

PROTOKÓŁ NR LXIV/2023

z LXIV sesji nadzwyczajnej RADY MIASTA GDAŃSKA, która odbyła się w dniu 5 czerwca 2023 roku w Nowym Ratuszu ul. Wały Jagiellońskie 1

Początek obrad godz. 14:00

W sesji na 34 udział wzięło 28 radnych.

Lista obecności stanowi **załącznik nr 1** do niniejszego protokołu.

PUNKT 1

SPRAWY REGULAMINOWE

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Otworzyła obrady LXIV sesji nadzwyczajnej Rady Miasta Gdańska zwołanej na wniosek grupy radnych. Zapowiedziała, że sesja rozpocznie się od wystąpienia wiceprezydenta Piotra Kryszewskiego w imieniu pani prezydent Aleksandry Dulkiwicz, która jest we wcześniej zaplanowanej delegacji.

Wniosek stanowi **załącznik nr 2** do niniejszego protokołu.

PUNKT 2

WYSTĄPIENIE PIOTRA KRYSZEWSKIEGO – ZASTĘPCY PREZYDENT DS. USŁUG KOMUNALNYCH

PIOTR KRYSZEWSKI – Zastępca Prezydent ds. Usług Komunalnych

Rozpoczął wystąpienie od podziękowania za zorganizowanie tej sesji nadzwyczajnej. Następnie stwierdził, iż wiadomo, że wniosek ten został złożony w jednym celu, żeby

przykryć temat problemu pyłu węglowego w wielu dzielnicach Gdańska. To się jednak nie udało: „chcieliście państwo grillować Mevo, a wyjdzie, że będziemy wspólnie promowali Mevo 2.0” – powiedział prezydent. Następnie wyraził zdziwienie, że sam wniosek został złożony 2 tygodnie po tym, jak się odbyła konferencja prasowa, gdzie przedstawiciele Obszaru Metropolitalnego mówili, jaki jest aktualny stan tego projektu, na jakim etapie się on znajduje i jak będzie wyglądał najbliższy harmonogram jego realizacji. Prezydent stwierdził, że dzisiejsza sesja to też okazja do tego, żeby przedstawić rozliczenie Mevo 1.0. Według prezydenta, pędzie to jednak też smutny przykład tego, jak wygląda i działa prokuratura rządów Prawa i Sprawiedliwości, ponieważ po blisko 3 latach od złożenia zawiadomienia prokuratura nie jest w stanie skutecznie podjąć postępowania, jeżeli chodzi o rozliczenie tego projektu i wskazanie winnych. Przy realizacji dużych projektów zawsze mówi się o ryzykach i zmianach w projektach. Od sposobu zarządzania właśnie ryzykami, często zależy, czy projekt odniesie sukces, czy zakończy się porażką, i w tym przypadku Obszar Metropolitalny wyciągnął wnioski z projektu Mevo 1.0, więc Mevo 2.0 był przygotowywany w innych realiach ekonomicznych i też z innymi założeniami. W tym miejscu prezydent przypomniał, że te założenia były przygotowywane w ramach konsultacji społecznych, w których brali udział również eksperci i mieszkańcy Obszaru. W ramach tych konsultacji ustalane też było, m.in., czy system ma być stuprocentowo tradycyjny, czy ma być systemem mieszanym, czy elektrycznym i właśnie ten wzorcowy przykład z zarządzania zmianą w tym projekcie widać w ciągu ostatniego miesiąca, ponieważ pod koniec kwietnia pojawiła się informacja o kolejnych incydentach z rowerami w Sztokholmie. Wówczas wielu ekspertów wróżyło upadek projektu Mevo 2.0 – po tym, co się ostatecznie wydarzyło w stolicy Szwecji, taki scenariusz był bardzo prawdopodobny. Jednak po miesiącu niezwykle intensywnej pracy i rozmów z przedstawicielami firm z całego świata udało się opracować plan wyjścia z tej niezwykle trudnej sytuacji: powstał plan zakładający, że miasto otrzymuje rower nowszej generacji, a przede wszystkim taki, który daje gwarancję bezpieczeństwa mieszkańców – taki rower był testowany przy okazji wczorajszego Wielkiego Przejazdu Rowerowego, gdzie zebrał bardzo dobre recenzje. Następnie prezydent zwrócił się do radnych, że dzisiaj też mają okazję przetestować ten rower i sprawdzić, że pomimo swojej wagi prowadzi się go łatwo i przyjemnie. Na koniec prezydent stwierdził, że uważa, iż trzeba też jasno powiedzieć, że w żadnym mieście na świecie nie ma idealnego systemu rowerów miejskich. Nie ma też floty rowerów bez VAT. Dobitnie to pokazują przykłady z wdrażania podobnych systemów w wielu miastach w Polsce, ale zostanie to pokazane nie dlatego, by szukać wymówek we wdrażaniu tego projektu, tylko dlatego, żeby powiedzieć i zapewnić, że uda się stworzyć Mevo 2.0 pomimo tych wszystkich trudności. Prezydent wyraził przekonanie, że jeszcze w tym roku za parę miesięcy z sukcesem zostanie uruchomiony system rowerów miejskich dla wszystkich 16 gmin, które biorą udział w tym projekcie. System, który będzie stabilny, funkcjonalny i przede wszystkim bezpieczny dla mieszkańców.

