

## Protokół Nr 6-3/2019

z posiedzenia Komisji Zrównoważonego Rozwoju Rady Miasta Gdańska, które odbyło się 25 marca 2019 roku (poniedziałek), rozpoczęte o godz. 15: 00, w Sali Herbowej nr 208 Nowego Ratusza, przy ul. Wały Jagiellońskie 1 w Gdańsku.

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

Na stan siedmiu (7) członków Komisji, w posiedzeniu uczestniczyło pięciu (5), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych opinii, wniosków i innych stanowisk. Nieobecna rada Katarzyna Czerniewska, radny Jan Kanthak.

***Posiedzeniu przewodniczyła Radna Anna Gołędzinowska - Przewodnicząca Komisji Zrównoważonego Rozwoju Rady Miasta Gdańska.***

Po stwierdzeniu quorum, otworzyła 6 posiedzenie, powitała zebranych, podziękowała za punktualne przybycie na posiedzenie Komisji, i poinformowała, że porządek obrad został dostarczony radnym w terminie regulaminowym. **Porządek stanowi załącznik nr 3 do protokołu.**

Ponieważ nie było więcej uwag ze strony członków Komisji do zaproponowanego przez przewodniczącą porządku, poddała pod głosowanie przyjęcie **następującego porządku obrad Komisji:**

1. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) - stan zaawansowania realizacji programu oraz potrzeby związane z jego realizacją.

*Przedstawiają: Pani Karolina Orcholska- Koordynator Planu SUMP, Pan Tomasz Wawrzonek - Miejski Inżynier Ruchu, Gdański Zarząd Dróg i Zieleni*

2. Sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencja.

### **Głosowanie:**

*Powyższy porządek został przyjęty 5 głosami za - jednogłośnie.*

## **PUNKT - 1.**

**Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) - stan zaawansowania realizacji programu oraz potrzeby związane z jego realizacją.**

*Przedstawiają: Pani Karolina Orcholska- Koordynator Planu SUMP, Pan Tomasz Wawrzonek - Miejski Inżynier Ruchu, Gdański Zarząd Dróg i Zieleni*

***Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP***

Szanowni państwo.

Przekazałam państwu radnym materiał na papierze. **Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska 2030 - Raport - Luty 2019 stanowi załącznik nr 4 do protokołu.**

Jest to raport przygotowywany w lutym bieżącego roku, gdzie opisane zostały wszystkie poszczególne zadania z planu działań i ich stan zaawansowania. Dla ułatwienia jest dobrana kolorystyka, gdzie białe komórki oznaczają zadania w

trakcie realizacji. Jest to ta wersja najszersza, nie okrajałam jej, ale też myślę, że chyba nie ma takiej potrzeby, żeby bardzo szczegółowo przechodzić przez każdy zapis, chyba, że będzie taka potrzeba, można się z tym zapoznać.

Komórki o kolorze szarobrazowym - są to zadania wymagające zapytania od Prezydenta. Takie zapytania zostało już wystosowane, natomiast termin udzielania odpowiedzi jest do końca marca, tak że na chwilę obecną po prostu czekamy. Natomiast komórki żółte są to zadania, w których nie podjęto jeszcze działań, i myślę, że nad nimi możemy chwilę dłużej się pochylić w razie potrzeby. Czy mam po kolei omawiać poszczególne działania?

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Tak będzie zręczniejsze i będzie łatwiej nam podążać za tymi wątkami.

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Pierwszy blok działań jest to ruch pieszy i rowerowy oraz przestrzeń publiczna. Punkt 1.1. Działanie: „Opracowanie i wprowadzenie standardów dotyczących małej architektury w przestrzeniach publicznych”. Jest to zadanie, które ma być zrealizowane przez Dział Rozwoju Przestrzeni Publicznej Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni. W tej chwili czekamy na informacje o zaawansowaniu prac w tym temacie, to jest ten termin do końca marca.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Przepraszam, że wejdę w słowo. Rozumiem, że to jest całkowicie rozdzielne ze standardem ulicy miejskiej, który przygotowuje Biuro Rozwoju Gdańska.

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

To nie jest jakby ten sam temat, natomiast myślę, że one gdzieś tam się zazębiają, a nie chciałabym się wypowiadać w imieniu komórki wiodącej, żeby nie wprowadzić tutaj państwa w błąd, ale myślę, że będzie to miało spory związek.

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**

Jeżeli chodzi o te dwa dokumenty, to na pewno standard „ulicy miejskiej” będzie tym standardem nadrzędnym. Standard małej architektury, to mówimy o pewnym szczegółowym elemencie standardu ulicy miejskiej, nawet niekoniecznie one muszą być, tzn. iść wspólnie te prace. Te prace są tak naprawdę równoległe i tutaj standard architektury ma być dopełnieniem, pewnym wyposażeniem ulicy miejskiej w rozumieniu tego standardu, który jest przygotowany przez Biuro Rozwoju Gdańska.

Punkt 1.2. Działanie „Zastąpienie przejść dla pieszych w postaci kładek i tuneli przejściami naziemnymi i wyznaczenie brakujących przejść dla pieszych na głównych ciągach komunikacyjnych i w pobliżu węzłów przesiadkowych”. Miło mi powiedzieć, że bardzo zaawansowane już są prace nad przejściem dla pieszych przy Bramie Wyżynnej. Wykonawca dokumentacji składa na dniach dokumentację do uzgodnienia. Zakładamy, że ten termin deklarowany, czyli przełom czerwca-lipca jest absolutnie możliwy do dotrzymania.

Prace toczą się także w zakresie przejścia przy dworcu głównym PKP. Tam już została wybrana koncepcja. Ona zakłada, że przejście dla pieszych będzie jakby od strony przychodni. Z kilku lokalizacji, które analizowaliśmy wyszło, że najbardziej takim właściwym będzie to przejście, obecnie przy PG 4 (hotelu). Ma

to pozwolić także na stworzenie takiego alternatywnego ciągu dojścia pomiędzy dworcem a obszarem Głównego Miasta, czyli, w ciągu ul. Elżbietańskiej, Garncarskiej poprzez to nowe przejście prowadzić ruch do dworca PKP. Tu jest koncepcja wykonana, teraz czekamy na dokumentację budowlaną. Ona była połączona z parkingami rowerowymi na obszarach dworców kolejowych. Nie wiem, czy to było najszcześniejsze połączenie, bo dworce kolejowe wymagają uzgodnień z PKP, a PKP jest w tej chwili w trakcie procedury rozstrzygnięcia przetargu na remont dworca głównego PKP. Nie wykluczam, że będzie musiało to zostać rozdzielone na dwa zadania. Osobno parkingi rowerowe, osobno przejście przy przystankach tramwajowych na Podwalu Grodzkim.

Z innych tematów jest ta nasza kładka nad Aleją Jana Pawła II, gdzie takiej ostatecznej, twardej decyzji mówiąc szczerze ja nie znam. Aczkolwiek wszyscy mówią, że ona jest do rozbiórki, a rozbiórka musi mieć charakter etapowy, żeby nie wyburzać wszystkiego od razu, żeby ten element, który w 2011 roku został wyremontowany, czyli część kładki bliżej Przymorza pozostała jeszcze przez jakiś czas, ale liczymy, że to zostanie jakby już przesądzone.

Myślę, że w miarę szybko ma szansę być zrobione przejście w rejonie ETC przez Aleję Rzeczypospolitej i przejścia w ciągu ulicy Podwale Przedmiejskie.

***Przewodnicząca Anna Gołędzinowska***

Ten projekt był zgłaszany do Budżetu Obywatelskiego, prawda?

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Był zgłaszany do Budżetu Obywatelskiego. On został odrzucony z uwagi na przekroczenie kosztów. Może dosyć kontrowersyjna wtedy to była decyzja, bo założono, że realizacja przejścia według tej koncepcji, która się pojawiła musi oznaczać wejście na pewne prace wzmacniające czy zabezpieczające tunel pieszy, co z kolei znacznie podniosło koszt. Czy to jest niezbędne? Wydaje mi się, że to można by było jeszcze raz przeanalizować i sprawdzić, czy na pewno tak musi być.

Jeśli chodzi o Podwale Przedmiejskie, no to w tej chwili najbliższe są kolejne przejścia w rejonie ul. Łąkowej. Wiadomo, z uwagi na finanse te rozwiązania są robione etapowo, no i nie wiem, jak się potoczy sprawa Traktu Konnego i przejścia przy Uniwersyteckim Centrum Klinicznym (UCK), bo to już zaczyna być taka mydlana opera, i ...

***Przewodnicząca Anna Gołędzinowska***

Nie jest tajemnicą, że wiążemy z tym duże nadzieje.

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Może jeszcze w tym temacie. W ubiegłym roku pojawiła się inicjatywa Pani Radnej Owczarczak, żeby stworzyć pewien program finansowy dla działań właśnie związanych z zastępowaniem przejść podziemnych, nadziemnych przejściami naziemnymi. Było to w formie interpelacji. Pan Prezydent wówczas odpisał, jakby podtrzymuję też to stanowisko, że stworzenie programu stricte finansowego jest bardzo ciężkie, bo jeżeli założymy, nie wiem 500 tysięcy rocznie na tego typu modernizację, to może się okazać, że nic nie zrobimy, bo proszę zwrócić uwagę sama Brama Wyżyna to jest koszt około 800 tysięcy złotych. ciężko jest wyczuć, tak patrząc w oparciu, np. o jakąś ogólną koncepcję, jakie to mogą być koszty?

Natomiast niewątpliwie powinny być czynione starania, żeby poszczególne zadania realizowane z budżetu miasta, te poszczególne punkty z tego celu były realizowane. Mam nadzieję, że tak uda się to stopniowo po prostu je wdrażać, jako działania inwestycyjne.

***Przewodnicząca Anna Gołędzinowska***

Proponuję taką formułę na bieżąco, jeśli państwo nic nie mają naprzeciwko, żebyśmy nie zgubili wątku w momencie, w którym państwo przedstawią kolejny punkt. Po prostu będziemy na bieżąco zadawać pytania.

Jeżeli chodzi o identyfikacje kolejnych miejsc. Czy w ramach SUMP jest brane pod uwagę przejście na przystanek SKM, czy to jako infrastruktura nie miejska nie jest tutaj rozpatrywane?

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Nie. Mówiąc szczerze, w ramach SUMP miejskiego niespecjalnie, to jest coś co było tematem bardzo ożywionej dyskusji pod koniec wprowadzania SUMP i także procedowania go na sesji Rady Miasta Gdańska, czyli do jakiego stopnia my możemy rozszerzać SUMP. Czy powinny być tu pewne zapisy, nazwijmy je ideowe, czy powinny tu być zapisy pozwalające, czy mające oparcie w realnych działaniach jakie miasto może zrealizować. Przyjeliśmy zasadę, że mają być to przede wszystkim takie zapisy, z którego miasto może zostać rozliczone. Miasto, czyli my jako służby miejskie, władze miasta itd., dlatego nie ma tu pewnych takich zapisów, czy one są bardzo ogólnikowe, choćby dotyczące kolei, gdzie miasto jako takie nie ma wielkiego wpływu bezpośredniego na możliwości działań kolejarzy. I wszelkie te zapisy, które są jakby za granicą możliwości miasta, to tutaj ich nie ma. I tak samo jest z kładką na SKM Stocznia. Niestety, ale to w dużej mierze działanie kolejarzy, niecałe, bo wiem, że miasto ma też swój odcinek i to jak najbardziej jest do zrealizowania, ale całości, no nie można zadeklarować, bo kolejarze powiedzą, że nie robimy, bo w tym roku nie mamy środków, to my nie mamy na to wielkiego wpływu.

***Przewodnicząca Anna Gołędzinowska***

Bardzo zasmucające, ale mamy świadomość obowiązującego stanu prawnego. Jeszcze taka ogromna prośba, jeżeli w przypadku tego stanu realizacji, tam, gdzie jest mowa o dokumentacji, już pewnych poczynionych działaniach, a państwo byliby w stanie dookreślić jakiś horyzont czasowy, to żeby też nam do informacji, do protokołu podać. Oczywiście z założeniem, z zastrzeżeniem, że pewne procedury mogą się z przyczyn niezależnych przedłużać, ale czy mówimy np. o tym roku, czy kolejnym, etc.

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Generalnie to jest jedna rzecz, z którą będziemy musieli się zmierzyć, czyli harmonogram tych działań. Mamy przyjęte, że plan jest dla Gdańska, na perspektywę 2030, no ale pomijając kwestię, że te 10 lat to jest jak z bicza strzelił, ale musimy patrzeć z punktu widzenia finansowania tych zamierzeń przygotować harmonogram, żeby po prostu już później konsekwentnie wnioskować o środki finansowe.

Punkt 1.3. „Program poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych”. To jest chyba ten punkt, który jest najbardziej zaawansowany, ponieważ on jest realizowany tak szczerze powiedziawszy od 2010

roku. Wtedy już zostały wyodrębnione pewne środki finansowe w budżecie GZDiZ, które były przeznaczone konkretnie na działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, przede wszystkim na przejściach dla pieszych. Dzisiaj to zmieniło może troszeczkę punkt ciężkości bardziej na przejazdy rowerowe, może dlatego, że większy wpływ na te działania ma Referat Mobilności Aktywnej, a im bliżej do rowerów niż do przejść, ale nie zmienia to faktu, że jest na to stworzony program. Program, który zakłada rokrocznie wydatkowanie jako środka celowego miliona złotych, i z tego są przygotowywane zadania.

