

## PROTOKÓŁ NR 6-4/2015

z posiedzenia Komisji Zrównoważonego Rozwoju Rady Miasta Gdańska, które odbyło się w dniu 13 kwietnia 2015 roku, a rozpoczęło się o godz. 16.00, w Sali Herbowej (nr 208) w Nowym Ratuszu przy ul. Wały Jagiellońskie 1 w Gdańsku.

**Wspólne posiedzenie z Komisjami Rady Miasta Gdańska: Strategii i Budżetu, Polityki Gospodarczej i Morskiej, Zagospodarowania Przestrzennego, Sportu.**

Na stan pięciu (5) członków Komisji Zrównoważonego Rozwoju Rady Miasta Gdańska w posiedzeniu uczestniczyło pięć osób (5), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych decyzji. Lista obecności członków Komisji stanowi załącznik nr 1 do protokołu. Natomiast lista gości biorących udział w posiedzeniu stanowi załącznik nr 2.

Radny Adam Nieroda - Przewodniczący Komisji Zrównoważonego Rozwoju RMG, otworzył 6 posiedzenie Komisji, stwierdził kworum, a następnie zaproponował przyjęcie następującego porządku posiedzenia przez członków Komisji:

**1. Wybór prowadzącego obrady.**

godz. 16:00

**2. Prezentacja Programu Operacyjnego *INFRASTRUKTURA* w ramach Strategii Gdańsk 2030 Plus.**

Referują: Przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska: Pani Joanna Tobolewicz z Wydziału Polityki Gospodarczej, przedstawiciel Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową

**2a. Dyskusja, wnioski.**

godz. 17:00

**3. Prezentacja Programu Operacyjnego *MOBILNOŚĆ I TRANSPORT* w ramach Strategii Gdańsk 2030 Plus.**

Referują: Przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska: Pan Remigiusz Kitliński z Wydziału Gospodarki Komunalnej, przedstawiciel Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową

**3a. Dyskusja, wnioski.**

**4. Sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencja**

**Głosowanie:**

Porządek posiedzenia został przyjęty 5 głosami za - jednogłośnie przez Komisję Zrównoważonego Rozwoju RMG. **Porządek stanowi załącznik nr 3 do protokołu.**

Na stan sześciu (6) członków Komisji Strategii i Budżetu Rady Miasta Gdańska w posiedzeniu uczestniczyło pięć osób (5), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych decyzji. Nieobecny radny Jerzy Milewski. Lista obecności członków Komisji stanowi załącznik nr 4 do protokołu.

Na stan siedmiu (7) członków Komisji Zagospodarowania Przestrzennego Rady Miasta Gdańska w posiedzeniu uczestniczyło siedem osób (7), czyli było quorum do

podejmowania prawomocnych decyzji. **Lista obecności członków Komisji stanowi załącznik nr 5 do protokołu.**

Na stan **siedmiu (7)** członków Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska w posiedzeniu uczestniczyło **sześć osób (6)**, czyli było quorum do podejmowania prawomocnych decyzji. Nieobecna radna Anna Kołakowska. **Lista obecności członków Komisji stanowi załącznik nr 6 do protokołu,**

Na stan **pięciu (5)** członków Komisji Sportu Rady Miasta Gdańska w posiedzeniu uczestniczyło **pięć osób (5)**, czyli było quorum do podejmowania prawomocnych decyzji. **Lista obecności członków Komisji stanowi załącznik nr 7 do protokołu.**

### **Komisja Strategii i Budżetu**

Posiedzeniu Komisji Strategii i Budżetu RMG przewodniczył Przewodniczący - Piotr Borawski, który po stwierdzeniu quorum, otworzył 9 posiedzenie Komisji, powitał zebranych i poinformował, że porządek obrad został drogą elektroniczną wysłany do radnych w terminie regulaminowym.

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

**Komisja porządek przyjęła i przegłosowała jednogłośnie - 5 głosami za.**

### **Komisja Zagospodarowania Przestrzennego**

Radna Małgorzata Chmiel - Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego RMG, otworzyła posiedzenie Komisji, stwierdziła kworum, a następnie zaproponowała przyjęcie porządku posiedzenia przez członków Komisji. Uwag nie było.

Porządek posiedzenia został przyjęty jednogłośnie przez Komisję Zagospodarowania Przestrzennego RMG.

### **Komisja Polityki Gospodarczej i Morskiej**

Radny Piotr Dzik - Przewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG, otworzył 5 posiedzenie Komisji, stwierdził kworum, a następnie zaproponował przyjęcie porządku posiedzenia przez członków Komisji. Uwag nie było.

Porządek posiedzenia został przyjęty jednogłośnie 6 głosami za przez Komisję Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG.

### **Komisja Sportu**

Radny Mirosław Zdanowicz - Przewodniczący Komisji Sportu RMG otworzył 6 posiedzenie Komisji, stwierdził kworum, a następnie zaproponował przyjęcie porządku posiedzenia. Uwag nie było.

Porządek posiedzenia został przyjęty jednogłośnie 5 głosami za przez Komisję Sportu RMG.

## PUNKT - 1

Wybór prowadzącego obrady.

**Radny Piotr Borawski - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG**

Komisja Strategii i Budżetu jest komisją wiodącą dla wszystkich programów związanych ze Strategią Gdańsk 2030 Plus chciałem zaproponować, że będę prowadził obrady.

Innych kandydatów nie zgłoszono.

**Komisje Rady Miasta Gdańska: Strategii i Budżetu, Polityki Gospodarczej i Morskiej, Zagospodarowania Przestrzennego, Sportu, Zrównoważonego Rozwoju przez aklamację wybrały radnego Piotra Borawskiego na prowadzącego obrady.**

Następnie radny Piotr Borawski podziękował za wybór i przeszedł do kolejnego pkt posiedzenia.

## PUNKT - 2

**Prezentacja Programu Operacyjnego INFRASTRUKTURA w ramach Strategii Gdańsk 2030 Plus.**

**Pani Katarzyna Drozd - Wiśniewska - Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej**

Spotkaliśmy się dzisiaj w celu omówienia założeń do Programu Operacyjnego Infrastruktura. Chciałabym przedstawić państwu panią Joannę Tobolewicz, która jest koordynatorem tego Programu Operacyjnego. Jest dzisiaj z nami również pan Marcin Nowicki z Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową i pan Przemysław Susmarski z tego Instytutu. Chcielibyśmy na wstępie przedstawić państwu wyniki diagnozy w tym obszarze. Następnie omówić cele, zadania i działania wypracowane w ramach tego Programu. Dodam jeszcze, że obecnie pracujemy nad 9 Programami Operacyjnymi do Strategii Rozwoju Gdańska, którą uchwaliliśmy w ubiegłym roku. Do każdego z Programów został powołany zespół, który opracowuje dany program. Na czele każdego zespołu stoi właśnie koordynator. Dodatkowo oprócz spotkań i prac w ramach zespołu spotykamy się również z przedstawicielami organizacji pozarządowych, z mieszkańcami. W terminie między 9 a 24 marca zorganizowaliśmy cykl 9 warsztatów konsultacyjnych poświęconych właśnie wypracowaniu propozycji celów i działań w zakresie poszczególnych Programów Operacyjnych. Warsztaty były poprzedzone szeroką promocją medialną, m. in. w radiu, prasie, na Facebook`u. Udział we wszystkich warsztatach wzięło ponad 300 osób reprezentujących różne środowiska gdańskiej społeczności. Uczestnicy w sumie wypracowali blisko 400 propozycji do Programów Operacyjnych. Za chwilę też o tym będziemy mówić. Wypracowywali je na specjalnie dedykowanym formularzu, który też później ułatwił koordynatorom wpisanie postulatów mieszkańców właśnie w te Programy Operacyjne. Chcielibyśmy teraz przedstawić

państwu wyniki diagnozy, a następnie przejść do omówienia celów i zadań i poprosić państwa o zabranie głosu w dyskusji. Dziękuję bardzo.

### ***Pani Joanna Tobolewicz - Główny Specjalista ds. infrastruktury sieciowej w Wydziale Polityki Gospodarczej***

Powiem dwa słowa, kto pracował nad tym Programem. Zespół składał się z przedstawicieli instytucji miejskich. Wszystkie instytucje miejskie zajmujące się w ten czy inny sposób infrastrukturą były w to zaangażowane. Pracowała z nami również pani radna Magda Olek, za co bardzo dziękujemy, plus panowie Przemysław Susmarski i dr Maciej Tarkowski z Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową. Jeszcze dwa słowa, co w kontekście tego zespołu rozumiemy pod pojęciem Infrastruktura, bo to bywa bardzo mylące. **(Została rozpoczęta prezentacja, która stanowi załącznik nr 8 do protokołu).** Zajmujemy się w naszym przypadku mieszkaniem, wodą, ściekami, czystością, energią, ale rozumianą, jako energia cieplna i energia elektryczna i również, jako oświetlenie ulic, melioracje, czyli zapobieganie powodziom, podtopieniom oraz cmentarze. Tutaj nie bez powodu jest ta grupa ludzi, ponieważ cokolwiek robimy to jest robione po to, żeby ludziom żyło się wygodniej, chociaż w większości tych obszarów najlepiej jest jak, na co dzień nie widać. Przekazuję mikrofon koledze.

### ***Pan Przemysław Susmarski - Przedstawiciel Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową***

Przejdźmy do głównych rekomendacji wynikających z diagnozy (została przedstawiona dalsza część prezentacji stanowiącej załącznik nr 8 do protokołu). Te rekomendacje mają charakter wyzwań, które powinny znaleźć odpór w Programach Operacyjnych w tym wypadku w Programie Infrastruktura.

#### **Obszar pierwszy: obszar mieszkalnictwa.**

##### **INFRASTRUKTURA**

##### **Co wynika z diagnozy?**

- Liczba mieszkań jest niższa od liczby rodzin
- Zmiana struktury gospodarstw domowych w zakresie modelu rodziny, struktury wiekowej
- Wysoka atrakcyjność lokalizacyjna Trójmiasta
- Brak atrakcyjnych i dostępnych cenowo lokali na „dolnym tarasie”
- Mimo rosnącej liczby lokali socjalnych rośnie liczba rodzin oczekujących na mieszkanie

##### **REKOMENDACJA 1**

### **Potrzebujemy większej liczby mieszkań we wszystkich segmentach rynku mieszkaniowego**

6

Mamy deficyt mieszkań w Gdańsku, liczba mieszkań 183 tysiące. Liczba gospodarstw domowych 189 tysięcy. Brakuje mniej więcej 6000 mieszkań. To jest deficyt około 3,6%. To jest troszeczkę mniej niż w Poznaniu, Krakowie czy

Wrocławiu. Natomiast mamy troszeczkę inną strukturę gospodarstw domowych. Gospodarstwa domowe są bardziej liczne niż w tych innych aglomeracjach miejskich, w związku z tym trudno powiedzieć, czy ten deficyt na poziomie 3,6% jest odpowiednio policzony, a tak naprawdę nie jest troszeczkę wyższy. Mamy kwestie na przyszłość związane z atrakcyjnością lokalizacyjną Trójmiasta. W Gdańsku mieszkania kupowane są na lokatę kapitału. Mamy wskaźnik liczby mieszkań wszystkich do liczby mieszkań faktycznie zamieszkałych na poziomie 107%. To nie jest taki problem jak w Sopocie czy w Warszawie, natomiast faktycznie jest tych mieszkań więcej. O ile one są wynajmowane to nie ma problemu. Jeżeli stoją puste to już problem jakiś jest. Kwestia dostępności lokali. Mieszkańcy zapytani ci, którzy są niezadowoleni z miejsca, w którym mieszkają, gdzie chcieliby się przenieść, dokąd chcieliby się przenieść, gdzie chcieliby zamieszkać to najczęściej wskazują na Dolny Taras, na Wrzeszcz, Śródmieście, Przymorze. Natomiast tam lokali mieszkalnych zdecydowanie brakuje w atrakcyjnej cenie i odpowiednio wyposażonych. Problem ostatni w obszarze mieszkalnictwa to problem mieszkań socjalnych. Szanowni państwo to nie jest główny problem w tym obszarze, natomiast jest on niezwykle istotny. Mimo, że liczba mieszkań socjalnych rośnie między 2013 a 2014 rokiem oddano 100 nowych mieszkań. Natomiast w tym czasie kolejka osób wydłużyła się o 150. Tutaj niestety są także deficyty. Także rekomendacją w tym obszarze jest po prostu potrzebujemy większej liczby mieszkań we wszystkich segmentach rynku mieszkaniowego.

