

PROTOKÓŁ NR 50-11/2017

z posiedzenia Komisji Zrównoważonego Rozwoju Rady Miasta Gdańska, które odbyło się w dniu 30 października 2017 roku, rozpoczęło się o godz. 16: 00, w Sali Herbowej nr 208 w Nowym Ratuszu przy ul. Wały Jagiellońskie 1 w Gdańsku

Wspólne posiedzenie z:
Komisją Strategii i Budżetu,
Komisją Polityki Gospodarczej i Morskiej,
Komisją Zagospodarowania Przestrzennego,

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.

Na stan 7 (siedmiu) członków Komisji Strategii i Budżetu, w posiedzeniu uczestniczyło 7 (siedem) osób, czyli było quorum do podejmowania prawomocnych decyzji.

Lista obecności członków Komisji stanowi załącznik nr 2 do protokołu.

Na stan siedmiu (7) członków Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska w posiedzeniu uczestniczyło pięć osób (5), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych decyzji.

Nieobecni: radna Anna Kołakowska, radny Kazimierz Koralewski

Lista obecności członków Komisji stanowi załącznik nr 3 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 4 do protokołu.

Lista obecności pozostałych uczestników posiedzenia stanowi załącznik nr 5 do protokołu.

Posiedzeniu Komisji Strategii i Budżetu RMG przewodniczył Przewodniczący - Piotr Borawski, który po stwierdzeniu quorum, otworzył 63 posiedzenie Komisji, powitał zebranych i poinformował, że porządek obrad został drogą elektroniczną wystany do radnych w terminie regulaminowym.

1. Program operacyjny MOBILNOŚĆ I TRANSPORT w ramach Strategii Gdańsk 2030+.

Przedstawiają: Przedstawiciele Prezydenta Miasta Gdańska

2. Program operacyjny INFRASTRUKTURA w ramach Strategii Gdańsk 2030+.

Przedstawiają: Przedstawiciele Prezydenta Miasta Gdańska

3. Program operacyjny PRZESTRZEŃ PUBLICZNA w ramach Strategii Gdańsk 2030+.

Przedstawiają: Przedstawiciele Prezydenta Miasta Gdańska

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

Komisja porządek przyjęła i przegłosowała jednogłośnie - 7 głosami za.

Komisja Zagospodarowania Przestrzennego

Radna Agnieszka Owczarczak - 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 przez Komisję Zagospodarowania Przestrzennego RMG jednogłośnie - 7 głosami „za”.

Komisja Zrównoważonego Rozwoju

Radny Adam Nieroda - Przewodniczący Komisji Zrównoważonego Rozwoju RMG, otworzył posiedzenie Komisji, stwierdził kworum, a następnie zaproponował przyjęcie porządku posiedzenia przez członków Komisji. Uwag nie było.

Porządek posiedzenia został przyjęty przez Komisję Zrównoważonego Rozwoju RMG jednogłośnie - 5 głosami „za”.

Porządek posiedzenia stanowi załącznik nr 6 do protokołu.

Komisja Polityki Gospodarczej i Morskiej

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

Porządek posiedzenia został przyjęty przez Komisję Polityki Gospodarczej i Morskiej RMG jednogłośnie - 5 głosami „za”.

W związku z tym, że Komisja Strategii i Budżetu RMG jest komisją wiodącą **obradom wspólnego posiedzenia komisji przewodniczył radny Piotr Borawski - Przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu RMG.**

PUNKT - 1

Program operacyjny MOBILNOŚĆ I TRANSPORT w ramach Strategii Gdańsk 2030+.

Prezentacja programów operacyjnych omawianych w punktach 1, 2, 3 stanowi załącznik nr 7 do protokołu.

Pani Katarzyna Wiśniewska - Zastępca Dyrektora Wydziału Programów Rozwojowych

Dzień dobry. Szanowni państwo dzisiaj trzy z dziewięciu programów operacyjnych. Przedstawię państwu koordynatorów. Pan Remigiusz Kitliński - Program Operacyjny Mobilność i Transport, pani Joanna Tobolewicz - Program Operacyjny Infrastruktura i pani Edyta Damszel - Turek - Program Operacyjny Przestrzeń Publiczna.

Ostatnie półtora roku to intensywne prace związane z wdrożeniem właśnie programów operacyjnych. W międzyczasie odbyliśmy kilkanaście spotkań ogólnych

dla koordynatorów, też spotkania w ramach zespołów operacyjnych, którym przewodniczą właśnie państwo koordynatorzy.

Króciutkie przypomnienie. We wrześniu 2014 roku Rada Miasta Gdańska uchwaliła dokument Gdańsk 2030 + Strategia Rozwoju Miasta. Następnie przez kolejny rok pracowaliśmy razem z mieszkańcami i też z państwem wypracowując ostatecznie programy operacyjne do roku 2023. Miało to miejsce 17 grudnia 2015 roku i od tego czasu wdrażamy poszczególne programy. Dodatkowo bardzo ważne, realizujemy też badania opinii publicznej. Na badaniach opinii publicznej i ich wynikach są budowane wskaźniki do programów operacyjnych, także to jest bardzo ważne.

W marcu tego roku uchwalona została Baza Priorytetów Inwestycyjnych oraz szereg programów strategii branżowych właśnie uzupełniających do programów operacyjnych. Przekazuję głos panu Remigiuszowi Kitlińskiemu.

Pan Remigiusz Kitliński - Kierownik Referatu Mobilności Aktywnej w Wydziale Gospodarki Komunalnej

Dzień dobry państwu jeszcze raz. Kilka słów o programie operacyjnym, którym mam przyjemność koordynować. Program Mobilność i Transport. Zaczniemy może od takich trzech projektów, trzech przedsięwzięć, które od kilku lat bądź to są realizowane, bądź zostały zrealizowane w mieście Gdańsku, które zostały wyróżnione, jako te działania kluczowe. W trzech sferach żeśmy wyróżnili te działania: w sferze infrastrukturalnej, inwestycji twardych. Takim działaniem z pewnością jest budowa tunelu pod Martwą Wisłą. Myślę, że wszyscy się zgodzimy, że jest to inwestycja, która w jakiś sposób Gdańsk zmieniła, która też daje możliwość dalszego zmieniania Gdańska. Już w przyszłym roku ma chociażby rozpocząć się modernizacja ulicy Podwałe Przedmiejskie, co jest bezpośrednio związane z tą inwestycją. Ta inwestycja dała możliwość otwarcia skrzyżowań, połączenia dwóch części śródmieścia, dlatego, że jednak wyraźnie po budowie tunelu zmalał ruch w części śródmiejskiej Gdańska. Inwestycja bardzo istotna z uwagi na swoje znaczenie, jak również inwestycja kosztowna. To też musimy oczywiście o tym pamiętać.

Kolejnym przedsięwzięciem, które chciałbym w swojej prezentacji wyróżnić jest program uspokajania ruchu. Czyli działania z obszaru organizacji ruchu, które są niezmiernie istotne z jednego podstawowego powodu. Otóż teraz będąc już w zasadzie na ukończeniu tego programu, Gdańsk ma już 60% ulic w tym programie. 60% ulic w mieście Gdańsku jest objętych uspokojeniem, ograniczeniem prędkości do 30 km/h lub mniej, w strefach zamieszkania do 20 km/h i wdrożenie tego programu przyniosło bardzo wymierne efekty. Otóż, od kiedy zaczęliśmy go wdrażać to liczba wypadków śmiertelnych, liczba w ogóle wypadków zmalała, a przede wszystkim wypadków śmiertelnych o 50%. Oczywiście nie można mówić, że to w 100% jest zasługa tego programu, ale w bardzo dużej mierze jest to efekt tego programu, który na dodatek nie jest programem aż tak kosztownym jak programy i inwestycje infrastrukturalne. Jest druga, bardzo ważna sfera, która w programie operacyjnym Transport jest obszarem naszych działań.

Trzecią taką sferą są działania edukacyjne. I tutaj chcieliśmy wyróżnić jedno z przedsięwzięć, projekt Rowerowy Maj, który pewnie, jak państwo słyszeli już, wyszedł daleko poza granice Gdańska. Zaczynając ten projekt 4 lata temu brało w nim udział 1400 dzieci z gdańskich szkół. W roku bieżącym jest to już prawie 100 000 dzieci i z 20 różnych miast w Polsce. Ten projekt, oczywiście każde z tych przedsięwzięć, które przed chwilą wymieniałem ma swoich zwolenników, ma swoich przeciwników, natomiast ten projekt ma chyba największą rzeszę zwolenników i

jest bardzo dobrze oceniany, jako nasz gdański produkt, jako nasza marka. W tej chwili jest to już marka kojarzona z Gdańskiem. Myślę, że w przyszłym roku zdecydowanie większa liczba miast weźmie udział w Rowerowym Maju, dzięki czemu być może akurat w Gdańsku zostaną osiągnięte cele strategiczne, które sobie wpisaliśmy, a w innych miastach też prawdopodobnie w swoich strategiach, w swoich działaniach mają bardzo zbieżne cele, do których się dąży.