PUNKT 3

WYSTĄPIENIE PREZESA ZARZĄDU OMGGS MICHAŁA GLASERA

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Podziękowała za wystąpienie prezydentowi Piotrowi Kryszewskiemu i zapowiedziała wystąpienie prezesa Zarządu OMGGS Michała Glasera w sprawie świadczenia polegającego na dostawie, uruchomieniu oraz zarządzaniu i kompleksowej eksploatacji Systemu Roweru Metropolitalnego OMGGS w latach 2017–2023, przedstawienia rozliczenia Mevo 1.0 oraz przedstawienia sytuacji w sprawie Mevo 2.0.

MICHAŁ GLASER – Prezes Zarządu OMGGS

Na początku wystąpienia podziękował za zaproszenie. Powiedział, że został poproszony o zabranie głosu w dwóch sprawach: po pierwsze rozliczenia Mevo 1.0, a po drugie przedstawienia informacji na temat wdrażania Mevo 2.0, a więc poświęci po 5 minut informacji na temat pierwszy i 5 minut na temat drugi. W ramach wstępu prezes przypomniał, że Obszar Metropolitalny Gdańsk, Gdynia, Sopot ma trzy główne obszary działalności: realizuje strategię, wspólne plany wieloletnie, zarządza funduszami unijnymi jako jedna z trzech instytucji pośredniczących na Pomorzu i realizuje projekty wspólne dla wielu gmin. Mevo to jest właśnie przykład takiego projektu wspólnego dla wielu gmin, ale również jest to przykład wspólnego realizowania strategii i wspólnego realizowania projektów europejskich, ponieważ jest to część szeroko zakrojonego pakietu działań na rzecz wspieranie mobilności i klimatu, na który wydaje się ze środków RPO i POIiŚ-a 1,8 mld zł (w tej poprzedniej perspektywie) i z którego OMGGS sfinansuje dojazdy do węzłów Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Rębiechowo i Osowa czy zakup floty autobusowej, tramwajowej, trolejbusowej. Sztandarowym działaniem jest rozbudowa sieci węzłów przesiadkowych w Obszarze Metropolitalnym i właśnie te węzły przesiadkowe wspierane są przez Mevo, przez rower metropolitalny – taka była idea. System działał w 2019 roku, od wiosny do jesieni. W tym czasie okazało się, że jest to system najpopularniejszy w Polsce w stosunku do jakiegokolwiek innego systemu rowerów publicznych. Średnio 7 przejazdów na 1 rower, średni dystans – 4 km. Łącznie w systemie Mevo zarejestrowało się 160 tys. osób i sama ta liczba najbardziej świadczy o jego popularności. Czemu Mevo 1.0 upadło? Warto pamiętać, że w 2018 roku naprawdę się cieszący się, rozstrzygając przetarg, który wygrała nie firma krzak, ale Nextbike – prawie monopolista na polskim rynku (prezes wyświetlił mapkę systemów). Niestety, po podpisaniu umowy zaczęły się pojawiać problemy z Krakowa, Wrocławia, Poznania, Nałęczowa, Chorzowa i z innych miast dotyczące tego, gdzie się podziały nasze rowery (prezes przedstawił wykres symbolizujący wartość spółki: po lewej stronie 2018 rok, kiedy podpisywano umowę, jeszcze wysoko się trzymała, Nextbike Polska w 2019 roku). Niestety właśnie wtedy, kiedy był szykowany system dla Trójmiasta, coraz więcej tych problemów w innych polskich miastach się pojawiało, w wyniku czego firma upadła i została później sprzedana raz, a potem drugi. Później te projekty zostały przejęte. Obecnie właścicielem ich i marki Nextbike jest europejska firma Tier. W tym miejscu prezes powiedział, że nie jest ekspertem od tego, dlaczego upadła firma Nextbike – oczywiście prasa o tym dużo pisała, że banki, odmowy kredytowania w całej Polsce – miasto interesowało głównie Mevo 1.0. Po 2–3 latach rozpraw sądowych, podczas których otrzymano wgląd w dokumentację wewnętrzną