#### **Kwestia druga: obszar wodociągów i kanalizacji.**

##### **INFRASTRUKTURA**

##### **Co wynika z diagnozy?**

- Ponadprzeciętny poziom rozwoju infrastruktury wodociągowej i kanalizacyjnej (dobra jakość dostarczanej wody, oczyszczanie ścieków zgodne z obowiązującymi normami)
- Potrzeba stałego nadzoru nad jakością zasobów wody pitnej
- Potrzeba ciągłego podnoszenia standardu odbioru i oczyszczania ścieków
- Potrzeba kontynuacji rozbudowy i unowocześniania infrastruktury wodociągowej – kanalizacyjnej, celem bieżącego dostosowywania jej do potrzeb mieszkańców

##### **REKOMENDACJA 2**

#### **Potrzebujemy wysokiej jakości dostaw wody i odbioru ścieków**

Tutaj stan rozwoju infrastruktury w Gdańsku jest bardzo dobry. Odsetek osób korzystających z wodociągów, z kanalizacji podłączonych do oczyszczalni ścieków jest wysoki, bliski 100%. On jest wyższy niż w innych aglomeracjach. Woda pitna jest wysokiej jakości. W 100% spełnia normy sanitarne. W 99,8% spełnia normy fizyko-chemiczne. W ciągu ostatnich 10 lat miasto dokonało znaczącego wysiłku inwestycyjnego w tym obszarze, natomiast inwestycyjnie obejmowały sfery samej sieci wodociągowej i sieci kanalizacyjnej. One były związane z oczyszczalnią, z ujęciami wody, z połączeniami magistralnymi. Jeżeli chcemy ten poziom wysoki zachować to te inwestycje są niezbędne ze względu na wiek oraz materiały, z których ta sieć kanalizacyjna i wodociągowa są zrobione.

## Obszar kolejny: obszar czystości.

### INFRASTRUKTURA

### Co wynika z diagnozy?

- Konieczność ograniczenia składowanych odpadów komunalnych ulegających biodegradacji
- Rozwój instalacji do sortowania selektywnie zebranych odpadów, przetwarzania bioodpadów oraz instalacji do przekształcania odpadów
- Edukacja ekologiczna mieszkańców (ograniczenie ilości wytwarzanych odpadów, właściwe segregowanie)

### REKOMENDACJA 3

## **Potrzebujemy efektywnego, przyjaznego dla mieszkańców systemu gospodarowania odpadami**

8

Tu dwa główne problemy, szanowni państwo. Po pierwsze czystości w przestrzeni publicznej. Czystość jest jednym z najgorzej ocenianych wymiarów wizerunku Gdańska. 25% respondentów, których zapytano w ankiecie, która była realizowana w ramach prac nad Strategią, nie zgodziło się ze stwierdzeniem, że Gdańsk jest czysty i zadbane. Jednocześnie problem czystości jest też adresowany przez uczestników badania, którym zadano pytanie bez kafeterii odpowiedzi na zasadzie, co jest problemem w Gdańsku i ta czystość się pojawiała na 3, 4 miejscu. Także to jest problem zaobserwowany przez mieszkańców. To jest jedna sfera. Druga sfera zagospodarowania odpadów. W 2010 roku na wysypisko śmieci w Szadótkach trafiło 201 tysięcy ton odpadów komunalnych. Z tego 60 tysięcy ton to były odpady biodegradowalne poddane składowaniu. Uwarunkowania prawne są takie, że nie będziemy mogli składować takiej ilości odpadów i w 2020 roku ta ilość odpadów, która będzie mogła być składowana, odpadów biodegradowalnych, musi zostać zmniejszona do 30 tysięcy ton. To oznacza, że niezbędny jest rozwój instalacji do sortowania selektywnie zebranych odpadów, zwłaszcza też do przetwarzania bioodpadów oraz instalacji do przekształcania odpadów. Oczywiście nie da się tutaj osiągnąć widocznej poprawy czy też za pomocą niskich wydatków bez edukacji ekologicznej mieszkańców. Problem tworzenia odpadów musimy mieć w głowie w momencie, kiedy dokonujemy decyzji zakupowych musi nam towarzyszyć, jako konsumentom. Tak samo kwestia utrzymania czystości, gdzie każdy musi się poczuć odpowiedzialny za czystość w przestrzeni publicznej również.

## Kolejny obszar, obszar energii.

### INFRASTRUKTURA

### Co wynika z diagnozy?

- Konieczność poprawy jakości powietrza poprzez rozbudowę sieci ciepłowniczej celem wykorzystania posiadanego potencjału mocy
- Działania z zakresu efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej i mieszkalnych
- Wzrost wykorzystania energii, pochodzącej ze źródeł odnawialnych
- Efektywniejsze zarządzanie zużyciem mediów w celu ograniczenia kosztów ogrzewania i oświetlenia

#### REKOMENDACJA 4

### **Potrzebujemy poprawy efektywności energetycznej, bezpieczeństwa energetycznego oraz zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych**

9

Trendy są oczywiste, jeśli chodzi o konieczność zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, poprawę efektywności energetycznej, itd. Natomiast mieszkańcy w jakiś sposób są dotknięci w tym obszarze. Dotknięci są poprzez czystość powietrza. Co prawda w Gdańsku generalnie powietrze jest czyste, natomiast, jeśli chodzi o pył zawieszony PM10, jak również o benzopiren to tutaj te normy z czasem są w niektórych dzielnicach przekraczane. Dzieje się to w okresie zimowym. Tu warto nadmienić, że te normy, jeśli chodzi o benzopiren zwłaszcza są bardzo rygorystyczne. To mamy z jednej strony, natomiast z drugiej strony mamy 61% obiektów podłączonych do miejskiego systemu ciepłowniczego. Mamy nadpodaż mocy. Mamy 10% mieszkań wyposażonych, czy opalanych za pomocą palenisk pieców. Także tutaj absolutnie są niezbędne działania, które pozwolą na wykorzystanie tego potencjału. Kwestia energetyki odnawialnej. Tu wystarczy powiedzieć, że od 2018 roku każdy nowo oddany budynek użyteczności publicznej będzie musiał być budynkiem zero emisyjnym, także bez energii z OZ tego typu budynek nie będzie miał prawa powstać. Rekomendacja: potrzebujemy poprawy efektywności energetycznej, bezpieczeństwa energetycznego oraz zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. Jeszcze o jednym wątku zapomniałem, a mianowicie o potencjale związanym z redukcją zapotrzebowania na ciepło wynikającym z termomodernizacji. To jest mniej więcej 15%, jak również z modernizacji sieci ciepłowniczych i to jest dalsze 10 do 15%. Kwestia obszaru związanego z powodzią, podtopieniami, czyli melioracje.

- Gdańsk znajduje się w strefie zagrożenia powodzią i podtopieniami
- Niedostateczny zakres infrastruktury odwodnieniowej. Niedostateczny stopień spowolnienia odprowadzania wody deszczowej z obszaru opadu.
- Potrzeba lepszej koordynacji działań, w zakresie zapobiegania oraz w przypadku wystąpienia zdarzeń powodziowych (problematyka wykracza dalece poza zakres odpowiedzialności samorządu gminnego)
- Skutki: zagrożenie życia, zdrowia, mienia, infrastruktury technicznej, środowiska

## REKOMENDACJA 5

## Potrzebujemy skuteczniejszych zabezpieczeń przed powodzią i podtopieniami

10

Gdańsk leży w strefie zagrożenia właściwie każdą formą powodzi. Wynika to z niedostatecznego zakresu infrastruktury odwodnieniowej, niedostatecznego stopnia spowolnienia odprowadzenia wody deszczowej z obszaru opadu. Eksperti, którzy brali udział w pracach nad diagnozą zaadresowali też problem czy potrzebę zbudowania czy poprawę koordynacji działań w zakresie zapobiegania oraz w przypadku wystąpienia zdarzeń powodziowych. Jeszcze dwa słowa, jeśli chodzi o opinię mieszkańców. Właściwie nie ma chyba obszaru, gdzie byłaby taka zgodność, jeśli chodzi o potrzebę podjęcia działań i aprobatę dla podejmowanych działań. Kwestia ostatnia, kwestia cmentarzy. Mamy stopień zapewnienia cmentarza Łostowickiego na poziomie 95%. To jest jedyny cmentarz w Gdańsku, który oferuje tradycyjną formę pochówku.

- Poziom wypełnienia Cmentarza Łostowickiego sięga 95 proc.
- Rośnie liczba zgonów
- Uwarunkowania prawne – archaiczna ustawa regulująca kwestie pochówków
- Niska popularność pochówków w kolumbarium
- Skutki: wykorzystanie dostępnych obecnie miejsc grzebalnych w perspektywie 5 lat

## REKOMENDACJA 6

## Potrzebujemy nowych miejsc grzebalnych

11

Liczba zgonów rośnie. Tu demografia nie jest taka dynamiczna, niemniej jednak do 2020 to już będzie 5000-6000 zgonów rocznie. W obecnej sytuacji dysponujemy miejscami grzebalnymi na mniej więcej 5 lat. Także tu jest potrzeba podjęcia



działań. Jednocześnie mamy niską popularność kremacji. Mniej więcej, co trzeci pogrzeb kończy się kremacją, co czwarty pogrzeb kończy się złożeniem prochów w kolumbarium. Należy popularyzować te formy pogrzebu. Generalnie potrzeba też nowego cmentarza. Z mojej strony to tyle. Oddaję głos Joannie Tobolewicz.

***Pani Joanna Tobolewicz - Główny Specjalista ds. infrastruktury sieciowej, Koordynator Programu Operacyjnego Infrastruktura***

Dalszy materiał jest bardzo obfity. Pozwoliłam sobie wydrukować dla państwa te slajdy. Ponieważ mamy stosunkowo mało czasu to z każdej branży będę chciała opowiedzieć o najistotniejszych z naszego punktu widzenia działaniach i celach strategicznych. Natomiast komplet informacji dotyczących zarówno celów, jak i zadań, działań rekomendowanych przez mieszkańców i przez zespół ekspercki znajdziecie państwo w wydrukach. **Zaczynając od energetyki.** Kolega przed chwilą powiedział relatywnie problemem w Gdańsku jest zapylenie w sezonie zimowym i to szczególnie w dzielnicach, które są niepodłączone do miejskiej sieci ciepłowniczej, czyli to są pewne obszary Dolnego Wrzeszcza, Dolne Miasto, Biskupia Górka, Orunia. Tam rzeczywiście w sezonie zimowym występują okresowo przekroczenia, czasami również w Oliwie. Obecnie jesteśmy na etapie przygotowywania planu gospodarki niskoemisyjnej dla całego GOM-u i wtedy będziemy mieli te obszary zdiagnozowane dokładniej. Natomiast nie ulega wątpliwości, że absolutnie niezbędna jest termomodernizacja szczególnie tych najstarszych budynków. Robiliśmy audyty energetyczne dla najstarszych kamienic, podstawowe działania termomodernizacyjne zapewniają nam oszczędność energii do około 60% od stanu wyjściowego, więc możecie państwo sobie wyobrazić, jaki tam jest potencjał i w jakim stanie są te budynki, dlatego to, na czym nam najbardziej zależy to docieplenie jak największej ilości budynków mieszkalnych, budynków użyteczności publicznej i wsparcie mieszkańców w tym procesie również, ponieważ nie mówimy tylko o budynkach komunalnych. Poza tym zależy nam również na likwidacji kotłowni węglowych. Jak państwo zobaczycie to podobne oczekiwania są mieszkańców jak i nasze plany. Mieszkańcy stwierdzili na warsztatach, że likwidacja ogrzewania piecowego, my nazwaliśmy to wspieranie likwidacji również kotłowni węglowych. Teraz już jesteśmy w fazie likwidacji kotłowni Zawiańska, która na Stogach powinna bardzo poprawić to działanie, warunki życia, natomiast przed nami jeszcze kilka dużych kotłowni np. Unikom. **Jeżeli chodzi o wsparcie dla mieszkańców przy termomodernizacji** to jest projekt, nad którym teraz pracujemy, pomimo tego, że on się znalazł w Strategii, czyli wdrożenie systemu wsparcia termomodernizacji budynków mieszkalnych zabytkowych. W Gdańsku mamy ok. 2000 kamienic wpisanych do gminnego rejestru zabytków, które nie są podłączone do miejskiej sieci ciepłowniczej, więc można przypuszczać, że przeważająca większość z nich jest ogrzewana węglem. Ze względu na bardzo wysokie koszty tych prac przeciętnie na zrobienie kamienicy zawierającej ok. 9 mieszkań potrzeba od 1,5 do 2 mln zł, jeżeli chcemy zastosować wszystkie rozwiązania i jest to praktycznie niemożliwe wykonanie wyłącznie ze środków własnych, dlatego razem z Prezydentem Grzelakiem opracowujemy teraz program wsparcia dla mieszkańców. Oczywiście to będzie zależało od środków, jakie uda nam się znaleźć na pomoc bezzwrotną dotacyjną, ponieważ jesteśmy w stanie pomagać mieszkańcom i to jest również zapisane w rekomendacjach zespołów zdobywanie funduszy pomocowych np. ze środków WFOŚ, bo te procedury też nie są łatwe i mieszkańcom też czasem jest trudno samemu o to wystąpić, natomiast bez dotacji podejrzam, że...

