tranzytowe. Przystanek Strzyża - już dzisiaj istnieje komunikacja tramwajowa. Przystanek Niedźwiednik są linie tranzytowe autobusowe. Przystanek Brętowo, tak jak powiedziałem przed chwilą, będzie tramwaj i są również linie autobusowe. Przystanek Jasień, do którego doprowadzimy za chwilę linie autobusowe. Kiełpiniek w strefie dojsca. Cały region południowy już dzisiaj można autobusem dojechać do przystanku Matarnia, gdzie są również linie autobusowe. To samo z Portem Lotniczym. Banino - linia 126. I Osowa. Przypomnę, że niedawno uruchomiliśmy linię minibusową 269, która między innymi w przyszłości ma służyć temu, aby dowieść mieszkańców do stacji PKM.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Gdyby pan się w tym momencie od razu odniósł do tych problemów dyskusji 210 linii.

Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Za chwilę coś na ten temat powiem. Pierwsza sprawa. Nie możemy, tak jak kiedyś to było napisane w Dzienniku Bałtyckim, wyciąć linii autobusowych, poskracać do węzłów dlatego, że pomiędzy mamy mnóstwo kłastrów, które musimy obsłużyć, a więc skracając linie do węzłów musimy natychmiast uruchomić inne linie autobusowe, które obsłużą pozostałe rejony, czyli te rejony, z których wycofaliśmy komunikację, żeby skierować mieszkańców do PKM-ki. Nie w tym sens, bo to jest zdecydowanie droższe rozwiązanie. Najważniejsza. Brakuje na dzień dzisiejszy nadal rozkładu jazdy PKM-ki. To jest podstawa, to jest źródło, żeby cokolwiek planować w komunikacji miejskiej. Przecież to jest podstawa. My nawet nie wiemy, czy ta Kolej Metropolitalna będzie funkcjonowała od godziny 7 rano, od 4 rano. Przecież mieszkańcy muszą podróżować 24 godziny na dobę. Nie mamy takiej informacji i dopóki tej informacji nie będzie z Urzędu Marszałkowskiego nie możemy w ogóle żadnych zmian w komunikacji zaproponować.

PUNKT 4a

Dyskusja, wnioski.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

A z tą 210? Gdyby pan uspokoił. Oczywiście czytałam artykuły na ten temat. Czytałam pana wypowiedzi, ale gdyby pan tutaj na posiedzeniu Komisji nam powiedział, bo jak pan wie, petycje mieszkańcy Osowy zbierają, żeby nie likwidować. Ja pamiętam, że pan mówił kiedyś o przekształceniu, nie likwidacji, ale rzeczywiście przesłano mi jakieś artykuły stare, gdzie pan mówił o likwidacji. Proszę jednoznacznie się odnieść do tego.

Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Przede wszystkim może zostało to źle zinterpretowane. Nie chodziło o całkowitą likwidację linii 210 dzisiejszej postaci czyli z Oruni do Osowej skreślamy i nie ma nic w zamian, tylko chodzi oto, żeby powiązać węzły przesiadkowe z Koleją Metropolitalną i częściowo na tych odcinkach, gdzie linia dzisiejsza 210 jeździ uzupełnić innymi liniami. Także absolutnie nie można z tego wnioskować, że jeżeli powiedziałem, że będzie likwidacja 210, że mieszkańcy Osowy nie będą mieli już połączenia z centrum, bo może być to zupełnie inna linia.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Tak zostało to zrozumiane. Jakies petycje różne, podpisy zbierane. Ja tłumaczyłam, że to ma być przekształcone.

Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Wiem i dopowiem dlaczego. Dlatego, że te zmiany które były prezentowane 1,5 roku temu były prezentowane łącznie, dwie najważniejsze inwestycje. Pierwsza inwestycja to jest otwarcie tunelu pod Martwą Wisłą. Druga inwestycja tramwaj do Piecek Migowa, która doprowadzi do tego, że faktycznie będziemy skracać linie autobusowe do węzła przesiadkowego Siedlce, ale to jest powiązane z tramwajem. Nie z PKM-ką. PKM-ka została tylko i wyłącznie do tego doklejona. Natomiast powtarzam jeszcze raz to co powiedziałem na początku. Na dzień dzisiejszy już jesteśmy gotowi do tego, żeby obsłużyć przystanki PKM-ki dlatego, że ten układ, który dzisiaj istnieje w zupełności wystarczy.

Piotr Borawski - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG

Mam takie pytanie na podstawie prostego przykładu. Mieszkaniec Osowej w tej chwili wsiada do autobusu miejskiego linii 210, kasuje bilet za 3 zł na jeden przejazd i wysiada przy dworcu, nawet na Oruni, czyli zjeżdża na podstawie jednego biletu w ciągu 40 czy 50 minut w zależności od ruchu do centrum miasta. Za pół roku, kiedy zostanie otwarta PKM-ka jego sytuacja będzie wyglądała w ten sposób, że wsiądzie do autobusu tego, który kursuje po dzielnicy Osowa, tym małym autobusem 269, skasuje bilet, wsiądzie przy PKP Osowa, wsiądzie do PKM-ki i wysiądzie na stacji we Wrzeszczu, przejdzie 300 czy 500 metrów do tramwaju i przejedzie tramwajem do centrum miasta. Czy tak będzie wyglądała jego podróż czy jednak coś się zmieni i będzie to wyglądało inaczej?

Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Kompleksowych zmian po uruchomieniu PKM-ki jeszcze nie mamy opracowanych, ponieważ po pierwsze, tak jak mówiłem, brakuje rozkładu jazdy. Nie wiem czy pociąg do Osowej będzie dojeżdżał co 60 min, co 2 godziny, co 15, co 20. Jak sam pan wie w prasie były różne spekulacje. Nie mamy żadnego potwierdzenia. Dopóki

takiego potwierdzenia nie ma to nie jesteśmy w stanie, żeby rozpocząć prace nad ofertą i dopóki nie będzie tej oferty rozkładu jazdy układ dzisiejszy taki jaki jest pozostanie. Natomiast mimo tego, że będzie PKM-ka kursowała jak najbardziej widzę taką możliwość, aby mieszkańcy Osowej linią, która częściej będzie kursowała i będzie prowadziła do Piecek Migowa do przystanku tramwajowego, albo jeszcze dale w głąb Piecek Migowa i będzie dowoziła częściej do tramwaju tak, żeby mieszkańcy Osowej mieli częściej w ciągu doby połączenia do centrum. To rozwiązanie też na początku było mocno krytykowane przy naszych węzłach przesiadkowych Chelm, Łostowice Świętokrzyska. Dzisiaj ludzie sobie chwala ten system dlatego, że mimo tego, że muszą się raz przesiąść mają częściej połączenia w ciągu doby. I dokładnie ten sam model chcemy powtórzyć. Nie oznacza to, że musimy wszystkich zwozić do PKM-ki, tylko oznacza to, że możemy linię zupełnie inaczej poprowadzić do innych węzłów przesiadkowych autobusowo - tramwajowych.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję. Pan Strzelczyk.