firmy Nextbike, ewidentnie widać, na co ostatnio zwrócił uwagę sąd, że rowery dla Trójmiasta nie były produkowane ze względu na zadłużenie tej spółki w innych polskich miastach, a deklaracje, które z tej mównicy składał prezes firmy Nextbike, były nierzetelne, nie przedstawiono też prawdziwych danych na temat sytuacji spółki. Miasto zostało ewidentnie oszukane, ponieważ tego typu korespondencję e-mailową: prezes wyświetlił przykład zdania z e-maila, które były pokazywane w sądzie jako materiały dowodowe, że „wykonujemy nasze prawo do wstrzymania dostawy dla Trójmiasta dopóty, dopóki 440 tys. € nie zostanie spłacone za sprzęt do Wrocławia”. Dzisiaj, z tej perspektywy wiadomo, że miasto rozwiązało umowę ze spółką w ostatnim momencie, dzięki czemu udało się uratować środki publiczne: dwadzieścia kilka milionów złotych. Gdyby kontynuować współpracę z tą firmą i jej zapłacić, nie można byłoby później tych pieniędzy wykorzystać na finansowanie Mevo 2.0. Następnie prezes przedstawił dokument z publiczną deklaracją prezesa Nextbike’a i władz miast OMGGS, gdzie prezes Nextbike’a deklarował natychmiastowe oddanie pieniędzy z użytkowników właśnie użytkownikom. Ile jest tych pieniędzy? Według deklaracji firmy Nextbike jest 1700 osób na Pomorzu, i nie tylko, którym przywłaszczono ich pieniądze w kwocie powyżej 50 zł – to są osoby, które zdecydowały się na wykupienie abonamentu rocznego bądź innej formy płatności. Jest jeszcze druga grupa osób, które nigdy nie kupiły abonamentu większego niż 10 zł, bo wtedy tyle kosztował system miesięczny, i takich osób, według deklaracji Nextbike’a, jest 70 kilka tysięcy. Osób, które mają 1 zł, 2 zł, 30 gr, 10 gr 7,5 zł, 4,20 – takich osób, które nigdy nie wydały więcej niż 10 zł na ten system. Łącznie przywłaszczonych mieszkańcom pieniędzy jest 435 tys. zł – jeżeli deklaracje Nextbike’a są prawdziwe. Miasto nie mogło tych pieniędzy oddać nie tylko dlatego, że nie ma właściwej formy prawnej – to nie miasto jest ich właścicielami, tylko ta spółka. Jest prawo w Polsce, które mówi, co się robi w takich sytuacjach [brak możliwości transkrypcji kilku sekund wypowiedzi ze względu na zatrzymanie nagrywania dźwięku z sesji] nie przekazała popełnienia przestępstw z prokuratury. W związku z tym OMGGS skorzystał z wymiaru sprawiedliwości w Polsce w dwójnasób: po pierwsze zgłosił popełnienie przestępstwa w prokuraturze – to miało miejsce w sierpniu 2020 roku, po drugie założył sprawę w sądzie, która została rozstrzygnięta równo 2 miesiące temu – 5 kwietnia 2023 roku. Sąd użył takich sformułowań, jak „w pełni winna upadku Mevo jest firma Nextbike”, „Zasądzona kara jest wysoka, bo to dodatkowe 4 miliony złotych, jednak wykonalna”, ponieważ co dla OMGGS było kluczowe w tym wyroku, to że nie tylko spółka córka firmy Nextbike została zobligowana do zapłacenia tej kary, ale również cała firma Nextbike Polska, która teraz jest własnością dużego europejskiego koncernu – stąd ta wykonalność – który w Warszawie otworzył niedawno system. Jeśli chodzi o prokuraturę, o której wspominał prezydent, to w czerwcu ubiegłego roku prokuratura umorzyła postępowanie. Powiedziała, że nic tutaj się nie dopatrzyła. Wszystko było w porządku, natomiast 3–4 tygodnie temu sąd uznał trzyletnie działania prokuratury za skrajnie nieprofesjonalne, powierzchowne, niedbałe i wiele gorzkich słów na temat działań polskiej prokuratury w tym wyroku sądu pada. Sąd nakazał polskiej prokuraturze wznowić działanie w sprawie przywłaszczenia pieniędzy gdańszczan, gdynian, tczewian, wejherowian i niestety, po 3 latach, wszystko ma się zacząć od początku. Na koniec prezes podał informację, ile to kosztowało podatników gminy: Mevo 1.0 kosztowało 6 mln 800 tys. zł – to jest kwota obliczona na podstawie jedynej faktury zapłaconej za I etap na kwotę 10,8 mln pomniejszonej o 4 mln zł, które były zabezpieczone w postaci gwarancji bankowej na samym początku, przed podpisaniem umowy, więc na żądanie od razu 4 mln bank przelał, a więc stąd te 6,84 mln na 14 gmin, które brały wtedy udział w projekcie. Jeżeli jeszcze pozyska się 4 mln zł