**Radna Małgorzata Chmiel**

A unijne?

**Pani Joanna Tobolewicz - Główny Specjalista ds. infrastruktury sieciowej, Koordynator Programu Operacyjnego Infrastruktura WFOŚ** będzie zarządzał unijnymi.

**Radna Małgorzata Chmiel**

Są takie programy.

**Pani Joanna Tobolewicz - Główny Specjalista ds. infrastruktury sieciowej, Koordynator Programu Operacyjnego Infrastruktura**

Jest taki program. Właśnie ja też się nim zajmuję. Tylko tam będzie pomoc na razie Ministerstwo stoi na stanowisku, żeby pomoc była zwrotna. Jedziemy w piątek do Ministerstwa rozmawiać na ten temat, ponieważ stanowisko miasta Gdańska jest takie, że w przypadku kamienic zabytkowych najbardziej zdegradowanych, a jeszcze znajdujących się na obszarach rewitalizowanych pomoc zwrotna jest właściwie niemożliwa do wykorzystania. Tam okres zwrotu z oszczędności na ciepło to jest od 60 do 100 lat w przypadku takiej starej kamienicy. Także mechanizm zwrotny tutaj jest niewielką pomocą. Z pieniędzy rewitalizacyjnych bardzo niewiele uda nam się uszczknąć. Jest cały program na bodajże 16 mln zł na dofinansowanie do termomodernizacji kamienic komunalnych, ale nadal Ministerstwo stoi na stanowisku, żeby to była pomoc zwrotna, więc w przypadku tych najstarszych, w najgorszym stanie, są to pieniądze nie do wykorzystania. Nie będziemy mieli tego po prostu, z czego oddać.

Omówiona została dalsza część prezentacji.

**Kolejna rzecz to jest modernizacja oświetlenia ulicznego.** Ono już jest generalnie w niezłym stanie, natomiast konieczne jest bardziej racjonalne gospodarowanie tą energią. Jak państwo zapewne wiecie Gdańsk jest zależny od dostaw od Energa Operator, którzy są na najwyższym w Polsce poziomie, jeżeli chodzi o niezawodność. Energa ma najlepsze wskaźniki. Natomiast również usługa dystrybucyjna jest proporcjonalnie najdroższa w kraju. W związku z tym mając to bardzo dobre zasilanie musimy bardzo racjonalnie używać prądu na cele miejskie i dlatego chcielibyśmy unowocześnić oświetlenie uliczne poprzez dostosowanie do faktycznej uczęszczalności, jeszcze lepsze dostosowanie do oświetlenia zewnętrznego i właściwych potrzeb mieszkańców. Natomiast, jeżeli chodzi o OZE tutaj sytuacja jest powiedziałabym dosyć dwoista, ponieważ z jednej strony zależy nam bardzo na tym, żeby było jak najbardziej czyste powietrze w mieście, a z drugiej strony, żeby nie podnosić kosztów nadmiernie produkcji energii i ciepłej i elektrycznej, dlatego tutaj będziemy również wspierali, ale w tych najbardziej uzasadnionych miejscach.

**Czystość i gospodarka odpadami.** To, na co zwracali mieszkańcy uwagę podczas warsztatów to była możliwość jeszcze bardziej dokładnego sortowania odpadów plus partnerskie podejście w tej kwestii do mieszkańców, czyli dokładnie to samo, o czym myśmy również myśleli, ponieważ czystość w mieście, jak państwo zapewne wiecie, to jest zadanie i dla miasta i dla przedsiębiorców i dla mieszkańców, i dlatego tylko w przypadku zastosowania partycypacyjnego procesu zarządzania tym

będziemy w stanie osiągnąć sukces, który będzie polegał na tym, że mieszkańcy w kolejnej ankiecie powiedzą ok. jest czysto. Działania rekomendowane przez zespół macie państwo na wydruku, natomiast ja bym chciała zwrócić uwagę na to, co powiedzieli mieszkańcy podczas warsztatów. Wszyscy zwracali uwagę na to, że jest za mało śmietników, że śmietniki w mieście są śmietnikami ogólnymi, że na ulicach nie ma śmietników, do których można oddzielnie wyrzucać np. butelki plastikowe, a do czego innego śmieci ogólne. Bardzo mieszkańcom zależało na tym, żeby propagować i edukować w dziedzinie segregacji odpadów. Jeżeli chodzi o problem z Szadółkami to pojawiły się dwie propozycje. Jedna propozycja to była wybudowanie spalarni odpadów, natomiast druga, jeżeli chodzi o smród z wysypiska. Mieszkańcom zależało również na lepszej edukacji jak należy sortować śmieci, żeby również z wysypiska mniej śmierdziało. Jak się okazuje to wcale nie jest takie oczywiste to, co my robimy, że mokre, suche, tak jak nam się wydaje, że to jest najbardziej efektywne.

**Mieszkalnictwo.** Kolega stwierdził, że w diagnozie, jak państwu opowiadał, jest zdecydowanie więcej rodzin w Gdańsku niż samodzielnych mieszkań. Myśmy skupili się na dwóch elementach. Pierwszy element to jest i tak też prosili mieszkańcy, to jest rozwój miasta do wewnątrz. Mieszkańcy wcale nie są zachwyceni faktem, że nowe osiedla, w tym osiedla miejskie pojawiają się w okolicach obwodnicy, bądź dalej. Każdemu zależy na tym, żeby mieszkać jak najbliżej od centrum miasta, bo w ostatecznym rozrachunku jest to tańsze dla mieszkańców, a z drugiej strony problem, który zauważyliśmy to jest problem mieszkań dla młodych ludzi dorosłych, czyli osoby, które chcemy przyciągnąć do miasta, chcemy żeby pracowały w innowacyjnych firmach, żeby zarabiały na nasze przyszłe emerytury i tutaj propozycja. Mieszkańcy to nazwali wypromowanie idei małych mieszkań na wynajem dla młodych ludzi, a myśmy to nazwali budowa hosteli dla młodych dorosłych. Coś na kształt trochę lepszych akademików dla młodych ludzi kończących studia, rozpoczynających pracę, a których niekoniecznie jest stać na zakup mieszkania. Nie mają na początku zdolności kredytowej, a mieszkanie w takich mieszkaniach po 3 osoby, każdy w swoim pokoju już też przestał im się uśmiechać. Drugi element, na który mieszkańcy zwracali uwagę, to jest nie tworzenie gett mieszkań socjalnych w jednym miejscu, żeby te mieszkania były na całym terenie miasta, zatopione w tkance miejskiej. Mieszkańcom zależało również na możliwości rotacji mieszkań w zależności od sytuacji życiowej. Chodziło o to, że inne potrzeby ma młody człowiek zaczynający życie, bądź młode małżeństwo. Inaczej sprawa wygląda, kiedy pojawiają się dzieci i wtedy większe znaczenie ma to, żeby mieszkanie było duże niż w najbardziej ścisłym centrum, a inaczej wygląda sytuacja, kiedy musimy zająć się starzejącymi się rodzicami. Także mieszkańcy oczekują wsparcia od miasta w tym zakresie.

**Zapobieganie powodziom, czyli melioracje.** To, o czym mówili najczęściej mieszkańcy to były zbiorniki retencyjne, które kojarzą im się nie tylko w zapobieganiu powodziom, ale również z atrakcyjnymi terenami rekreacyjnymi i na to najbardziej zwracali uwagę, żeby tego było jak najwięcej plus, ponieważ na tym naszym warsztacie było sporo młodych osób, zwrócili nam uwagę, żeby w jakiś sposób ograniczyć możliwość zabetonowywania górnego tarasu. Chodziło o promowanie trawników, a nie kostki Polbruk. Jeżeli chodzi o rekomendację zespołu to znajdziecie je państwo po prawej stronie.

**Woda i ścieki.** Sytuacja z systemem wodno - kanalizacyjnym w Gdańsku generalnie jest dobra. Te działania, na których należy się skupić w najbliższym okresie to jest przede wszystkim modernizacja najstarszych odcinków sieci. Tam część sieci jest jeszcze częściowo azbestowa, a także GIWK, który tutaj najwięcej pracował nad tym zadaniem sugeruje, żeby położyć największy nacisk i na ochronę wód, ponieważ jednym z głównych ujęć wody dla Gdańska jest ujęcie na Dolnym Tarasie w okolicy Czarnego Dworu. Z drugiej strony jest to bardzo atrakcyjny teren inwestycyjny i tam chcą się budować i deweloperzy z luksusowymi apartamentowcami, i hotelarze, i restauratorzy. Natomiast tam nie ma glinianej warstwy izolacyjnej, więc, co tam do tej ziemi trafi momentalnie przesiąka do warstwy wodonośnej i chcielibyśmy się skupić nad ochroną tych źródeł wody pitnej, dobrej wody pitnej, którą mamy w Gdańsku plus nad ochroną wód Zatoki Gdańskiej.

**Cmentarze.** Ku naszemu zaskoczeniu uczestnicy warsztatów skupili się na pochówkach kolumbaryjnych. To, co proponowali to była intensywna promocja tych pochówków, współpraca ze wszystkimi interesariuszami i rozbudowa kolumbariów. Oczywiście nie możemy oprzeć się tylko na kolumbariach z przyczyn kulturowych i obyczajowych i dlatego wpisaliśmy, jako rekomendację zespołu, budowę cmentarza komunalnego. Niewykluczone, że będzie możliwe wybudowanie cmentarza komunalnego np. wspólnego dla dwóch gmin, ponieważ na terenie miasta ilość gruntów jest ograniczona.

Ostatni punkt. Poprosiliśmy mieszkańców, że jeżeli chcą coś zgłosić, co nie dotyczy dokładnie tej infrastruktury, nad którą myśmy się skupili, żeby też mówili i na ostatniej stronie znajdziecie państwo te ich rekomendacje. To, co jest najciekawsze, z mojego przynajmniej punktu widzenia, to jest propozycja, żeby deweloperzy bardziej zaangażowali się w budowę nie tylko tej podstawowej infrastruktury, do której obowiązuje ich prawo, ale również boiska, place zabaw, siłownie pod chmurką. Również po raz kolejny było najwięcej o rozwoju miasta do wewnątrz. Jeżeli mogę odpowiedzieć na jakieś państwa pytania to jestem do państwa dyspozycji.

**Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady**  
Dziękujemy serdecznie.

## **PUNKT - 2a**

**Dyskusja, wnioski.**

**Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady**  
Kto z państwa ma jakieś pytania? Przewodniczący Strzelczyk bardzo proszę.

**Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej**  
To może nie są tyle pytania, co tylko taka, powiedziałbym, bo to rozumiem jest efekt pracy warsztatów i to mieszkańcy wypracowali te wnioski. To będzie raczej podlegało naszej bardziej merytorycznej obróbce w pracach komisji merytorycznych Rady Miasta Gdańska w trakcie już realizacji tych wszystkich programów operacyjnych, bo to jest tylko materiał wsadowy dla nas właśnie m. in. podpowiadający, w którym kierunku mamy zmierzać. Mam kilka takich smutnych i

gorzkich uwag. Po pierwsze w segmencie energetyka nie ma już czegoś takiego jak rozbudowa miejskiej sieci ciepłowniczej. Ta sieć została sprzedana w 2003 roku i to jest sieć komercyjna na terenie miasta Gdańska i tutaj mamy wpływ ograniczony na działalność biznesową podmiotu, który operuje tą siecią znajdującą się w Gdańsku. Czystość i gospodarka. Przypomnę, że w zeszłym roku we wrześniu bodajże miała być oddana sortownia w Szadółkach m. in. z jednej z rekomendacji pogłębiona, sortowanie odpadów komunalnych i w związku z tym większa efektywność zagospodarowania tychże. Ta sortowania do dzisiaj nie chodzi. Wydaliśmy na to 367 mln zł w tym sporo funduszy pomocowych z Unii Europejskiej i to nie działa. Ostatnia uwaga odnośnie wody. Gdzieś mi tam mignęło, że jest postulat, żeby Straszyn zmniejszyć eksploatację źródła wody nie głębinowej, tylko powierzchniowej ze Straszyna. Straszyn, jeżeli dobrze pamiętam, koledzy z Komisji Polityki Gospodarczej niech mnie poprawią, zdaje się, że już pracuje na absolutnie minimalnym poziomie takim, które umożliwia utrzymanie, jako rezerwy strategicznej zaopatrzenia Gdańska w wodę ujęcia w Straszynie, natomiast tutaj dalsze zmniejszanie tej ilości w zasadzie nie wchodzi w rachubę. Dziękuję, tylko tyle chciałem powiedzieć.

**Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady**

Proszę radny Nieroda ma pytanie.

**Radny Adam Nieroda, Przewodniczący Komisji Zrównoważonego Rozwoju**

Właściwie nie pytanie, a wniosek. Bardzo ciekawe spostrzeżenia mieszkańców dotyczące rozlewania się przedmieść Gdańska na zewnątrz i chyba warto by było, żeby praca nad poszczególnymi programami, żeby to wszystko było koherentne np. ze strategicznym programem transportowym dla Gdańska Południe, gdzie w tej chwili pracujemy akurat nad aktualizacją. Zresztą będzie spotkanie pojutrze.

**Radny Mirosław Zdanowicz,**

Zaskoczyło mnie jak w trakcie przedstawiania tych programów nadpodaż mocy. Rozumiem, że chodzi o GPEC.

**Radny Grzegorz Strzelczyk**

GPEC to tylko sieć. Produkcja to EDF teraz. To jest źródło.

**Radny Mirosław Zdanowicz**

Chciałem powiedzieć, że powinno wszystkim zależeć na czystości powietrza, dlatego, że, nie wiem, czy państwo to obserwujecie, ale ja przypadkowo mieszkam troszkę z boku i po dwóch dniach po umyciu samochodu widzę po samochodzie, co na tym samochodzie się zbiera. Nie w czasie jazdy. Czy na przykład ci producenci mocy, bo to najbardziej zaśmiecają te wszystkie domy jednorodzinne, które są palone różnymi rzeczami. Tam i chemia idzie, sklejki i wszystko to, co jest najgorsze. Czy można by było w jakiś sposób próbować tych producentów ciepła namówić na obniżenie cen, jakieś promocyjne decyzje, bo to jest bardzo poważna sprawa. Szczególnie to się widzi również, bo mam zaprzyjaźnioną lekarza pediatrę, który mówi, że dzieci już w wieku początkowym szkolnym mają objawy astmy na przykład. Dziękuję bardzo.

**Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady**

Prosiłbym po trzy pytania, odpowiedź i będą kolejne pytania. Może tak będzie najwygodniej. Teraz jakbym mógł prosić pana Prezydenta i urzędników o odpowiedź, a zaraz będą kolejne pytania.

***Pan Piotr Grzelak - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. polityki komunalnej***

Zaczynając od końca. Panie Mirosławie trochę w pana branżę mimo wszystko uderzę. 40% pylenia to są drogi. 30% jeśli chodzi o zapylenie rzeczywiście tworzy niska emisja i my z nią chcemy walczyć, więc jak mówimy o zapyleniu powietrza to też trzeba mieć świadomość tego, że drogi, place budowy to zapylenie powodują. Oczywiście poprzez sprzątanie i poprzez zwiększanie nakładów na sprzątnie ulic, na mycie, czyszczenie tych ulic to pylenie będziemy starać się ograniczać oczywiście mając świadomość, że to jest istotny czynnik, jeśli chodzi o samo powietrze. Jeśli chodzi o mimo wszystko niską emisję to też jest bardzo ważny element i odwołując się do słów pana Grzegorza Strzelczyka w zakresie nadpodaży energii. Owszem Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów będzie wytwarzał energię na poziomie zbliżonym do zapotrzebowania poziomu miasta Gdańska w okresie letnim. To nie będzie taki poziom bezpośrednio adekwatny do tego poziomu z uwagi na fakt liczby gmin przystępujących do projektu spalarni, ale na pewno będzie to istotne źródło energii i to źródło energii też trzeba gdzieś rozprorowadzić po to, żeby zabezpieczyć cenę dla mieszkańca, żeby w związku z pojawieniem się nowego źródła energii ta cena żeby nie wzrosła. Chodzi po prostu o stabilność systemu. Strategiczny Plan Transportowy pytanie Przewodniczącego Adama Nierody. To jest kwestia Programu Operacyjnego Mobilność. Pan Remigiusz Kitliński będzie o tym za chwilę mówił. Mamy tego świadomość, że te Programy Operacyjne przede wszystkim powinny realizować pewne zamierzenia, które od dłuższego czasu są omawiane w ramach debaty publicznej i mocno się temu przyglądaliśmy, czy przypadkiem w którymś z Programów Operacyjnych nie wykluczemy. Myślę, że do czegoś takiego nie doszło i Strategiczny Plan Transportowy mieści się w Programie Mobilność. Pan radny Strzelczyk mówił o pesymistycznych elementach. Ja bym zwrócił też uwagę na optymistyczny element w zakresie wody. Pani przewodnicząca zespołu Programu Operacyjnego Joanna Tobolewicz potwierdzi, że w zakresie wody trudno było wyciągnąć od mieszkańców jakieś wnioski. Mieszkańcy nie widzieli problemów w kwestii dostarczania wody. Uważają, że ta, jakość tej wody, zresztą mają rację, jest wysoka i rzeczywiście tutaj był problem, jeśli chodzi o dyskusję. Dziękuję bardzo.

***Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady***

Czy jeszcze ktoś chciałby się odnieść do pytań? Proszę następny blok pytań.

***Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej***

Chciałem troszeczkę dopowiedzieć do tego, co mówił Pan Prezydent i co radny Zdanowicz mówił. Generalnie, w całym świecie jest trend teraz do zintegrowanych systemów energetycznych, skojarzonych systemów energetycznych. Czyli generalnie do wytwarzania energii elektrycznej, energii cieplnej przy zmniejszonej emisji. Tutaj rzeczywiście, tak jak Pan Prezydent podał, problemem jest pylenie dróg to jedno, a drugie ta właśnie rozdrobniona niska emisja. Tutaj za wszelką cenę trzeba wytwarzać takie mechanizmy i zachęcać inwestorów do tego, żeby w maksymalny sposób wytwarzać energię skojarzoną.

### ***Radny Jacek Teodorczyk***

Chciałem tylko zwrócić uwagę, nie bardzo sobie to wyobrażam, sterowanie oświetleniem dostosowującym natężenie światła lamp ulicznych do natężenia ruchu. Rozumiem, że o dwunastej będą ciemności egipskie panowały w mieście, a w tym czasie uważam, że właśnie szczególnie powinno być na pewnym poziomie oświetlenie, bo tak by człowiek by nie musiał nie wiadomo, z czym wychodzić, żeby bezpiecznie wrócić do domu też uważam do poziomu jakiegoś bezpiecznego, ale nie powiedzmy sobie, jeżeli stworzymy takie inteligentne mierniki, że jak nikogo nie ma to są egipskie ciemności to ja dziękuję bardzo. Czyli to już za daleko posunięte wnioski. Poza tym moja taka ogólna uwaga, jeżeli chodzi o rekomendację zespołu. Oczywiście niekiedy te rekomendacje też mają zbyt duży poziom ogólności. Oto mi tylko chodzi. Także jakościowo się nie doczepiam do tego. Nie zawsze do uwag mieszkańców jest odpowiednia rekomendacja. Może ona jest, ale ona tu nie jest wyszczególniona. To jest jedna sprawa, a druga na zakończenie uwaga segregacja już wyselekcjonowanych odpadów. Przepraszam to jest wstępna segregacja i następna segregacja to może nie opłaca się w ogóle budować tych sortowni skoro my będziemy dokładnie segregować na miejscu. Więc ja uważam, że raczej warto pieniądze włożyć w dobrą sortownię, która by już dokonywała takiej dokładnej segregacji. Trzecie. Jak państwo sobie wyobrażacie egzekwowanie i nadzorowanie segregacji jak tutaj jest w tych uwagach. To znaczy, co? Wymyślamy sobie określoną... edukujemy, tak? Tylko jak będziemy sprawdzać? Postawimy karbowego przy każdym śmietniku, żeby sprawdzał, co kto ma w worku? Od początku segregacji zastanawiałem się nad tym, w jaki sposób rzeczywiście kontrolować to, ale to by podniosło koszty przede wszystkim. To są takie moje uwagi i zespół zrobił tutaj bardzo dużo dobrej pracy tylko, że do tych uwag mieszkańców nie wszędzie znaleźliśmy odpowiedź w rekomendacji zespołu. To takie moje krótkie uwagi, z tym, że to są uwagi, ale nie jakieś czepialstwo się.

### ***Radny Marek Bumblis***

Ja chciałem takie pytanie wyjaśniające reprezentatywność mieszkańców udzielających rekomendacji. Chodzi mi o to, czy rekomendacje, które są przez państwa wylistowane, wypisane dotyczą tylko tych najbardziej aktywnych Gdańszczan, którzy brali udział w dyskusji czy również...

### ***Radna Magdalena Olek***

Ciężko nieaktywnych prosić o rekomendacje, prawda?

### ***Radny Marek Bumblis***

W porządku. Do innych metod państwo się nie uciekali? To nie jest zarzut. Chcę po prostu wiedzieć. Może nie dostyszałem, przepraszam.

### ***Radna Aleksandra Dulciewicz***

Chciałam zapytać państwa czy po pierwsze czy te cele operacyjne są jakoś ponumerowane? Czy to jest jakaś gradacja, czy to jest jakaś ważność, jeśli chodzi o ubieganie się też później o dofinansowanie tych poszczególnych działań. Jak bardzo te programy operacyjne są spięte z możliwościami finansowymi, które się tworzą w różnych miejscach? Dziękuję.

### ***Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady***

Dziękuję. Czy możemy prosić o odpowiedzi po kolei?