Grzegorz Strzelczyk - wiceprzewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG

Chciałem uzupełnić pytanie kolegi Piotra. Nie wiem, czy na tej samej konferencji byliśmy w październiku, ale Prezydent Lisicki wówczas stwierdził, że PKM-ka wpisuje się w istniejący i tworzony od wielu lat system komunikacji zbiorowej w Gdańsku. To trzeba w jakiś sposób zharmonizować. Tak jak pan dyrektor powiedział, nic nie można w tej sprawie zrobić dopóki nie będziemy mieli sztywnego rozkładu jazdy i wiedzieli z czym się harmonizujemy i jak te rozkłady wspólnie połączyć. To jest pierwsza sprawa, ale druga sprawa to jest kwestia kosztów. Piotrze wspominałeś, że można za 3 zł przejechać z Osowej do Oruni i słusznie linią 210. W każdym razie wyobraźmy sobie, że pasażer jedzie PKM-ką do Wrzeszcza, we Wrzeszczu przesiada się na tramwaj bądź też na drugi peron na SKM-kę i jedzie do Gdańska Głównego. To jest kwestia wspólnego biletu na PKM-kę, ZKM i SKM. To jest jedna kwestia i druga kwestia to jest kwestia ceny, bo nawet jeśli się przy tych wszystkich przesiadkach nie wyrobi, to znaczy 3 zł dzisiaj kosztuje podstawowy bilet na godzinę w mieście Gdańsku, powyżej godziny i na dwa środki transportu 3,6 zł. Jednoprzjazdowy 3 zł, do godziny 3,6 zł. Jak ustalić jaka będzie cena przejazdu PKM-ką, pewnie pan prezes jeszcze na tym etapie nie ma takiej kalkulacji i jak to zharmonizować tak, żeby mieszkańcy Gdańska nie „głosowali nogami” przeciwko PKM-ce i zachowywali te potoki podróżnych, które obsługuje ZKM? Wtedy te potoki podróżnych, o których mówił pan prezes są tylko czysto iluzoryczne i w sferze marzeń. Dziękuję.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos?

Jerzy Milewski - członek Komisji Strategii i Budżetu RMG

Dziękuję bardzo. Mam dwa pytania. Pierwsze to, jeżeli nie ma tego rozkładu to ja domyślam się, że też nie ma kosztów utrzymania PKM-ki. Czy też są jakieś symulacje dotyczące kosztów utrzymania miesięcznego, rocznego i jeżeli są to na ile są kompletne? Drugie pytanie to jeżeli chodzi o inwestycje. Pan prezes mówił o

finansowaniu inwestycji, o tym, że jest w harmonogramie, a chciałem zapytać jak wygląda harmonogram wydatkowy. Czy koniec końców ta inwestycja w tym samym zakresie będzie kosztowała tyle ile miała kosztować, czy będzie trochę taniej czy trochę drożej? Dziękuję.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję bardzo. Pan Perucki.

Jan Perucki - radny Młodzieżowej Rady Miasta Gdańska

Na początku chciałem powiedzieć, że bardzo się cieszę z takich już pewnych deklaracji ZTM-u, które padły niedawno, bo na początku lutego na łamach Radia Gdańsk. Zawsze była jedynie mowa o likwidacji tego połączenia, przynajmniej w mediach, nikt z mieszkańców nie wiedział o jakiś innych alternatywach odnoszących się do linii 210, więc bardzo się cieszymy. Teraz sprawa jest taka. 1 września prawdopodobnie, jak już pan prezes mówił przed chwilą, rusza PKM już na dobre na tory. Z tego co pan zaczął swoją wypowiedź PKM nie pełni takiej roli dowozowej wewnątrz miasta. To jest jedynie tylko ośrodki wewnątrz Kartuzy, Kościerzyna, jakieś inne ośrodki regionalne na Pomorzu zjeżdżają się do miasta Gdańska, do Gdyni, itp., itd. Teraz natomiast chodzi nam oto, że jeżeli to nie spełnia tych wymogów, jeżeli pan powiedział, zadeklarował, że praktycznie żadnych zmian nie będzie w komunikacji miejskiej łącznie z PKM-ką uruchomieniem, to czy ZTM, poza tym chciałem jeszcze taki fakt narzucić, ZTM bardzo się lubuje w ankietach. Takich ankietach, które patrzą ile osób jeździ danym autobusem, czy to jest rentowne, czy też nie, czy zwiększyć kursy, czy zmniejszyć, itd. Czy linia 210 nie mogłaby zostać z taką samą częstotliwością na takiej samej trasie powiedzmy 2-3 miesiące po uruchomieniu PKM-ki? Czy nie można by zrobić takiej ankiety, ludzi wystać do autobusu, którzy by zbadali ile mieszkańców jeździ, poza tym koszt biletów, przesiadki. Czas, pieniądze to są tutaj główne sprawy. Tutaj też jest petycja podpisana ponad 2500 mieszkańców zarówno Osowej, Oruni, jak i wszystkich innych dzielnic, które mają ten autobus pod domem, podpisało się pod tymi słowami. Niedługo zaniosę państwu ten dokument. Mam nadzieję, że tutaj padną jakieś słowa typu konsultacje społeczne, że nie będziemy powiedzmy „5 minut po dzwonku” wiedzieli jakie zmiany dokładnie nadejdą, bo chcielibyśmy po prostu skonsultować i rada dzielnicy na pewno chciałaby wyrazić się tutaj z panem Przybylskim na czele, jakie dokładnie zmiany miałyby tego dotyczyć. Mam nadzieję, że coś takiego będzie. Kluczowe słowa po moich wszystkich słowach to są konsultacje społeczne. Dziękuję.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo o odpowiedź.