W tej chwili mamy około 20 zadań na ten rok. Jeżeli państwo są zainteresowani, oczywiście możemy to przesłać drogą e mailową. Jednym z takich ciekawszych i bardziej kontrowersyjnych, przygotowaliśmy taki projekt kompleksowego uspokojenia ruchu na ul. Galaktycznej, równoległej do obwodnicy Trójmiasta, po to, żeby ta Galaktyczna nie była alternatywą dla obwodnicy, żeby tam się nie odbywał ruch o takim charakterze tranzytowym. Niestety Rada Dzielnicy Matarnia negatywnie do tego podeszła, negatywnie zaopiniowała ten projekt. Myślę, że będziemy rozmawiać i tłumaczyć naszą filozofię i nasz pomysł. Niemniej 100 tysięcy złotych się nie zmarnuje, pójdzie na inne zadania, bo lista rezerwowa jest trzy razy dłuższa niż lista podstawowa.

***Radna Kamila Błaszczuk, członek Komisji***

Jeśli już jesteśmy przy tym temacie. Składałam interpelację i otrzymałam taką wymijającą odpowiedź, a chodzi mi konkretnie o przejazdy rowerowe i bezpieczeństwo w kontekście ruchu samochodowego. Szczególnie takim punktem dla mnie, który zawsze budzi zaniepokojenie i obawy, nawet jako kierowcy skręcającego w prawo, w ulicę Miszewskiego, widoczność rowerzystów nadjeżdżających z tyłu zza naszych pleców w tym miejscu jest fatalna. Po prostu nie widać, nawet jeśli się zatrzyma samochodem, tuż przed przejściem rowerowym nie jest w stanie dobrze zobaczyć, czy coś nadjeżdża z prawej strony, czyli od naszego tyłu. Dlatego postulowałam o wprowadzenie tam jakichś dodatkowych elementów, np. w formie lustra, czy jakiegoś innego elementu poprawiającego bezpieczeństwo w tym miejscu, więc jeżeli jest taka możliwość to też proszę, żeby to zostało przekazane.

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***  
Pani radna. Gwarantuję, że nawet jeżeli odpowiedź była wymijająca, to nie jest tak, że odpowiednie służby się tym tematem nie zajmą.

***Radna Kamila Błaszczuk, członek Komisji***

Właśnie taka była.

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***  
Na pewno to będzie i jest analizowane, natomiast czy działania zostaną ograniczone do lepszego oznakowania, czy można zrobić coś więcej. Nie będę ukrywał, analogiczny przykład można powiedzieć, jest na ul. Chłopskiej na wszystkich przejazdach przez te ulice boczne do Chłopskiej, Piastowska, Pomorska itd. itd. I to jest jeden z powodów, dla których wyłączyliśmy te skrzyżowania z niedawnego remontu ul. Chłopskiej. Właśnie dlatego, że remont mógłby polegać wyłącznie na położeniu dywanika asfaltowego. Na tym by się skończyło. Chcemy zrobić tam ambitniejsze działania, żeby tam łuki, nie łuki wszystko pozmniejszać tak, żeby ten rowerzysta był bezpieczniejszy. Czy na ul. Miszewskiego można

zrobić takie działania? Nie wiem. Natomiast myślę, że jakieś takie doraźne, bardziej bieżące o charakterze, takim drobniejszym można będzie zrobić.

**Radna Kamila Błaszczuk, członek Komisji**

Bo np. na skrzyżowaniu z ul. Popiełuszki to się dało zrobić, bo tam po serii incydentów zamontowane zostało lustro i już to bezpieczeństwo jest zdecydowanie większe.

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
Działanie 4 omówi Pani Karolina Orcholska.

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

„Audyt i certyfikacja warunków dla ruchu rowerowego i pieszego w szkołach podstawowych/ponadpodstawowych”. W tym roku, a właściwie pod koniec zeszłego roku ruszył program miejski. Część zadań tego programu jest finansowana i realizowana w ramach projektu europejskiego School Chance. Zostało wybranych 10 szkół podstawowych do tego programu i teraz będzie to polegało na tym, że został powołany specjalny zespół, w skład którego wchodzi m.in. przedstawiciele policji, Referatu Mobilności, który jest odpowiedzialny za całą realizację tego punktu, przedstawiciele GZDiZ i innych służb miejskich plus audytorzy bezpieczeństwa. Zostanie przeanalizowana sytuacja dojeżdżać do szkoły dzieci, nie chce powiedzieć bezpiecznego, bo może się w tym momencie takiej analizy okazać, że są miejsca czy punkty zapalne, niebezpieczne, i jakby po tym audycie, po tej analizie tego obszaru wokół szkół zostaną zaproponowane konkretne rozwiązania, które zostaną później wdrożone. Na razie zostało wyznaczonych 10 szkół, to jest program pilotażowy, natomiast docelowo tym programem chcemy objąć wszystkie szkoły znajdujące się na terenie miasta Gdańska. Po szczegóły też się można zwrócić do Referatu Mobilności Aktywnej, który odpowiada za realizację tematu, natomiast przedstawiciele, chociażby Działu Ruchu też tam są w zespole. Cele są ambitne i zaangażowanie jest spore, więc liczymy na to, że efekty będą interesujące w skali, może i kraju.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Proszę mi powiedzieć, czy państwo mają mniej więcej jakieś ustalenia, mam świadomość, że jest to bardziej pytanie do Referatu Mobilności Aktywnej, w którym momencie ta lista będzie rozszerzona, bo na razie bodajże to są 4 szkoły

...

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Dziesięć szkół.

**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

A gdzie taką listę można dostać?

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Mogę przesać e mailem, bo dostałam tę listę w ostatnim momencie i nie wydrukowałam.

**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

Jakie było kryterium wyboru z ciekawości, bo nie ukrywam, że mam taką jedną szkołę, która jest ciekawa w kontekście w ogóle problemu tam ruchu i chciałem wiedzieć jakie kryterium było wytypowanie tych 10 szkół?

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Wiem, że na pewno było występowanie też do szkół, bo przede wszystkim taka szkoła musiała wyrazić chęć udziału, bo nie wszystkie szkoły były zainteresowane udziałem w takim pilotażu. Mogę o szczegóły zapytać referat i ewentualnie przestać. Listę szkół dostarczę, bo ją mam, wiem, że jest szkoła w Kietpinie, Czajkowskiego, SP Nr 12.

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
Odnosnie kryteriów. Nie da się ukryć, że podstawowym kryterium była chęć zaangażowania się drugiej strony, czyli szkół.

**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

Po części jest tak, że mieszkańcy chcą, a szkoły nie chcą. Dobrze zdaję sobie z tego sprawę.

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**

Jak jest wsparcie ze strony szkół, to tak jak z „Rowerowym Majem”. Tam, gdzie szkoła się angażuje, tam są naprawdę dobre wyniki, i ponieważ jest to pilotaż, to trudno przyjąć takich partnerów, którzy nie chcą współpracować. Więc tu przede wszystkim kierowano się tym, czy jest zaangażowanie, jest chęć współpracy ze strony szkoły, co nie zawsze jakby odpowiada realnemu poziomowi zagrożenia bezpieczeństwa. Myślę, że gdybyśmy tam przejeździł tę listę, popatrzyli, które szkoły nie zostały wybrane, to są szkoły, gdzie można by było powiedzieć, że tam jest gorzej. Ale też zakładamy, że realizacja tego programu pozwoli przekonać też tych niezdecydowanych, albo na zasadzie, że ok., to się sprawdza, albo ok. nie wypada nie zaangażować się w to, i pójdzie tak jak z rowerowym majem, początki były też, powiedzmy ograniczone, a teraz jest to już lawina. I to samo myślę, że będzie z tym programem.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Tutaj myślę, że nie tylko ja, ale również koledzy radni mają podobne spostrzeżenia ze spotkań z mieszkańcami, że bardzo często, zwłaszcza tam, gdzie mamy do czynienia z tysiącłatkami, bądź z tymi dużymi szkołami na południu Gdańska jest bardzo duży niepokój rodziców, są również często emocje osób mieszkających bezpośrednio w otoczeniu tej szkoły i właśnie taki audyt, taka certyfikacja by się idealnie sprawdziła. Nie ukrywam, że tak troszeczkę pobocznie do tego wątku, ale przychodzi mi do głowy pytanie, również zadane mi przez mieszkańca, ale nie ukrywam, że również budziło to samoistnie moje zainteresowanie. Czy Gdańsk planuje przystąpić do takiego programu nazwijmy **(kassen flamy?)**, czy ograniczenia podjazdu rodziców pod szkołę. Czy to może być np. efektem tego programu?

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**

Ja powiem, że już pierwsze jaskółki są za nami. Szkoła nr 50, przy ul. Grobla IV, to jest już taki przykład, który, co jeżdżę w Polskę, to zawsze go pokazują, że można. Nie mówię, że to jest, póki co jedyna w Gdańsku, ale jest to już dostrzegane, ale ...

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Tam jest po za tym bardzo ładna przestrzeń publiczna.

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
Tak, ale myślę, że tak, ale też znając życie i znając jakby możliwości współpracy z mieszkańcami i z nauczycielami, z dyrekcją nie wszędzie pewnie się to da wypracować. Może do pewnych rozwiązań trzeba będzie dochodzić stopniowo, najpierw coś ograniczając, najpierw gdzieś tam porządkując sprawy, a później jakby to wchodząc w tego typu rozwiązania. Nie wykluczam, ale to też nie wszędzie się da, mówiąc uczciwie. Tam, gdzie będzie można to na pewno.

**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

Muszę przypomnieć, że w czasie prac na SUMP-em nawet byli tacy radykalni ludzie, którzy chcieli, albo całe ulice, albo całe kwartały zamykać, gdzie nie było sprzeciwu wśród członków Komisji, bo takie standardy np. są w Niemczech, Austrii, ale słusznie zauważyliśmy, że to wymaga czasu.

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

I odrobinę edukacji, takiego podprogowego podejścia.

Następne działanie 1.5. „Audyt i certyfikacja pracodawców przyjaznych mobilności aktywnej”. W tej chwili ruszyło zadanie pod nazwą „Certyfikacja pracodawców przyjaznych rowerzystom”. Jest to w ramach projektu europejskiego również realizowane przez Referat Mobilności Aktywnej. W tym roku planowane są warsztaty dla pracodawców, ale również warsztaty dla pracowników uświadamiające, wprowadzające w samą ideę mobilności zrównoważonej, opracowywania planów mobilności dla konkretnych przedsiębiorstw. Taki program, skupiony przede wszystkim na przedsiębiorstwach prywatnych ruszył już w tym roku. Pierwsze warsztaty też będą się odbywały w tym roku. Miejmy nadzieję, że jakby po zakończeniu samego projektu europejskiego, to już będzie na tyle rozpędzona maszyna, która będzie szła dalej, jakby bez dodatkowego finansowania z funduszy UE, bo jak już będzie przygotowany materiał, będą dostępne narzędzia, to w sumie później będzie można bazować na tym co zostanie opracowane i przetestowane w ramach projektu.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Czy wiadomo, którzy przedsiębiorcy się w to włączają, czy to jest dopiero nabór?

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Dopiero będzie nabór. Będą wystosowane, głównie chodzi o centralne pasmo usługowe, do nich zostaną wystosowane zaproszenia do udziału, informacja o możliwości, no bo na chwilę obecną dla nich jest to jakby darmowa opcja, więc przede wszystkim skupimy się, czy miasto skupi się właśnie na centralnym paśmie usługowym. Zobaczymy, ile firm się zgłosi. Natomiast jest taka nadzieja, że po tym, patrząc na zaangażowanie w program „rowerowy Maj” tych wszystkich zakładów pracy na terenie miasta, to jest nadzieja na to, że zaangażowanie będzie spore, bo gdzieś tam sygnały dochodziły, że firmy są zainteresowane, bo gdzieś tam pewne rzeczy na swoją rękę robiły.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Wspomniała pani, że przede wszystkim przedsiębiorcy prywatni, a czy np. uczelnie są brane pod uwagę?



**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

A jeśli chodzi o przedsiębiorców nie prywatnych, bo też duże firmy są nie tylko w paśmie usługowym?

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Jeśli chodzi o uczelnie, to akurat w tym konkretnym projekcie nie są brane pod uwagę, nie ma w tej chwili projektu, który by brał pod uwagę uczelnie, chociaż jest duża potrzeba, i nie czarujmy się, uczelnie generują bardzo duży ruch, a już sama polityka wewnętrzna, polityka parkingowa tych uczelni też pozostawia sporo do życzenia. Pytanie jakby, z której strony ugryźć ten temat, jak do nich dotrzeć i jak ich przekonać? Natomiast na dzień dzisiejszy, nie ma działań w tym kierunku, nie ma, póki co możliwości. Myślę, że to może być jeden z wniosków do zapisania, że należałoby się pochylić nad tym, i znaleźć sposób czy środki na tego typu działania. Natomiast, jeżeli o firmy nie prywatne, np. przedstawiciele administracji publicznej, myślę ...