To, co jest bardzo istotne w programie operacyjnym Mobilność i Transport to jest duże wsparcie tego programu przez projekt miękki. To jest taki wyróżnik oprócz programów tych typowo społecznych, my również wspomagamy się projektami miękkimi i w tej chwili realizowanych jest 5 projektów. Część z nich pozyskana została w tym roku jak np. projekt SOHJOA, w ramach, którego będziemy testować pojazdy autonomiczne. To się wydarzy za niecałe 2 lata w Gdańsku. W tą stronę zmierza rozwój chociażby transportu publicznego. Jesteśmy bardzo ciekawi jak w praktyce zadziała, natomiast w Gdańsku na pewno będziemy starali się być w awangardzie tego typu działań. Za 2 lata pierwsze testy busów bez kierowcy w Gdańsku.

Drugi projekt, projekt School Chance to jest projekt powiązany chociażby z kampanią rowerowy maj. On pozwoli nam wypracować pewne standardy zagospodarowania wokół szkół, które powinny obowiązywać i w taki sposób powinniśmy to otoczenie szkół zmieniać, aby było bezpieczne dla przede wszystkim tych, którzy z tych szkół korzystają, czyli dla dzieci, dla tych, którzy chodzą tam pieszo, dojeżdżają na rowerach, a niekoniecznie przyjeżdżają samochodami i to zamierzamy w projekcie School Chance wypracować.

Projekt SOLEZ to są działania, które koordynuje pani menadżer Śródmieścia pani Karina Rembiewska i one zmierzają do ograniczenia ruchu pojazdów spalinowych w Śródmieściu Gdańska. Jest to szereg programów miękkich, które będą wprowadzane w najbliższych latach.

Projekt BSR electric. W ramach tego projektu będziemy promować pojazdy elektryczne, głównie rowery, ale również będziemy wykonywać analizy dotyczące możliwości zastosowania elektrycznego promu do Twierdzy Wisłoujście.

Projekt Cities Multimodal, który najbardziej jest wszechstronnym takim projektem. Nie jest ukierunkowany na jedno działanie wspieranie ruchu pieszego i ruchu rowerowego, czyli te dwa obszary, które w Programie Operacyjnym Mobilność i Transport są tymi głównymi obszarami wsparcia.

Z takich działań, które czekają nas w najbliższym czasie, z projektów, które zostaną wdrożone, ale to już typowo infrastrukturalny projekt. To jest rower metropolitalny. Jeżeli wszystko pójdzie zgodnie z przyjętym harmonogramem w przyszłym roku o tej porze powinniśmy takie rowery w Gdańsku mieć. Czy tak się stanie to oczywiście zależy od rozstrzygnięć przetargowych. W tej dziedzinie akurat zazwyczaj te przetargi są przetargami długotrwałymi. Jest bardzo duża walka pomiędzy firmami, które systemy rowerów publicznych wprowadzają w Polsce, więc mamy nadzieję, że nas ta przyjemność ominie, ale zobaczymy w przyszłym roku.

GPKM. Bardzo istotny projekt infrastrukturalny. Wchodzimy w jego IV etap w tej chwili. Planowane są modernizacje kolejnych linii tramwajowych. Zakup taboru. Na pierwszy ogień to już są w zasadzie gotowe dokumentacje projektowe linia tramwajowa na Stogi. Zaczyna się również niebawem budowa nowej linii tramwajowej wzdłuż ulicy Nowej Bulońskiej.

To, nad czym pracujemy w tej chwili w sferze miękkiej, czyli Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przygotowywany pod kierownictwem zespołu stworzonego w

Zarządzie Dróg i Zieleni w Gdańsku. Mamy nadzieję, że dobre przyjęcie dobrych założeń w SUMP-ie pozwoli nam dalej kontynuować te zmiany, które w Gdańsku mają miejsce, które są zmianami pozytywnymi w obszarze mobilności i transportu. Płynnie przejdę do wyzwań, które stoją przed nami, bo to się bardzo dobrze wiąże z pracami, które prowadzimy w SUMP-ie. Najważniejszym takim wyzwaniem, które sobie zidentyfikowaliśmy jest to, co widać bardzo dobrze analizując wyniki ostatnich badań ruchu, które zostały przeprowadzone w 2016 roku. Otóż widzimy, jakie zmiany nastąpiły. Zestawienie wyników z 2009 roku i roku, 2016 jeżeli chodzi o udział poszczególnych typów podróży w strukturze podróży miejskich. Widzimy, że w tych 7 latach wzrosła liczba podróży tych najdroższych dla miasta, czyli wykonywanych przez mieszkańców samochodami prywatnymi indywidualnie. To są te podróże, których liczbę chcemy ograniczać. Taki jest cel strategiczny naszego programu operacyjnego na rzecz oczywiście tych pozostałych podróży, z których jak widzimy w miarę nieźle radzą sobie podróże wykonywane na rowerach. Tutaj nastąpił trzykrotny wzrost udziału z 2% na 6%. Podróż piesze pozostały na zbliżonym poziomie. Spadł udział podróży wykonywanych transportem publicznym. Działania programu operacyjnego są ukierunkowane na to, aby te trzy grupy podróży, czyli piesze, rowerowe i transportem publicznym liczone łącznie, żeby ich udział wzrastał, a udział podróży wykonywanych samochodem prywatnym malał. Widzimy w liczbach bezwzględnych liczbę podróży jak można łatwo zobaczyć wzrasta również ruchliwość mieszkańców, czyli wykonujemy coraz więcej podróży dziennie, natomiast dynamika jest taka, jak już przed chwilą powiedziałem, że udziały rosną jednak szybciej tych podróży wykonywanych w stosunku do osób indywidualnych.

Druga sprawa, bardziej rzecz przyziemna to są wymogi konserwatorskie, które dotyczą nawierzchni realizowanych chociażby na Głównym Mieście. Tutaj widzimy, że jest to bardzo dużą barierą i dużym problemem dla rozwoju ruchu pieszego, dla zwiększenia atrakcyjności ruchu pieszego w Śródmieściu, jak również ruchu rowerowego, a odnoszę się tutaj do wymogów, które mówią o tym, że należy stosować nawierzchnię kamienną, która jest niewygodna dla pieszych, jest niewygodna dla osób jeżdżących na rowerach. Różnie nam idzie w uzgodnieniach poszczególnych projektów, natomiast nie ma jeszcze wypracowanego jednolitego standardu. Konserwator nie we wszystkich przypadkach chce się zgadzać na nawierzchnię z kostki szlifowanej, a ta już jest w zasadzie tą nawierzchnią, którą jesteśmy w stanie akceptować, jako codzienni użytkownicy, po której chodzi się w miarę wygodnie, i która jednak podniesie atrakcyjność Głównego Miasta, jako tego obszaru, który ma być wizytówką Gdańska. To w zasadzie wszystkie takie główne aspekty, o których chciałem powiedzieć, które dotyczą Programu Operacyjnego Mobilność i Transport. Gdyby państwo mieli jakieś pytania to proszę.

Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady, przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu

Dwa pytania. Czy my mierzymy swoje założenia, wyzwania, o których mówimy w jakichś wskaźnikach? Pytam o dwie sprawy głównie. Pierwsza to te badania, które tu zostały pokazane, pokazujące zmianę na korzyść transportu indywidualnego liczbę użytkowników. Czy mamy jakiś wskaźnik, do którego dążymy? W jaki sposób to wyznaczamy, jeżeli chodzi o jakiś harmonogram czasowy? Pytam także o wskaźnik, który pani dyrektor nam wysyłała w tych danych na samym początku, a mianowicie mówiący o liczbie samochodów na tysiąc mieszkańców, który się ciągle zwiększa. Według tych danych ostatnich to mamy chyba 570 już aut na 1000

mieszkańców. Drugie pytanie. W jaki sposób mierzymy, tylko kwestia wyjaśniania, że spadła tak bardzo kwestia transportu zbiorowego, a mimo wszystko w drugim wskaźniku pokazywane jest, że i tak wzrosła liczba podróży. W jaki sposób ma się jedno do drugiego?

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

Panie przewodniczący pozwolę sobie odpowiedzieć na to pytanie, a pan kierownik na pewno uzupełni. Rzeczywiście te slajdy nie pokazują jednej tendencji, która istnieje i ona wcale nie jest taka oczywista dla innych miast w Polsce. Chociażby po sąsiedzku w Gdyni nie przyrasta liczba pasażerów w komunikacji publicznej, a w Gdańsku przyrasta. W ostatnich dwóch latach przyrosło 5 mln pasażerów komunikacji publicznej. Zwiększa się mobilność. Zwiększa się liczba pasażerów komunikacji publicznej, ale udziały się nie zwiększają, a wręcz odwrotnie. W kontekście innych miast w Polsce i tutaj chciałbym postawić tezę, komunikacja publiczna jest atrakcyjna, bo ona przyciąga kolejnych uczestników, natomiast pewne tendencje ogólnopolskie czy ogólnopolskie powodują, że niestety jest coraz większy udział transportu indywidualnego i być może zabrzmiałoby to bardzo konserwatywnie, ale myślę, że pan kierownik, jako rewolucjonista też potwierdzi tę tezę, to nasz cel to jest odwrócić tendencję wzrostu transportu indywidualnego. Nic więcej sobie na razie za cel nie stawiamy jak odwrócić tę tendencję. W tym sensie jest to być może konserwatywne, bo pewnie chcielibyście państwo usłyszeć konkretne liczby, ale dzisiaj realnie jest po prostu walka o to, żeby w tej chwili ta dynamika była w drugą stronę, żeby spadało indywidualnemu, a rośnie mobilności aktywnej. Jeśli pan kierownik chciałby uzupełnić to proszę.