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Będę odpowiadał od tyłu. Jeśli chodzi o finansowanie projektu jest on przewidziany na poziomie dokładnie 787 mln zł i takie będzie co do grosza. Natomiast pytanie drugie jakie są koszty. Koszty są określone w studium wykonalności bardzo precyzyjnie. Ja nie potrafię w tej chwili innych kosztów panu przedstawić, ponieważ w tym kraju od 40 lat nikt nie budował nowej linii kolejowej na takim poziomie technicznym i nikt nie wie faktycznie jakie te koszty będą. Myśmy dla swojego własnego sprawdzenia, żeby być w porządku, sprawdzaliśmy to co pierwotnie planowaliśmy w studium wykonalności. Na dzień dzisiejszy wydaje się,

że się zmieścimy. Dla państwa informacji przy spłacie kredytu na poziomie 170 mln zł, na dzień dzisiejszy on się teraz zmniejszy, więc te kwoty się zmniejszą, odsetek oraz utrzymanie linii to jest koszt łączny, czyli ze spłatą kapitału, odsetek i utrzymanie linii około 21 mln zł rocznie. Utrzymanie linii kolejowej. To jest górna granica. Ona będzie się zmniejszała, ponieważ dofinansowanie 85% powoduje zmniejszenie zapotrzebowania na finansowanie dłużne, więc tam będzie spadek. Na dzisiaj się nie wypowiadam ile, bo jesteśmy jeszcze przed procesem negocjacji z bankiem zmiany umowy.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję. To są wszystkie odpowiedzi na pytania?

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Myślę, że nie wszystkie. Po pierwsze to nie chciałem, dokładnie przysłuchiwałem się, co mówił pan Zomkowski i tak, ani nie powiedział, że będzie likwidowana, ani nie powiedział, że nie będzie likwidowana. Powiedział wprost. Nie będziemy na razie wypowiadać się co do zmiany dotyczącej na przykład linii 210, bo nie wiemy w ogóle o czym mamy mówić. I taka jest prosta deklaracja do pana Peruckiego jakby zgłoszona. Więc nie ma nawet co konsultować dzisiaj. Drugi element. Wydaje mi się, że konsultowanie odbywało się w pewnym sensie 4 lata temu kiedy wszyscy, łącznie z mieszkańcami Osowej, ale także innych dzielnic, bardzo wyraźnie opowiadali się za tym, że musi powstawać PKM, że to jest projekt istotny z punktu widzenia miasta i regionu i wtedy dokładnie odbywały się też te konsultacje de facto, które powiedziały Marszałkowi tak, buduj tą sieć. Trzeci element. 20 mln zł panie prezesie to jest tylko dostęp do infrastruktury. To będzie koszt dostępu do infrastruktury. To nie będzie koszt do pokrycia przewozów tych X pasażerów, tych 10 milionów rocznie.

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Jeszcze raz wyjaśnię. Te 21 mln zł to jest łącznie ze spłatą kredytu.

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Zgoda, ale...

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Czyli koszt dostępu do infrastruktury w tym wszystkim wynosi 9 mln zł. To jest koszt użytkowania. Reszta to jest spłata ...

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Ale ta spłata jest kosztem dostępu do infrastruktury. Tu nie ma paliwa dla przewoźnika, nie ma renty...

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Nie. To jest tylko infrastruktury.

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Oto mi chodzi. Czyli po prostu 21 mln zł to jest bez eksploatacji przewozowej. Z kupnem taboru, ale tabor i tak będzie operowany przez kogoś. Ktoś będzie operatorem. Jeszcze dzisiaj nie wiemy. Pewnie będzie postępowanie. To też jest pewna komplikacja, bo z tego wynika, że nie wiemy ile będzie kosztował bilet. Po

prostu. Tak na wprost licząc. Więc nie wiemy co mamy integrować z punktu widzenia cen biletów chociażby, ale chciałbym też trochę odczarować ten 3 zł bilet panie przewodniczący, pani przewodnicząca i państwo mieszkańcy Osowej, bo jaki procent sprzedaży mamy tych jednorazowych biletów, o których opowiadamy, że z nich chcą właśnie wszyscy korzystać z tej Osowej do Oruni lub z Oruni do Osowej za te 3 zł jeżdżą, a to jest nieprawda. Dzisiaj ktoś, kto jeździ 210 to jeżdżą z okresowymi biletami i dalej będą nimi jeździć. I to się nic nie zmieni. Natomiast 3 zł bilet czyli ten jednorazowy lub bilet jednorazowej linii czasowy, czasowy bilet jednorazowy to są bilety dla incydentalnych pasażerów, dla turystów, których oczywiście bardzo szanujemy. Jesteśmy za tym, żeby przyjeżdżali i korzystali z tego jak najwięcej, ale one tych prawdziwych, generalnych, globalnych użytkowników komunikacji publicznej nie interesują w ogóle i zresztą to kiedyś powiedzieliśmy, chyba z 6 lat temu, kiedy powiedzieliśmy miesięczne w dół, okresowe w dół, jednorazowe w górę. Miesięczne poszły w dół, bo sam byłem Skarbnikiem wtedy, kiedy obniżaliśmy cenę.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady
Dziękuję bardzo. Proszę pan redaktor Koprowski.

Krzysztof Koprowski - redaktor Trojmiasto.pl
Dziękuję bardzo. Dwa pytania. Pierwsze. Skoro nie wiemy właściwie jak ta PKM-ka ma kursować, z jaką częstotliwością, czy to oznacza, że jednocześnie Gdańsk nie wiem, może się wycofuje z puszczenia tramwajów do pętli, do torów odstawczych PKM Brętowo, gdzie właściwie jedyny sens dowozu tam tramwaju jest właśnie z przesiadką na PKM. Czy w takim razie to w jakiś sposób przekreśla częstotliwość kursowania tramwajów w tamto miejsce? Drugie. Czy wiadomo ile Gdańsk, jako miasto, będzie się dokładał do funkcjonowania PKM-ki i dopłat do kursowania tych pociągów?

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady
Dziękuję bardzo. Kto na to pytanie odpowie? Pan Zomkowski?

Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Pierwsze pytanie tramwaj do przystanku Brętowo nie tylko pełni funkcję dowożącą do Kolei Metropolitalnej, ale przy okazji obsługuje również mieszkańców tamtego rejonu, czyli ulic Kolumba, Północna, Rakoczego. Więc to nie jest tramwaj stricte dedykowany PKM-ce. Natomiast jeżeli chodzi o koszty wkładu Miasta Gdańska chciałbym przypomnieć, że Miasto Gdańsk na dzień dzisiejszy już ogromny wkład włożyło w PKM-kę pomimo tego, że jest to produkt regionalny chociażby przez to, że Miasto Gdańsk buduje węzły integracyjne. To jest ogromny wkład właśnie w PKM-kę.