**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

Spółki komunalne, spółki Skarbu Państwa

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Myślę, że, bo tak naprawdę narzędzia będą te same. Po przetestowaniu tego, jakby na tych dużych generatorach ruchu, na tych firmach prywatnych, ale jeśli już się wypracuje, no bo na tym głównie będziemy się skupiać, chodzi o wypracowanie pakietu działań, odpowiednich narzędzi, które później będą miały uniwersalne zastosowanie. I myślę, że jakby nie ma ograniczeń. To nie musi być firma prywatna, to nie musi być firma znajdująca się w centralnym paśmie usługowym, tak naprawdę narzędzia będą te same. Efekty, czy zalecane działania mogą się trochę różnić, bo to wszystko zleży od charakteru i od lokalizacji. Natomiast jak najbardziej idea jest taka, żeby to co uda się wypracować wykorzystać na większą skalę i w dłuższym okresie czasu.

Punkt 1.6. Poprawa ruchu pieszego i rowerowego w Gdańsku. Oprócz tych działań, które zostały wymienione wcześniej, no bo tutaj część tych zadań się pokrywa poniekąd. Tutaj jeszcze warto wymienić, np. od kilku lat prowadzony jest program chodnikowy, czy nawet program Jaśniejszy Gdańsk, co również wchodzi w poprawę ruchu pieszego i bezpieczeństwa pieszych. Są też zadania inwestycyjne w trakcie realizacji. W raporcie wymieniłam kilka, jak: trasa rowerowa na Wyspie Sobieszewskiej, która będzie służyła zarówno pieszym jak i rowerzystom z uwagi na to, że na tym odcinku nie ma chodnika, więc organizacja ruchu będzie zrobiona w ten sposób, żeby i jedna i druga grupa mogła się swobodnie poruszać. Ulica Myśliwska, gdzie został przygotowany projekt. Dużo zadań też jest jakby na etapie projektowania dopiero i pytanie brzmi o finasowanie.

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
Pozwolę sobie jeszcze na komentarz dotyczący programu chodnikowego. Nie jest tajemnicą, że to jest w tej chwili podstawowe narzędzie poprawy warunków ruchu pieszego w mieście, o takim troszeczkę ambitniejszym charakterze niż klasyczne łatanie trzech płytek chodnikowych. Natomiast coraz częściej spotykamy się z takim komentarzem i nawet użyłbym słowa zastrzeżeniem, co do pomysłu na program chodnikowy. Czy to powinno iść w kierunku, nazwijmy takim rewitalizacyjnym, czy to powinno być zapewnienie odpowiedniego, ale nie jakiegoś powiedzmy do maksimum wyciągniętego w górę standardu dla ruchu

pieszego. Ja nawet nie mówię tutaj o działaniach stricte rewitalizacyjnych, np. Biskupia Górka, Stare Przedmieście, Dolne Miasto ...

***Przewodnicząca Anna Golędzinowska***

Jeżeli można zapytać. Co pan ma na myśli mówiąc działania rewitalizacyjne, obszary w rejonie rewitalizowanym formalnie, czy chodzi tutaj o pewną jakość i estetykę przestrzeni?

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Jakość i zakres, bo jeżeli mówimy o zrobieniu chodnika, to nagle się okazuje, że chodnik tj. połowa całości kosztów zadania. Co przenosi się także na możliwy zakres realizacji w skali roku. Mamy super uliczkę gdzieś, natomiast nie mamy chodnika, np. w Osowej, gdzie nawet średnio proste płytki byłyby przyjęte z pocałowaniem ręki. I to, myślę, że w skali miasta wymaga jakiegoś doprecyzowania czy przyjęcia pewnych konkretnych reguł, bo dzisiaj chyba ich nie ma, i jednak to prowadzi do pewnego dyskomfortu, jeżeli chodzi o odpowiednią realizację tego programu.

***Radny Cezary Śpiewak-Dowbór, członek Komisji***

Mam pytanie dotyczące realizacji ul. Hallera R-10. Czyli tą inwestycje, która już się toczy. Chodzi o kwestię drzew. One zostały dość mocno przycięte, i jedni mieszkańcy się cieszą, że będzie słoneczniej, a drudzy mieszkańcy się obawiają. Czy na te kilkudziesięcioletnie lipy nie wpłynie to jakoś negatywnie. Zdaję sobie sprawę, że państwo bardziej w zakresie zarządzania ruchem na to patrzą, ale mają państwo może informację, czy jakoś to było badane, tzn., kto ustalał zakres tych cięć lip przy Al. Hallera?

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Panie radny. Nie mam zielonego pojęcia. Zakładam, ale to jest takie założenie na bazie dobrej wiary, że jeżeli przygotowano projekt, który przewiduje te cięcia, czy to takie jakieś estetyczne, czy cięcia zdrowotne, no to one były gdzieś tam analizowane. Tym bardziej, że akurat, jeśli chodzi o zieleni, to czasem mi się wydaje, że aż za szczegółowo u nas podchodzimy do tematu. Ale jaka była geneza konkretnych rozwiązań? Trudno mi powiedzieć.

***Przewodnicząca Anna Golędzinowska***

Krótką kwestia dotycząca też rejonu Uniwersytetu Medycznego, ponieważ nie ukrywam, że około dwóch tygodni temu miałam dyskusje z rektorem i tam wskazano, ku mojemu zadowoleniu, że jednym z postulatów zgłaszanych przez studentów jest właśnie zwiększenie komfortu dojazdu rowerowego. Faktycznie Aleja Zwycięstwa, co państwo pewnie doskonale wiedzą, jest chyba teraz najbardziej obłożoną ścieżką rowerową. Czy są jakieś pomysły na to? A z drugiej strony nie ma, tutaj troszeczkę wracamy do naszego Traktu Konnego, a zupełnie nie ma przestrzeni dla rowerzystów po drugiej stronie. Czyta kwestia jest dyskutowana?

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Proszę państwa, myślę, że część z państwa wie, że w ramach modernizacji Traktu Konnego, decyzją pana prezydenta Grzelaka mamy przygotować coś, co nazwijmy jest takim prototypowaniem. Czyli przygotowujemy rozwiązanie w oparciu o projekt budowlany remontu Traktu Konnego zamiennej organizacji ruchu, która będzie zakładała, że dla pojazdów zostaje jeden pas ruchu szerokości 3 metrów,

dwuipółmetrowy pas postojowy i półtora metra zostaje nam do wykorzystania, gdzie chcielibyśmy to wykorzystać na kontra-pas rowerowy, a także mamy do dyspozycji wtedy około trzymetrowy chodnik, który również może służyć za wspólny ciąg pieszo-rowerowy jak to się dzieje choćby na chodniku wzdłuż Alei Grunwaldzkiej, gdzie będzie można tym rowerem się przemieszczać w jednym z kierunków. Takie jest założenie, i to ma zostać wdrożone w sierpniu. Jeżeli się sprawdzi, to będzie realizowane do końca. Ale? Nałożył się temat Wielkiej Alei Lipowej, i jakie będą ostateczne decyzje, co do remontu, a co za tym idzie realizacji tego prototypowanego rozwiązania, to trudno mi powiedzieć. Nie wiem, w tej chwili nie wiem. Wiem, że to był gorący ubiegły tydzień, jeśli chodzi o decyzje w tej mierze.

***Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji***

Co się tam wydarzyło? Byliśmy z panią przewodniczącą na naradzie i jakby nic nie wskazywało na jakieś perturbacje wzajemne Wielkiej Alei i Konnego Traktu. Wręcz przeciwnie. Wszyscy z entuzjazmem, nawet ta oś czasu jakby rozpisana do działań nie zakładała, nawet diagnozowania jeszcze problemów, bo jesteśmy na etapie botanicznym bardziej niż na etapie wykonawstwa technicznego, więc ciekawi mnie, co tam się wydarzyło.

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Z tego co ja wiem, to na odcinku od ul. M. Curie Skłodowskiej mniej więcej do ul. Chodowieckiego odległość obecnego szpaleru drzew od krawężnika Traktu Konnego jest zbyt mała, żeby można było tam dosadzając lipy liczyć, że one urosną. W związku z tym pojawiła się koncepcja zawężenia Traktu Konnego o te półtora metra pod tę drogę rowerową z przesunięciem krawężnika. To z kolei oznacza, że obecna dokumentacja idzie do śmietnika. Co więcej? To oznacza, że jedyna procedura możliwą do realizacji jest normalna procedura pozwolenia na budowę. Co z kolei oznacza, że trzeba uzyskać wszystkie niezbędne uzgodnienia w tym Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, którego, póki co nie ma, i którego mówiąc szczerze, nie podzielałam optymizmu moich kolegów z Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni, wcale nie jest powiedziane jak on się zachowa. W związku z tym jest trudna decyzja, naprawdę bardzo trudna decyzja. Ja też zdaję sobie sprawę ...

***Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji***

Przepraszam, że przerwę, ale wtedy też musiałby być unieważniony przetarg

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Dokładnie tak ...

***Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji***

Ze względu na zmianę sytuacji prawnej, której się nie dało przewidzieć, to też nie jest takie łatwe.

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Wiem, że w ubiegły poniedziałek nie było podpisanej jeszcze umowy, w związku z tym jest tam furтка, żeby ...

***Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji***

Od umowy też można odstąpić zgodnie z prawem o zamówieniach publicznych.

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
Ale to się może okazać, że jeżeli nie zostanie ten przetarg rozstrzygnięty, to będziemy mieli świetny projekt, którego się nie da uzgodnić, a nie będziemy mieli remontu, więc to jest tak naprawdę nietatwa decyzja. Ja się cieszę o tyle tylko, że jej nie podejmuję.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Zdaję sobie sprawę, że jest to trudna sytuacja, zresztą oboje z radnym Skarbkiem jesteśmy wyjątkowo zaangażowani, ponieważ poza zasiadaniem w tek Komisji jesteśmy również w Radzie Wielkiej Alei. To, co może być sytuacją na plus w tych wszystkich komplikacjach, ale w Radzie Wielkiej Alei zasiada również jakby instytucjonalnie Wojewódzki Konserwator Zabytków, więc to też jest gremium, w którym na szczęście można ten miejski punkt widzenia na spokojnie i rzeczowo przedstawić, i mam nadzieję, że to będzie miało pozytywny wpływ na ewentualne uzgodnienia. Przejdźmy do kontynuacji tematu.

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Kolejne trzy punkty z działania: 1.7. Stworzenie Mapy Barrier. To był temat dość szeroko omawiany, natomiast jeszcze żadne działania nie zostały podjęte. Myślę, że tu po prostu kwestia też koncepcji. Trzeba taką koncepcję stworzyć i wtedy zastanowić się nad tym w jaki sposób ruszyć ten temat. Myślimy, żeby to zrobić przy udziale Gdańskiego Centrum Kontakt. Natomiast, no oni też dopiero jakby od niedawna działają, więc to nie jest tak, że z wszystkimi działaniami musimy startować od razu. Może niech oni tam jeszcze chwilę sobie poukładają, jak to ma działać, wtedy można przystąpić do tematu. Tak, że ten temat jeszcze nie został ruszony, a to nie znaczy, że nie zostanie. Natomiast to nie był jeszcze ten etap.

Kolejne dwa punkt wymagają doprecyzowania, a właściwie ...

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Przepraszam, że przerwę. Raz to brak środków. Czy mają państwo przynajmniej jakiegokolwiek szacunki, o jakich potrzebach rozmawiamy, widzę, że nie ....

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Jeszcze na razie nie.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

A druga kwestia. Czy państwo konsultowali się może z Biurem Rozwoju Gdańska w tej sprawie, ponieważ BRG w tym momencie, ja wiem, że to nie jest w pełni tożsame zagadnienie, ale bardzo intensywnie pracuje nad stworzeniem sieci tzw. przestrzeni lokalnych, gdzie właśnie te wątki dostępności i komfortu są bardzo silnie poruszane. Może to też dla państwa byłby jakiś urobek do wykorzystania.

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Przedstawiciele Biura Rozwoju Gdańska, i to w liczbie kilku osób byli jakby w składzie tego zespołu, który pracował nad tym dokumentem. Powiem szczerze, że nie powiązali jakby tego tematu, natomiast jakby wszystko przed nami. Myślę, że też taką kwestię oszacowania, chociaż przybliżonych kosztów można zrobić też w porozumieniu z Warszawą, bo u nich taka mapa działa i to dość skutecznie, więc myślę, że przed przystąpieniem jakby do jakiś konkretnych też wystąpimy do nich o informacje, jak to u nich zostało wdrożone, jakie są mniej więcej koszty wdrożenia tego tematu, potem koszty utrzymania sprawy. No będziemy

występować. Natomiast mówię, na chwilę obecną jeszcze nic się nie zadziało w tym temacie.

***Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji***

Ja tu trochę jestem zdumiony, bo pamiętam, aż nawet sprawdziłem, i tu jest zapisane, że nam chodziło o zwykłą nakładkę na mapę porządku. Zwykła nakładka na mapę porządku, to naprawdę to jest nic pod względem finansowym, chyba, że jakieś licencje ograniczają możliwość ingerencji w kod programowy, tu raczej trzeba więcej dobrej woli, zaangażowania a nie pieniędzy. Tak mi się wydaje, no bo ta mapa porządku w miarę działa, i jest w świadomości mieszkańców, więc taka nakładka, która by dawała dodatkową funkcjonalność, to chyba nie jest zbyt droga rzecz?

***Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP***

Sprawdzimy to.

***Radna Kamila Błaszczuk, członek Komisji***

Może w tym temacie taką odpowiedzią jest też to, bo byliśmy na Komisji Strategii i Budżetu w Centrum Multimedialnym. Oni przygotowują szereg różnych nakładek na mapach, więc jest to pewnie gdzieś też możliwe do zrealizowania, ale z tego co mówili, po prostu będzie to trzeba uwzględnić po prostu w przyszłym kontrakcie, bo oni mają szczegółowo wyszczególnione za co dostają pieniądze.

***Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP***

Działanie 1.8. Program mikro zmian urbanistycznych w przestrzeni ulicznej. Czekamy na uzupełnienie.

Działanie 1.9. Ochrona praw wszystkich użytkowników przestrzeni przez skuteczne egzekwowanie obowiązującego prawa. Brak danych, ale chyba wszyscy wiemy, że tutaj jakby w tym temacie się sporo ruszyło. To już tak z obserwacji jako mieszkanki miasta widzę.

***Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji***

Jestem bardzo zdumiony, bo przez półtora roku dostawałem odpowiedzi, że wszystko jest w porządku i jakby funkcjonuje tak jak powinno funkcjonować, a tymczasem okazuje się, że nie, więc jestem w podwójnym szoku.

***Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP***

Tak, że myślę, że możemy tutaj odnotować, że jednak jakieś działania zostały podjęte, a na pewno zintensyfikowane, więc w tym temacie sporo się dzieje.

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Może jeszcze dodam jeden temat, który akurat jest wstydlivy dla Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni, żeby była jasność. Temat słupków chowanych na Głównym Mieście. Jesteśmy na progu podpisania umowy z zewnętrznym nazwijmy to trochę górnolotnie operatorem, czyli panem, który będzie tam z tym kluczem chodził o odpowiednich godzinach chował i podnosił te słupki. Także też liczę na to, że w ciągu kilku tygodni temat tych słupków zostanie rozwiązany, tym bardziej, że jeszcze nawiązaliśmy kontakt z kolejnymi operatorami, czyli kamieniarzami Z Łostowickiej, którzy zrobią takie rozwiązanie, żeby tych bloków betonowych, z których każdy waży po 400 kilogramów albo i więcej, ale potrafią „latać” po całej

okolicy, tak je zamontują, żeby nie można było ich ruszyć, i myślę, że ten wstydlivy temat GDZiZ przejdzie do historii.

***Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP***

Blok II. Parkowanie. Parkowanie jakby najbardziej łączy się ze wszystkimi pozostałymi obszarami działań. Punkt II.1. Ochrona przestrzeni pieszych i poprawa jakości ruchu pieszego poprzez zabezpieczenia chodników przed niepożądanym parkowaniem pojazdów. Tu generalnie przede wszystkim montaż słupków w różnych rejonach miasta. Te słupki są montowane w ilości, może nie milionów, ale setek tysięcy na pewno. W raporcie zostało wymienionych kilkanaście lokalizacji. Czasami są to duże projekty, czasami są to małe projekty docelowej organizacji ruchu, natomiast jakby czekaliśmy, czy czekamy jakoby nowe Rady Dzielnic zaczną działać, bo już wiemy, że powstaną i gdzie powstaną, i wystosujemy oficjalne wystąpienie do poszczególnych Rad Dzielnic z prośbą o wskazanie miejsc na terenie tych dzielnic, uciążliwych z ich punktu widzenia, czy z punktu widzenia pieszych, użytkowników przestrzeni, żeby przygotować też takie kompleksowe projekty obejmujące jakieś rozwiązania, które pozwolą poprawić te warunki ruchu pieszego.

***Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji***

Mam tutaj w tym miejscu właśnie postulat, żeby do nas też wystąpić jako radnych miejskich, bo radni dzielnicowi lubią mieć czasem oderwane od rzeczywistości postulaty. Widzą jedno miejsce bardziej, bo mieszkają od nich bliżej, a innych nie widzą, żeby do nas też równolegle wystąpić, żebyśmy mieli kontrolę nad tym co się dzieje, żebyśmy wzajemnie siebie uzupełniali.

***Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP***

Jak najbardziej.

***Przewodnicząca Anna Gołędzinowska***

Mam dwa pytania do tego punktu. Kilka lat temu, gdy byłam radną dzielnicy rozmawialiśmy o tym, że być może w niektórych miejscach celowym by było rozwiązać te ograniczenia możliwości fizycznego wjazdu na chodnik przez inne elementy małej architektury niż słupki, np. z działem utrzymania zieleni można by było coś bardziej kreatywnego zaproponować. Czy to ma szansę się potoczyć, bo czasami to jest taki więzienny wygląd miasta już na niektórych chodnikach?

***Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji***

Przypomnę. Kiedyś rozmawialiśmy o mijance na ul. Kopernika, i wtedy była mowa no., że muszą być specjalne odblaski, które by to wyróżniały i to nie jest takie proste, np. w ciągu jezdnii, ale np. na chodniku takie donice betonowe, no nie wydają się być o tyle problematyczne, bo ten odblask można z jednej strony zrobić, i to też źle nie wygląda. Natomiast te słupki są jakie są, pomagają, ale piękne to one nie są, a w tych mniej reprezentatywnych dzielnicach miasta są tańsze po prostu i łatwiej ulegają wygięciu.

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Nie wiem, dlaczego, ale jakoś w drogowym slangu te czarne słupki z żółtą opaską noszą ksywę „Wawrzonki” i ten więzienny wygląd mi się jakoś źle skojarzył. Natomiast, jeżeli chodzi o estetykę, to dział przestrzeni publicznej dużą wagę przykładają do tej formy estetycznej słupków, czy także jakichś innych elementów. Ulica Sobótki w tej chwili, wydaje mi się, że to dobry przykład, gdzie zastosowano

alternatywne rozwiązania, jakieś stojaki rowerowe, takie rzeczy. Ja nie będę ukrywał, że my jesteśmy pod pewnym prężeniem finansów. Jeżeli my mamy zrobić fajne elementy małej architektury i wydać na to ...

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Realizacja Sobótki na pewno nie należała do tanich, to widać po tej jakości.

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
Dokładnie. Wydać 10 tysięcy, czy zrobić tam 10 słupków równie skutecznych łącznie kosztujących 1000 złotych i do tego tam jeszcze można dwa znaki postawić, to niestety, takie są realia.

**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

Ile taki jeden „Wawrzonek” kosztuje?

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
Okolo 200 złotych.

**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

A montaż?

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
Z montażem.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Drugie pytanie dotyczy mojego również punktu zainteresowania, wielokrotnie zgłaszanego przez część mieszkańców tzn. poprawy bezpieczeństwa na ul. Jasiońskiej, widzę, że tutaj budowa chodnika jest wpisana.

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
Tak. Temat ulicy Jasiońskiej jest mi znany. Skłamałbym, gdybym powiedział, że bliski, ale znany bardzo dobrze. Jeżeli chodzi o budowę chodnika, to ja muszę powiedzieć, że ten chodnik jest już zbudowany. Jeden z mieszkańców zaskarżył budowę tego chodnika do Powiatowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego. Toczy się wobec nas postępowanie, mamy niezależnie sprawę w Prokuraturze o stworzenie permanentnego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, no i mamy jeszcze sprawę w Urzędzie Wojewódzkim w trybie nadzoru nad organizacją ruchu drogowego, więc ulice Jasiońską znam świetnie. Powiem tak. Na ulicy Jasiońskiej w 2015 roku przejeżdżało dobowo około 2,5 tysiąca pojazdów, taka mniej więcej była skala. W chwili obecnej, po zastosowaniu tam rozwiązań, które przyjeźliśmy jeździ ich 660, więc spadek około 70%. To są dane z ubiegłego roku. Dodatkowo w realizacji jest Nowa Bulońska, gdzie powstają alternatywne połączenia ulicy Myśliwskiej z nowym Jasieniem właśnie poprzez ulicę Nową Bulońską, więc spodziewamy się jeszcze dodatkowego spadku w ruchu na tej ulicy. Jeżeli chodzi o zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest tam ono stale monitorowane. W ciągu ostatnich dwóch czy trzech lat, powiedzmy dwóch lat i pierwsze trzy miesiące tego roku na tej ulicy, na tej strefie zamieszkania nie zdarzył się ani jeden wypadek. Jesteśmy w bieżącym kontakcie z Radą Dzielnicy Jasioń, także monitorując stanowisko innych mieszkańców tej ulicy i muszę powiedzieć, że poza pojedynczymi wyjątkami raczej te działania, które wprowadziliśmy są przyjmowane naprawdę bardzo pozytywnie.

Jeżeli chodzi o ulicę Jasiońską, to też zaznaczam jedną rzecz. Ulica Jasiońska w swoim połączeniu z ulicą Myśliwską, Zwierzyniecką i dalej do ul. Pólnicy, to to połączenie wynika z zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Tak m.p.z.p. jest skonstruowany, że przewiduje połączenie tych wszystkich rejonów, więc ograniczamy ruch na tyle na ile można, przy założeniu, że będzie to miało jakiś odpowiedni poziom akceptacji społecznych.

***Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP***

Kolejny punkt II.2. Sporządzenie i opublikowanie standardu (wytycznych do projektowania) czytelnych przestrzeni pieszych i parkingowych. Czekamy na oficjalne sprawozdanie, czyli informację o stanie zaawansowania prac.

Punkt II.3. Działania na rzecz zwiększenia rotacji parkowania w kluczowych obszarach miasta (Śródmieście, generatory ruchu oraz Centralne Pasma Usługowe). Dzieje się kilka rzeczy równolegle, kilka projektów równolegle. Czy są to działania wystarczające? Pewnie nie, ale nie wykluczają jakby możliwości kolejnych działań. Tak po krótko, bo temat realizacji został szczegółowo opisany w materiałach, i myślę, że państwo już szansę zapoznania się, albo będziecie mogli zapoznać się z tymi szczegółowymi zmianami, np. stref płatnego parkowania. Myślę, że to nie jest dobry moment, żeby teraz w to wnikać, bo to jest jakby oddzielny temat i myślę, że wymagający chyba trochę więcej czasu. Ale są też działania realizowane w ramach projektu Soles. To są działania m.in. montaż kamer, które pozwalają badać jakby rotację i wykorzystanie miejsc parkingowych, czy projekt prowadzony przez nas Park4SUMP, gdzie ten projekt dopiero ruszył, więc tu też pewne rzeczy, to są działania dotyczące parkowania ogólnie w skali miejskiej, jakiegoś sposobu jawnego finansowania tych działań z zakresu mobilności zrównoważonej z przychodów np. ze strefy płatnego parkowania. To jest jakby jedno z takich działań, natomiast mówię, jesteśmy dopiero na początkowym etapie.

Tutaj, jeśli chodzi o opas nadmorski, też są prowadzone działania, i to omówię przy punkcie II.4. Natomiast te działania np. skupienie się na tym Centralnym Paśmie Usługowym (CPU) wyjściem do firm z tymi planami mobilności itd., to też są działania, które mogą się wpisać również w ten punkt, bo przy redukcji wykorzystania samochodu osobowego, oczywiście redukowujemy potrzebę miejsc parkingowych, więc to jest takie działanie uzupełniające się. Może łatwiej mi będzie odpowiadać na konkretne pytania zadane z państwa strony.

***Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji***

W materiałach są zapisy postulat, w zmianach zasadniczych, cyt. „Należy rozważyć wprowadzenie patroli mieszanych: kontroler + Strażnik Miejski, w celu eliminowania parkowania w miejscach niedozwolonych”. To był mój ulubiony postulat, który kiedyś nawet na Komisji wypracowałem. I tutaj się pojawia ta fajna praca wykonana w zakresie Straży Miejskiej. Jak wyglądają, bo ci sprawdzający tj. podwykonawca GZDiZ. Czy były jakieś rozmowy, w jakim kierunku to zmierza, czy są jakieś przeszkody, bo chyba trzeba by było zmodyfikować umowę z tymi patrolującymi, czy są to pracownicy GZDiZ?

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***  
Najczęściej ci kontrolujący są pracownikami GZDiZ. Natomiast szczerze powiem, że na chwilę obecną jeszcze takich rozmów nie prowadziliśmy. Nie będę ukrywał, że na razie nie chcielibyśmy Straży Miejskiej oderwać od tego do czego z takim



zapalem się udało ruszyć. Tym bardziej, że łączenie to tak naprawdę mocno wydłuża jakby czas pracy poszczególnych elementów tego zespołu, bo strażnik miejski, jeżeli spotka się z faktem nieprzestrzegania przepisów innych niż niezapłacenie opłaty za strefę płatnego parkowania, to musi to spisać itd. itd., wówczas zatrzymuje pracownika GZDiZ, który dla odmiany kontroluje wnoszenie opłaty w strefie płatnego parkowania. Jest to wpisane. Będzie to jeden z elementów, o których będziemy rozmawiać, ale na chwilę obecną jeszcze takie rozmowy nie były prowadzone.

***Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji***

Podpowiadam, że to nie musi być bycie ze sobą cały czas, a bycie w kontakcie na przykład. To też jest jakieś rozwiązanie, skoro ci strażnicy tak ochoczo się zabrali do roboty, to być może czas reakcji również na zgłoszenie kogoś z GZDiZ, kto jest w pobliżu może tą pracę przyspieszyć.

***Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP***

To jest na razie etap propozycji. Jeżeli zapadną decyzje, że tak, idziemy w tym kierunku, to nie ma pytań, to wiadomo, że trzeba to zorganizować tak, żeby zafunkcjonowało. Pytanie brzmi, czy taki zapis, czy takie działanie zostanie przyjęte, a to nie zależy od nas.