Pan Remigiusz Kitliński - Kierownik Referatu Mobilności Aktywnej w Wydziale Gospodarki Komunalnej

Nie pozostaje niczego uzupełniać. Oczywiście chcemy odwrócić tendencję. To potwierdzam. Jeżeli chodzi o kompleksowe badanie ruchu to, kiedy następane będziemy mieli?

Pani Edyta Damszel - Turek - dyrektor Biura Rozwoju Gdańska

Odnosnie kompleksowych badań ruchu to są bardzo czasochłonne i bardzo kosztowne badania. Ostatnie były w 2016, a wcześniej, w 2009, czyli mniej więcej, co 5-7 lat powinno być robione. Zakładam, że za następne 5 lat, jeżeli dostanę środki w budżecie.

Remigiusz Kitliński - Kierownik Referatu Mobilności Aktywnej w Wydziale Gospodarki Komunalnej

Jeszcze wcześniejsze kompleksowe badania ruchu były robione w cyklu 10-letnim, więc i tak teraz już zwiększyliśmy częstotliwość. Jeżeli tak jak pani dyrektor mówi, że będą teraz, co 5 lat to jest to zdecydowanie już częściej niż było poprzednio.

Radna Emilia Łodzińska - członek komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Pan prezydent powiedział, że chcemy odwrócić tę tendencję, czyli, żeby większość ludzi przesiadła się do transportu zbiorowego. Jakie konkretne działania zamierzamy uczynić, żeby jednak zachęcić tych kierowców, bo inwestujemy bardzo dużo w transport zbiorowy, a jednak cały czas widzimy, że kierowcy niechętnie przesiadają się z transportu indywidualnego. Druga rzecz to, jeżeli chodzi o te

badania ruchu. Czy one objęły cały Gdańsk? Czy były takie badania przeprowadzane jak budowa tunelu pod Martwą Wisłą wpłynęła szczególnie na układ komunikacyjny, a raczej na blokowanie się tego układu komunikacyjnego w dolnym tarasie, mówię o Żabiance, Przymorzu, Wrzeszczu. Czy były takie badania robione? Dziękuję.

Pani Edyta Damszel - Turek - dyrektor Biura Rozwoju Gdańska

Badania ruchu dotyczyły całego miasta Gdańska. Natomiast w momencie, kiedy robiliśmy badania to zakończyliśmy pomiary. Został otwarty tunel i wówczas ZDiZ robił indywidualne, cząstkowe badania właśnie na tym układzie. Są one dostępne w ZDiZ także były robione, były wskazane, na których trasach komunikacyjnych ten ruch spadł. Chodzi o Śródmieście, czyli od czasu otwarcia tunelu wyraźny spadek, odblokowanie tej części miasta. Dokładnie nie pamiętam, ale te badania są dostępne w ZDiZ, także można się zapoznać. Myślę, że na konferencji tunelowej, która nas czeka w połowie listopada. Będzie to bardzo szeroko omawiane. Myślę, że nawet prezydent będzie powoływał się na te dane. Wówczas można szczegółowo się zapoznać.

Pan Remigiusz Kitliński - Kierownik Referatu Mobilności Aktywnej w Wydziale Gospodarki Komunalnej

A 'propos działań, które mają doprowadzić do odwrócenia tej tendencji to pakiet takich działań jest w tej chwili właśnie wypracowywany podczas zajęć towarzyszących SUMP-owi. Tam przede wszystkim pracujemy nad tym, w jaki sposób zwiększyć efektywność tego, co dotychczas było w Gdańsku robione, żeby jednak ta tendencja troszeczkę szybciej się odwracała. Korzystając z okazji bardzo bym chciał zaprosić też wszystkich państwa do uczestnictwa. Można brać udział w każdym jednym spotkaniu udział. Niektórzy z państwa biorą udział. Tam pracując nad poszczególnymi sferami zarządzania miastem, jeżeli chodzi o mobilność wypracowujemy najlepsze rozwiązania, które mają do tego doprowadzić.

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

Jeśli chodzi o uzupełnienie. Jeden element, na który chciałbym zwrócić uwagę, który jest procedowany na poziomie rządu i musimy domknąć pewną kwestię, jeśli chodzi o politykę wobec samochodów czy wobec transportu indywidualnego. Trzeba to domknąć pewnym systemem. Dzisiaj parking pod niemalże fontanną Neptuna dziennie może kosztować 30 zł. Jeżeli raz na jakiś czas zapłacimy ten mandat. Czyli to jest najtańszy parking, jaki można sobie wyobrazić w centrum miasta, więc tutaj bardzo przychylnie zwracamy uwagę na to, co jest procedowane w ministerstwie pana Premiera Morawieckiego, chociaż chcielibyśmy też zaapelować przy okazji do radnych rządzącej partii, żeby te prace jednak poszerzyć. Te rozwiązania, które dzisiaj proponuje Premier Morawiecki one po pierwsze mają dotyczyć dużych miast. To Gdańsk się na to łąpie. Sopot nie. Ale po drugie polityka parkingowa nie powinna dotyczyć jedynie centrów miast. Powinno dotyczyć całego miasta. Powinno być kompleksowa. W SUMP-ie pracujemy kompleksowo nad tym, w jaki sposób odwrócić tą tendencję, o tyle tu mamy wrażenie jest pewien wycinek, czyli, że będzie szansa wprowadzić 9 zł opłaty maksymalnie za godzinę parkowania, ale tylko na terenie Głównego Miasta, a w samym SUMP-ie pracujemy nad strefami, które generują ruch tak jak Centralne Pasma Usługowe, jak biurowce, jak ośrodki zdrowia, jak Gdański Uniwersytet Medyczny, jak pas nadmorski tam już takich regulacji nie ma. W związku, z czym jeżeli państwo, zwracam się do radnych Prawa

i Sprawiedliwości, jesteście w stanie wpłynąć na ten proces legislacyjny, żeby w 100% jednak uwolnić politykę parkingową i przekazać tę kompetencję samorządom to byśmy apelowali o to, bo to daje szansę na kompleksowe rozwiązanie problemu, a nie wycinkowe.

Radny Mariusz Andrzejczak - członek Komisji Strategii i Budżetu

Zacznę od końca. Pierwsze pytanie będzie dotyczyło właśnie powstawania generatorów ruchu takich jak centra biurowe. Jak pan wie od kilku lat intensywnie rozwija się Centralne Pasma Usługowe w Oliwie. Tam powstały liczne generatory ruchu związane z budową tych obiektów i wiemy też, że te obiekty żywią całą Gdańsk, bo największy wzrost z tytułu podatków jest właśnie z Oliwy dzięki biurowcom, ponad 40 mln zł w tym roku. Chciałbym, żeby pan prezydent krótko omówił, jakie działania przez ostatnie 2-3 lata podjęło miasto, żeby zachęcić tych pracowników centrów biurowych do korzystania z transportu publicznego, jakie nowe linie się pojawiały, jakie są planowane, jakie są udogodnienia dojazdów do tych centrów biurowych są planowane przez miasto, bo wiemy, że prywatni inwestorzy podejmują takie działania jak linia z Ujeściska, jak jakiś carsharing, jakieś inne działania, więc chciałbym, żeby pan prezydent krótko powiedział, co miasto w tym zakresie zrobiło lub co planuje. Drugie pytanie jest takie, ostatnio z wykonania budżetu mieliśmy takie dane prezentowane przez panią Skarbnik, że obecnie dopłata do biletów z miasta Gdańska wynosi 47,05% i, że mamy 191 000 więcej z pasażerów. To było chyba na miesiąc wrzesień. Jeżeli ta tendencja się utrzyma to czy mamy też planować już, jakie nowe linie uruchomimy, ponieważ tak jak się umawialiśmy 50% mieszkańcy, 50% dopłata z miasta do komunikacji miejskiej. Czy jeżeli ten wskaźnik się utrzyma, czyli ok te 3% będziemy uruchamiać nowe linie? Czy będziemy nowe wozokilometry dodawać? Jak to będzie wyglądało. Dziękuję.