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej
Tak. Po pierwsze nie będziemy na pewno finansować PKM-u, bo nawet za bardzo nie wolno nam tego robić zgodnie z ustawą o finansach publicznych. Natomiast oczywiście i to jest pewne, weźmiemy udział i to aktywny w integracji systemów. W integracji biletowej, w integracji biletu metropolitalnego. Natomiast dzisiaj nie możemy o tym w ogóle rozmawiać, bo nie wiemy o jakich kwotach i o czym my mamy dyskutować. Dzisiaj wiemy ile kosztuje bilet metropolitalny, ile wynosi nasza

składaka do Metropolitalnego Związku Transportowego i tego się na razie trzymamy. Wiemy jakie to są potencjalne koszty. Zdawaliśmy sobie z tego sprawę dużo wcześniej, natomiast jeszcze raz, podkreślając tylko te Piecki Migowo, pamiętajmy, że ten czołowy przystanek to on nie od tego jaka jest częstotliwość PKM-u będzie zależało ile będzie dojeżdżało do tego przystanku, ale mamy również linię w ulicy Bulońskiej, do której też do Piecek będzie dojeżdżał tramwaj. Po drugie mamy Nowiec, mamy tamte obszary, które się bardzo mocno rozwijają i mamy również w ramach PKM-u i Piecek Migowo przystanku tramwajowego czołowego, końcowego ciekawie rozwiązany, moim zdaniem, węzeł integrujący autobusy na dole poniżej tego wiaduktu. Więc wbrew pozorom to się tworzy jednak węzeł integracyjny nie tylko z PKM-em, ale również z komunikacją dowozową chociażby z Niedźwiednika czy gdzieś z tych okolic. Natomiast jeszcze raz chciałbym podkreślić. Dzisiaj trudno jest nam o czymkolwiek rozmawiać, deklarować, póki nie mamy podstawowych danych i to pewnie nie jest wina prezesa Rudzińskiego, ani zarządu, tylko tak ten projekt się rozwija. To jest duży projekt, dynamiczny projekt ze zmiennymi bazowymi w postaci dofinansowania zaczyna od 50%, kończy na 85%. Więc to są rzeczy, które są trochę poza nami. Wystosowaliśmy odpowiednie pisma i zapytania do marszałka w kwestiach właśnie chociażby wskazania nam wytycznych, które są dla nas niezbędne, bo przecież my potrzebujemy kilka miesięcy, tam chyba jest napisane 6 miesięcy, ale moim zdaniem minimum 4 miesiące na to, żeby zbudować w ogóle sensowny plan i rozkład, który też między innymi będziemy testować, bo on jak każde rozwiązanie na żywym organizmie jest permanentnie dostosowywany do podaży klientów.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję bardzo. Proszę pan Milewski.

Jerzy Milewski - członek Komisji Strategii i Budżetu RMG

Pan Prezydent powiedział przed chwilą, że Gdańsk nie będzie ponosił żadnych kosztów utrzymania PKM-ki. Dobrze zrozumiałem tą informację, tak?

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Jako miasto nie możemy dopłacać do kolei. Po prostu do kolei.

Jerzy Milewski - członek Komisji Strategii i Budżetu RMG

Czyli ja rozumiem, że koszty utrzymania PKM-ki będą w budżecie Marszałka?

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Są, będą i były nawet. Od początku do końca tak było, jest i będzie. Natomiast tak jak powiedziałem, my na pewno będziemy brali udział w procesie integracji biletowej. I tak jak to się dzieje dzisiaj, jeśli pan się orientuje, jest taki związek, Metropolitalny Związek Transportowy, który integruje, wypuszcza, emituje dzisiaj bilet metropolitalny, który uwzględnia albo transport miejski trzech miast, czy trzech operatorów na sieci miejskiej plus z możliwością zaangażowania również SKM-u, który też nie jest finansowany i nie może być finansowany przez miasto jako tego gracza na rynku publicznym, który nie ma prawa finansować akurat tego rodzaju transportu, bo on jest zastrzeżony dla województwa.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo rozumiem, że to dwa ostatnie głosy, bo musimy przejść do następnego tematu.

Tomasz Gawłas - Rada Dzielnicy Brętowo

Do dyrektora ZTM-u. Prośba jest taka od mieszkańców Matemblewa. Dwa autobusy stamtąd odjeżdżają: 116 i 131. Mieszkańcy bardzo proszą, apelują oto, aby częstotliwość tego autobusu 131 zwiększyć. Dlatego chciałbym zarzucić jako taki wniosek, żeby do tych szerokich konsultacji, które będą wykonywane a propos połączeń tych autobusowych z węzłami PKM-ki, żeby właśnie uwzględnić jakby zagęszczenie czy inny może rozdział tego rozkładu jazdy.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Rozumiem, że państwo złożyli już odpowiedni wniosek do ZTM-u?

Tomasz Gawłas - Rada Dzielnicy Brętowo

Jeszcze nie.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

To proszę tylko w ten sposób, bo to, że tutaj powiecie, to będzie tylko w protokole. Musicie państwo złożyć wniosek.

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Prawdopodobnie skrócenie wszystkich linii, bo one będą się skracaly. Jak popatrzymy nawet na to i to co mówił dyrektor Zomkowski one będą ulegaly pewnemu skróceniu, pewnej racjonalizacji. One spowodują prawdopodobnie zwiększenie częstotliwości, ale cały czas chciałbym, żebyśmy mieli świadomość i też nie zaklinali rzeczywistości. Zwiększenie częstotliwości czyli utrzymanie wozokilometrów oraz wpisanie tego całego układu w linie PKM-u spowoduje wzrost kosztów. Każdy z nas musi mieć tego pełną świadomość. Więc jeżeli spowoduje zwiększenie kosztów prawdopodobnie będzie to skutkowało jakimiś zmianami, raz w jednej strony w cennikach, dwa z obsługi tego systemu przez budżet, więc tu nie ma jakby rozwiązań, które są zero jedynkowe. Każda z czynności może powodować, może nie będzie, ale może powodować wzrost kosztów. To też należy wziąć pod uwagę. Wydaje się, że akurat Piecki Migowo czyli Morena będzie miała bardzo dobre rozwiązania jeśli chodzi o samą integrację poprzez PAT-y, poprzez możliwość zintegrowania z systemem Kolei Metropolitalnej.

Aleksandra Dulciewicz - wiceprzewodnicząca Komisji Strategii i Budżetu RMG

Co to są PAT-y panie Prezydencie?

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Przystanki autobusowo - tramwajowe, które na razie testujemy, zobaczymy. Wydaje nam się, że będzie to coś, co może zadziałać. Akurat z panem redaktorem na ten temat wielokrotnie rozmawialiśmy, natomiast nie wiemy czy to jest 100% gwarancja, szczególnie patrząc na system naszego układu transportowego.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję bardzo.