***Pani Joanna Tobolewicz - Główny Specjalista ds. infrastruktury sieciowej w Wydziale Polityki Gospodarczej***

Może odpowiem na tą kwestię energetyczną na początku. Jeżeli chodzi o wpływ na miejską sieć ciepłowniczą to miejska sieć ciepłownicza to jest taki termin używany, natomiast o tyle mamy na to wpływ, że współpracujemy z GPEC-em przy tworzeniu planów rozwoju. Oni z nami uzgadniają, w których obszarach powinni się rozwijać. Natomiast my z drugiej strony wspieramy ich w aplikowaniu o środki unijne szczególnie w ramach ZIT-ów teraz. Także w ramach własnych możliwości, jako miasto ingerujemy, albo stymulujemy rozwój sieci ciepłowniczej w takich obszarach, jakie z punktu widzenia miasta są najkorzystniejsze. Dla radnego Zdanowicza to o tym pylenie. Ponieważ mieszkamy mniej więcej w tej samej okolicy, to nie pyli niestety EC, ponieważ EC ma odpylanie na poziomie 99,9% pyłów wyłapują. To, co pyli to oprócz samochodów pyłą nasi kochani sąsiedzi. Tutaj jedynymi narzędziami, jakie mamy to jest edukacja, wsparcie w pozyskiwaniu środków na podłączenie się do miejskiej sieci i jeszcze raz edukacja. Sama widzę po tym, co się dzieje w mojej okolicy to, że ktoś ma piec gazowy to nie oznacza, że nie ma go takiego, że może wieczorem palić śmieciami. Na to nie mamy żadnych technicznych sposobów. Tutaj już są tylko sposoby prawno - karne, które nie są w obszarze naszego działania. Jeżeli chodzi o redukcję mocy to z jednej strony faktycznie EC Wybrzeże ma nadwyżki mocy, co może być dla nich pewnym problemem, jeżeli pojawi się spalarnia, ale żeby tego uniknąć z jednej strony jedna kotłownia duża 20 MW już jest w fazie zamykania. Myśmy wsparli GPEC w zdobyciu funduszy w ramach programu KAWKA na to. Także oni tam dostaną bardzo duże dofinansowanie na to, żeby zamknąć tą kotłownię, i żeby poprowadzić sieć ciepłowniczą na Stogi. Z drugiej strony nie wszystkie kotły parowe, które oni eksploatują muszą być włączone latem. To nie jest tak, że oni muszą jechać wszystkimi kotłami przez cały sezon, EC. Także tu też jest pewna elastyczność. Z trzeciej strony mamy nadzieję, że wreszcie Sopot podepnie się do naszego systemu ciepłowniczego i część mocy z EC zostanie przekazana do Sopotu. Przynajmniej takie rozmowy w tej chwili trwają. Wiem, że GPEC intensywnie komunikuje się ze spółdzielniami mieszkaniowymi szczególnie na Górnym Tarasie w Sopocie. Obecnie sytuacja jest taka, że do 30 marca miasto wystosowało pismo do GPEC-u i OPEC-u, żeby się porozumieli, kto ten rynek bierze. Spółki się nie porozumiały i teraz zdecydować mają spółdzielnie. Z technicznego i finansowego punktu widzenia pociągnięcie tej sieci do Brodwinia z Gdyni jest wielokrotnie droższe niż zasilanie ich od strony Gdańska, ponieważ i tak już częściowo Sopot Dolny jest zasilany od strony Gdańska. Ale czym to się skończy to już jest kwestia biznesowa. My mamy nadzieję, że skończy się rozwiązaniem racjonalnym dla systemu ciepłowniczego.

***Radny Wojciech Stybor, członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej***

Generalnie nie wiem jak to wygląda, ale to jest jedna grupa kapitałowa przecież i OPEC Gdyński i de facto to, co idzie przez GPEC, właściwie to jest EDF. Gdyński OPEC nie jest częścią grupy kapitałowej EDF?

***Pani Joanna Tobolewicz - Główny Specjalista ds. infrastruktury sieciowej w Wydziale Polityki Gospodarczej***

Grupa EDF to są dwie elektrociepłownie w Gdańsku i w Gdyni. Gdyński OPEC jest spółką miejską, natomiast Gdański GPEC to jest Stadtwerke Leipzig plus miasto Gdańsk.



**Radny Wojciech Stybor, członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej**  
Chodziło mi o producenta ciepła.

**Pani Joanna Tobolewicz - Główny Specjalista ds. infrastruktury sieciowej w Wydziale Polityki Gospodarczej**

Producent jest jeden. Myśmy robili w ubiegłym roku analizę techniczną ogrzewania Sopotu od strony Gdańska i Gdyni. Tam sprawdzaliśmy możliwość elastycznego prowadzenia kotłów i w EC w Gdańsku i EC w Gdyni. Finansowo najbardziej korzystne jest zasilanie od strony Gdańska z punktu widzenia ekonomicznego, z punktu widzenia łatwości prowadzenia sieci. Doradcy wtedy zarekomendowali zrobienie spinki między systemem ciepłowniczym gdańskim i gdyńskim i pracę na kilka źródeł. To jest ciekawe rozwiązanie techniczne. Czym to się skończy nie wiemy.

**Radny Wojciech Stybor, członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej**

Mam tylko sugestię. Jeśli chodzi o nadwyżki to tutaj jest kwestia producencka. Dopiero ten, kto dostarcza to ciepło jest to jest jakby kwestia wtórna jak dobrze rozumiem?

**Pani Joanna Tobolewicz - Główny Specjalista ds. infrastruktury sieciowej w Wydziale Polityki Gospodarczej**

Producent jest jeden.

**Radny Wojciech Stybor, członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej**

Dobrze. To tylko tyle. Dziękuję.

**Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady**

Dziękuję. Odpowiedzi na pytania pozostałych radnych?

**Pani Katarzyna Drozd - Wiśniewska - Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej**

Jeżeli chodzi o tą reprezentatywność to w warsztatach brało udział od kilkunastu do kilkudziesięciu osób. My natomiast przygotowując te rekomendacje zarówno w pracach zespołu przede wszystkim to kierowaliśmy się również wynikami badań opinii publicznej, które były przeprowadzane. To były badania reprezentatywne, te, które robiliśmy przy budowanie strategii na grupie 1000 osób, także jak najbardziej reprezentatywne. A jeśli chodzi o te spotkania z mieszkańcami to byli ci najbardziej aktywni mieszkańcy i zainteresowani.

**Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady**

Ale kolejnym krokiem też będą konsultacje społeczne.

**Pani Katarzyna Drozd - Wiśniewska - Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej**

Oczywiście. Po wypracowaniu projektu uchwały będziemy też organizowali konsultacje społeczne i również mieszkańcy jak i zainteresowane instytucje, organizacje będą miały możliwość odniesienia się do tych naszych propozycji.

**Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady**

Dziękuję. Pan prezydent chciałby coś dodać?

***Pan Piotr Grzelak - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. polityki komunalnej***

Pytanie pani radnej Dulkiejwicz dotyczące przełożenia projektów na budżet, na zabezpieczenie finansowe. Mówimy o dokumencie strategicznym i oczywiście kluczowe jest, aby w pierwszej kolejności te projekty zostały ujęte i zostaną ujęte w Bazie Projektów Inwestycyjnych, a następnie w Wieloletniej Prognozie Finansowej. Myślę, że tutaj obecna na sali dyrektor Kuś potwierdzi, że prace na ten temat też trwają. Muszą to być oczywiście dokumenty spójne. Jeśli chodzi o głos radnego Teodorczyka w kwestii sortowni. Nie jesteśmy Skandynawia, nie jesteśmy, jeśli chodzi o poziom odzysku kraje zachodnie, choć z małymi wyjątkami, żeby tak na ten zachód super nie patrzeć, jako ideał. Ale i tak w każdym z tych krajów, na całym świecie najbardziej skuteczne jest sortowanie u źródła. Sortownia jest oczywiście elementem wspomagającym i tak to zazwyczaj jest budowane, jeśli chodzi o system gospodarki odpadami. Dyrektywy Unii Europejskiej, Rozporządzenia Ministerstwa Środowiska też podkreślają, że w pierwszej kolejności powinniśmy sortować u źródła.

***Radny Jacek Teodorczyk, członek Komisji Zrównoważonego Rozwoju***

Ja nie jestem przeciwny sortowaniu, mi się to nawet podoba. Tylko jestem przeciwny dublowaniu. I o tym mówiłem.

***Pan Piotr Grzelak - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. polityki komunalnej***

To są systemy uzupełniające.

***Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady***

Dziękuję. Pan Krzysztof Koprowski i będziemy przechodzili do następnego programu.

***Pan Krzysztof Koprowski - redaktor Trojmiasto.pl***

Pozwolę sobie zwrócić uwagę, ponieważ chyba tutaj gdzieś zabrakło w tych kartach, kwestii zanieczyszczenia powietrza w kontekście Szybkiej Kolei Miejskiej. Mówimy o drogach, że ten pył jest na drogach, itd., natomiast Szybka Kolej Miejska i oni chyba odpowiadają zależnie od dnia tygodnia. Raz mówią, że ten pył, który pojawia się na peronach pochodzi z klocków hamulcowych. Innego dnia tygodnia potrafią powiedzieć, że z pantografu i sieci trakcyjnej napowietrznej. Nie wiem, który dzień jest prawdziwy, jeżeli chodzi o zapylenie, ale wystarczy pójść na jakikolwiek nowo wyremontowany przystanek czy na jakąkolwiek nowo odmalowaną elewację wzdłuż torów kolejowych i spojrzeć, tam się osadza rdzawy pył i myślę, że jako miasto Gdańsk, jako udziałowiec spółki kolejowej powinien wymóc na kolejarzach, żeby ograniczyli stosowanie tego materiału, który tak pyli.

***Pani Ewa Lieder***

Dzień dobry. Do pani dyrektor mam jedno pytanie. Chciałam się dopytać, bo pani wspominała o stymulacji rozwoju sieci ciepłowniczej w Gdańsku. Chciałabym usłyszeć, w jaki sposób jest w tej chwili to robione i jakie są plany, dlatego, że to, co ja wiem na temat swojej dzielnicy to w Dolnym Wrzeszczu GPEC-owi się zwyczajnie nie opłaca rozszerzyć tej sieci, bo za mało jest chętnych, a tam są

budynki nieocieplone, stare budynki, zabytkowe i ci mieszkańcy bardzo by chcieli mieć sieć.

**Pani Joanna Tobolewicz - Główny Specjalista ds. infrastruktury sieciowej w Wydziale Polityki Gospodarczej**  
Nie jestem dyrektorem.

**Pani Ewa Lieder**  
Nie szkodzi, ale to pytanie do pani.

**Pan Piotr Grzelak - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. polityki komunalnej**

Pani przewodnicząca GPEC-owi się oplaca, nie oplaca. Zawsze koszt rozbudowy sieci ostatecznie GPEC przeniesie na mieszkańca w opłacie. To jest zupełnie logiczne. Żeby tego nie zrobił jest przygotowany w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych projekt usieciowienia, o którym pani Joanna Tobolewicz wspomniała. On też zakłada oczywiście likwidację Zawisłańskiej. Czyli jest to projekt z obszaru metropolitalnego Gdańsk, Gdynia, Sopot, bo dzisiaj taka została uchwalona nazwa.

**Pani Joanna Tobolewicz - Główny Specjalista ds. infrastruktury sieciowej w Wydziale Polityki Gospodarczej**

Oprócz tego GPEC współpracując z nami zawsze startuje o wszelkie możliwe dotacje na podłączanie właśnie tych pojedynczych budynków, które są najtrudniejsze do uzasadnienia ekonomicznie, ale jest tylko jeden istotny punkt. Jeżeli przynajmniej cała klatka nie wyrazi woli podłączenia się do sieci to się w żaden sposób nie dopnie finansowo, nawet z jakimikolwiek dotacjami.

**Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady**

Dziękuję bardzo. Nie widzę więcej pytań do tego programu. Czy pani dyrektor chciała jeszcze podsumować?

**Pani Katarzyna Drozd - Wiśniewska - Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej**

Nie. Myślę, że możemy przejść do drugiego programu.

### **PUNKT - 3**

**Prezentacja Programu Operacyjnego MOBILNOŚĆ I TRANSPORT w ramach Strategii Gdańsk 2030 Plus.**

**Pani Katarzyna Drozd - Wiśniewska - Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej**

Teraz może przedstawimy wyniki diagnozy w obszarze mobilności i transportu.