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

Odpowiadając na pierwsze pytanie panie radny, dobrze jest, jeżeli miasto nie działa doraźnie, a pewne rzeczy planuje. Centralne Pasma Usługowe jest w planach i w studium uwarunkować i na pewno pani dyrektor Damszel-Turek mi podpowie, ale wiem, że od wielu lat i Centralne Pasma Usługowe nie jest przypadkiem tam, gdzie jest, tylko to jest właśnie wynik pewnej zaplanowanej polityki miasta i przepraszam, ale nie ma lepiej skomunikowanego miejsca w Gdańsku niż Centralne Pasma Usługowe, w oparciu oczywiście o oś kolei miejskiej, w oparciu z drugiej strony o linię tramwajową, czy poprzeczne linie autobusowe. Także dzisiaj mówimy o jednym z lepiej skomunikowanych miejsc w Gdańsku, oczywiście najchętniej, najłatwiej wszystkim byłoby dojechać samochodem, stąd na to nakładają się strefy płatnego parkowania, które wdramy, wprowadzamy wokół tych ośrodków biurowych. Oczywiście nie wolno zapominać, że ważną inwestycją, ale tutaj trzeba oddać hołd Urzędowi Marszałkowskiemu, która wspiera te biurowce, jeśli chodzi o zasilenie siłą roboczą to oczywiście jest Pomorska Kolej Metropolitalna właśnie łączona na węzłach przesiadkowych, które myśmy rozbudowywali, czy wręcz budowli, jako miasto. Powiedzmy sobie uczciwie, że co do zasady jest to układ już dokończony. Oczywiście pewne korekty, jeśli chodzi o funkcjonowanie komunikacji publicznej w tym miejscu mogą mieć miejsce, ale one zawsze powinny być w partnerstwie z podmiotami partnerskimi, które w tym miejscu inwestują. Jeśli chodzi o rozliczenie dotacji to państwo wiecie, że rozmawialiśmy w kontekście

podwyżek cen biletów, które nastąpiły w zeszłym roku i 100% tych podwyżek cen biletów trafiło do wozokilometrów, czyli obsługuje komunikację publiczną w Gdańsku, natomiast ja bym naprawdę w żadnym wypadku dzisiaj odpowiedzialnie państwu nie powiedział, nie rozliczał w ciągu jednego roku jak faktycznie ukształtuje się to rozliczenie 50% na 50%. Ta kotwica jest, ale jest, co do zasady, ale jednego roku możemy mieć minus, ale drugiego roku możemy mieć plus, ale trzeba ją rozpatrywać raczej w perspektywie czasowej 4-letniej kadencji i myślę, że jeżeli w przyszłej kadencji podejmiemy jeszcze raz do analizy kwestii związanych z tym czy jesteśmy blisko tej kotwicy 50% czy jeżeli przekroczyliśmy tę kotwicę, będą dodatkowe przychody, a może będą dodatkowe przychody z aktualizacji cen biletów, wtedy na pewno możemy rozmawiać o szerszej grupie wozokilometrów, bo dzisiaj deklarowanie z góry i czekanie na to, aż przyszły rok przyniesie deficyt i konieczność robienia podwyżek byłaby dużą nieodpowiedzialnością.

Pani Edyta Damszel - Turek - dyrektor Biura Rozwoju Gdańska

W kontekście tego, co miasto planuje. Obecnie trwają prace nad studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania. Te prace już są w sumie skończone nad projektem. I tam w naszym dokumencie są wskazane też rezerwy terenowe pod korytarze transportowe. To się troszeczkę zmieniło w stosunku do tego, co jest w obowiązujących dokumentach, bo tam były one zdeterminowane, jako układ docelowy. Dopuszczamy sytuację, że nie będzie w zależności od tego, jaka będzie potrzeba może być taka sytuacja, że będzie to transport publiczny, czyli buspasy dla szybkich autobusów, czy też kolejne rozwiązania tramwajowe. Dajemy sobie taką możliwość nie determinując, nie wskazując, jaka będzie to obsługa kolejna dla Centralnego Pasma Usługowego. Także wiemy, że musimy troszkę inaczej do tego podejść. Zostawiamy sobie taką możliwość.

Radny Mariusz Andrzejczak - członek Komisji Strategii i Budżetu

Chciałbym dopytać panie prezydencie, bo wiemy, że PKM to jest samorząd województwa, ale ja pytałem o to, czy planujemy jakieś połączenia między np. PKM a centrami biurowymi? Zjazdowe autobusy np. z górnego tarasu? Jakież? Tramwaj nie jedzie Grunwaldzką tylko Wita Stwosza. Natomiast ja się pytam, bo pani powiedziała o tych planach, to są plany z lat 70-tych. To my znamy te plany. One dosyć długo są. Natomiast panie prezydencie jeszcze tak dokładniej, bo liczyłbym przede wszystkim na taką informację, czy są planowane nowe połączenia autobusowe? Czy jest planowany nowy układ drogowy? Czy są planowane jakiegokolwiek inwestycje w tym zakresie? Na przykład mógłby pan wspomnieć, bo mi odpisał niedawno, to pewnie pan nie pamięta o przejściu dla pieszych. Będzie tam szykowane, ale to jest dla pieszych udogodnienie, natomiast czy jakieś inwestycje będą szykowane w związku z tym, że tak jak mówię, grube pieniądze, są inwestorzy, też trzeba tych inwestorów szanować, tych pracowników tych centrów biurowych też trzeba szanować, bo się zawsze cieszymy, że oni inwestują w Gdańsku, natomiast też, jako miasto musimy myśleć o tym, żeby oni musieli też jakoś dojeżdżać, bo oprócz strefy płatnego parkowania, które jest taką szykaną dla przyjezdnych samochodami to musimy też wprowadzać takie elementy, które będą zachęcały ludzi do tego, żeby się przesiadać. Jak pan teraz mówi, że z PKM-ki można biec na tramwaj, a potem z tramwaju biec przez stadion np. do centrum biurowego to nie dla wszystkich będzie to dobra alternatywa do porzucenia samochodu.

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

Dzisiaj jest układ komunikacyjny, jeśli chodzi o komunikację publiczną, ale elementem komunikacji publicznej będzie m. in. rower metropolitalny i na tej odległości to jest najlepsze z możliwych rozwiązań, czyli, że przesiadając się z PKM-ki wsiadamy na rower metropolitalny, tym bardziej, że takim elementem łączącym i PKM-kę i nasze środki komunikacji jest tu wdrażane w tej chwili bilet metropolitalny, czyli wspólna platforma rozliczeniowa, za którą będzie można płacić w PKM-ce i u nas w środkach komunikacji. Poza tym oczywiście rozbudowujemy jak to w Gdańsku, układ dróg rowerowych wzdłuż Kotobrzeskiej i też będzie budowana droga rowerowa. Natomiast, jeśli chodzi o te podstawowe osie komunikacji publicznej to one dzisiaj są ukształtowane.

Radny Piotr Dzik - Przewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej

Czy ruszyło już i w jakim miejscu jesteśmy z parkingami przy Podwalu Staromiejskim? To jest pierwsze pytanie. Drugie. Ile czasu minęło od otwarcia kolei metropolitalnej? Jak to się ma do wpływów z naszej komunikacji miejskiej? Procentowo czy spadły wpływy z biletów po uruchomieniu kolei metropolitalnej? Czy zmieniła się dotacja do biletów procentowo? Jak wyglądamy z procentową dopłatą do biletów po uruchomieniu kolei metropolitalnej? Czy to się zmieniło? Dziękuję.

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

Panie radny tak jak wcześniej była mowa, że rzeczywiście wzrasta mobilność, w związku, z czym nie ma tu jednoznacznych utrat ani w przychodach, ani utraty w liczbie bezwzględnej, natomiast dynamika spadła. O ile mieliśmy 4 mln przed otwarciem kolei rocznie, w tej chwili to jest 1 mln pasażerów rocznie, natomiast dynamika PKM-ki jest cały czas wzrastającą. Szczegółowe dane musielibyśmy mieć od Urzędu Marszałkowskiego. Tak jak tutaj przed chwilą pan radny Mariusz Andrzejczak przytoczył w tej chwili bilety przekraczają 50% przychodów, natomiast to rokrocznie jest wyrównywane. To znaczy po zrobieniu bilansu rocznego jest kwestia rekompensaty, bo z góry GAI-owi płacimy za liczbę wozokilometrów, później jest to rozliczane w oparciu oczywiście o rzeczywiste koszty tego wozokilometra i na dzień dzisiejszy nie jesteśmy w stanie powiedzieć jak to ostatecznie się ukształtuje po tym roku, więc ponieważ ludzie więcej podróżują to na szczęście taki ubytek na naszej komunikacji nie jest, ale to akurat dobrze, bo my robimy wszystko, staramy się, żeby jednak ta PKM-ka jak najbardziej zafunkcjonowała, jako oś komunikacyjna w Gdańsku. Natomiast na pewno kluczowym problemem jest to, że są dwa nośniki biletowe, czyli są różne taryfy biletowe i mamy nadzieję, że ten bilet metropolitalny w 2019 roku będzie takim pierwszym krokiem, żeby już tę barierę przełamać.

Parkingi są w partnerstwie publiczno-prywatnym. Są w tej chwili prowadzone negocjacje. Myśmy, jako GZDiZ przedstawiliśmy założenia naszej polityki parkingowej, to znaczy partnerzy oczywiście oczekują od nas tego, żebyśmy wskazali, dali informacje, w jaki sposób będziemy redukowali ten ruch docelowo w obszarze Głównego Miasta, a przede wszystkim, żebyśmy nie budowali, jeżeli oni zainwestują swoje pieniądze, żebyśmy obok nie budowali parkingów i w tej chwili jest faza takich właśnie negocjacji, gdzie myśmy przedstawili nasze stanowisko, a teraz czekamy na odpowiedź ze strony sektora prywatnego.

Radny Piotr Dzik - Przewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej

Oni się starali o przedłużenie okresu dzierżawy i żeśmy podjęli uchwałę i jest wydłużony.

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

Tak jest, ale teraz cała kwestia się rozchodzi o to, jaki będziemy mieli plan, co do liczby miejsc parkingowych w obszarze Głównego miasta i jakie będą sankcje spowodowane tym, że tych liczb nie dotrymamy, także w tej chwili negocjacja opiera się właśnie o tę oś.