Piotr Ody - wiceprezes Stowarzyszenia Przyjaciół Dzielnicy Kokoszki

Pozwolę się nie zgodzić z tym stwierdzeniem pana dyrektora, że już w tej chwili mieszkańcy całego Gdańska mają bardzo dobry dojazd do tych przystanków PKM-u,

które będą powstawały. Mieszkańcy Karczemek, Kiełpina nie mają praktycznie żadnego dojazdu, ani do przystanku Jasień, ani do przystanku Matarnia. Mam nadzieję, że mimo wszystko to będzie regionalny produkt itd., ale jakkolwiek dojazd jednak mieszkańcy tych dzielnic, czy osiedli, dzielnicy Kokoszki uzyskają. Dziękuję bardzo.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Od trzech lat właściwie zabiegają mieszkańcy oto i rzeczywiście jest to problem.

Sebastian Zomkowski - Zastępca Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

My na ten temat już rozmawialiśmy kiedyś, chyba z półtora roku temu, kiedy przedstawiałem właśnie ten projekt PKM-ki, tak jak powiedziałem, był to wtedy projekt łączony trzech inwestycji tunelu pod Martwą Wisłą, tramwaju do Piecek Migowa i PKM-ki. Dlaczego o tym mówię? Mówię o tym, dlatego, że przy wydłużeniu tramwaju do Piecek Migowa będziemy skracać linie autobusowe, które zwolnią nam tabor i prace przewozowe w trakcji autobusowej. Właśnie te autobusy, tą pracę przewozową będziemy kierować do innych dzielnic, które są dzisiaj „zaniedbane” lub zwiększać częstotliwość i właśnie też powstanie ta linia 161 do Kiełpina.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Pan Perucki proszę.

Jan Perucki - radny Młodzieżowej Rady Miasta Gdańska

Dostownie na minutę, bo muszę lecieć właśnie na 210 do Osowej, bo mam ważne spotkanie tam. Chciałem zapytać o ten bilet metropolitalny, bo już od dobrych kilku lat jest dyskusja na ten temat właśnie, żeby Gdynia, Sopot, Gdańsk razem się połączyły. Ja miałem przyjemność oglądać w Telewizji Gdańsk w Forum Panoramy, nie pamiętam jak ten program się nazywa, pana prezesa PKM-ki, który właśnie mówił, że są takie plany w jakimś czasie. Teraz mówić to co pan Borawski powiedział, że kupujemy bilet z Osowy aż do Oruni. Ja niestety bardzo dużo takich osób widzę, które w zasadzie wchodzi i kasują, nie tylko na lotnisku, bilety. Nawet jeżeli weźmiemy pod uwagę, że takie osoby mają miesięczne, bo to są najczęstsze takie okresowe bilety, miesięczne kupują to wtedy też muszą kupić miesięczny do PKM-ki. Teraz w gestii mieszkańców, bo to mieszkańcy w skali miesiąca się takie rachunki domowe rozlicza, czy w skali miesiąca mają tyle pieniędzy, żeby jeszcze dorzucać do biletu PKM-ki? Czy się przesiadać? To po prostu chodzi o czas i pieniądze. Jeżeli byłby jeden bilet to by bardzo ułatwiło.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Przepraszam pana najmocniej, ja chciałem powiedzieć, że dopuszczam, przepraszam, mi się wydaje, że już o tym rozmawialiśmy rzeczywiście, że na tym etapie nikt z państwa nie jest w stanie określić tego o co pan pyta.

Jan Perucki - radny Młodzieżowej Rady Miasta Gdańska

Dlatego kończąc ostatnie zdanie, dobrze.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Przepraszam, bo mamy jeszcze jeden punkt.

Jan Perucki - radny Młodzieżowej Rady Miasta Gdańska

Dobrze. Ostatnie zdanie w takim razie. Póki ten bilet nie będzie uruchomiony ten metropolitalny, czyli ten który jest planowany, moim zdaniem nie ma sensu likwidować takiego połączenia, które miałyby być dla mieszkańców jednym biletem.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Ale pan Zomkowski powiedział, że dopiero będą przekształcenia linii wtedy, kiedy zostanie najpierw puszczona PKM-ka i wtedy zobaczy się w praniu co należy przekształcić, a 210 nie będzie zlikwidowana, jeżeli, to będzie przekształcona. Może będzie miała inny numer, może ten sam, ale to najpierw trzeba puścić PKM-kę i zobaczyć jak to wszystko wygląda. Dziękuję bardzo. Proszę pan redaktor i kończymy dyskusję.

Andrzej Witkiewicz- Zarząd Dzielnicy Strzyża

Kiedy będzie wiadomo ile będzie kosztował bilet?

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Przecież mówiliśmy, że nie wiadomo jeszcze.

Andrzej Witkiewicz- Zarząd Dzielnicy Strzyża

Ale kiedy? Niech pan prezes powie.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Po rozruchu PKM-ki.

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Ja zadam inaczej pytanie. Czy my zarządzamy projektem? Czy miasto Gdańsk ... pan Rudziński, jakbyśmy się dokładnie przysłuchali, to też byśmy usłyszeli, że jest tylko i wyłącznie inwestorem w infrastrukturę, dlatego wyraźnie podkreśliłem, 21 mln zł to jest dostęp do infrastruktury. Nikt nie wie, dzisiaj naprawdę nawet Marszałek nie ma przygotowanego przetargu na wyłonienie operatora na tej sieci.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Proszę pan redaktor i koniec dyskusji.

Krzysztof Koprowski - redaktor Trojmiasto.pl

Panie Prezydencie nie wiem czy do końca dobrze pana zrozumiałem, więc muszę troszeczkę podpytać i prosiłbym o szersze wyjaśnienia. Ja rozumiem, że jeżeli miasto nie będzie się dokładało, bo nie może prawnie, finansowo do funkcjonowania tych pociągów, do eksploatacji tej linii, a jednocześnie w interesie miasta jest aby cena tego biletu była atrakcyjna, nie chcę tu wchodzić ile to ma wynosić, jak to ma być rozliczane, ale chodzi mi o jeden fakt. Na ogół, to jest dobry zwyczaj, że cena biletu powinna mniej więcej połowie odpowiadać kosztom eksploatacji. W jaki sposób miasto może oddziaływać na tą cenę biletu jeżeli jednocześnie nie może się dokładać do tego finansowo, projektu funkcjonowania, a jednocześnie też nie ma za bardzo pola manewru, żeby w jakikolwiek sposób włączyć to w ZTM.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Proszę pan Prezydent.