z Nextbike'a, Tiera, od firmy, która jest naturalnym podmiotem, który te zobowiązania posiada, to będzie to kwota jeszcze mniejsza, czyli 2,8 mln zł na 14 gmin Obszaru Metropolitalnego. Ile to kosztowało budżet Gdańska? Zatem budżet Gdańska to kosztowało 3,73 mln zł i po wieloletnich kontrolach (najdłuższa kontrola prowadzona była przez Centralne Biuro Antykorupcyjne Wydział Kontroli i Analiz) nie dopatrzone się jakichkolwiek zarzutów co do niegospodarności czy złamania innych ustaw lub prawa polskiego. W tym momencie prezes wyraził chęć zakończenia sprawozdania na temat różnych aspektów Mevo 1.0 i przeszedł do omówienia tematu Mevo 2.0. Na wstępie przypomniał, że przygotowania do tego projektu rozpoczęto od cyklu konsultacji z mieszkańcami, np. na Długim Targu, na spotkaniach internetowych – w grudniu 2019 roku odbyły się pierwsze, które zakończyły się pod koniec stycznia. W tych warsztatach z udziałem zainteresowanych mieszkańców, aktywistów rowerowych, na odpowiedź, kto z państwa chciałby rowerów bez napędu elektrycznego, padały potwierdzające jednostkowe głosy. Bardzo silny głos był za tym, żeby to był system mieszany: zarówno rowery z napędem, jak i tradycyjne. Padały również wnioski o podwyższenie abonamentów czy o inne różne działania, które wdrożono, natomiast jeśli chodzi o ten aspekt podstawowy, jeszcze postanowiono przeprowadzić badania preferencji, które zlecono firmie badań opinii publicznej na próbie prawie 1500 osób. 6,5% osób chciało rowerów ze wspomaganie elektrycznym, natomiast pozostała część albo tylko rowerów elektrycznych, albo mieszanego systemu, który obecnie zwiększył liczbę stacji, ponieważ dwie dodatkowe gminy weszły do Mevo 1.0. Zmieniło się również to, że jest rozproszony system zarówno ładowania, jak i punktów serwisowych. Ważne, że już 1000 rowerów tradycyjnych, do których nie ma żadnych zarzutów, znajduje się w Gdańsku, w hangarze przy ulicy Reja. Tak naprawdę jest ich trochę więcej, bo 1100 jako pewien bufor, odebrano 51 stacji ładowania, w tym w Gdańsku 20, punkty serwisowe, kupione są samochody elektryczne. Zatrudnione są już osoby do centrum obsługi klienta, do systemu serwisowania – ta ekipa się zwiększa, natomiast po tym, jak bliźniacze, te same ramy, ten sam model roweru zaczął mieć problemy w Sztokholmie, podjęto błyskawiczną decyzję, po miesiącu analiz, żeby zmienić system, zmienić rower elektryczny. Ten rower tutaj na środku to jest jeden z 5, które były od miesiąca w Trójmieście, a ten po lewej to jest przykład tego 1100 rowerów. Ten nowy rower to jest rower firmy Segway, która jest znana z wprowadzenia 20 lat temu na rynek rowerów samobalansujących się, które to nazwę własną otrzymały właśnie od nazwy tej firmy. Badano dwie największe europejskie firmy: pytano ich o cenę tego modelu, tego konkretnego roweru i usłyszano od firmy Dott i od przedstawiciela firmy Tier, że są zadowoleni z tych rowerów. Są one dużo lepsze niż inne rowery z napędem elektrycznym, których używali przez ostatnie lata. W Paryżu od grudnia 2021 roku funkcjonuje ich 20 tys., w Brukseli – 3,5 tys., w samochodowych Stanach też wchodzi na rynek: 4,5 tys. sztuk. Podstawowe różnice w stosunku do roweru włoskiego to 4 kg więcej, ale też m.in. bateria o 80% większej pojemności. Mimo tych 4 kg więcej przez ekspertów, biegłych sądowych rower oceniany jest jako bezpieczniejszy, łatwiejszy w użytkowaniu dla seniorów, ponieważ łatwiej i lżej się go odkłada i zabiera. Ma automatyczną skrzynię biegów, która uniemożliwia takie rwanie, którego w Mevo 1.0 użytkownicy mogli doświadczać, czyli automat. Lepsze są hamulce, opony nieprzebijalne, bo kauczukowe, i dla niektórych może gadżet, ale to, że można tam włożyć telefon: to jest też ładowarka indukcyjna, co bardzo mocno wpływa na bezpieczeństwo, ponieważ kiedy się tym rowerem ma znaleźć jakąś stację postojową, nie trzeba szukać telefonu w kieszeni i ryzykować utraty bezpieczeństwa, tylko można sobie swobodnie nawigować zgodnie z tym, co mówi aplikacja. Kończąc: koszty tego