**Pan Przemysław Susmarski - przedstawiciel Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową**

Została przedstawiona prezentacja, która stanowi załącznik nr 9 do protokołu. Pierwsza rekomendacja związana z warunkami dla ruchu pieszych i rowerzystów związana z koniecznością poprawy. Szanowni państwo kwestia transportu,

mobilności w jakichkolwiek badaniach nieprzeprowadzanych pojawia się bardzo wysoko. Mieszkańcy zwracają uwagę na potrzebę inwestycji w tym obszarze. To dotyczy infrastruktury drogowej, dotyczy mobilności. Nic dziwnego, bo to w istotny sposób wpływa na naszą, jakość życia. Kwestia mobilności. Jeżeli nie będziemy mieli mieszkańców w przestrzeni publicznej, nie będziemy mieli wysokiej, jakości życia. Ta obecność mieszkańców gwarantuje nam bezpieczeństwo, gwarantuje nam stymulację lokalnej gospodarki. Także konieczność poprawy warunków dla ruchów pieszych i rowerzystów jest kluczowa. Garść informacji pochodzących z badań. Ocena stanu oraz jakości chodników w skali od 1 do 6 to jest na poziomie 2,99 czyli poniżej średniej. Mieszkańcy na spotkaniu adresowali problem nie tyle samego stanu, jakości, czystości chodnika, ile po prostu zbyt małej przestrzeni dla ruchu pieszego, dla ruchu rowerowego względem przestrzeni przeznaczonej na ruch pojazdów. Kwestia druga związana też z przyjaznością przestrzeni publicznej, obecnością pieszych w przestrzeni publicznej. Kwestia oświetlenia. Szanowni państwo z 1460 gdańskich ulic 21% jest w całości bądź też w części niedoświetlona. To jest obszar wymagający zajęcia się, wymagający inwestycji. Kwestia trzecia związana z efektem barierowym. Mają państwo świadomość, że każda arteria wybudowana, każda wielopasmowa ulica jest barierą dla pieszych. Jest barierą również dla ruchu rowerowego. Oczywiście pieszych jest zdecydowanie więcej, natomiast przejścia podziemne nie rozwiązują sytuacji. W momencie, kiedy coś przecinamy 6, 4 pasami, piesi mają problem. Może my nie mamy problemu. Ja stawiam się zawsze czy stawiam sobie za przykład wtedy moich starszych rodziców, moje dziecko, które być może wracając ze szkoły już z tego typu barierą do czynienia ma.

Kwestia związana z drugą rekomendacją, czyli ze zwiększeniem atrakcyjności transportu publicznego. Liczba pasażerów w transporcie zbiorowym od lat utrzymuje się mniej więcej na stałym poziomie. To jest mniej więcej na poziomie 160-170 mln pasażerów. Jednocześnie rośnie nam liczba samochodów przeliczona na tysiąc mieszkańców. Oceny transportu publicznego w Gdańsku są niejednoznaczne. Co piąty mieszkaniec mówi o rozwiązaniach źle, czy źle ocenia transport publiczny w Gdańsku. 40% mieszkańców uważa, że ten obszar wymaga inwestycji w najbliższych latach, wymaga zajęcia się w najbliższych latach. Natomiast jak się spojrzy na oceny poszczególnych aspektów transportu publicznego to są niejednoznaczne. Na przykład mieszkańcy bardzo dobrze oceniają czystość w pojazdach komunikacji miejskiej. Oceniają nieźle punktualność. Największy problem jest z oceną częstotliwości kursowania, ale to jest aspekt, który absolutnie wymaga poprawy, jeżeli chcemy uatrakcyjnić transport publiczny. Problemem jest kwestia współpracy na poziomie samorządowym, na poziomie metropolitalnym. Musicie mieć państwo świadomość, że codziennie do Gdańska i z Gdańska, tylko w związku z wykonywaniem pracy przyjeżdża 50 tysięcy osób i tutaj te rozwiązania muszą mieć charakter metropolitalny. Kwestia atrakcyjności transportu jest na pewno związana z warunkami dla poruszania się samochodem osobowym. Dwa miesiące temu został opublikowany raport, który mówi o tym, jakie są warunki poruszania się samochodem osobowym w Gdańsku spośród 7 dużych miast ocenianych w Polsce. W Gdańsku te warunki dla poruszania się są najlepsze. Gdańscy kierowcy najkrócej stoją w korkach i co ciekawe, w latach 2011 - 2014 czas spędzony w korkach spadł o 6 minut, także w Gdańsku są relatywnie dobre warunki dla poruszania się samochodem osobowym, co oczywiście też jest problemem, jeżeli chcemy uatrakcyjnić transport publiczny.

Przechodząc do trzeciej rekomendacji, czyli do zrównoważonego rozwoju infrastruktury komunikacyjnej zgodnie z priorytetami strategicznymi miasta i metropolii. Istnieje potrzeba poprawy dostępności obszarów rozwojowych i przemysłowych. Szanowni państwo to, co się na przykład dzieje w Gdańskim jak i Gdyńskim Porcie związanym, jeśli chodzi o przeladunki kontenerowe jak i również plany tych przeladunków na przyszłość zakładające 2,5-krotne zwiększenie przeladunków powoduje, że miasto będzie miało problem, jeśli chodzi o dostępność transportową transportem kolejowym. Kwestia poprawy stanu infrastruktury drogowej wewnątrz miasta. Stan infrastruktury drogowej jest nie najlepszy. Mamy mniej więcej 40% poziom zdekaptalizowania dróg gminnych. 35% poziom zdekaptalizowania dróg ogółem w Gdańsku. Kwestia dostępności transportowej w układzie międzynarodowym. Przedsiębiorcy zgłaszają problem związany z niewystarczającą dostępnością transportową np. lotniczą. Jak się spojrzy na siatkę połączeń z Rębiechowa ona rośnie, ona jest coraz lepsza, natomiast niekoniecznie są to połączenia do tych głównych hubów, głównych lotnisk i tutaj na przykład sektor turystyczny mówi, że trzeba również w tym obszarze działać, żeby ta dostępność była lepsza.

Ostatnia rekomendacja związana z włączeniem mieszkańców w kreowanie polityki transportowej miasta. Po pierwsze istnieje potrzeba podejmowania działań zachęcających do korzystania z komunikacji miejskiej rowerowej i pieszej oraz łączenia tych form transportu dla realizacji podróży i potrzebne są również działania, które zwiększają partycypację społeczną w procesach planistycznych inwestycyjnych w zakresie transportu. Teraz oddam głos Remigiuszowi Kitlińskiemu.

***Pan Remigiusz Kitliński - Koordynator Programu Operacyjnego Mobilność i Transport, Wydział Polityki Gospodarczej***

Dzień dobry państwu. Jestem koordynatorem tego Programu Operacyjnego. Pokrótkę omówię, w jaki sposób te rekomendacje, które przed chwilą zostały przedstawione mają swoje odzwierciedlenie w zapisach Programu Operacyjnego i taka może ważna informacja dla państwa, materiał, który państwo macie przed sobą jest po pierwsze uszeregowany od najważniejszej rekomendacji do tych mniej ważnych. W ten sposób żeśmy do tego podeszli. Podobnie jest z zadaniami. Jeżeli chodzi o zadania też braliśmy pod uwagę przede wszystkim zdanie mieszkańców, ale również też zespołu, który nad tym pracował i też te zadania są uszeregowane od tych bardziej ważnych do tych mniej ważnych w opinii zarówno mieszkańców jak i zespołu, który przygotowywał wykaz zadań.

W celu operacyjnym pierwszym, który w całości odzwierciedla pierwszą rekomendację przedstawioną przez Instytut mówimy przede wszystkim o poprawie warunków dla ruchu pieszego oraz ruchu rowerowego. Tutaj szczególnie chciałbym zwrócić uwagę na kwestie dotyczące ruchu pieszego, ponieważ najczęściej na to zagadnienie zwracali uwagę mieszkańcy. Wydaje się, że jest to w dziedzinie mobilności najpilniejsza potrzeba w tej chwili do realizacji w Gdańsku. Mieszkańcy zwracają uwagę przede wszystkim na takie kwestie jak warunki poruszania się po mieście chociażby w kontekście czasu oczekiwania na światłach, wielkości skrzyżowań, które muszą pokonywać czy drogi dojścia do przystanków komunikacji publicznej, które wiadomo, że im większe skrzyżowania, im krótsze czasy dla pieszych tym ta droga się wydłuża.

Druga rekomendacja, czyli zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego. W tej rekomendacji, tak, jak zostało już wcześniej powiedziane, troszeczkę trudno było

wypośrodkować właściwie zadania, ponieważ z jednej strony mieszkańcy wskazywali na jeszcze większą potrzebę podnoszenia, jakości komunikacji publicznej, z drugiej strony wiemy, że jeżeli chodzi o samą infrastrukturę ta, jakość jest w Gdańsku bardzo wysoka, natomiast problemem jest faktycznie rozlewanie się miasta, czyli to, o czym mówiła pani Tobolewicz. W przypadku miasta takiego typu jak Gdańsk, miasta, które rozlewa się na górny taras jest duży problem dotyczący suburbanizacji. Bardzo trudno zapewnić komunikację publiczną wysokiej, jakości, komunikację publiczną dochodzącą pod dom w tych dzielnicach, które się rozlewają na górnym tarasie. Są to dwie kwestie, które niestety ze sobą nie współgrają.

Jeżeli chodzi o trzecią rekomendację, o trzeci cel operacyjny poprawa dostępności transportowej. Tutaj warto zwrócić uwagę również na głos mieszkańców. Mam przed sobą pięć kart z warsztatów, które się odbyły z mieszkańcami i na trzech z tych kart głównym takim wnioskiem, który był zgłoszony przez mieszkańców jest rezygnacja z rozbudowy sieci drogowej typu niemiejskiego. To jest bardzo istotne. Mieszkańcy wskazywali przede wszystkim uwagę na to, że drogi, które będą w Gdańsku budowane, jeżeli będą budowane to powinny być wykonywane w sposób przyjazny dla ruchu pieszego. Przyjazny dla mieszkańców. Nie powinny być to kwasy autostrady przecinające miasto i powodujące efekt barierowy, ale ulice o charakterze miejskim, przy których są lokowane usługi, przy których ruch pieszy ma wartość priorytetową. Dodatkowo oczywiście służą transportowi samochodowemu.

Ostatnia, czwarta rekomendacja dotyczy promowania zmiany zachowań komunikacyjnych. Jest to bardzo istotna kwestia z tego względu, że tak naprawdę bez promocji czy bez kampanii informujących, uświadamiających, jakie zagrożenia wiążą się chociażby z siedzącym trybem życia i z tym, że coraz mniej się poruszamy, krótko mówiąc społeczeństwo krócej żyje przez to. Czasami w dyskusjach, które pojawiają się z osobami zaangażowanymi w promowanie mobilności podnoszone są kwestie bezpieczeństwa. Tutaj bardzo ważne są badania, które są prowadzone w wielu krajach. Otóż wielokrotnie więcej ludzi umiera z powodu chorób wynikających z siedzącego trybu życia niż z powodu wypadków komunikacyjnych, dlatego promowanie chodzenia pieszo i promowanie korzystania z rowerów jest bardzo istotnym elementem zapisanym w naszej Strategii. Myślę, że to na ta chwilę może wystarczyć, jeżeli się państwo zgodzą ze mną.

#### ***Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady***

Dziękuję. Przechodzimy do dyskusji. Już są zgłoszenia, zaraz udzielę głosu. Jeżeli mogę to zadam pierwsze pytania.