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Odpowiedź jest bardzo prosta. Nie ma. Ani nie ma mechanizmów, ani nie ma sposobów, może namawiać do procesów, może przekonywać do tego, że coś będzie dobre lub złe. Jedno jest pewne, jeżeli nie uda nam się tego zintegrować to albo będziemy działać przeciwko sobie razem, to znaczy my będziemy dbać o naszych pasażerów, będzie nam zależało, żeby zostało jak najwięcej linii 210, może innych 199, albo jeszcze innych. Tak naprawdę z naszego punktu widzenia istotne jest, żeby była sprawna komunikacja miejska, która jest w rozsądnej cenie. PKM może nam zabrać pasażerów, ale jednej rzeczy się nie boimy. To kolega Zomkowski na pewno potwierdzi. Z tą częstotliwością nie ma szans nam ich zabrać. Po prostu, bo raz na godzinę do Osowej, a taką możemy tam liczyć częstotliwość przynajmniej przy deklaracji Marszałka Świńskiego to praktycznie nikt nie chce i obawa państwa z Osowej i stąd te apele o nielikwidowanie linii 210, bo wszyscy się boją, że dostaną zamiast co 20 minut, co 15 minut rozsądny transport, raz na godzinę przewóz do Wrzeszcza, czyli jeszcze połowę trasy.

Grzegorz Strzelczyk - wiceprzewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG

Prezydent Bojanowski mnie sprowokował do tego. Ja się absolutnie zgadzam, że zarząd miasta Gdańska i Prezydent miasta Gdańska jest zobowiązany do dbania o interes i sensowną komunikację miejską w Gdańsku. Ale krótkie pytanie do pana prezesa. To jest projekt dofinansowany przez Unię Europejską w związku z tym na pewno w projekcie państwo składaliście projekt czy wizję tego jak zakładacie prognozę jakąś po jakiej cenie będziecie wozić pasażerów i jakie to są strumienie pasażerów na tej linii. Dziękuję.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo pana prezesa proszę o krótką odpowiedź oczywiście, natomiast chciałam państwu wszystkim powiedzieć, że my się spotykamy cyklicznie, przeważnie raz na kwartał i bardzo prosimy o przygotowanie pana prezesa Rudzińskiego do odpowiedzi na większość tych pytań i zaprosimy przedstawiciela Urzędu Marszałkowskiego i te pytania, na które nie otrzymaliśmy dzisiaj odpowiedzi mam nadzieję, że już za te trzy miesiące będą znane. Tu chodzi głównie o zintegrowanie sprzedaży biletów, ceny biletów, rozkład jazdy przede wszystkim. Proszę o krótką odpowiedź panie prezesie.

Krzysztof Rudziński - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Na odcinku Osowa - Gdańsk dziennie jest 98 par pociągów. Jak pan radny sobie wyliczy to jest... na dobę. Zakładając przerwę między godziną 23, 24 a 4 rano to daje mniej więcej co 15 minut na odcinku Wrzeszcz - Osowa.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

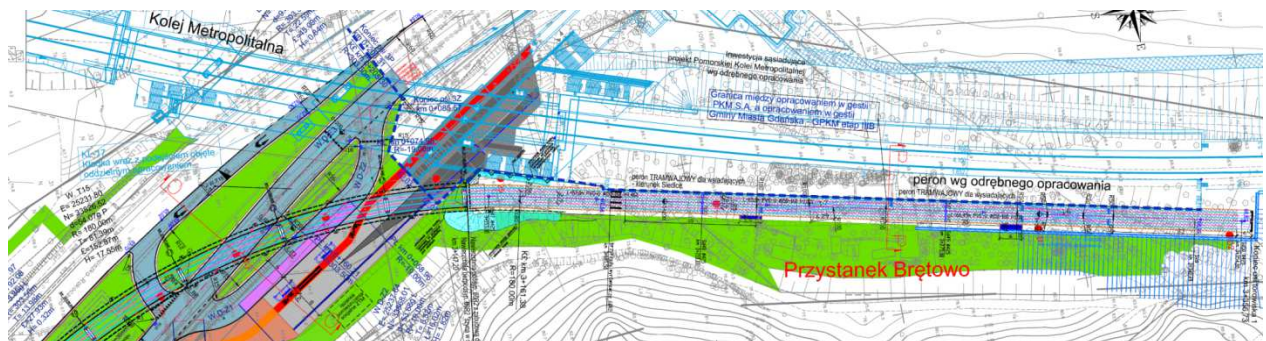
Dziękuję bardzo. Proszę państwa wyczerpaliśmy dyskusję na ten temat. Przechodzimy do punktu następnego.

PUNKT 5

Sytuacja na budowie węzłów przesiadkowych w ramach projektu GPKM III C.

Marcin Dawidowski - Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych

Szanowni państwo, praktycznie dzisiaj już troszeczkę powiedzieliśmy sobie o infrastrukturze towarzyszącej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Z punktu widzenia zadania inwestycyjnego miasta, bo to jest podstawowa kwestia, mówimy o trzech przystankach Kolei Metropolitalnej, przy których miasto realizuje tzw. infrastrukturę towarzyszącą. Pierwszym z tych miejsc, są to trzy miejsca. Wartość kontraktu, który realizuje Skanska to jest 36 mln zł mniej więcej. To jest projekt dofinansowany z Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego i w tym zakresie znajdują się: przy przystanku PKM Kietpinek infrastruktura towarzysząca w postaci miejsc parkingowych i dojazdu... Przepraszam, zacznę od Jasienia (zostały przedstawione mapki, które stanowią załącznik nr 7 do protokołu). W przypadku przystanku Jasień infrastruktura towarzysząca w postaci parkingu, dojazdu poprzez łącznik do ulicy Nowej Myśliwskiej. Tutaj jest istniejąca Myśliwska, taki charakterystyczny odcinek 200 metrów z płyt zakończonych pętlą z płyt. To właśnie jest przebudowywane. Dzisiaj tu dojeżdża autobus. Połączenie w dół Nową Myśliwską i Nową Gronostajową do istniejącego ronda przy trasie WZ przy ul. Kartuskiej. Tym samym zapewnimy podłączenie przystanku Jasień do dzielnicy Jasień i do obsługi od tej strony jak również przez włączenie do istniejącej ulicy Myśliwskiej. Jeśli chodzi o zakres kolejny to jest zakres związany z przystankiem Kietpinek, gdzie mamy infrastrukturę towarzyszącą w postaci parkingu, w postaci modernizacji ulicy Szczęśliwej na tym odcinku i przebudowy jej nawierzchni aż do ronda z Kartuską przy centrum Auchan, od tej strony gdzie jest Decathlon, żeby zobrazować, do którego miejsca dochodzi ta przebudowa infrastruktury towarzyszącej. Trzecia, ostatnia lokalizacja to jest wymieniony węzeł przy Brętowie. Pokażę na innej mapie (stanowi załącznik nr 8 do protokołu).