systemu, przez najbliższe 6 lat, jeżeli będzie w pełni wykonywany, to z pieniędzy gmin 95 mln zł, czyli dla 16 gmin prawie 16 mln zł rocznie. Oczywiście największy koszt jest w metropolii Gdańsk – ta kwota w porównaniu do innych gmin też jest największa: do 8,5 mln zł rocznie z budżetu Gdańska, co się przekłada na 700 tys. zł za każdy miesiąc funkcjonowania bez żadnych uwag z naszej strony, czyli maksymalnie 700 tys. zł miesięcznie. Za to mamy minimum 2226 rowerów w Gdańsku, 370 stacji i obowiązki wykonawcy do codziennego ładowania, serwisowania i wymiany rowerów na nowe, jeżeli się zniszczą. Jest to ważna zmiana w stosunku do Mevo 1.0., które było projektem unijnym. Tutaj miasto może sobie pozwolić na finansowanie usługi, wtedy musiano zrobić dostawę, więc obecnie będzie się płacić tak jak w Netfliksie czy w Audiotece za każdy miesiąc oraz tylko i wyłącznie wtedy, jeżeli spółka wykona swoją robotę. Do tej pory, jak się można domyślić, płacono hiszpańskiemu operatorowi w związku z tym, że jeszcze 0 miesięcy, to jeszcze 0 zł i tak za każdy miesiąc. Jest taka umowa między OMGGS a spółką, która ma nadzieję oczywiście na systemie zarobić, a zarobi tylko wtedy, jeżeli każdy miesiąc będzie funkcjonowała bez zarzutów. Nowe rowery i w ogóle rowery: 1100 od kwietnia znajduje się w hangarze, pierwsze 440 Segway'ów, po przemalowaniu, przyjedzie ze Słowacji pewnie pod koniec czerwca, a na początku lipca pozostałe 4 partie całkowicie nowych, bo te mają już miesiąc, ale nowo wyprodukowane 4 partie z fabryki w Chinach, z którą zarówno łączyliśmy się pod Szanghajem, jak i dostaliśmy pisemne potwierdzenia płatności w 4 partiach produkcyjnych, pociągiem (pociąg z Chin do Polski jedzie od 18 do 20 dni). Te dostawy powinny być zakończone w wakacje tego roku. W sierpniu planowane jest rozpoczęcie testów i w zależności od tego, czy te testy potrważą tydzień czy wiele tygodni, w zależności, czy uzna się, że firma już jest gotowa do uruchomienia tego systemu, to on albo wczesną jesienią, albo późniejszą jesienią powinien zostać uruchomiony. Na koniec prezes przypomniał, że jest to system całoroczny i do końca listopada jeżdżą wszystkie rowery, a przez 3 miesiące: grudzień, styczeń, luty – połowa całej floty. Podsumowując, prezes powiedział, że jest na sesji ze swoim zespołem: zastępcą Krzysztofem Peryczem-Szczepańskim i kierowniczką projektu Dagmarą Kleczewską, więc jeżeli będą pytania, to chętnie na nie odpowiedzą.