Radna Beata Wierzba - wiceprzewodnicząca Komisji Strategii i Budżetu

W kwestii Rowerowego Maja. Mówimy o tym, żeby wykształcić odpowiednie postawy. Zauważalne jest, że kiedy przychodzi rowerowy maj w szkołach, przedszkolach jest wielka akcja, wszyscy jeżdżą na rowerach, hulajnogach itd. Mija 31 maja i mamy spadek i on jest bardzo zauważalny w ilości dzieci, które przyjeżdżają do szkół i przedszkoli czy na rowerach czy hulajnogach. Czy nie rozważaliby państwo takiej możliwości, żeby, chociaż wydłużyć to o dwa tygodnie? Wtedy mamy tydzień na podsumowanie i ogłoszenie wyników z dniem końca roku szkolnego. Myślę, że to byłoby takie naturalne przejście, przedłużenie tego procesu i wykształcenia podstaw dotyczących zdrowego rozwoju dzieci i młodzieży.

Pan Remigiusz Kitliński - Kierownik Referatu Mobilności Aktywnej w Wydziale Gospodarki Komunalnej

Myślę, że to jest całkiem dobra propozycja. Przypomnę tylko, że w pierwszej edycji Rowerowy Maj trwał 2 tygodnie, więc już raz został wydłużony. Natomiast od przyszłego roku prawdopodobnie będziemy mieli system informatyczny, który będzie tą kampanię wspierał, i który realnie umożliwi tego typu działanie, czyli odsunięcie ogłoszenia wyników na koniec roku szkolnego, bo to był proces, który trwał kilka dni i uniemożliwiał nam dotychczas na tego typu rozwój kampanii. Natomiast wychodząc troszeczkę poza Rowerowy Maj, kampania, w której zachęcamy mieszkańców Gdańska do dojeżdżania na rowerach do pracy, Kręć kilometry dla Gdańska, najprawdopodobniej w przyszłym roku nie będzie trwała miesiąc tak jak dotychczas to było, tylko w maju, ale być może będzie trwała od maja do września, więc to idzie w tym kierunku, który pani proponuje jak najbardziej.

Radny Mateusz Skarbek - członek Komisji Zrównoważonego Rozwoju, Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Mam takie pytanie będące jednocześnie postulatem, ponieważ uczestniczę w tym zespole do spraw SUMP-u i w zasadzie interesuje mnie na ile ten dokument będzie się różnił od innych dokumentów strategicznych miasta Gdańska, a mianowicie mamy Strategię Gdańsk 2030+. Tu w przypadku SUMP-u też będzie głosowany przez Radę Miasta Gdańska i pan rezydent wcześniej mówił o tym, żeby zatrzymać tendencję, odwrócić tendencję wzrostu podróży samochodem. Z prac tego zespołu wiem, że ten SUMP ma być trochę rewolucyjny. Ma mieć trochę unikatowe podejście do wielu spraw i pytanie moje brzmi na ile my poważnie będziemy ten dokument traktować? Jak szybko będziemy próbować wdrażać, bo wiem, że do jednego z załączników będą scenariusze do wprowadzenia w życie i na ile jesteśmy zdeterminowani, żeby faktycznie dosyć odważne rzeczy wprowadzać w Gdańsku?

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

Z całym szacunkiem dla prac tego zespołu, my dzisiaj jeszcze nie wiemy, jaki kształt będzie tego dokumentu, bo państwo przygotowujecie i dziękuję za to zaangażowanie, natomiast on jeszcze ma dosyć istotny wątek konsultacyjny. Ja mam wrażenie, i myślę, że ta rewolucyjność, która się pojawia, ona trochę zostanie stępiona w konsultacjach społecznych. To jest moje wrażenie. Pan radny ma swoje wrażenie, ale możliwe, że tak się zdarzy, więc to po pierwsze, a po drugie, jeżeli to będzie przedyskutowane, ale w sensie takim bardzo rzetelnym w debacie publicznej i uchwalony przez Radę Miasta i do tego już będziemy wdrażać kolejne programy strategiczne, żeby nie mylić w nomenklaturze hierarchii dokumentów strategicznych, ale plany działania już dopiszemy, to one muszą być rozpisane również na środki finansowe, na konkretne działania, które będą w Wieloletniej Prognozie Finansowej realizowane i to też jest tak, że SUMP też oczywiście podlega ewaluacji i będziemy musieli się oczywiście spowiadać przed Radą Miasta czy te konkretne cele zrealizujemy, więc ja do tego bardzo poważnie podchodzę, bo SUMP jest pierwszym dokumentem, który nie patrzy na tą problematykę wycinkowo, bo zawsze gdzieś w debacie publicznej bardzo często są parkingi, ale parkingi są tylko instrumentem pewnej polityki mobilności, którą zamierzamy wdrożyć, więc ja zdecydowanie jestem za tym, żeby to wdrażać, ale to od woli politycznej będzie zawsze zależało.

Radna Dorota Dudek - członek Komisji Strategii i Budżetu

Czy zakładają państwo plan dla remontów obiektów czy dróg już istniejących w celu udogodnienia przemieszczania się osób na wózkach inwalidzkich? Dziękuję.

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

Wszystkie remonty, które prowadzimy zawsze muszą być zgodnie z dzisiejszymi przepisami, także muszą być dostosowane do potrzeb. Rocznie z programu chodnikowego ok 15 mln zł realizujemy program modernizacji dróg około 15 mln zł. To nie jest to, że zakładamy, tylko to się dzieje rokrocznie. Te, co są modernizowane, one muszą być dostosowane.

Radna Dorota Dudek - członek Komisji Strategii i Budżetu

Dlatego pytam, czy są założenia dla remontów obiektów.

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

Tylko pani radna musiałaby wskazać konkretny obiekt, ale jeżeli ktoś przystępuje do prac remontowych ...

Radna Dorota Dudek - członek Komisji Strategii i Budżetu

To ja w interpelacji pozwolę sobie wskazać wszystkie obiekty, gdzie są utrudnienia dla osób niepełnosprawnych.

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

Dobrze. Wtedy możemy powiedzieć, czy mamy w Wieloletniej Prognozie Finansowej, czy jeżeli to jest obiekt komunalny w budżecie gdzieś Gdańskiego

Zarządu Nieruchomości Komunalnych. Ale jeżeli idziemy z remontem, to musimy dostać pozwolenie na budowę, a dzisiejsze przepisy nie pozwalają dostać pozwolenia na budowę, jeżeli nie ma dostępności dla osób niepełnosprawnych.

Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady, przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu

Dziękuję bardzo. Nie widzę więcej pytań. Przechodzimy do drugiego programu operacyjnego.

PUNKT - 2

Program operacyjny INFRASTRUKTURA w ramach Strategii Gdańsk 2030+.

Pani Joanna Tobolewicz - pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. energetyki

Program Operacyjny Infrastruktura to jest to, co dotyka mieszkańców Gdańska, na co dzień bezpośrednio i co świadczy o ich komforcie życia, czyli mieszkania, ciepło, prąd, woda, ścieki, odbiór odpadów, cementarze i wszystko to, z czym się stykamy, na co dzień.

Pamiętając, że mówimy o roku 2016 to takie trzy najistotniejsze programy ubiegłego roku, to pierwszy to jest Program Jaśniejszy Gdańsk. Program będzie trwał do 2025 roku i naszą ambicją jest, żeby w Gdańsku nie było dróg tych, przy których mieszkają i poruszają się nasi mieszkańcy, żeby nie było dróg nieoświetlonych. To się bezpośrednio przekłada nie tylko na komfort życia, ale także na bezpieczeństwo. Także tutaj planujemy ponad 500 lokalizacji nowych, w których pojawi się ekologiczne i inteligentnie sterowane oświetlenie.

Drugi program, który zamknął się w ubiegłym roku to jest Gdański Program Wodno - Ściekowy. To był program, jak państwo wiecie, bardzo inwestycyjny i kosztochłonny. Za to umożliwił mieszkańcom Sobieszewa wreszcie korzystanie w pełni z dobrodziejstw infrastruktury wodno - ściekowej i po prostu kanalizacji na Wyspie. Poza tym nowa kanalizacja na Osowej, Maćkowy i jeden zbiornik wodny, który traktowany jest również, jako atrakcja turystyczna i będzie elementem późniejszych również działań związanych z promocją wody w Gdańsku, czyli zbiornik Kazimierz.

Program, który dla odmiany rozpoczął się w 2016 roku, czyli program termomodernizacji budynków ze szczególnym naciskiem na zabytkowe i na budynki mieszkalne. Na ten program miasto przeznaczy łącznie z dotacjami ok 100 mln zł do 2023 roku i tutaj dotacje będą i z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska, które już mamy przyznane i ze Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, na które umowa w tym roku została podpisana, ale cały czas śledzimy wszystkie informacje we wszystkich programach rządowych i międzynarodowych, które pojawiają się w tym obszarze, ponieważ pomimo tego, że jakość powietrza w Gdańsku jest dobra, to mamy ponad 1000 zabytkowych kamienic prawdopodobnie opalanych węglem. To nie są tylko kamienice komunalne. To są również budynki prywatne i o ile GPEC organizuje mnóstwo różnych akcji promocyjnych na przykład w tym miesiącu można się podłączyć do sieci za 0 zł to i tak mieszkańców w większości przypadków nie stać na to, żeby te budynki docieplić, ponieważ one wszystkie są pod opieką konserwatora i to jest ten niewielki zasób, który nam został po wojnie, który nie został zniszczony, dlatego staramy się lobbować we wszystkich możliwych miejscach o umożliwienie

dotowania przez Gminę remontów, a dokładnie mówiąc aktywnej termomodernizacji budynków prywatnych. Na razie niestety przepisy tego nie umożliwiają. To, co jeszcze działo się w Programie Operacyjnym Infrastruktura w 2016 roku to gospodarka odpadami, czyli kontynuacja projektu budowy spalarni, a raczej wyboru partnera i bardzo dużo spotkań z mieszkańcami informujących o sposobie segregacji odpadów i o możliwościach dostosowania punktów gromadzenia odpadów w budynkach wielorodzinnych do wymagań. W 2016 roku zmieniły się również przepisy, więc ten system gromadzenia odpadów, który do tej pory był w mieście stosowany, w tym roku już został zmieniony, o czym państwo zapewne wiecie, natomiast cały czas współpracujemy ze spółdzielniami mieszkaniowymi i ze wspólnotami mieszkaniowymi, żeby wesprzeć ich w procesie dostosowania się.