***Radna Kamila Błaszczuk, członek Komisji***

Ja bym jeszcze wróciła do tematu zmian w strefach parkowania. Mam jedno pytanie, bo nie wiem skąd to wynika, z jakich analiz wyniknęło to, że jest taki jakby trzeci przedział czasowy, w którym będzie obowiązywać strefa płatnego parkowania. Do tej pory były jakby dwa przedziały godzinowe, były w dwóch. Teraz pojawia się trzeci przedział i jeszcze, to nie jest też tak, że zaczyna się od tej samej godziny. Czy nie widzą państwo takiego zagrożenia, że to może budzić dezorientację wśród użytkowników, i potencjalnie też element jakiejś nerwowości wśród mieszkańców, że nagle się okaże, że ktoś gdzieś nie zapłacił, a powinien?

***Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP***

Przykłady z innych miast pokazują, że jakby nie powinniśmy się tego obawiać. Jeżeli strefy zostaną odpowiednio oznakowane, to funkcjonuje bardzo dobrze. Dużo ograniczeń też, jeżeli chodzi o godziny zastosowania wynikało z ustawy, z prawa krajowego i wielu rzeczy nie można było zrobić. Teraz ta ustawa uległa zmianie ...

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Powiem tak. Jeżeli chodzi o to, co jest wprowadzane we wrześniu, czyli godziny do 20 na obszarze Śródmieścia, to jest w dużej mierze efekt wniosków mieszkańców. To mieszkańcy nam bardzo często zgłaszali, że wracają po pracy, a tam ciągle życie kwitnie, więc niech kwitnie jak najbardziej, natomiast też chcemy, żeby niekoniecznie było to z wykorzystaniem samochodu, żeby ten wskaźnik rotacji zwiększyć tak, żeby po godzinie 17 mieszkańcy mieli tam, gdzie znaleźć miejsce postojowe. Jest jedna lokalizacja, która jest jakby z naszej inicjatywy, a to jest parking wzdłuż ul. 3-go Maja, przy PKS, gdzie w tej chwili mówiąc szczerze znalezienie miejsca jest w zasadzie niemożliwe, bo tam się przyjeżdża z samego rana, zostawia się samochód. Jedzie się najczęściej pociągami, gdzieś do Warszawy i dwa dni samochód stoi. Natomiast, żeby podwieźć kogoś do PKS, to jest w zasadzie nierealne, trzeba zaparkować w większej odległości, lub stanąć bezprawnie, wysadzić pasażera i szybko odjechać.

Stąd jest taka inicjatywa dotycząca tej lokalizacji. Pozostałe godziny, to naprawdę są w większości wnioski mieszkańców. Nas czeka jeszcze bardzo ważna rzecz, czyli tzw. Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania. W tej chwili jesteśmy na etapie przygotowywania dokumentacji przetargowej na opracowanie analiz wymaganych tą nową ustawą. Jeżeli to się pojawi, to nie wykluczam, że rozszerzymy strefę także na sobotę i niedzielę. W jakich godzinach? To będziemy analizować. Powiedzmy to biuro, które się podejmie wykonania tej analizy ma nam podpowiedzieć w jakich wtedy godzinach powinna ta strefa być także w weekendy.

***Radna Kamila Błaszczuk, członek Komisji***

Ja jak najbardziej rozumiem potrzebę wydłużenia tych godzin płatnego parkowania w Śródmieściu. Bardziej zastanawiało mnie, czy nie warto wyróżnić np. tych godzin początkowych, żeby to było wiadomo, żeby każdy mieszkaniec wiedział, że od tej i od tej godziny jest płatne parkowanie w Gdańsku. Już wyjeżdżając z domu miał tą świadomość.

***Wiceprzewodniczący Waldemar Jaroszewicz***

Co prawda pan odpowiedział na moje pytanie, bo mnie zawsze zastanawiała od wielu lat sytuacja na 3-go Maja. Wielokrotnie przyjeżdżałem po pasażera i tam rzeczywiście jest horror. Wielokrotnie postulowałem, żeby tam zrobić płatne parkingi i to dosyć słone, bo to międzynarodowy dworzec autobusowy się zrobił, zaparkowanie graniczy z cudem, a samochody tam praktycznie rzecz biorąc stoją tam 24 godziny na dobę. I to jest o tyle, jak zauważyłem bardzo niebezpieczne, bo tam, gdy samochody przyjeżdżają po kogoś i stają, to praktycznie rzecz biorąc stoją jezdni, i tam jest rzeczywiście potrzeba zrobienia strefy płatnego parkowania, tylko trzeba było to zrobić już kilka lat temu, i w tym jestem za. Tam jest naprawdę konieczność tego. Prawdę mówiąc zastanawiałem się, czy to nie jest teren PKS, bo myślałem, że chyba miasto wpadłoby na to, żeby tam ta strefa była, i przyznam się, że jestem zdziwiony, że robi się to dopiero teraz.

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Tu ma pan rację. W dużej mierze nie zostało to uregulowane z uwagi na to, że do niedawna ta zatoka tak naprawdę była podzielona granicą. Część tej zatoki postojowej była na terenach PKS, a część na terenach miasta. Czyli my nie mogliśmy jakby pobierać z tej części nie należącej do miasta opłat. Teraz, bodajże od dwóch lat ten temat jest uregulowany i łącznie z chodnikiem cały ten obszar został przejęty przez miasto za jakiś tam inny teren, i dzięki temu możemy wprowadzić te regulacje.

***Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP***

Punkt II.4. Efektywne zarządzanie parkowaniem w rejonach rekreacyjnych (np. pas nadmorski). Tutaj przyznam się szczerze, że jakby tylko tak hasłowo na razie działania, oprócz takich bieżących, które są realizowane jakby corocznie w okresie wakacyjnym, gdzie są parkingi i pobieranie opłat, to też jest nowa rzecz PARKING GETS SMART, jest to projekt europejski w ramach którego pochylają się nam właśnie zarządzanie polityką parkingową, ale chodzi właśnie o te tereny rekreacyjne, turystyczne. Jest to projekt prowadzony przez Referat Mobilności, więc myślę, tutaj jest parę szczegółów, natomiast gdyby były potrzebne jakieś konkretniejsze informacje, to na pewno będzie w stanie ich państwu udzielić.

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**

Też jestem w tym zespole dotyczącym PARKING GETS SMART, więc może przedstawię informację w kilku zdaniach. Temat dotyczy przekazania informacji kierowcy jadącemu w strefę parkingów nadmorskich, czy jest tam po co jechać, mówiąc w skrócie. Inie chodzi tu o plaże, a o miejsca postojowe. Chcemy to zrównoważyć parkingiem przy ERGO ARENIE, gdzie jest około 800 miejsc darmowych postojowych i w kluczowych miejscach, na skrzyżowaniu ul. Chłopskiej i Pomorskiej, trochę wcześniej wskazać alternatywę. Jedziesz, albo w pas nadmorski, gdzie zostało ci 4 miejsca postojowe, możesz się łudzić, że są akurat dla ciebie, i to jeszcze płatne, albo masz prosto, darmowy parking przy ERGO ARENIE, wybieraj. Liczymy na to, że więcej niż obecnie wybierze ten darmowy oddalony może o 300, 400 metrów od plaży.

Przechodzimy do działu III. Transport zbiorowy. Priorytety ruchu dla transportu zbiorowego. Proszę państwa. Jesteśmy po spotkaniu z Zarządem Transportu Miejskiego, który wystosował do nas propozycje dotyczące buspasów w Gdańsku. nie będę ukrywał, że kilka tematów, które się tam pojawiły było bardzo odważnych. Między innymi buspas wzdłuż całej Alei Grunwaldzkiej, czyli zabranie de facto jednego pasa. No problem jest tylko taki, że nie za bardzo miałoby po tym buspasie co jeździć, więc tu z kolegami z ZTM ustaliliśmy pewien podział. My jesteśmy w stanie państwu przestać jakby co ten nasz podział, gdzie te buspasy miałyby się pojawić. Te buspasy, które nie budzą wątpliwości, jeżeli chodzi o ich wpływ na ruch, nie tylko ten indywidualny, ale też ten zbiorowy, bo musimy sobie zdawać sprawę, że jeżeli np. wyłączymy jeden pas Alei Grunwaldzkiej, pogarszamy sytuację na wlotach podporządkowanych, czyli m.in. na ul. Opata Rybińskiego. I teraz, żeby nie okazało się, że dla buspasa, po którym jedzie jeden, czy dwa autobusy na godzinę, a autobus zjeżdżający z Osowy traci dodatkowe 10 minut. Takie analizy mają być przygotowane dla tych najbardziej kontrowersyjnych tematów. Jest na ukończeniu i będzie realizowany na wiosnę, czyli w zasadzie już za niedługo buspas na Trakcie Św. Wojciecha, od Pruszcza do węzła Lipce. Taki projekt jest gotowy. Przygotowany został DIP, czyli dokument inicjujący projekt dotyczący buspasa wzdłuż ul. Słowackiego i Żołnierzy Wyklętych, od skrzyżowania z ul. Chrzanowskiego do skrzyżowania z ul. Potokową w jednym kierunku, i od granicy lasu, w zasadzie do ul. Chrzanowskiego, tam będzie głównie do Potokowej, ale z pewnymi elementami do ul. Chrzanowskiego w drugim kierunku. To też mamy nadzieję, że może etapowo, ale uda się w miarę szybko zrealizować. Generalnie tych buspasów było, z tego co pamiętam około 6 czy 7, plus jeszcze drugie tyle lokalizacji, które ciężko nazwać buspasami, ale także miejscami, które mają ułatwiać poruszanie się autobusom, czyli np. otwarcie się zatoki. Zatoka autobusowa, która jest przed skrzyżowaniem, otwarcie jej i zamienienie jej na wspólny prawo-skręt z tą zatoką, żeby autobus nie musiał wyjeżdżać na wspólny pas, żeby zaraz chwilę skręcić w prawo. Takich propozycji jest kilka. Są one m.in. na Chłopskiej, o Żołnierzy Wyklętych wspominałem, tam jeszcze jest kilka lokalizacji.

Są tematy także ambitniejsze, które mają iść na etap opracowania dokumentacji. Jest to m.in. Spacerowa, trzeci pas o zmiennym kierunku ruchu. Jest to m.in. ul. Łostowicka, też dodatkowy pas w pasie rozdziału, który miałby służyć jako buspas.

**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

Mam pytanie w tym miejscu właśnie. Czy w ogóle w naszym stanie prawnym jest możliwe stosowanie aktywnych buspasów, tzn., które będą zmieniały się w

zależności od pory dnia, czyli np. od godziny największego szczytu w przeciwnym kierunku, który nie notuje takiego ruchu zrobienie buspasa. Mam na myśli ul. Hawła, która w dół mogłaby być buspasem do góry w okresie największego obciążenia. Czy to w ogóle jest możliwe? Kiedyś poruszałem ten wątek, ale wszyscy uparcie twierdzą, że nie można, a ja nie znalazłem przepisów, które mówiłyby, że nie można, a jedyne problematyczne co jest to dostateczne oznaczenie. Widziałem system amerykański, który po prostu plastikowe odbojnice montuje i są odpowiednio przesuwane. Czy to w ogóle u nas jest możliwe fizycznie?

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
Jest. Ja też nie znam przepisów, które by uniemożliwiały wykonania pasa o zmiennym kierunku ruchu. Nie może być, powiedzmy tak, że w cudzysłowie „jednocześnie”, że gdzieś poprzez synchronizację zegarów jest tak, że najpierw jedzie autobus w górę, a potem jedzie autobus w dół. To jest niemożliwe, natomiast zrobienie tego w ten sposób, że od godziny 7 do godziny 15 kierunek ruchu jest od Świętokrzyskiej do Armii Krajowej, a od godz. 15 do 7 rano jest od Armii Krajowej do Świętokrzyskiej jest możliwe. Są odpowiednie znaki czy sygnalizacja, która reguluje właśnie organizację ruchu na pasach o zmiennym kierunku ruchu. One są stosowane np. w tunelach. Mówiąc szczerze, to one są dedykowane przede wszystkim tunelom, ale można je również zastosować dla zwykłego pasa ruchu.

**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

Może będziemy ten temat drażnić, bo wydaje mi się dosyć ciekawe. Widziałem takie filmiki, że w USA robi się tak, że się po prostu poszerza w ramach czterech pasów i się po prostu przesuwają granice, a u nas to by było ciężiej w wygradzonych trawach pasach, ale to jest jakiś pomysł, zwłaszcza w takich właśnie miejscach, gdzie w niektórych porach są puste, i mogłyby służyć jako buspas.

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
Na ul. Hawła? Nie wiem, jakie jest tam obciążenie autobusowe, bo zawsze tak bardziej kojarzyłem, że Wilanowską później jeżdżą samochody, ale Hawła też można by było zrobić np. 4,5 metrową jezdnię, z założeniem, że od godz. tej i tej ruch jest w jedną stronę, a od tej i tej ruch w drugą stronę, nawet z przystankami zlokalizowanymi w pasie rozdziału, przecież tam jest sygnalizacja, skrzyżowanie z ulicą Wilanowską, z Warszawską, tam można by było zrobić przystanek i w ten sposób to obsługiwać.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Czy są jakieś ramy czasowe tego, zwłaszcza rozwiązania na ul. Spacerowej?