PUNKT 4

DYSKUSJA

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Zapowiedziała, że głos zabierze poseł Kacper Płażyński.

KACPER PŁAŻYŃSKI – Poseł Prawa i Sprawiedliwości

Rozpoczął wypowiedź od tego, że słyszał, że prezydent za nim tęsknił. Następnie uznał, że „ten rower i system pokazuje pod powiększeniem, w jaki sposób metropolia współpracuje przy różnych projektach i, szczerze mówiąc, nie jest to dobra recenzja. Bo ile trwają prace nad Mevo? To nie jest przecież tylko Mevo 1.0, Mevo 2.0. To są lata przygotowań do tego, żeby ten projekt w Gdańsku odpalić. Poprawcie mnie, jeżeli to jest krócej niż 7–8 lat przygotowań do tego, żeby w Gdańsku, w województwie

pomorskim taki rower był odpalony”. Niestety, było Mevo 1.0, jest Mevo 2.0, w zasadzie już jest Mevo 3.0, bo to przecież kolejny model roweru, który będzie testowany i który zapewnia się, że już będzie skutecznie dostarczony, że będzie można nim jeździć, że będzie dzięki temu, co gorąco poseł popiera, mniejszy ruch samochodowy na drogach, z czego również osoby, które jeżdżą samochodami, będą mogły korzystać. Ludzie będą zdrowsi, generalnie życie będzie piękniejsze i przyjemniejsze. Poseł stwierdził, że jest całym sercem za, tylko po dzisiejszym wystąpieniu prezydenta Kryszewskiego i prezesa aglomeracji nie zauważył żadnej samokrytyki. Zauważył jedynie mówienie o tym, że prokuratura jest zła. Mówienie o tym, że ci, z którymi zostały zawarte kontrakty, są źli. Być może rzeczywiście tak jest, pewnie tak, skoro to się nie udało, to widać, że to nie byli dobrzy kontrahenci, ale to nie jest tak, jak zostało powiedziane, że wcześniej nie było głosów mówiących, że ten projekt przez władze metropolii jest źle przygotowany. Wręcz przeciwnie, takie głosy się pojawiały i to ze strony ekspertów tych, z którymi podobno każdy projekt w Gdańsku też jest konsultowany, i ze strony społecznej, i eksperckiej. Jest taka organizacja, dobrze znana, Rowerowa Metropolia. To jest organizacja, która chyba najbardziej w Trójmieście udziela się właśnie w tych kwestiach związanych z transportem rowerowym, ale i nie tylko, generalnie z mobilnością. I oni od początku mówili, że to jest projekt przeskalowany, że założenia tego projektu są założeniami, których się nie da spełnić i które nigdzie w Europie do tej pory nie zostały spełnione, więc dlatego, kiedy prezes Glaser przedstawia te pytania, które zadano mieszkańcom Gdańska, czy szerzej województwa, w których tylko 5 czy 6% mówi o tym, że chciałoby jedynie rowery w tradycyjnym tego słowa rozumieniu, bez napędu elektrycznego, to poseł pokusiłby się o inne pytanie: czy gdyby na to pytanie odpowiadali mieszkańcy województwa, a ono byłoby nieco zmienione, to znaczy: czy chcecie rowerów napędzanych elektrycznie w takiej ilości, ale nie wiemy, kiedy nam się uda ten plan zrealizować, może za 5, może za 10, a może za 20 lat, czy też chcecie więcej tych tradycyjnych rowerów, ale to jest pewnik, że będziecie mogli jeździć tymi rowerami w tym systemie za rok, 2, a mniej byłoby tych rowerów wtedy wspomaganych elektrycznie, myślę, że tych odpowiedzi twierdzących byłoby więcej niż te 5%, że oni jednak dokonaliby innego oszacowania tego, co chcą mieszkańcy Gdańska. Zatem bądźmy uczciwi: takie podejście na zasadzie nic się nie stało, a koszty są niewielkie, nie przekonuje ani posła, ani uczestników ruchu drogowego i rowerowego, ani mieszkańców Gdańska. Jeżeli coś się nie udaje, to zawsze jest tak, że ktoś czegoś nie zrobił, należycie nie ocenił, a w Gdańsku z tych przemów panów występujących przedtem wynika, że nic się nie stało, a zostało wydanych ponad 4 mln zł, nie wliczając w to kosztów tych 7 czy 8 lat pracy urzędników i nie tylko, którzy przecież też pobierają pensję. W tym momencie poseł zwrócił uwagę, że prezes Glaser też pobiera pensję za realizowanie tych projektów. Bardzo wiele osób również w jakiś sposób przyczyniło się do tego, że ten koszt ponad 4 mln zł był dużo, dużo większy i też taka jest rzeczywistość. Dlatego też poseł pozwoli sobie spytać – są na sali prezydenci – czy naprawdę nie ma słowa samokrytyki w realizacji tych projektów, że one były od początku do końca dobre, że wszyscy są winni, tylko wy nie jesteście winni, czy jakiegokolwiek kadrowe ruchy, jakakolwiek odpowiedzialność pracowników, dyrektorów, prezydentów, którzy zajmowali się realizacją tych projektów, była poniesiona, czy ktokolwiek nie dostał nagrody, nawet już nie mówiąc o dymisjach? Czy jest jakakolwiek odpowiedzialność przy tym projekcie? To posła najbardziej interesuje, bo to, że zawsze można znaleźć winnych, że zawsze każdy nie chce być winnym, ale w tym przypadku są lata realizacji już projektów, które nie wychodzą. Nie wychodzą, a wydawałoby się, nie są wcale tak skomplikowane, więc poseł bardzo prosiłby o taką informację, jakie tutaj były konsekwencje tego, że ten projekt nie