Wodociągi i kanalizacja to już to, o czym państwu opowiadałam. Oprócz tych projektów takich twardych inwestycyjnych robimy tutaj również projekty innowacyjne. Ten know how city już państwo nie raz widzieli w różnych mediach, a na pewno w Internecie na Facebooku. Jest to bardzo interesujący program, który ma zachęcać mieszkańców do jak najbardziej optymalnego wykorzystywania chemii gospodarczej i jak najmniejszego korzystania z niej, najrzadszego.

Również projekt IWAMA jest finansowany ze środków unijnych i Interregowe projekty, które pozwolą nam monitorować stan wód podziemnych, bo jak zapewne państwo wiecie nasze najlepsze źródła wody pitnej to znaczy Czarny Dwór są na wyczerpaniu.

Gospodarka mieszkaniowa. Tutaj skupiliśmy się na efektywnym gospodarowaniu przede wszystkim posiadanymi zasobami i w związku z tym wyremontowaliśmy ponad 300 lokali komunalnych, które zostały przekształcone na mieszkania socjalne plus tradycyjnie budowa w ramach TBS-ów i lokal za grunt.

Ciepłownictwo. Ponad 13 km nowych sieci ciepłowniczych powstało w 2016 roku. Zmodernizowany ponad kilometr. To, o czym państwu wielokrotnie już opowiadałam, to była likwidacja słynnej kotłowni Zawisłańska, która była dużym utrudnieniem dla mieszkańców Przeróbki.

Poza tym program termomodernizacji budynków. Te budynki, na których nam najbardziej zależało, czyli duże, zabytkowe jak Wielki Młyn, Dwór Artusa, Dom Zdrojowy, to wszystko udało się nam wpisać do tzw. fiszki ZIT-owskiej.

Bezpieczeństwo przeciwpowodziowe. Wszyscy pamiętamy nawałnice lipcowe z 2016 roku i to jak wyglądało miasto i ile nas potem kosztowało uprzątnięcie i doprowadzenie miasta do stanu wyjściowego. Pamiętacie państwo również panel obywatelski, który odbył się pod koniec ubiegłego roku, w którym pytaliśmy mieszkańców, jakie są ich oczekiwania. Te zalecenia rozpoczęliśmy wdrażać natychmiast po panelu plus doświadczenia z nawałnic z 2016 r. i jak łatwo było zauważyć w tym roku, kiedy również mieliśmy sytuację zagrażającą bezpieczeństwu miasta udało to się opanować i organizacyjnie i technicznie, także wszystkie działania, które podjęliśmy przyniosły już wymierny skutek do obejrzenia w tym roku.

Nie ma tutaj jednego tematu, który akurat z okazji święta pojutrzejszego jest istotne, czyli budowa cmentarza, ale musimy wszyscy pamiętać, że w ciągu najbliższych 8 lat wyczerpie nam się pojemność gdańskich cmentarzy. Odsetek pochówków urnowych jest stosunkowo wysoki, bo przekroczył już 44%, także to jest bardzo dobry wynik, ale nadal mamy problem z miejscami grzebalnymi.

I to, co jest przed nami to jest i realizacja panelu deszczowego i panelu smogowego. Tzw. panel smogowy był w tym roku. Mieszkańcy postawili nam bardzo ambitne wyzwania, np. likwidacja ogrzewania węglowego w ciągu najbliższych 5 lat

w Gdańsku. Obecnie jesteśmy na etapie liczenia ile miasto, czyli Gmina musiałoby wydać, żeby zlikwidować wszystkie piece węglowe we wszystkich budynkach komunalnych, podłączyć je albo do sieci ciepłowniczej, albo do sieci gazowniczej, albo tam, gdzie nie ma ani jednego, ani drugiego wprowadzić ogrzewanie elektryczne plus ile byśmy musieli wydać pieniędzy na pomoc społeczną, żeby mieszkańców stać było na opłacenie rachunków. To są ogromne kwoty.

Drugi temat to jest kontynuacja budowy spalarni odpadów i Gdański Projekt Wodno - Ściekowy kolejny etap, czyli rozwój sieci wodociągowo - kanalizacyjnej.

Wyzwanie z obszaru ICT to jest rozpoczęcie inteligentnego zarządzania posiadanym majątkiem i zarówno majątkiem sieciowym i tak samo jak i nieruchomościami gruntowymi i budynkami.

Jak zapewne państwo wiecie staramy się na bieżąco współpracować ze wszystkimi gestorami sieci i mamy nadzieję, że taki system powinien nam ułatwić planowanie.

Program, który mam nadzieję pozwoli nam rozwinąć naszą znajomość i rozumienie tego, co jest Smart City w mieście, czyli projekt Ruggedised. To jest projekt realizowany z funduszy unijnych w ramach programu Horizon 2020 razem z miastami tak zachodniej Europy jak i z naszego obozu i tutaj chcemy się skupić na inteligentnym wykorzystaniu sieci ciepłowniczych i elektroenergetycznych oraz odzyskiwaniem ciepła tam, gdzie ono się marnuje, bo nie jest problemem zastawienie wszystkich budynków panelami fotowoltaicznymi. To jest relatywnie już niedrogi, nieskomplikowane technicznie i przerzucając całe zmartwienie na zagospodarowanie tej energii na dystrybutora energii elektrycznej, czyli w naszym przypadku Energeę, tudzież na mieszkańców, natomiast nam zależy na tym, żeby korzystać z tego ciepła, które i tak się marnuje i np. odzysk ciepła ze ścieków komunalnych, albo wykorzystywanie chodników w zimie zarówno do odzysku ciepła jak i do chłodzenia, co też powinno nam zmniejszyć koszty utrzymania zimowego drogi i podnieść bezpieczeństwo. Poza tym Szwedzi, którzy są w tym projekcie chcą rozwijać system baterii elektrycznych do ładowarek do samochodów zasilanych solarnie i jest to o tyle interesujące, że oni są jeszcze bardziej na północ niż i sama jestem ciekawa jak im to wyjdzie biorąc pod uwagę, że mają albo bardzo widno, albo bardzo ciemno i albo bardzo ciepło, albo bardzo zimno. Zobaczmy, co pokażą.

Projekt, który jest moim ulubionym, czyli komplementarny do modernizacji Lastadii. To jest zagospodarowanie Targu Maślanego. Chcielibyśmy, żeby stało się to miejscem wypoczynku dla mieszkańców, takim ekwiwalentem domowego ogródka, żeby tam było na tyle dużo zieleni przyjaznej okolicznym mieszkańcom, żeby zapewniało im komfort, przyjemne spędzanie wolnego czasu i nawiązywało do historii. Nie obiecujemy, że ta fontanna, która tam zostanie zaprojektowana to będzie dokładnie taka sama, jaka była w czasach burmistrza Wintera, ale zależało nam dla odmiany, żeby pełniła też funkcję zabezpieczenia przeciwpowodziowego, czyli wykorzystywała wodę opadową, a z drugiej strony, żeby woda w niej była na tyle uzdatniana, żeby ulubione zajęcia gdańskich dzieci, czyli kąpiel w fontannach, żeby była dla nich bezpieczna, bo wszyscy pamiętamy latem biegające dzieci na fontannie Czterech Kwartałów. To nie jest dobry pomysł biorąc pod uwagę, co jest w tej wodzie, natomiast tutaj chcielibyśmy, żeby ta fontanna była na tyle inteligentna i na tyle miała uzdatnianą wodę, żeby to było dobrym pomysłem, żeby okoliczne dzieci miały taki swój plac zabaw.

To wszystko z mojej strony. Dziękuję.

Radny Piotr Dzik - Przewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej

Widziałem sprawę mieszkań socjalnych. Mam gorącą prośbę do pani, jeżeli przydzielacie już mieszkania socjalne to nie tylko po to, żeby odhaczyć sprawę, i proszę zwracać uwagę, jakie ma dochody, bo dajemy mieszkanie socjalne, on ma dochody 700-800 zł, a mieszkanie socjalne wymaga opłaty miesięcznej 1500 zł za sam prąd. To on z powrotem wróci na listę. Zaraz będzie dalej bezdomnym. Myślmy trochę jak dajemy te mieszkania. Mam przykład. Człowiek z listy oczekujących dostał mieszkanie socjalne i kupiłem mu kuchenkę gazową, butlę z gazem, bo też go nie było stać, bo nie jest go stać ogrzać. Dziękuję.