To jest wizualizacja węzła integracyjnego. To jest ten wiadukt, którym najeżdżamy tramwajem do peronu ze stacją czołową i tutaj mamy przebiegającą linię PKM. Na dół jest ulica Rakoczego, Potokowa już, w tą stronę. Poniżej jest parking związany z węzłem integracyjnym. Tutaj nie sposób nie powiedzieć o projekcie GPKM III B, dlatego, że w ramach projektu GPKM III B właśnie jest realizowana linia tramwajowa z Siedlec do z jednej strony na Piecki Migowo z dwoma ważnymi odgałęzieniami do PKM-ki, do przystanku, do węzła integracyjnego Brętowo, a drugie w Bulońską, na odcinku do Myśliwskiej, gdzie chcemy się potączyć w niedalekiej przyszłości z tramwajem w Nowej Bulońskiej Północnej i dojść do węzła na skrzyżowaniu Warszawska i Jabłoniowa.

Z punktu widzenia harmonogramu obaj wykonawcy, zarówno ten infrastruktury towarzyszącej jak i ten wykonawca, który realizuje tramwaj w ramach GPKM-u III B mają termin na wrzesień tego roku. Wartość kontraktu to jest 36 mln dla

infrastruktury towarzyszącej i 112 mln kosztuje połączenie linią tramwajową z węzła Siedlce do węzła Brętowo.

Jeśli chodzi o postęp prac to jest on szczególnie widoczny na Morenie, bo tam na co dzień przejeżdżamy i tam jest ok. 60% kontraktu. Harmonogram jest niezagrożony w żaden sposób. Mniej pewnie widoczne są infrastruktury towarzyszące dla Jasienia i dla Kiełpinka, ale tam zaangażowanie również w żaden sposób nas nie niepokoi i nie jest tutaj opóźnione. Dużym wyzwaniem, które się dzieje i dzieje się optymistycznie to jest synchronizacja z wykonawcą PKM-ki z tym, żeby te dwie budowy ze sobą pogodzić, bo one bardzo często jedna drugiej tutaj ingeruje w zakres i trzeba to zrobić zgodnie ze sztuką, z pewnymi kolejnościami prac i to się dzieje. Także my jesteśmy spokojni z punktu widzenia zakresu tych inwestycji i dostosowania i tak to na dzień dzisiejszy inwestycyjnie wygląda. Stąd trochę w telegraficznym skrócie, ale to jest ten zakres, który jest infrastrukturą towarzyszącą Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i jest w zakresie GPKM III C. Tam są oczywiście jeszcze Stogi, są inne zakresy, ale dzisiaj mówimy o PKM-ce, więc na tym bym zakończył. Jeśli macie państwo pytania to jestem do dyspozycji.

PUNKT 5a

Dyskusja, wnioski.

Piotr Borawski - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG

Czy mógłbym prosić pana o przelączenie jeszcze raz na slajd dotyczący przystanku Jasień? Mamy w ramach projektu budowę Nowej Myśliwskiej i dojazdu do przystanku. Ono rzeczywiście będzie bardzo wygodne dla komunikacji miejskiej, bo rozumiem, że autobusy 130 i 127, które w tej chwili docierają do tego miejsca będą docierały aż do pętli PKM. Oczywiście także dojazd dla ruchu samochodowego, jeżeli ktoś będzie chciał kogoś odwieźć czy odebrać z tego przystanku, natomiast jeżeli chodzi o całe to osiedle związane z ulicą Myśliwską, a wzdłuż ulicy Myśliwskiej w tej chwili bardzo dużo mieszkańców mieszka, mamy taką sytuację, że większość z nich będzie docierać do tego przystanku piechotą i tutaj od osiedla Alfa Park i do sklepu Alfa Centrum jest przejście, które w tej chwili mieszkańcy wykorzystują po tej stronie Stawu Wróbla nie tylko docierając do przystanku, ale tutaj, w tym miejscu jest budowany również zbiornik retencyjny Jasień, który jest po prostu wykorzystywany rekreacyjnie. Wiadomym jest, że ten teren należy do dewelopera, który ten Alfa Park wybudował, natomiast deweloper z tego co mi wiadomo chciałby rozmawiać na temat jakiejś infrastruktury, chodnika, drogi, nie wiem, czegokolwiek związanego z dojściem do tego. Czy jesteśmy w stanie w jakiś sposób rozmawiać z tym deweloperem? Ewentualnie prowadzić już jakieś bardziej, w jakiś sposób odbyć albo spotkanie, albo coś, bo w tej chwili ta droga wygląda fatalnie, a podejrzewam, że większość ludzi będzie w ten sposób się komunikować do tego przystanku.

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Tam jest po prostu droga gruntowa na dzisiaj, podmokła szczególnie w sezonie obecnym, odwilży. Z Alfa Inwest jakby permanentnie pracujemy, bo to co dzisiaj jest tą tymczasową pętlą, odcinkiem dzisiaj funkcjonującej Myśliwskiej to jest dokładnie partnerstwo z nimi. To nie jest łatwy partner niestety, dlatego, że ...

Grzegorz Strzelczyk - wiceprzewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG
JWK.

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Ale chyba w tym obszarze Alfa Inwest oni się nazywają. Natomiast problem polega na tym, że oni nam na pewno chętnie oddadzą grunt, ale my będziemy musieli ponieść nakład. My z nimi akurat jesteśmy na tym etapie dyskusji, że chcielibyśmy, żeby oprócz gruntu dołożyli jeszcze "5 zł". Właściwie teoretycznie powinniśmy ich wywłaszczyć jeżeli będziemy chcieli tam robić publiczny ciąg komunikacyjny. Natomiast czekamy. Oni zgłaszają często swoje zainteresowanie. Wolelibyśmy, żeby oni do nas przyszli, aniżeli my do nich. Zrobiliśmy z nimi już chyba trzy inicjatywy, więc oni dokładnie wiedzą jak to robić z nami, a my tym razem chcielibyśmy, żeby trochę więcej dołożyli niż tylko skorzystali, ponieważ mają kolejne tereny rozwojowe. To nie jest zamknięcie dla nich inwestycji.

Piotr Borawski - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG

Czy moglibyśmy prosić, że jeżeli dojdzie do jakiś rozmów, a miejmy nadzieję do porozumienia w końcu, żebyśmy jako komisja otrzymali taką wiadomość.

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Oczywiście. Nie ma żadnego problemu.

Piotr Borawski - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG

Dziękuję bardzo.