### **PUNKT - 3a**

#### **Dyskusja, wnioski.**

#### ***Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady***

Pierwsze pytanie dotyczące punktu 2 zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego. Nie ma tutaj mowy, ani zarówno w żadnym dokumencie, jeżeli chodzi o diagnozy kwestii zwiększenia ilości wozokilometrów. Mamy od wielu lat w Gdańsku taką sytuację, w której, jeżeli są nowe oddawane linie tramwajowe to następuje taka sytuacja, że linie autobusowe są albo zmieniane, albo kasowane,

żeby nie powielaty oczywiście tego samego schematu związanego z linią tramwajową, i żeby tą samą ilość wozokilometrów zastosować w inny sposób. Pytanie, czy da się w jakikolwiek sposób zwiększyć atrakcyjność nie zwiększając ilości wozokilometrów, nie robiąc więcej połączeń, większej częstotliwości połączeń itd. Czy to nie będzie powodowało zwiększenia atrakcyjności? To jest pytanie pierwsze. Drugie pytanie dotyczące samych inwestycji nowych drogowych. Pytanie w ogóle o sens niektórych planowanych inwestycji w kwestii tego, co pan powiedział typu Droga Zielona, tunel pod Pachołkiem i tego typu podobne rzeczy, np. Nowa Politechniczna na etapie samochodowym, nie tramwajowym. Jeżeli powstają nowe inwestycje to kwestia tego, żeby nie były one dedykowane tylko pod ruch samochodowy. Patrz np. Droga Zielona, albo tunel pod Martwą Wisłą, który nie przewiduje innego ruchu niż ruch samochodowy. Czy także w tych kwestiach o tym myślimy, żeby coś zmienić w tym, żeby te inwestycje wyglądały w inny sposób?

***Pan Piotr Grzelak - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. polityki komunalnej***

Panie Przewodniczący w kwestii wozokilometrów. Wozokilometr wozokilometrowi nie równy. Co do zasady miasto Gdańsk zwiększa usieciowienie i dostępność transportową. W różnych miejscach to jest uzasadnione w różny sposób. To, co jest ważne, co jest ważnym elementem, co widać w celach Programu to mówienie o węzłach transportowych, o węzłach przesiadkowych. Chodzi o to, żeby ta dostępność była zapewniona właśnie poprzez te węzły. Co do zasady jeden wozokilometr tramwajowy jest bardziej przyjazny niż wozokilometr autobusowy i to już samo stanowi o atrakcyjności transportu publicznego. Myślę, że jak wszyscy tu siedzimy to też patrzymy pod kątem możliwości budżetowych i pod kątem ostatecznie kosztu biletu, na który te wozokilometry się przekładają. Oczywiście jest zawsze taka analiza. Co do zasady też jednak chcemy zwiększać tą dostępność np. poprzez, w tej chwili, realizację zamówienia w postaci mniejszych autobusów, bo są części miasta, które nie są w odpowiedni sposób obsłużone przez ten transport publiczny z uwagi na potoki pasażerów. Chcemy część z tych wozokilometrów z dużych autobusów zagospodarowywać w ten sposób, że będziemy podnosili tą dostępność poprzez mniejsze autobusy. Myślę, że to nie stoi w sprzeczności, to, co pan mówi, z tym celem dotyczącym węzłów transportowych, a raczej o tym też mówimy.

***Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady***

Jeszcze o inwestycje drugie pytanie było. O to, czy myślimy w ogóle, oczywiście mówimy o tym Programie Mobilność i Transport, ale w perspektywie w ogóle całości czy myślimy o tym, czy w temacie mobilności pewne inwestycje mają sens, jeżeli chodzi o nowe inwestycje drogowe, a jeżeli mają sens to czy należy je w jakiś inny sposób projektować, żeby nie było inwestycji takich typowo drogowych, które inny transport zaburzają.

***Pan Piotr Grzelak - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. polityki komunalnej***

Mówimy jednak o poziomie strategicznym tego dokumentu. Z jednej stronie o ramie komunikacyjnej, z drugiej o dostępności dzielnic. Dzisiaj strategia ma za zadanie określać główne priorytety, ale też to, o czym wcześniej wspominałem np. w zakresie strategicznego planu transportowego dla Gdańska Południe, a przede

wszystkim nie powinna zamykać pewnych rozwiązań, które mogą się pojawić przy okazji np. programów operacyjnych krajowych. To, co dzisiaj jest jednak dużym znakiem zapytania to charakter tych programów i charakter wsparcia w ramach tych programów. Myślę, że dzisiaj przy tej dyskusji przede wszystkim powinniśmy się zastanowić nad tym jak szeroko będziemy starali się o te poszczególne inwestycje występować i też, żebyśmy nie wykluczyli pewnych inwestycji. Jeśli chodzi o charakter tych inwestycji, typu wymieniona Droga Zielona, to nie jest ten poziom dyskusji, jeśli chodzi o poziom dokumentu, bo to jest dokument strategiczny.

***Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady***

Nie chodzi mi o to, żeby zapisywać konkretne inwestycje, tylko chodzi mi też na poziomie strategicznym o zapisanie tego, że niektóre inwestycje drogowe powinny wyglądać w inny sposób, to znaczy taki, żeby nie wykluczać innego ruchu niż samochodowy.

***Pan Piotr Grzelak - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. polityki komunalnej***

Droga Zielona przykładowo realizuje dwie funkcje. Realizuje funkcje ramy komunikacyjnej, ale przede wszystkim realizuje funkcje komunikowania poszczególnych dzielnic miasta tym bardziej, jeżeli też uwzględnimy transport publiczny, czyli np. tramwaj, co też nie jest wykluczone. Dzisiaj też nie jesteśmy na takim etapie, jeśli chodzi o to, co zadzieje się w ramach programów operacyjnych, żeby to jakoś determinować.

***Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady***

Dziękuję. Pan Kitliński.

***Pan Remigiusz Kitliński - Koordynator Programu Operacyjnego Mobilność i Transport, Wydział Polityki Gospodarczej***

Myślę, że w kontekście tego pytania jeszcze jest bardzo istotne zadanie, które jest wpisane, jako pierwsze właśnie w celu, który się nazywa rozbudowa i modernizacja. Otóż zadanie to brzmi rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej zgodnie z zasadami tworzenia miasta krótkich odległości oraz ograniczania suburbanizacji, czyli myślę, że to jest mniej więcej to, czego dotyczyło pytanie. Staramy się zmieniać charakter tych inwestycji, które w najbliższym czasie powstaną, albo powstają. Pracujemy nad tym, żeby były bardziej przyjazne dla pieszych, dla rowerzystów, dla użytkowników transportu publicznego i z całą pewnością, ponieważ przed tymi inwestycjami są oczywiście wykonywane różne studia i są zawsze brane pod uwagę już teraz warianty, które zakładają budowę np. tylko linii tramwajowej z jakimś ciągiem pieszo - rowerowym. Tego typu warianty też są rozważane i potem na etapie decyzji są brane pod uwagę.

***Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady***

Tu zgoda, ale Nowa Jabłoniowa i Nowa Kielnińska nie zapobiegną dalszemu rozlewaniu się miasta. Proszę pani przewodnicząca Dulkiwicz, radny Stybor i radny Nieroda.

***Radna Aleksandra Dulkiwicz, członek Komisji Zrównoważonego Rozwoju***



Panie Kierowniku Kitliński wie pan, że ja bardzo pana szanuję i pana pracę od wielu lat mam szczęście obserwować i myślę, że jej efektem jest to, co dzisiaj widzimy w Gdańsku, ale nie ukrywam, że bardzo się zaniepokoiłam pana słowami. Proszę nas tutaj uspokoić, czy pana słowa oznaczają, że my już w ogóle dróg w Gdańsku takich dla samochodów nie będziemy budować? Naprawdę się zmartwiłam.

***Pan Remigiusz Kitliński - Koordynator Programu Operacyjnego Mobilność i Transport, Wydział Polityki Gospodarczej***

Oczywiście będziemy. Wszystkie programy dotyczące budowy dróg są zawarte w Strategii, przede wszystkim Program dla Gdańska Południe oraz poprawa dostępności Portu. Jak najbardziej. Natomiast mówimy o troszeczkę innym charakterze tych inwestycji, co jest bardzo ważne i na to mieszkańcy zwracają uwagę. Również na zmianę organizacji ruchu, czyli np. ograniczenie ruchu tranzytowego w mieście. To są kwestie, które są bardzo ważne, natomiast to nie wyklucza inwestycji infrastrukturalnych drogi. Więc tutaj absolutnie nie ma żadnej sprzeczności.

***Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady***

Dziękuję. Radny Stybor.

***Radny Wojciech Stybor, członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej***

Też mam takie pytanie dotyczące przede wszystkim tej kwestii zrównoważonego rozwoju, bo rzeczywiście patrząc na ten plan i na tą hierarchię celów odnoszę wrażenie, że mimo wszystko ten zrównoważony rozwój jest zdominowany, nie jest zrównoważony, bo jednak ja za mało widzę tutaj tematów związanych z kwestią chociażby rozwiązania problemu miejsc parkingowych, które są. Jest tutaj wspomniane park and ride itd., ale to jest raczej na tworzenie pewnych węzłów, które mają później dowieźć taką masę ludzką na odpowiednie miejsce w Gdańsku poprzez transport publiczny. Rozumiem oczywiście tą logikę, natomiast mam wątpliwości, co do tego, co do status quo, który obecnie występuje. Wiele miejsc jak np. ul. Szymanowskiego we Wrzeszczu, czy mnóstwo innych miejsc, gdzie występuje kolosalny bałagan, jeżeli chodzi o miejsca parkingowe itd., ale to też nie jest do końca wina tych kierowców i to nie jest też tak do końca, że ci kierowcy nie mają innego wyjścia i może by jednak się przesiedli. Nie ma, co tych kierowców w jakiś sposób powodować ich dyskomfort. Moja uwaga do tego jest też taka, chciałbym, żeby temat miejsc parkingowych ogólnodostępnych nawet, jeśli miałyby to być płatne miejsca parkingowe jednak miały większy priorytet w tych działaniach. Następna taka uwaga, którą mam, co do wszystkich celów, mianowicie bardzo mi się podoba program o numerze 2.3.8, czyli łączenie oferty transportu publicznego z wydarzeniami miejskimi i chciałbym też i mam nadzieję, że powstaną czy już powstały jakieś kryteria, jaka impreza może być zasilana, czy to będzie impreza tylko miejska czy to będzie impreza organizowana przez prywatny podmiot, jako impreza masowa, czy to nie musi być impreza masowa. To też takie pytanie mam, co do tego. Ostatnia rzecz, a mianowicie, jeżeli mógłbym podpowiedzieć, bo tutaj zobaczyłem informacja na temat dobrych praktyk na drodze, promowania tych dobrych praktyk na drodze. Chciałbym też zaproponować może jakieś działania zintegrowane z Prezydentem odpowiedzialnym za edukację, może spróbować zorganizować jakiś projekt i zacząć pracę od podstaw, czyli od szkół, żeby to, co próbuje robić Polski Związek Motorowy, z którym mam jakiś kontakt i radny Zdanowicz pewnie też, chodzi o to, że jest ten program, który

próbuję się wdrażać u nas, ale on kuleje. Natomiast może by się pokusić o zrobienie takiego programu miejskiego dotyczącego raz, że budowania bezpieczeństwa na drodze, a także modelu zachowań dla dzieci i młodzieży tak, żebyśmy też mentalnie mieli zbudowaną taką bazę do tego, żebyśmy się wszyscy w tym ruchu, jakkolwiek by on nie był, czy to będzie rowerowy, pieszy czy motorowy i samochodowy, żebyśmy się wszyscy szanowali, potrafili się zachować mając świadomość tego, jakie problemy występują obecnie. Dziękuję, to tyle.

***Pan Piotr Grzelak - Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska ds. polityki komunalnej***

Panie radny pełna zgoda, że żeby mówić o węzłach przesiadkowych, o promocji transportu publicznego musi za tym iść oferta również parkingowa. Przykład Szymanowskiego to jest o tyle nietrafiony przykład, że tam jest zaplanowany parking. Mamy świadomość, że jakiś tam nieporządek w tym obszarze funkcjonuje. Zawsze musi być tak, że mieszkaniec ma możliwość zostawienia samochodu i zmiany środka transportu z indywidualnego na zbiorowy. Tak mają funkcjonować realizowane teraz węzły przesiadkowe wzdłuż Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Tak funkcjonuje i to w sposób efektywny w moim przekonaniu węzeł przy pętli Świętokrzyska. Tak projektowane są zmiany w ramach Podwala Przedmiejskiego, że z jednej strony oczywiście chcemy ograniczać ruch Podwala Przedmiejskiego czy parkingów podziemnych wzdłuż Podwala, że z jednej strony oczywiście chcemy ograniczać parkowanie na terenie Głównego Miasta, ale oczywiście musimy zapewnić alternatywę dla kierowców i to jest zupełnie oczywiste. Co do edukacji pełna zgoda. Edukacja w zakresie bezpieczeństwa musi być realizowana i myślę, że co do tego nie ma nikt wątpliwości. Z zachowaniami pro rowerowymi bardzo w sposób aktywny też wychodzimy do szkół. Warto się pochwalić, że w tym roku do akcji rowerowy maj przystąpiło cztery razy więcej szkół niż w zeszłym roku. Jest to ogromna liczba i też ta współpraca z kadrą pedagogiczną w sposób bardzo energiczny jest prowadzona. Na pewno też trzeba to poprawić w zakresie promocji bezpiecznych zachowań na drodze.