Pani Joanna Tobolewicz - pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. energetyki

Panie radny to jest bardzo poważny problem, którym się zajmujemy, ubóstwem energetycznym. Teraz WRS pracuje nad całym systemem pomocy mieszkańcom, bo to zjawisko w kraju faktycznie nie jest badane. Pojawia się to od czasu do czasu jak jacyś aktywiści społeczni zaczynają mówić o likwidacji pieców, ale właśnie, dlatego zależy nam, żeby oszacować dokładnie koszty likwidacji ogrzewania węglowego, żeby nie wpędzać mieszkańców właśnie w taką sytuację.

Radny Piotr Dzik - Przewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej

Wiem, że ekologia, itp., bo tam były w tych mieszkaniach piece, które zostały polikwidowane i wstawione bardzo drogie grzałki, które ciągną dużo prądu i powodują takie właśnie rachunki.

Pani Joanna Tobolewicz - pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. energetyki

Pracujemy nad tym tematem.

Radny Mariusz Andrzejczak - członek Komisji Strategii i Budżetu

Powiedziała pani, że 1000 kamienic opalanych jest prawdopodobnie węglem. Niestety w bardzo dużej części kamienic i też domów jednorodzinnych, gdzie zimą jest opalana węglem, co czujemy i widzimy na naszych ulicach i wtedy naprawdę się trujemy. Chciałem się spytać czy Wojewódzkie Fundusze Ochrony Środowiska już odblokował program KAWKA III? Czy te termomodernizacje idą tylko z ZIT-u? Trochę mnie pani tu zmartwiła, a nawet bardzo zmartwiła tą informacją, że wyczerpuje się źródło wody na Czarnym Dworze. To jest spowodowane zbyt dużą eksploatacją? Czy też po prostu brakiem opadów w porach zimowych, szczególnie nieodnawianiem się źródeł wody? Z tym pytaniem też jest pytanie takie jak planujemy odzyskiwanie ciepła na przykład ze ścieków to, jakie wy działania czy programy będziemy podejmować, żeby nie marnować wody, tzn. żeby np. woda służąca w nowych obiektach czy w obiektach użyteczności publicznej do spłukiwania toalet nie pochodziła z wodociągów tylko była np. odzyskiwana z wody bieżącej. Przy okazji też pytanie czy w Dolinie Radości też się wyczerpuje źródło wody, bo tam też jest bardzo dobre?

Pani Joanna Tobolewicz - pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. energetyki

Jeżeli chodzi o KAWKA III to w takiej postaci, w jakiej została ogłoszona nie została odblokowana, przy czym różnica między KAWKA III a KAWKA II była o tyle istotna, że w przypadku KAWKA II były również pieniądze na termomodernizację budynków.

W KAWKA III to już były pieniądze wyłącznie na likwidację ogrzewania węglowego. Prawdą jest, że Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska znalazł jakieś pieniądze i miasto dostało na podłączenie do sieci ciepłowniczej, ewentualnie na instalację ogrzewania gazowego we wszystkich budynkach, w których aplikowało. Myśmy się tam skupili przede wszystkim na Wyspie Sobieszewskiej i na pociągnięciu tam gazu do budynków, bo tam jest zła sytuacja, plus te dzielnice, w których najwięcej mieszkańców chciało się podłączyć, czyli przeważnie Dolny Wrzeszcz. Traktowaliśmy to trochę, jako działania komplementarne do programu rewitalizacji. Jeżeli chodzi o Czarny Dwór to jest ujęcie głębinowe, więc tutaj deszcze nie mają absolutnie żadnego wpływu. Natomiast Gdańsk się cały czas rozwija. To, o czym pan wspomniał, czyli wykorzystanie tzw. szarej wody, czyli tych ścieków umownie mówiąc z mycia rąk do splukiwania toalet to jest dokładnie to, nad czym teraz pracujemy. To nie jest kwestia najbliższego roku czy dwóch, ale szukamy środków na to, żeby w jakimś komunalnym budynku uruchomić taki projekt. Aplikowaliśmy do jednego z takich projektów, który będzie właśnie polegał na tym, żeby jak najbardziej kompleksowo wykorzystywać posiadane zasoby, czyli również zasoby wody. Także pracujemy nad tym. To ujęcie na Czarnym Dworze tam jeszcze przesuwają się zanieczyszczenia olejem w stronę tego ujęcia, także musimy szanować to, co mamy i jak najracjonalniej gospodarować posiadanymi zasobami.

Radna Teresa Wasilewska - członek Komisji Strategii i Budżetu

Chciałam zapytać w sprawie tej fontanny. Jest mi bardzo bliska. Można powiedzieć, że jak tam po wojnie leżała zrujnowana to myśmy tam mieli piaskownicę, bo ja dosłownie za tym budynkiem się urodziłam, wychowałam i tam jeszcze niedawno mieszkałam. Więc bardzo mi z różnych względów zależy na tym, ale przede wszystkim, dlatego, że jest to fontanna, a właściwie pomnik upamiętniający burmistrza Wintera, więc w pewnym sensie myślę, że oprócz takiej docelowej myśli, żeby to spełniało różne funkcje dla dzieci, to też musimy pamiętać o tym, że jest to pomnik niezwykle zasłużonego burmistrza Wintera. Pisałam już na ten temat interpelacje, ale ta sprawa się rozmywa. Z każdym po kolei rozmawiam. Każdy jest niby na tak, a niby jakiś konkurs, a jakieś nowe propozycje. Czy naprawdę nie ma kogoś, kto by naprawdę rozumiał tą historię całym sercem, całym sobą, że tak piękna rzecz, na wylocie z miasta i na wlocie do miasta jest to wartość niesamowita, więc myślę, że może lepiej się zastanowić. Rozmawiałam dzisiaj nawet przy otwarciu źródła na Chlebnickiej z panem prof. Januszajtisem, bo któryś z panów dyrektorów powiedział mi, że nie ma dokumentacji. Jest dokumentacja wystarczająca w zupełności, żeby to odbudować. Może jakiś medalionów brakować. Czy mogę tą sprawę położyć na serce?

Pani Joanna Tobolewicz - pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. energetyki

Pani radna, ja jestem, co prawda ludność napływowa, bo z Krakowa pochodzę, ale akurat Targ Maślany i budynki wokół Targu Maślanego to odkąd pracuję w Urzędzie to jest moje takie osobiste dziecko. Walczyłam bardzo, żeby te dwa budynki bursy i technikum znalazły się na liście budynków ZIT-owskich i dzięki temu możliwe będzie przerobienie ich z zachowaniem wszystkich wartości historycznych, przerobienie ich na budynki inteligentne, w których będzie się pracowało nowoczesnie, a z drugiej strony będzie zachowana cała wartość historyczna tego miejsca i to samo dotyczy fontanny. Myśmy aplikowali do kolejnego projektu

unijnego z programem na zagospodarowanie Targu Maślanego. Aktualnie ten projekt nazywa się Green Hard i tam absolutnie integralnym elementem tego przedsięwzięcia jest fontanna. Ona na pewno musi nawiązywać do burmistrza Wintera.

Radna Teresa Wasilewska - członek Komisji Strategii i Budżetu

Czy ona nie może być prawie w oryginale odtworzona? Potrzebne są jakieś konkursy, żeby się mogli zrealizować młodzi artyści? Rozumiem, niech się realizują w nowej twórczości, natomiast ta fontanna ona po prostu jakby była przyklejona do tych budynków.

Pani Joanna Tobolewicz - pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. energetyki

Nam najbardziej zależy na tym, żeby z jednej strony ona się dobrze komponowała z tym otoczeniem, czyli na przykład w podobnym kształcie, a z drugiej strony, żeby ona pełniła funkcję ochronną dla tego terenu, czyli coś takiego na kształt zbiornika również retencyjnego.

Radna Teresa Wasilewska - członek Komisji Strategii i Budżetu

A w momencie, kiedy będzie w ten sposób odtworzona to nie będzie mogła pełnić?

Pani Joanna Tobolewicz - pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. energetyki

Będzie mogła. To jest kwestia powiedzmy skorupy i nadzienia.

Radna Teresa Wasilewska - członek Komisji Strategii i Budżetu

Dopóki będę radną będę walczyć jak o niepodległość o tą fontannę.

Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady, przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu

Jestem zmuszony przerwać tą dyskusję na temat fontanny.

Radna Teresa Wasilewska - członek Komisji Strategii i Budżetu

Inni mają po pięć pytań i pan wytrzyma je to nich pan wytrzyma jeszcze chwilę.

Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady, przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu

Nie będziemy w tej chwili rozmawiać nad kształtem architektonicznym fontanny. Rozmawiamy o strategii miasta. Pan radny Bumblis.

Radny Marek Bumblis - członek komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jedną możliwość, która jest przed tymi, którzy chcą zastąpić ogrzewanie na opał stały, na ogrzewanie przyjazne ekologicznie. Mianowicie moja wspólnota zrobiła sobie kocioł inteligentny na strychu i ten kocioł wspólnota zafundowała wszystkim mieszkańcom, nawet tym komunalnym. Są przyłącza do poszczególnych mieszkań. Co jest niezwykle istotne, co na razie są babcie, które palą węglem. Jest to najtańsze ogrzewanie dla tych osób, ale te lokale czekają na podłączenie. Ktoś, kto miał kocioł gazowy indywidualny podłączył się, albo czekał, co my, jako króliki doświadczalne przeżyliśmy i ile płacimy, natomiast jest to bardzo ciekawy eksperyment. My się

cieszymy, bo to jest o wiele taniej, niż GPEC i nie ma tej nieuchronności komornika, która w GPEC-u jest i to niesprawiedliwy wyrok losu dla tych osób ubogich, których nie stać na wielkie modernizacje. Natomiast to, co miasto może zrobić to przyłączyć do lokalu komunalnego, albo prywatnego końcówki i niech one czekają na swoje chwile, a ogrzewanie wybranym medium niech funkcjonuje. Dziękuję uprzejmie.