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Chciałem zwrócić uwagę na to, że Gronostajowa to jest też element partnerstwa publiczno - prywatnego, tak go nazwijmy. Pieniądze na wkład własny w ten projekt w ogólnym porozumieniu zostały przez jednego z deweloperów również uiszczone jako partnerstwo, więc dlatego chcemy, żeby Alfa dokładnie tak samo zadziałała jak tamten deweloper.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję bardzo. Pan Strzelczyk.

Grzegorz Strzelczyk - wiceprzewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG

Ja mam dwa krótkie pytania. Czy w związku z tym, tu jest budowane też osiedle Wróbla Staw obok tego Alfa i od tej pętli, czy zakłada się jakąś przebudowę dojazdu czy dojazd do ulicy Jasińskiej. To po pierwsze i po drugie czy w tym węzle komunikacyjnym i w tym w Kiełpince planuje się jakieś pętle autobusowe czy dojazd komunikacją zbiorową generalnie?

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Odpowiem na koniec. Do Kiełpinki oczywiście. Tam jest budowany przystanek integracyjny wraz z parkingiem. Natomiast jeżeli mówimy o Wróbla Staw i dojściu do Jasińskiej, jest to praktycznie niemożliwe, żeby ta drogę przebudować. Jest tak wąski pas drogowy, że musielibyśmy naruszyć już zagospodarowane części nieruchomości, więc niestety ta droga zostanie, ale ta droga w naszej ocenie przestanie być drogą dzisiaj dojazdową do całego osiedla, nie tylko i wyłącznie Wróbla Staw, ale również Alfa dlatego, że Gronostajowa będzie dużo wygodniejsza. Może wręcz taką możliwość, wiem, że ZDiZ nie jest zwolennikiem, bardzo często

mamy problemy z przekonaniem, żeby robić jednokierunkowe układy drogowe, natomiast ta droga, szczególnie Jasińska, to jest ewidentnie droga jednokierunkowa. Tam należałoby rozbudować wręcz kosztem drogi kawałek chodnika, bo dzisiaj jest na 30 cm.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję bardzo. Pan redaktor proszę.

Krzysztof Koprowski - redaktor Trojmiasto.pl

Rozumiem, że obecny układ drogowy, który powstaje, powstaje na gruntach, które już miasto zdobyło od prywatnych właścicieli. W żaden sposób nie są to grunty, które były pierwotnie miasta?

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Częściowo były.

Krzysztof Koprowski - redaktor Trojmiasto.pl

A na jakim odcinku były miasta.

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Gronostajowa na przykład. Była w planie i była w dużej części już naszymi gruntami.

Krzysztof Koprowski - redaktor Trojmiasto.pl

Rozumiem. I drugie właściwie nie pytanie, ale sugestia. Wiem, że do tego jeszcze daleka droga, ale swego czasu na Politechnice Gdańskiej chyba na III roku studiów była dyskusja na temat zagospodarowania tego zbiornika. Ja nie chcę oczywiście wszystkich tu pomysłów przytaczać. Tylko była jedna sugestia, co do której chyba studenci byli w miarę przekonani i w miarę myśleli jednakowo, aby ten ciąg pieszy, o którym tu dzisiaj mówiliśmy, aby nie realizować go w formie twardej, betonowej, asfaltowej ze względu na charakter tego miejsca. Mogę powiedzieć jako Wrzeszczanin, że to jest najbliższy, naturalny jeszcze zbiornik, częściowo naturalny, a przynajmniej wyglądający w miarę naturalnie ode mnie z Wrzeszcza patrząc i szczerze mówiąc też nie wiedziałbym tego jako betonowego, utwardzonego, tylko raczej jako nawierzchnię żwirową. Wiem, że daleka droga do tego, ale o tym już studenci myśleli więc przekazuję tą myśl pod rozważę.

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Jak byśmy popatrzyli na program wyborczy Prezydenta Adamowicza to jednym z tematów tam zgłoszonych jest na przykład budowa tzw. dróg biegowych, ścieżek biegowych. Natomiast na dzień dzisiejszy nikt jeszcze nie rozstrzygnął, łącznie z badaczami pisma na Politechnice, z czego mają być te ścieżki wykonane, żeby były jednak trwałe, a jednocześnie funkcjonalne. Więc to jest pewien problem. To może mógłby być akurat taki ciąg, do tego droga jest dosyć daleka. Ja tego zbiornika bym jednak nie kultywował w ten sposób. Nie Wróbla Staw. Zbiornika przed, Jasiń bym go bardziej nazywał. Dlatego, że on po prostu jest w stanie dzisiaj dosyć słabym, mimo tego, że jest naturalny. Zarasta, jest zanieczyszczony.

Piotr Borawski - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG

Co ciekawe, ten zbiornik jest w dzielnicy Brętowo.

Andrzej Bojanowski - Zastępca Prezydenta ds. polityki gospodarczej

Jest prywatny i to jest pewien problem, że jest prywatny, bo gdyby był publiczny to już byśmy musieli się nim zająć jakoś. W każdym bądź razie myślę, że to dojście jednak będzie utwardzone w jakiejś formule pewnie bardziej chodnikowej, aniżeli typowo biegowej, natomiast to nie zmienia faktu, że i tak będą musiały być drogi technologiczne dojazdowe, więc myślę, że ich nie będziemy nadzwyczaj intensywnie utwardzać, bo nas na to nie stać. Więc myślę, że i tereny biegowe, czy rekreacyjne zostaną przynajmniej przez jakiś czas na tym obszarze.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos w tej sprawie? Jeśli nie to dziękuję bardzo.

PUNKT 6

Sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencja.

Małgorzata Chmiel - prowadząca obrady

Wolne wnioski, sprawy wniesione Komisji Zagospodarowania Przestrzennego. Czy ktoś z państwa ma jakieś? Jeśli nie to chciałabym zakończyć posiedzenie Komisji Zagospodarowania Przestrzennego. Dziękuję bardzo.

Piotr Dzik - przewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG

Czy do Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej są jakieś wnioski? Nie ma. Dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.

Wobec braku zgłoszonych spraw Przewodniczący Piotr Borawski podziękował wszystkim za udział w posiedzeniu Komisji, a następnie zaprosił na kolejne posiedzenie, które odbędzie się za tydzień czyli 23 lutego br. o godz. 16:00 i na tym zakończył obrady.

Posiedzenie zostało zakończone - godz.17:45.

**Prowadząca obrady
Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego**

Małgorzata Chmiel

**Przewodniczący
Komisji Strategii i Budżetu**

Piotr Borawski

**Przewodniczący
Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG**

Piotr Dzik

Protokół sporządziła: Ewelina Szymczyk