***Pan Remigiusz Kitliński - Koordynator Programu Operacyjnego Mobilność i Transport, Wydział Polityki Gospodarczej***

Jeszcze bym uzupełnił, ponieważ była taka wątpliwość czy poszczególne cele, rekomendacje są we właściwej gradacji ułożone. Otóż myślę, że ważną informacją jest to, że jednak 42% gospodarstw domowych w Gdańsku w ogóle nie posiada samochodu, a 60% mieszkańców, na co dzień porusza się inaczej niż samochodem, więc gradacja jak najbardziej jest zachowana. W kwestii parkowania. Tutaj mieszkańcy bardzo często zwracali uwagę, że niewłaściwe parkowanie uniemożliwia chodzenie i to są niestety dwie rzeczy, które są ze sobą bardzo związane, a Polska ma taką właściwość, że ciągle niestety jesteśmy na tym etapie, że parkowanie jest prawem dozwolone na chodnikach i często funkcjonuje, mimo tego, że to prawo w jakiś sposób je ogranicza, funkcjonuje niezgodnie z prawem. To jest olbrzymi problem, natomiast pamiętajmy też, że polityka parkingowa jest jednym z najskuteczniejszych narzędzi do ograniczania ruchu samochodów, a myślę, że się zgodzimy razem, że w centrum miasta w jakiś sposób ten ruch powinniśmy ograniczać. W Kopenhadze w ten sposób ograniczono ten ruch, że jednak zmniejszono sukcesywnie. Oczywiście to był proces rozłożony na lata, ale zmniejszono ilość miejsc parkingowych.

***Radny Wojciech Stybor, członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej***

Ja nie mówię tutaj o efekcie miejskim, terenu Głównego Miasta itd. To jest dla mnie oczywiste, że należy prowadzić politykę, żeby ten ruch kołowy tu ograniczać jak najbardziej, natomiast sam pan wspomniał, że miasto się rozlewa, więc nie oszukujmy się, że biorąc pod uwagę nawet koszty przewozu i wygodę 4 osobowej rodziny lepiej to zrobić samochodem niż z miejsca A do miejsca B na terenie jednego miasta niż używając transportu. To jest pierwsza sprawa. To jest program 4.1.4, albo 4.1.3, ale tutaj nie do końca, tutaj promującym między innymi odprowadzanie dzieci do szkół, podwożenie rowerem i tutaj chodzi o to, żeby promować bezpieczeństwo na drodze bez względu na to, czy to jest użytkownik niepromujący pewne wydarzenia. Dziękuję panie przewodniczący.

***Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady***

Radny Nieroda.

***Radny Adam Nieroda.***

Dziękuję bardzo panie przewodniczący. Widzę dużo pracy włożony w ten projekt programu. Bardzo ambitne cele. Sporo padło sformułowań w stylu trzeba, należy, powinno się. Natomiast mam takie pytanie czy mamy jakiś strategiczny cel dotyczący wskaźnika liczby samochodów na tysiąc mieszkańców, ponieważ on bez przerwy rośnie i rośnie.

***Pan Remigiusz Kitliński - Koordynator Programu Operacyjnego Mobilność i Transport, Wydział Polityki Gospodarczej***

Strategicznym celem jest odwrócenie tej tendencji. To jest pierwsza rzecz, którą powinniśmy zrobić.

***Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady***

Radny Strzelczyk bardzo proszę.

***Radny Grzegorz Strzelczyk, członek Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej***

Ja bym może wrócił do tematu dyskusji, bo tu mówimy o programie operacyjnym do Strategii Gdańsk 2030 i ona siłą rzeczy, właściwie z definicji powinna mieć charakter bardziej ogólnej dyskusji łącznie z celami operacyjnymi również, ale generalnie nie dotyczy to tylko mobilności i transportu, ale wszystkich pozostałych paneli. Przede wszystkim trzeba racjonalnie i odpowiedzialnie planować. Tutaj padła kwestia ulicy Szymanowskiego i parkingów. Najpierw miasto pozwoliło inwestorowi zbudować biurowiec nie zapewniając nawet na potrzeby tego biurowca miejsc parkingowych. Dzisiaj będziemy likwidować kawałek terenu zielonego, żeby zapewnić miejsca parkingowe dla tego biurowca, więc generalnie do wszystkich programów operacyjnych radziłbym stosować to właśnie po pierwsze racjonalność, a po drugie planowanie z pewną dozą wyobraźni i odpowiedzialnością. Dziękuję.

***Radny Mirosław Zdanowicz***

Proszę państwa, zwracam się do przedstawicieli Urzędu. Musicie coś państwo znaleźć, jakąś możliwość, czy ktoś tu jest z Biura Rozwoju Miasta? Chcę tylko państwu powiedzieć, że my, jako Komisja Zagospodarowania Przestrzennego cały czas prowadzimy wojnę, jeżeli chodzi o parkingi, gdzie są nowe inwestycje na

temat podziemnych parkingów 2-3 kondygnacyjnych, bo nie ma innego wyjścia. Zawsze na to wszystko odpowiada nam dyrektor Piskorski, że on się trzyma normatywów i takie są normatywy i nic nie da się z tym zrobić. Później wychodzą takie rzeczy jak właśnie na Szymanowskiego, róg Szymanowskiego i Grunwaldzkiej, gdzie jest jeden poziom tylko tych parkingów. Potrzebne są dwa, trzy, co najmniej, a ceny za wynajem tego dla przedsiębiorstw, które chcą z tego korzystać, są astronomiczne, i dlatego ci ludzie po wszystkich uliczkach stawiają auta. Na zapleczu Placu Piłsudskiego jest planowany parking podziemny, żeby te samochody nie stawały na terenie zieleni. To tyle o Biurze Rozwoju Miasta, żeby tam coś zrobić, albo nas oszukują i mówią, że takie są normatywy, że nie ma wyjścia, bo samochodów będzie przybywało coraz bardziej.

***Pan Remigiusz Kitliński - Koordynator Programu Operacyjnego Mobilność i Transport, Wydział Polityki Gospodarczej***

Przede wszystkim, tak jak już wcześniej wspominałem, od liczby miejsc parkingowych dla samochodów zależy ile tych samochodów jest w ruchu w mieście. Czyli zwiększając liczbę miejsc parkingowych niestety zwiększamy ruch. Ograniczając liczbę miejsc parkingowych ten ruch ograniczymy. Jest to zależność, która się w wielu miastach sprawdziła i też powinniśmy, myślę, w ten sposób kreować zachowania komunikacyjne. Na poziomie tej Strategii, którą w tej chwili opracowujemy dokonujemy pewnego wyboru. Chcemy wspierać komunikację publiczną. Niekoniecznie wspierać komunikację indywidualną, samochodową i bardzo dobrym, idealnym narzędziem jest polityka parkingowa.

***Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady***

Chciałem tylko nadmienić, że najwyższy budynek biurowy w Europie w Londynie ponad 300 metrowy ma, o ile dobrze pamiętam, 30 miejsc parkingowych. Po prostu w miejscach najlepiej skomunikowanych jak jest Wrzeszcz tutaj wielokrotnie wspomniana ulica Szymanowskiego właśnie takie mają być założenia strategii, żeby eliminować miejsca parkingowe na korzyść komunikacji publicznej. Radna Dorota Dudek, bardzo proszę.

***Radna Dorota Dudek***

Czy mieszkańcy zgłaszali potrzebę ustawienia toalet wolnostojących w miejscach użyteczności publicznej, przy głównych drogach rowerowych, w parkach, przy skate parkach, wszędzie tam, gdzie jakieś wydarzenia się odbywają?

***Pani Katarzyna Drozd - Wiśniewska - Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej***

To się pojawiło na warsztatach przy programie Przestrzeń Publiczna i o tym też będziemy mówili na spotkaniu dotyczącym tego programu. Chciałabym podsumować, prosić państwa, bo dzisiaj dopiero państwo otrzymali od nas materiały, i gdyby państwo mogli odnieść się jeszcze do tego, gdyby państwo mieli jakieś uwagi, propozycje, co do zapisu, co do nowych zadań czy działań, które są tutaj w strukturze opisane, to bardzo prosimy o przestanie na adres [strategia@gdansk.gda.pl](mailto:strategia@gdansk.gda.pl) bądź na adresy mailowe państwa. My oczywiście to uwzględnimy. Chciałabym, żebyśmy wspólnie jakiś termin wyznaczyli na to, ile czasu państwo będą potrzebowali?

**Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady**

Termin do nadsyłania uwag.

**Pani Katarzyna Drozd - Wiśniewska - Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej**

Żeby ewentualnie wnieść uwagi do zakresu do tych programów.

**Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady**

Myślę, że jeżeli kwiecień jest tym miesiącem, w którym pracujemy na komisjach to proponuję do ostatniego dnia kwietnia. Taka jest moja propozycja.

**Pani Katarzyna Drozd - Wiśniewska - Zastępca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej**

Dobrze. Materiały postaramy się przesać wcześniej.

**Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady**

Jeszcze pytanie ma przewodniczący Piotr Dzik.

**Radny Piotr Dzik**

Do poprzedniego programu. Tam był punkt kameralne pochówki przy kościołach. To mieszkańcy zgłaszali? To dla mnie jest bez powodzenia. Gdybyśmy mieli dla parafii dodatkowe grunty, gdzie nawet nie jest możliwość taka, takie rzeczy to można na takich parafiach poza Gdańskiem na wioskach, na obrzeżach miasta. Natomiast do nas to nie, bez sensu.

**Pani Joanna Tobolewicz - Główny Specjalista ds. infrastruktury sieciowej w Wydziale Polityki Gospodarczej**

Myśmy to wpisali, jako rekomendację zespołu, ale to przyszło z zewnątrz. Oprócz warsztatu z mieszkańcami myśmy również spotykali się z innymi zespołami i interesariuszami zewnętrznymi, m. in. z NGO-sów. Już nie pamiętam czyja to była propozycja. Trafiała do rekomendacji zespołu, ale tutaj nie będę się upierała czyja... W działaniach nie jest to najlepszy pomysł, żeby to potem do programu wpisać.

**Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady**

Dziękuję państwu serdecznie. Będziemy zamykać posiedzenia poszczególnych Komisji. Przypominam, że w środę o godz. 16 będzie Program Operacyjny Zdrowie Publiczne i Sport, a o godz. 17 Integracja Społeczna i Aktywność Obywatelska. Liczymy na materiały jutro drogą mailową.

**Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady**

Jeżeli nie ma żadnych spraw wniesionych zamykam posiedzenie Komisji Strategii i Budżetu.

## **PUNKT - 4**

**Sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencja.**

Przewodniczący Adam Nieroda zamknął 6 posiedzenie Komisji Zrównoważonego Rozwoju.

Następnie Przewodniczący poszczególnych Komisji Rady Miasta Gdańska zamknęli posiedzenia swoich Komisji.

*Posiedzenie zostało zakończone - godz. 18:00.*

***Przewodniczący  
Prowadzący obrady, Przewodniczący Komisji  
Strategii i Budżetu RMG***

***Piotr Borawski***

***Przewodniczący  
Komisji Zrównoważonego Rozwoju***

***Adam Nieroda***

Protokół sporządziła:

Joanna Świeczkowska