Radny Mirosław Zdanowicz - członek Komisji Zagospodarowania Przestrzennego RMG

Chciałem zapytać na temat miejsc pogrzebowych. Proszę wyjaśnić, co oznacza te 44% w prezentacji?

Pani Joanna Tobolewicz - pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. energetyki

Tyle jest pochówków urnowych teraz, kremacji.

Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady, przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu

Czy są jeszcze jakieś pytania do tego programu operacyjnego? Nie widzę. Dziękuję i przechodzimy do trzeciego programu operacyjnego.

PUNKT - 3

Program operacyjny PRZESTRZEŃ PUBLICZNA w ramach Strategii Gdańsk 2030+.

Pani Edyta Damszel - Turek - dyrektor Biura Rozwoju Gdańska

Trzy projekty, które chciałam wyróżnić. Pierwszy to oczywiście Gminny Program Rewitalizacji. Teraz jesteśmy na etapie wdrażania działań zapisanych w tym dokumencie. Z ośmiu obszarów zdegradowanych cztery obszary do rewitalizacji. Kolejno, myślę, że państwo doskonale wiedzą, śledzą poczynania zespołu rewitalizacji, różnego rodzaju akcje się odbywają na obszarach tych dzielnic. Jesteśmy obecnie na etapie przygotowywania wytycznych do projektów konkursowych na przestrzenie publiczne. Równolegle trwają prace nad przygotowywaniem różnego rodzaju dokumentacji. DRMG na w tym wszystkim wspiera, czyli obecnie są to raczej działania projektowe, koncepcyjne. Na pierwsze efekty realizacyjne będzie nam jeszcze chwileczkę poczekać. Natomiast spotykamy się z mieszkańcami, rozmawiamy, próbujemy rozwiązać ich problemy. Temu służą dyżury, które odbywają się w tych obszarach. Tam pracownicy Biura Rozwoju Gdańska zespołu rewitalizacji rozmawiają z mieszkańcami, próbują rozwiązać na bieżąco problemy mieszkańców, zaradzić różnym sytuacjom, ale też informują, na jakim jesteśmy etapie, co się dzieje.

Kolejny program to Przestrzenie Publiczne Od Nowa. Chodzi o to, że zmieniamy wizerunek przestrzeni publicznej we współpracy z innymi jednostkami miejskimi, czy też wydziałami. Tutaj akurat bardzo blisko współpracujemy z Gdańskim Zarządem Dróg i Zieleni z referatem zajmującym się przestrzenią publiczną, bo chodzi o to, że to, co jest zaplanowane w planach miejscowych, to, co się tam znajduje schodzi na poziom realizacyjny. Gdański Zarząd Dróg i Zieleni opiniuje te projekty. My również konsultujemy, a DRMG realizuje. Myślę, że doskonale państwo

widzą jak te zmiany w przestrzeni się odbywają i jak ta przestrzeń się zmienia i jak poprawia jej funkcjonowanie.

Kolejny program to Wspólne Podwórko. Tutaj również bardzo dużo dzieje się w tym zakresie zarówno na obszarach Śródmieścia jak i w innych dzielnicach. Te działania są prowadzone przez Gdański Zarząd Nieruchomości Komunalnych i te działania wpływają właśnie na budowanie wspólnot sąsiedzkich, podnoszenie odpowiedzialności mieszkańców za przestrzeń, którą dzierżawią i potem to też ma wpływ na to, że te przestrzenie pięknieją, że się zmienia też sposób myślenia o tych wnętrzach kwartałowych. Nie stanowią one już typowo miejsc parkingowych, postojowych, ale też pojawiają się bardzo atrakcyjne tereny zielono - rekreacyjne dla mieszkańców, czyli ten element też jest ważny.

Kolejne elementy to jakby ocena mieszkańców jak te przestrzenie wyglądają. Na 2016 r. było to 3,84 mieszkańcy ocenili czystość i estetykę terenów zielonych. Skala od 1 do 6. Na 4,15 ocenili mieszkańcy dostępność terenów zielonych w Gdańsku. My zmieniamy w dokumentach strategicznych, nad którymi pracujemy. Szukamy takiej dostępności, aby to było 15 minut dostępu i staramy się, aby te tereny zielone były w dogodnej dostępności dla mieszkańców. Na 4 ocenili mieszkańcy, jakość miejsc spacerowo - wypoczynkowych w Gdańsku. To też widzimy jak się zmienia, jak się poprawia ta estetyka. Pojawia się nowa mała architektura, przybywa ławek, śmietników, stojaków na rowery, czyli ta przestrzeń też jest uzupełniana zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców. Na 4,1 ocenili mieszkańcy dostępność miejsc spacerowo - wypoczynkowych w Gdańsku.

Wyzwania. Przed nami oczywiście kolejne opracowanie studialne, to jest wodna polityka Gdańska. Tak jak obecnie pracujemy nad gdańskimi przestrzeniami lokalnymi, jesteśmy tzw. GPL-e, jesteśmy na drugim etapie tych przestrzeni. Zajmujemy się obszarami zdegradowanymi. W 2016 r. zajmowaliśmy się obszarami rewitalizacji. To są takie wytyczne, kierunkowskazy dla Rad Dzielnic i także dla mieszkańców, które umożliwiają całościowe zagospodarowanie, całościowe spojrzenie na dzielnicę jak można by było poprawić te przestrzenie publiczne w tych dzielnicach.

Takim kolejnym programem to właśnie, jak wcześniej powiedziałam, wodna polityka Gdańska. Tu jest kilka przykładów z innych miast, o czym myślimy, czyli o bulwarach spacerowych, o dogodniejszym dostępie do terenów wodnych, o poprawie, jakości przestrzeni publicznych ogólnodostępnych, ale też o tym, jak ma się kształtować zagospodarowanie w najbliższym sąsiedztwie właśnie Waterfrontów. To będziemy analizować ze wszystkimi jednostkami z poszanowaniem oczywiście bezpieczeństwa przeciwpowodziowego i ochroną środowiska. To jest jedno z pierwszych wyzwań. Drugie pracujemy nad standardem ulicy miejskiej. Ten aspekt był zauważony na poziomie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska. Został wskazany też przez mieszkańców, że dużą rolę odgrywa właśnie obudowa tych ulic, aby te ulice były przyjazne, dostępne dla mieszkańców. Pracujemy z jednostkami miejskimi nad wypracowaniem takich standardów. Będziemy oczywiście też konsultować te zapisy z NGO-sami i z mieszkańcami, z Radami Dzielnic. To jeszcze przed nami. Obecnie staramy się wypracować całą metodologię podejścia do tego. Oczywiście też staramy się przybliżyć mieszkańcom działania, które są realizowane w naszym mieście. Rozpoczęliśmy pilotażowo na obszarach rewitalizacji i przygotowujemy takie cztery mapy inwestycyjne. Jest to bardzo pomocny materiał dla mieszkańców właśnie obszarów rewitalizacji. Staramy się właśnie na podstawie różnych załączników pokazywać jak to się zmienia. Są np. działania związane z ociepleniem, czy z

termomodernizacją budynków, które są realizowane przez miasto, czy też działania z budżetu obywatelskiego się pojawiły. Także staramy się w jednym miejscu zebrać te dane, te informacje, aby mieszkańcy mogli łatwiej się zorientować jak wygląda ten proces rewitalizacji. Także to jest przed nami. Sukcesywnie będziemy starali się to rozszerzać m. in. na obszary zdegradowane i całe miasto. Z mojej strony to wszystko.

Radny Piotr Borawski - prowadzący obrady, przewodniczący Komisji Strategii i Budżetu

Dziękuję bardzo. Czy są jakieś pytania do tego programu operacyjnego? Nie widzę. Bardzo dziękuję i za ten program operacyjny i za wszystkie dziewięć, które państwo przedstawili. Bardzo serdecznie dziękuję za te trzy posiedzenia komisji. Myślę, że już chyba w tej kadencji to by było na tyle, jeżeli chodzi o programy operacyjne, chociaż jeżeli będą państwo mieli jakieś dodatkowe pytania to myślę, że zespół pani dyrektor Drozd - Wiśniewskiej jest zawsze do dyspozycji. Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie Komisji Strategii i Budżetu.

Głosów w dyskusji nie było.

Następnie przewodniczący poszczególnych Komisji biorących udział we wspólnych obradach zamknęli posiedzenia swoich Komisji.

Posiedzenie zostało zakończone - godz. 17:30.

***Przewodniczący Komisji
Zrównoważonego Rozwoju
Rady Miasta Gdańska***

Adam Nieroda

***Prowadzący obrady
Przewodniczący Komisji Strategii
i Budżetu Rady Miasta Gdańska***

Piotr Borawski

Protokół sporządziła:
Joanna Świeczkowska