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
W tej chwili ustalenia ze spotkania z ZTM, i w którym uczestniczył pan prezydent Borawski są takie, że my opracowujemy te ustalenia z ZTM, przedstawiamy panu prezydentowi do akceptacji, zostają wskazane podmioty odpowiedzialne za konkretne działania, i jedziemy z tematem. Natomiast nie ma w tej chwili, na żadne z tych zadań wskazanego finansowania, więc zakładam, że kolejnym etapem realizacji sieci buspasów będzie określenie także jakichś ram finansowych, no bo to będzie sedno, bo bez tego ani rusz.

**Wiceprzewodniczący Waldemar Jaroszewicz**

Chciałbym jeszcze powrócić do buspasów na Słowackiego i Alei Żołnierzy Wyklętych. Tam dosyć często tam jeżdżę, i albo to jest przyczyna, że te zatory się robią, praktycznie od tej nowej estakady, która jest we Wrzeszczu, jest to non stop, czy to jest dzień powszedni, czy to jest sobota, tam jest korek. Pytanie. Czy to jest związane tylko z realizacją sygnalizacji świetlnej i braku koordynacji, nie wiem, czy na TRISTARZE jest ten nurt, bo jak wstawi się buspas, no to pytanie, czy macie analizę jak będzie wyglądała sytuacja ruchu samochodowego, bo to jest jednak wyjazd do obwodnicy? Co to spowoduje?

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**

Jeżeli chodzi o sygnalizację, to mówiąc wprost, skrzyżowanie Żołnierzy Wyklętych -Chrzanowskiego ma wyczerpną przepustowość. I mówiąc uczciwie tam szans na poprawę tej sytuacji w zasadzie nie ma. Natomiast co jest istotne z tym buspasem na Żołnierzy Wyklętych i Słowackiego? Wszystko to ma się odbyć przez dobudowę trzeciego pasa. Dobudowa to jest może też za duże słowo, bo tam są 3,5 metrowe pasy ruchu, więc zakładamy, że zostaną zawężone do 3 metrów. Już uzyskujemy metr. Tam są opaski, jest pas rozdziału, z którego też można trochę zabrać, uzyskujemy kolejny metr. Na większości odcinków są prawo-skręty, które przerabiamy na prawo-skręt i buspas na wprost, i w zasadzie przy pozostawieniu 2x2 układu ruchu ogólnego jest dodatkowy jeszcze pas extra dla autobusów.

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Kolejne dwa punkty III.2 Poprawa informacji pasażerskiej o zdarzeniach transportu i III.3. Ograniczenie emisji w transporcie zbiorowym. Czekamy na informację zwrotną z Zarządu Transportu Miejskiego, który jest odpowiedzialny za te tematy.

**Radna Kamila Błaszczuk, członek Komisji**

Odnosnie punktu poprawy informacji pasażerskiej. Myślę, że warto byłoby, żeby zawioskować, aby w danych otwartych, które już są udostępniane były też te informacje o zdarzeniach nagłych. To co w tej chwili się pojawia tylko na stronie ZTM, pod linkiem bieżąca sytuacja drogowa, aby te krótkie informacje, że np. teraz nie ziała linia tramwajowa 2, 6 8, bo się zdarzył wypadek na jakimś odcinku, żeby to też w ramach danych otwartych, żeby aplikacje zewnętrzne mogły w łatwy sposób to pobierać i udostępniać użytkownikom.

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Zapisałam sobie, prześlę taką informację do ZTM.

Punkt III. 4. Likwidacja barier dostępu do przystanków tramwajowych, autobusowych, SKM oraz węzłów przesiadkowych. To są przede wszystkim działania w ramach utrzymania bieżącego i działalności własnej, przede wszystkim GZDiZ. I tutaj mamy taki najbliższy plan, oprócz tego co jest sukcesywnie naprawiane, poprawiane. Do czerwca nastąpi identyfikacja kolejnych miejsc wymagających interwencji, i to będzie przy udziale przedstawicieli trzech działów: inżynierii ruchu, utrzymania infrastruktury drogowej, utrzymania infrastruktury tramwajowej wraz z przedstawicielami każdej dzielnicy.

Czy są pytania co do tego punktu?

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Nie ukrywam, że tak po urbanistycznemu interesuje mnie, które to będą miejsca, ale zakładam, że gdzieś jakaś dostępność do informacji, jaki jest wynik prac tej komisji będzie zamieszczana.

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Każda informacja będzie miała opracowane takie zestawienie tych miejsc. Myślę też, że jak było przy tych wcześniejszych punktach, że można pokusić się o to, żeby taką listę podostać do rady miasta z prośbą o uzupełnienie czy komentarz. Możemy to zrobić w ten sposób jak najbardziej. Nie wiem, czy to też wysłać do Rad Dzielnic.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Zdecydowanie tak, bo to są lokalni stróże krzywych chodników, z jak najbardziej pozytywnym tego słowa znaczeniu. Też są to osoby o różnej sprawności, mobilności, więc często ich takie codzienne spostrzeżenia mogą być cenne, żeby ten dokument był pełen.

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Można się też zastanowić, czy przy takich wizytach w terenie nie zaprosić do udziału w takim spotkaniu, tych mini zespołów dzielnicowych przedstawicieli poszczególnych działów, zaprosić przedstawicieli, radnych dzielnicowych.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Moim zdaniem to byłby hit, ale to państwo ustalicie, czy to jest w ogóle technicznie możliwe.

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Poczekamy jeszcze chwilę, aż Rady Dzielnic zaczną działać. My się w międzyczasie przygotowujemy i myślę, że warto pójść w takim kierunku właśnie.

**Działanie IV. Zarządzanie mobilnością.**

Punkt IV. 1. Wdrażanie planów mobilności/ planów podróży. Poza tymi działaniami, które były opisane wcześniej nic się nie dzieje, ale tak jak rozmawialiśmy kilkanaście minut temu, że to, co zostanie wypracowane w ramach tego projektu, który w tej chwili trwa będzie można myśleć z powodzeniem wykorzystać i wtedy rozpocząć działania na szerszą skalę, obejmując tym jednostki miejskie i wszystkie właściwie zainteresowane firmy. Do tematu będziemy po prostu wracać po zakończeniu albo po sprawdzeniu tego w jaki sposób zadziałają te narzędzia w ramach projektu europejskiego.

Punkt IV.2. Platforma współpracy koordynatorów projektów dotyczących mobilności. Jest plan, żeby w 2019 roku powołać zespół, utworzyć taką platformę, to jeszcze się zastanowimy, jak to wyjdzie. Działań jest na tyle dużo, że po prostu wszystkiego nie dało się zrobić w jednym momencie, ale na 2019 rok jest zapisane takie działanie.

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**

Punkt IV.3. Zbudowanie nowego systemu zarządzania Strefą Ograniczonego Dostępu. W ramach prac związanych ze zmianami do strefy płatnego parkowania ten sam zespół pochylał się nad sprawami związanymi z SOD i jest kilka rekomendacji, które chcemy przedstawić do zmiany. Między innymi rozszerzenie

SOD o ulicę Ogarną, za murami, czyli w kierunku Podwała Przedmiejskiego. Mamy bardzo dużo wniosków od mieszkańców tamtej części, że zrobił się to taki nieformalny parking buforowy dla samego SOD.

**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

Cała Ogarna zrobiła się buforowym parkingiem w zasadzie.

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
Właśnie, więc myślę, że to zafunkcjonuje z jakimiś tam rozwiązaniami umożliwiającymi dojazd choćby do przedszkola przy ul. Ławniczej, tak, żeby nie było potrzeby wydawania kolejnych 300 identyfikatorów.

**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

To jest przedszkole, do którego chodzi mój syn. Tam identyfikatory są fikcją, tzn. nie widziałem ani jednej osoby z rodziców, która by miała taki identyfikator. Nie wiem skąd te identyfikatory, które są wydawane, a może są to rodzice, którzy nie dowożą swoich dzieci. Naprawdę  $\frac{3}{4}$  rodziców, którzy wjeżdżają na tę ulicę nie ma w ogóle identyfikatorów i nigdy nie dostała w życiu mandatu. Mało tego, to jest zaplecze miejsca wynajmowanego na apartamenty, i tam też 99% wjeżdżających nie ma identyfikatora, więc w kontekście SOD tam jest potrzebna rewolucja dosyć mocna, bo tam po prostu nie ma weryfikacja żadnej absolutnie.

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
Kolejna zmiana, to jest wprowadzenie sezonowego SOD, czyli ten, który był wprowadzony na Jarmark Dominikański, tak naprawdę na okres całych wakacji, czyli w tym roku od 1 lipca do 30 sierpnia cały obszar Głównego Miasta od Podwała Staromiejskiego do Podwała Przedmiejskiego znajdzie się w SOD. Ciekaw jestem jakie będą reakcje mieszkańców po drugiej stronie Podwała Staromiejskiego, no ale zobaczymy może to będzie jakiś wniosek do zmian przyszłorocznych. Tak, że to co uzyskaliśmy, to uzyskaliśmy dosyć szczegółowe informacje o wydawanych identyfikatorach, komu, gdzie, jak i dlaczego. I tu też czynimy starania, żeby tych identyfikatorów wydawanych było mniej. Na początku trochę, docelowo dużo mniej. To, jeśli chodzi o SOD. I myślę, że część tych zmian, o których państwu wspominam w najbliższym czasie ujrzy światło dzienne w formie zmiany Zarządzenia Prezydenta Miasta Gdańska.

**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

Czy jest plan, żeby to Zarządzenie było w jakiś sposób konsultowane? Oczywiście to jest prerogatywa prezydenta, mamy tą świadomość, ale jakoś szerzej z Radą Miasta Gdańska, już nie Radą Dzielnicy, bo zdajemy sobie, że może niekoniecznie, ale z nami jako radnymi to Zarządzenie?

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
Trudno mi w imieniu prezydenta się wypowiedzieć.

**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

To proszę to potraktować jako postulat płynący z naszej Komisji, że chętnie byśmy po prostu wyrazili swoje zdanie na ten temat.

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Nie ma pytań do działania, przechodzę do następnego działania. Działanie V. Zarządzanie transportem towarów.

Punkt V.1. Plan Zrównoważonej Logistyki Miejskiej dla Gdańska (plan dla transportu towarów). Założenia przy opracowywaniu planu były ambitne, że w ramach prac na SUMP-em zrobimy coś takiego jak właśnie plan zarządzania transportem towarów w mieście. Natomiast skala przedsięwzięcia okazała się właśnie tak duża, że w zasadzie doszliśmy do wniosku, że coś takiego powinno zadziać się jakby w oddzielnym, odrębnym dokumencie. I ten proces wyglądałby podobnie, prawdopodobnie około dwóch lat, bo patrząc na skalę potrzeb i jakby na charakterystykę miasta, no to sama logistyka miejska tutaj wymaga jakiegoś kompleksowego podejścia i skupienia się tylko i wyłącznie na tym temacie, na tym zagadnieniu z trochę inną grupą interesariuszy niż np. w przypadku szerokiego planu zrównoważonej mobilności. Na dzień dzisiejszy nie podjęto działań. Nie ma też finansowania, natomiast my tutaj możemy się zobowiązać do tego, że spróbujemy określić potrzeby, co byłoby niezbędne do tego, żeby w ogóle taki proces uruchomić, jakiej wymagałoby grupy ludzi i ewentualnie jakich finansów.

***Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji***

Mamy wyliczenia, ile kosztowało opracowanie SIMP, jeśli chodzi o zgromadzenia ludzi, praca nad dokumentami, itd. itd.? Jaki to był koszt, bo mnie to zastanawia, bo jeżeli mówimy o planie zrównoważonej logistyki miejskiej, to nie sądzę, żeby ten koszt był dużo większy, bo byśmy mieli do czynienia z profesjonalnymi podmiotami, tak?

***Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP***

Może być większy, chociażby z uwagi na konieczność danych, tutaj dużo danych w tym zakresie mieliśmy i bazowaliśmy już na tym co było. Pytanie brzmi. Ile mamy danych dotyczących stricte ruchu towarów w mieście. Może być tak, że potrzebna będzie jakaś dodatkowa analiza tego, bo dane dotyczące np. ruchu rowerowego, czy ogólnie KBR mamy. Natomiast tak naprawdę w Polsce, wiem, że Poznań opracował taki dokument, no ale tak naprawdę nikt się tak do końca nad tym nie pochyła. My możemy wiedzieć, ile mamy identyfikatorów, natomiast, czy to przedstawia tak naprawdę obraz? Nie do końca, dlatego, że, no to jest grubszy temat.

***Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji***

Ok., bo ja spojrzałem od tej strony tych, którzy operują w gdańsku, a mamy jeszcze tych, którzy operują przez Gdańsk i faktycznie, to nie jest wymierzalne na obecnym etapie.

***Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP***

Tak, i tutaj, jeśli chodzi o pracę nad samym SUMP-em, no to tutaj trzeba pochylić głowę przed tymi, którzy zaangażowali się w pracę zespołu i zrobili to jakby poświęcając swój czas, czasem prywatny, jeżeli mówimy o takich ekspertach zewnętrznych, czy osób, które zostały jakby z ramienia jednostek miejskich skierowane do prac. To też się odbywało kosztem tego czasu, który mają na swoje zadania bieżące. I tutaj jakby kosztem głównym był czas, który był od razu w kalkulowany w wynagrodzenia, natomiast tutaj może być inna grupa interesariuszy, i pytanie jak to będzie w ogóle zorganizowane? Tak, że spróbujemy. Jeśli się nie uda do połowy 2019, to do końca roku określić potrzeby i chociaż określić jakieś przybliżone koszty, bo to też będzie proces, który myślę będzie trwał co najmniej dwa lata, jeśli chcemy zrobić to dobrze.



**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Rozumiem, że ten dokument miałby dotyczyć z jednej strony takiej logistyki tranzytowej nazwijmy to przez Gdańsk, ale również obsługi, np. punktów handlowych?

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Dokładnie tak, tj. i dostawy tzw. ostatnia mila, jakby szeroko rozumiane kwestie dostaw, i tranzyt, ten do punktów i do obszarów chronionych, więc to wszystko musiałoby być bardzo dobrze przygotowane, żeby miało szansę funkcjonować.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Nie ma więcej pytań do tego punktu. Przechodzimy do punktów edukacyjnych.

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Działanie VI. Edukacja /kampanie informacyjne. Punkt VI.1. Kampania informacyjno-edukacyjna dotycząca zachowania w kontekście parkowania. Niestety mamy tu komórki zaznaczone kolorem żółtym. W 2019 roku jeszcze zadania nie zostały podjęte. Tutaj urodził się taki pomysł, żeby we współpracy z firmą ImmoPark przeprowadzić jakąś kampanie edukacyjno-informacyjną, ale póki co są to takie luźne pomysły. Natomiast część osób biorących udział w spotkaniu samego zespołu wie, że tam było bardzo dużo pomysłów. Kwestia czasu i może też wyznaczenia źródła finansowania takiej kampanii i osoby odpowiedzialnej za przeprowadzenie tego. Na chwilę obecną potrzeby, ale na razie nie można się pochwalić jakimiś działaniami w tym temacie.

**Wiceprzewodniczący Waldemar Jaroszewicz**

Czy jest prowadzona analiza obciążenia parkingu na ul. Jana z Kolna, który jest taki duży, wielopoziomowy, bo ja mam wrażenie, że on w ogóle nie jest wykorzystany i ludzie w ogóle nie wiedzą, że tam cokolwiek stoi, jest to parking prywatny, ale on stoi kompletnie pusty?

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**

Na pewno nie było robionej analizy przez GZDiZ, nie sądzę, żeby przez jakąkolwiek jednostkę miejską, co więcej, nie sądzę, żeby przez samego właściciela parkingu były robione tego typu analizy. Co prawda ja się spodziewam, że w najbliższym czasie tam może sytuacja tego parkingu trochę się zmienić, niestety pozostanie, ale w związku z planowanymi działaniami inwestorów w tamtej części, tych miejsc do takiego tzw. nieformalnego parkowania gwałtownie się zmniejszy. I może to oznaczać, że ostatecznie ten parking będzie się zapełniał. Ten parking powstał na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, który zakładał, że przy okazji budowy budynku TRYTON musi powstać parking, i on tam powstał. Tyle mogę powiedzieć w tym temacie pozytywnego.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Jeszcze pytanie nawiązujące do poprzedniego punktu. Jak tak naprawdę w Gdańsku wygląda ta polityka redukcji miejsc parkingowych. Jest to temat wpisany w SUMP, może nie w kolejne zadanie natomiast budzi to żywe zainteresowanie, przynajmniej części środowisk interesujących się miastem?

**Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP**

Na pewno trochę w tej kwestii pomaga samo wyznaczenie miejsc parkingowych w strefach płatnego parkowania i jednocześnie jakby troszeczkę ukrócenie

możliwości parkowania nielegalnego. Działania Straży Miejskiej, ograniczanie możliwości parkowania na chodnikach i w miejscach niedozwolonych.

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
Może kluczową sprawą jest to, co pani Orcholska powiedziała na początku, czyli generalnie ten kierunek, który eliminuje możliwość parkowania w miejscach dowolnych, i takie są założenia, choćby przy wszystkich strefach płatnego parkowania. Strefie płatnego parkowania towarzyszy strefa ograniczonego postoju, czyli eliminuje, nie licząc posiadaczy abonamentów, czyli de facto mieszkańców parkowanie poza miejscami, które są do tego wyznaczone. Ja wiem, że jakby próba przekonania mieszkańców, dlaczego, i jak funkcjonuje taka strefa, czy wytłumaczenia była trudna, ale biorąc pod uwagę ilość mandatów, które ostatnio się posypały za właśnie B39 wydaje mi się, że ten proces edukacyjny przyspieszył.

**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

Właśnie u mam trochę inną refleksję, że jest bardzo niska świadomość, nawet wśród strażników miejskich, proszę mi wierzyć o tym, jak to funkcjonuje w Gdańsku. Nawet strażnicy miejscy patrolujący nie do końca są świadomi, że strefa też oznacza, że nie można poza miejscami wyznaczonymi też parkować. Nieraz byłem świadkiem tego, że musiałem tłumaczyć strażnikowi miejskiemu, bo on sam nie był w stanie tego zrozumieć. I to nie jest rzecz taka sporadyczna, tylko dosyć często tak jest, więc myślę, że tym bardziej wśród mieszkańców Gdańska, to nie takie oczywiste i ten punkt właśnie dotyczący edukacji myślę, że tu by się bardzo przydał. Naprawdę to jest duży potencjał, bo to się po prostu ludziom w głowach nie mieści, co to znaczy, że nie mogą parkować tam, gdzie nie jest wyznaczone, co to w ogóle znaczy, jaki to przepis? No i to trzeba tłumaczyć. Myślę, że to jest największy problem parkingowy w chwili obecnej w Gdańsku. Nie te wszystkie nasze kampanie, nie brak miejsc, tylko brak zrozumienia dla rozwiązań, które się wydają nam tutaj oczywiste, ale dla większości jednak nie są. Na początek należałoby skupić się na zwiększeniu znaków poziomych na jezdni, które dodatkowo będą wskazywały, dlatego tu wskazuję w tym miejscu, że to jest naprawdę bardzo, bardzo duży problem.

**Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni**  
Czyli jest miejsce na kampanię.

**Radny Cezary Śpiewak-Dowbór, członek Komisji**

Być może na kampanię wśród strażników miejskich. Może zarządca drogi mógłby zorganizować kampanię dla strażników miejskich, i mówię to całkiem poważnie, żeby wytłumaczyć o co z tą strefą ograniczonego postoju chodzi, bo ja na początku też musiałem się faktycznie trochę w to wczytać, żeby zrozumieć konstrukcję, bo nie jest to konstrukcja używana, powiedzmy sobie w takim życiu codziennym. W momencie, kiedy zaczynało się to pojawiać, to też dopiero się zorientowałem, że jest faktycznie przepis, który umożliwia wprowadzenie strefy ograniczonego postoju, i to nie jest takie oczywiste jakie mogłoby się wydawać w Gdańskim Zarządzie Dróg i Zieleni. Może faktycznie tą kampanię edukacyjną warto by od samych strażników miejskich zacząć.

***Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP***

Nie chciałabym tu wchodzić w buty państwa Komisji, ale może to jest taki punkt, w którym Komisja mogłaby wystąpić z takim postulatem czy wyrażeniem potrzeby kampanii wśród SM, jakby wniosków tego naszego chociażby dziś wystąpienia.

***Przewodnicząca Anna Gołędzinowska***

Nie ukrywam, że na koniec naszej dyskusji chciałam zostawić takie pytanie, jak się państwo zapatrują, bo z jednej strony to są strażnicy miejscy, ale z drugiej strony, krótkiej co prawda pracy radnej mam wrażenie, że ten dokument jest jakąś baśnią nie stworzoną dla wielu pracowników innych jednostek miejskich, biorąc pod uwagę ton odpowiedzi i moje pytanie zmierza do tego, na ile państwo uważaliby za celowe jakieś takie przekrojowe szkolenia dla być może kadry kierowniczej, wiadomo, że całego Urzędu Miejskiego i wszystkich jednostek państwo nie są w stanie przeszkolić, żeby wszyscy mieli świadomość, że tutaj mamy dokument, który jest pewnego rodzaju biblią i główną wytyczną, jeżeli chodzi o różne projekty infrastrukturalne, różne działania dotyczące przestrzeni publicznej. W naszym założeniu jako nowych radnych, jeszcze pełnych entuzjazmu i wiary w instytucje miejskie, również w zakresie finansowania i priorytetów finansowania. Wnioski jako Komisja podejmiemy po zakończeniu przedstawiania przez państwa informacji.

***Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP***

Działanie VII. Mobilność jako usługa (MaaS). Punkt VII.1. Zintegrowane systemowe zarządzania MIKROTRANSPORTEM NA-ŻĄDANIE: współdzielone samochody (car-sharing), współdzielone pojazdy (ride-sharing) oraz sieciowe usługi przewozowe (TNCs-transit network companies, taxi, ride-hailing/-sourcing), w duchu mobilności jako usługi (MaaS- Mobility as a Service). Tutaj też nie ma jeszcze żadnych działań, bo jakby samo pole nie jest jeszcze do końca zbadane, więc zakładamy, że start może nastąpić najwcześniej w 2020 roku. Natomiast to są takie założenia na dzień dzisiejszy, a czy tak będzie trudno powiedzieć.

Trochę dziej się w przypadku punktu VII.@. Opracowanie i wdrożenie planu zarządzania zautomatyzowanym transportem publicznym pierwszej i ostatniej mili: testowanie i zastosowanie autonomicznych mikrobusów bez kierowców (ang. Driverless shuttles). Przede wszystkim mamy te działania autobusu bezzałogowego, testy takie są wykonywane w ramach projektu „Sohjoa Baltic”, i zobaczymy jak to się będzie sprawdzać. Te testy są też przeprowadzane w innych różnych miastach europejskich. Chyba na taką największą skalę w tej chwili robi to Finlandia i niektóre miasta niemieckie. Natomiast to też jest taki, póki co temat badany.

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Może dopowiem i zapraszam od razu państwa. We wrześniu mają odbyć się, przez tydzień na pewno, a może i dłużej tego typu praktyki na ul. Karwieńskiej, na drodze dojazdowej do ZOO. Mamy wstępną opracowaną już dokumentację dotyczącą tymczasowej organizacji ruchu. Będzie tam jeździł pojazd autonomiczny, od mniej więcej ul. Spacerowej do bramy głównej ZOO. Jeśli ktoś się nie boi pojechać samochodem bez kierowcy, to serdecznie zapraszam. Będzie to w ramach projektu, o którym wspomniała pani Orcholską. Sam jestem ciekaw jaki będzie odbiór społeczny i jakie będą praktyki. Są tam dosyć duże obostrzenia. Niestety nasze przepisy, jeśli chodzi o autonomizację transportu są bardzo dziurawe. Byłem w swoim czasie na jednej konferencji, gdzie pan radny Ważny,

nie jako radny, ale z tytułu pełnionych obowiązków zawodowych bardzo fajnie przedstawiał, jakie są u nas ograniczenia prawne, i tak marnie widzę rozwój tego transportu autonomicznego w chwili obecnej, ale zapraszam we wrześniu pod ZOO na przejażdżkę autonomicznym mikrobussem. Może sesję wyjazdową?

***Przewodnicząca Anna Gołędzinowska***

Dziękuję bardzo. bardzo dobry pomysł. Czy są pytania do tego punktu? Nie ma, proszę o dalsze informacje.

***Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP***

Pozostały ostatnie trzy punkty w działaniu VIII. Badania i analizy. Punkt VIII.1. Opracowanie wytycznych w zakresie przeprowadzania niezbędnych badań i analiz w ramach projektów infrastrukturalnych w Gdańsku. Punkt VIII.2. Kontynuacja badania „Oceny komunikacji miejskiej w Gdańsku i punkt VIII.3. Kontynuacja badania „Jakości życia w Gdańsku”. jeśli chodzi o punkty VIII.2., i VIII.3. - to są badania, które są przeprowadzane regularnie. Przeprowadzono pod koniec 2018 roku, tj. w dniach od 3 do 12 grudnia ocenę komunikacji miejskiej w Gdańsku oraz badanie jakości życia w Gdańsku w dniach od 18 maja do 08 czerwca 2018 roku. Kolejne badanie przewidziane jest w 2020 roku, jeśli chodzi o jakość życia w Gdańsku, natomiast w 2019 roku będzie przeprowadzone badanie oceny komunikacji miejskiej w Gdańsku, bo one są przeprowadzane corocznie. Jeśli chodzi o punkt VIII.1. tutaj w planach jest również zorganizowanie takiego spotkania, które ma być takim zaczątkiem, chodzi o to, żeby ruszyć ta kwestię, i jakby w szerszym zespole zastanowić się jak to powinno wyglądać, jakiego typu analizy byłyby potrzebne, żeby ujednoczyć przygotowywanie zadań inwestycyjnych infrastrukturalnych w Gdańsku. Myślę, że to powinien być bardzo szeroki zespół i myślę, że również przedstawiciele Rady Miasta Gdańska będą zaproszeni do udziału w tej dyskusji. Natomiast tutaj też się jeszcze zastanawiamy w jaki sposób dokładnie zorganizować. Dziękuję bardzo.

***Przewodnicząca Anna Gołędzinowska***

Może tak lekko dygresyjnie, ale tutaj pod tym punktem VIII. „Badania i analizy” przychodzi mi na myśl sytuacja Nowego Jorku. Mam nadzieję, że państwo gdzieś mają takie założenie, gdzie, zwłaszcza jeżeli chodzi, na pewno państwo znają, bo jak to amerykańskie bardzo dobrze marketingowo sprawa została rozegrana. Natomiast to, co mi zaimponowało to faktycznie była taka żelazna konsekwencja monitorowania i również pokazywania efektów po takich najbardziej kontrowersyjnych społecznie zmianach w mobilności w Nowym Jorku, gdzie były twarde dowody, że żadne obawy zgłaszane tak naprawdę nie zostały zrealizowane, i wydaje mi się, że to jest najbardziej przekonujący dla opinii publicznej argument, żeby być otwartym na pewnego rodzaju innowacje.

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Powiem tak, że temu ma służyć właśnie prototypowanie. To jest jednym z założeń strategii miasta, właśnie teraz pokazywanie na pewnym przedziale czasowym, że pewne obawy, które są zgłaszane przy okazji, no chociażby takiej inwestycji jak Trakt Konny wcale nie muszą się zdarzyć. Mamy jeszcze kilka pomysłów, no oczywiście w dużo mniejszej skali na ten proces, więc myślę, że to wejdzie już do takiego krajobrazu działań miasta, jeżeli chodzi o tą już współpracę także z lokalną społecznością.

***Przewodnicząca Anna Gołędzinowska***

Dziękuję. Czy są jeszcze jakieś pytania ze strony państwa radnych?

***Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji***

Jeśli jesteśmy w miejscu raport, to mam pytanie zasadnicze. Gdzie jest największy problem naszej dwuletniej pracy, dziesiątek spotkań, krwi, potu i łez, i tego finiszu w postaci uchwały, gdzie jest największy problem, ale tak szczerze, żebyśmy mogli, bo ja wielokrotnie podkreślałem i wydaje mi się, że miałem porozumienie z panem prezydentem Grzelakiem, i jestem przekonany, że do tej pory mamy, że dosyć poważnie traktujemy tą politykę, że nie jest to, tak jak mówiliśmy ten dokument, który gdzieś tam sobie leży, ale ma być tym drogowskazem naszym, chcemy być pionierem w tym zakresie, więc gdzie jest największy problem i jak my jako radni możemy pomóc w jego rozwiązaniu, oczywiście oprócz środków finansowych?

***Pani Karolina Orcholska - Koordynator Planu SUMP***

Było to wcześniej poruszone, czyli ta kwestia jakby wdrożenia tego w świadomość wszystkich jednostek miejskich, sposób traktowania tego dokumentu, już sam fakt, że dokument ten został przez radę miasta podjęty jednogłośnie. To też już jakby o czymś świadczy i jest potrzeba, żeby ta informacja poszła dalej. My to wiemy, natomiast nie ma tej świadomości we wszystkich jednostkach miasta.

***Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji***

No taka była idea. Skoro był wykonany przez organ wykonawczy gminy, a został podniesiony uchwałą organu uchwałodawczego i kontrolnego do poziomu uchwały, no to chyba oznacza intencję, żeby ten dokument był poważnie traktowany.

***Pan Tomasz Wawrzonek, Miejski Inżynier Ruchu-Gdański Zarząd Dróg i Zieleni***

Natomiast jeszcze tak dopowiem, że tak może oprócz kasy, ale o tej kasie też trzeba będzie pamiętać i też będzie prośba do państwa radnych, żeby w jakiś sposób lobbować właśnie, żeby te działania SUMP-owe miały przebicie przy kreowaniu budżetu miasta, bo my w tej chwili jeszcze jesteśmy w tym, że niektóre rzeczy toczą się, bo na zasadzie, że toczyły się od lat, więc one się toczą. Niektóre rzeczy jeszcze nie ruszyły, ale z niektórymi rzeczami przechodzimy z etapu rozmawiania, analizowania, przedstawiania pewnych pomysłów na etap realizacji, chociażby te buspasy. Tam naprawdę są rzeczy, które wymagają nakładów finansowych. Taki buspas wzdłuż ul. Żołnierzy Wyklętych, czy wzdłuż ul. Słowackiego, od lasu do ul. Potokowej oszczędza, tak według nas 3, 4 minuty na każdym autobusie, ten odcinek. Kosztuje on około miliona złotych. W skali miasta, to pewnie nie są pieniądze duże, które by rozłożyły na łopatki, ale te pieniądze już gdzieś trzeba zapisać, zabezpieczyć środki, żeby to zafunkcjonowało. Co z kolei się przekłada, dobra SUMP SUMP-em, ale wiecie my mamy takie potrzeby, wydatki, i kanalizacja tu i coś tam, i szkoła tam, i droga tu, więc to jest jakby połączenie tej świadomości czym SUMP jest i czym może być, z tym co się także wiąże z punktu widzenia miasta i jakie nakłada na miasto obowiązki.

***Przewodnicząca Anna Gołędzinowska***

Czy jeszcze jakieś pytania do samego raportu, samego dokumentu. Nie ma, wobec tego przystępujemy do wniosków końcowych Komisji. Proponuję wniosek o treści:

Zorganizowanie szkoleń dla Wydziałów Urzędu Miejskiego oraz jednostek organizacyjnych Miasta Gdańska w celu poszerzenia wiedzy i wzrostu świadomości na temat realizowanego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska.

***Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji***

Też bym dał alternatywnie szkolenie bądź utworzenie referatu sprawującego bieżącą edukację. Jeżeli będzie osoba, która będzie podnosiła rygor tego, że będzie weryfikowała pracę wszystkich jednostek organizacyjnych pod względem jednego dokumentu strategicznego, no to myślę, że taki inkwizytor sprawi jego realizację, a jeżeli ten postulat nie zostanie spełniony, to chociaż uświadomi jak bardzo zdeterminowani jesteśmy bycia we własnym zakresie inkwizytorem.

***Przewodnicząca Anna Gołędzinowska***

Proponuję wniosek o treści: Utworzenie komórki lub referatu, którego zadaniem jest monitorowanie i egzekwowanie wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska.

***Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji***

Mam jeszcze jeden wniosek dotyczący nadania priorytetu kampanii informacyjno-edukacyjnej skierowanej do mieszkańców dotyczącej zasad prawidłowego parkowania w Gdańsku. Nie wierzę, że nie ma pieniędzy na kampanię dla mieszkańców, bo jest Fundacja Gdańska, jest Wydział Promocji, mamy tyły autobusów, różne przestrzenie reklamowe, więc skierowałbym jeszcze jeden wniosek, jeśli pani przewodnicząca się zgodzi.

## **Ustalenia: Wniosek Komisji**

***Przewodnicząca Anna Gołędzinowska***

Poddała pod głosowanie przyjęcie przez Komisję i skierowanie do Prezydent Miasta Gdańska wniosków o następującej treści:

1. Zorganizowanie szkoleń dla Wydziałów Urzędu Miejskiego oraz jednostek organizacyjnych Miasta Gdańska w celu poszerzenia wiedzy i wzrostu świadomości na temat realizowanego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska.
2. Utworzenie komórki lub referatu, którego zadaniem będzie monitorowanie, koordynowanie i egzekwowanie wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska.
3. Nadanie priorytetu kampanii informacyjno-edukacyjnej skierowanej do mieszkańców dotyczącej zasad prawidłowego parkowania w Gdańsku.

**Głosowanie:**

Komisja wniosek przyjęła 5 głosami za - jednogłośnie. **Wniosek Nr 6-3/1/1/2019 stanowi załącznik nr 5 do protokołu.**

## **PUNKT - 2.**

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

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Korespondencja. Mamy pismo, które już dotarło drogą e mailową do państwa radnych. Po intensywnej wymianie korespondencji z Polskim Związkiem Działkowców wypracowano pewne zasady dialogu, których to następstwem jest zaproszenie przedstawicieli Rady Miasta Gdańska do udziału w Walnych Zebraniach poszczególnych oddziałów Związku Działkowców. Tutaj nie zostało doprecyzowane tak naprawdę o jakiej liczbie mówimy, w związku z tym ja odczytuję zaproszenie, skierowane w imieniu pani prezydent Dulkiejewicz, przez pana dyrektora Kiszkurno jako zaproszenie minimum jednej osoby. Jeżeli tych osób byłoby więcej, to po prostu możemy zgłosić większą reprezentację. Kto z państwa radnych byłby zainteresowany tą ważną funkcją społeczną?

Przypomnę, że jeżeli chodzi o, w tym momencie zgłoszone już spotkania, to one się odbędą w dniach: 28 marca, 6 kwietnia i 27 kwietnia br. Zresztą na tyle na ile czytam to pismo, to chodzi przede wszystkim o doraźny udział w tych trzech spotkaniach.

**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

Czy radni uczestniczyli już w walnych zebraniach działkowców, w jakiej funkcji będą w tych spotkaniach uczestniczyć?

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

To jest tak naprawdę nowy mechanizm, który jest pokłosiem tej korespondencji dotyczącej Związku Działkowców, która do nas spływała, a wiem, że pan prezydent Grzelak zorganizował kilka tygodni temu takie szersze spotkanie, wyjaśnił pewne wątpliwości, ale właśnie zaproponowano, że tutaj również radni miasta będą aktywnie brać udział w życiu tejże społeczności.

**Radny Mateusz Skarbek, członek Komisji**

Myślę, że w takiej sytuacji może trzeba poczekać na szersze gremium naszej Komisji, bo być może ci nieobecni w dniu dzisiejszym radni wyrażą wolę, i myślę, że to będzie bardziej dżentelmeńskie wobec nich.

**Radny Cezary Śpiewak-Dowbór, członek Komisji**

Widzę, że to pismo dekretowane również było do Komisji Zagospodarowania Przestrzennego, być może tam będą radni, którzy wyrażą wolę uczestnictwa w tych posiedzeniach. Myślę, że tak naprawdę temat bardziej dotyczy tamtej Komisji niż naszej, też z racji treści tych pism, które też do nas spływały. Zakres naszej Komisji jest na tyle szeroki, że absolutnie zrozumiałe jest, że to pismo też otrzymaliśmy, ale myślę, że zdecydowanie bardziej umocowani będą radni KZP.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Może umówmy się w ten sposób. Ponieważ nie odczytałam w tym piśmie jakiegokolwiek ograniczenia. W związku z tym przyjmę taką zasadę. Skontaktuję się z panem dyrektorem Kiszkurno, ile udział radnych miasta, przedstawicielstwa obu Komisji jest niezbędny. Jeżeli by się okazało, że jest niezbędny, to w takim razie w drodze e mailowej ponowię zapytanie i po prostu już bez głosowania, wszystkich, którzy się zgłoszą przedstawię jako przedstawicieli. Rozumiem, że tutaj nie ma głosów sprzeciwu wobec takiej metody?

**Radny Cezary Śpiewak-Dowbór, członek Komisji**

W pełni się z tym osobiście zgadzam. Myślę, że też można byłoby ewentualnie przekazać informację do tego kalendarza, tego cotygodniowego wydarzeń

miejskich, i ująć po prostu to wydarzenie. Nie oczekuję, że to 28 marca, ale to z 6 kwietnia i 27 kwietnia umieścić w kalendarzu, być może jacyś radni też będą zainteresowani, i będą mogli wziąć udział.

***Przewodnicząca Anna Gołędzinowska***

Formalnie przegłosujemy, jako pewną decyzję Komisji, że tu chcemy zostawić jako sprawę otwartą i równie poprosimy o uwzględnienie w kalendarzu dla wszystkich radnych.

**Ustalenia Komisji:**

Komisja jednogłośnie - 5 głosami za przyjęła zasadę zaproponowaną przez przewodniczącą.

***Przewodnicząca Anna Gołędzinowska***

Czy są jakieś wolne wnioski, informacje ze strony państwa radnych?

***Radna Kamila Błaszczuk, członek Komisji***

Mam właściwie prośbę a nie wniosek. Wybiegam do przodu, do maja tego roku. Zaplanowane jest posiedzenie Komisji na 6 maja odnośnie opiniowania wykonania budżetu za zeszły rok. Zwracam się z wnioskiem o to, żeby przesunąć posiedzenie z tego dnia, ponieważ nie miałam świadomości, że w maju w tak nietypowym terminie Komisja może być, termin ten mi po prostu nie pasuje.

***Przewodnicząca Anna Gołędzinowska***

Na 15 kwietnia mamy już ustalone spotkanie, wprowadzie oficjalne zaproszenia miały wyjść w tym tygodniu, natomiast z wieloma partnerami tego zebrania na temat tego posiedzenia jesteśmy już umówieni, w sprawie mobilności i po prostu bardzo bym się bała komasowania tych dwóch tematów. Więc pytanie, czy jesteśmy w stanie, w dowolnym w tym momencie terminie, innym np. kwietniowym się spotkać drugi raz, byle przed 15 maja?

***Radna Kamila Błaszczuk, członek Komisji***

Rozumiem, że termin majowy też wchodzi w grę, tylko w późniejszym terminie? Mam propozycję albo przesunąć na 7 maja, albo ewentualnie przesunąć o tydzień, czyli 13 maja.

***Przewodnicząca Anna Gołędzinowska***

Ta Komisja jest jeszcze przed nami, w razie kolizji postaram się zorganizować posiedzenie, żeby nie było kolizji z innymi Komisjami i w najgorszym wypadku posiedzenie zrobimy o wcześniejszej godzinie, np. o 14:30. Więcej spraw wniesionych ze strony członków Komisji nie ma. Porządek obrad został wyczerpany, zamykam posiedzenie Komisji - godz. 16:30.

*Przewodnicząca  
Komisji Zrównoważonego Rozwoju RMG*

*Anna Gołędzinowska*

Protokół sporządziła:

Elżbieta Wajs-Deyck