wyszedł oraz czy ten rower, który jest na sali, będzie świetnie jeździł po Gdańsku i nie tylko, po całym województwie i nie będzie się psuł i wszyscy będą mogli z niego korzystać? W tym miejscu poseł powiedział, że też lubi jeździć rowerem i jeździ rowerem i na pewno będzie uczestnikiem Mevo, kiedy w końcu Mevo się w Gdańsku czy w województwie wydarzy. Ten rower stojący na sali rzeczywiście w niczym nie przypomina tych rowerów wcześniejszy, z tego co poseł słyszał, on waży ponad 40 kg. Poseł też interesuje, jak to z punktu widzenia rzeczywiście legalności i przygotowania tego przetargu wygląda: to miał być rower ładny, lekki, przyjemny i szybki, a w przypadku tego kolosa poseł nie sądzi, żeby to wszystko było spełnione, więc jeszcze raz poprosił, jaka jest odpowiedzialność za to, że te projekty nie wyszły i na ile ten rower to jest tak naprawdę to cudo, na które przez tyle lat, prawie dekadę, mieszkańcy Gdańska czekali (zobaczymy, czy się doczekamy). Mówiono o tym, że ten rower jeszcze w tym roku się pojawi – poseł rozumie, że w tym roku to znaczy w sezonie letnim, ale on by taki pewny nie był, ale skoro prezydenci dają słowo, to będą na pewno z tego słowa rozliczeni – oby się udało.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Zapowiedziała, że głos zabierze prezydent Piotr Grzelak.

PIOTR GRZELAK – Zastępca Prezydent Miasta Gdańska Ds. Zrównoważonego Rozwoju i Mieszkalnictwa

Rozpoczął konkluzją: „oto odnalazł się pan poseł – nie było go w temacie ważnej sesji na temat pyłu węglowego w porcie, nie ma go w temacie ustawy metropolitalnej, kiedy deklaruje wcześniej, że będzie głosował za ustawą metropolitalną powołującą faktyczną metropolię w Gdańsku, a później głosuje przeciwko, czyli faktycznie kłamie, jest natomiast wtedy, kiedy zajmuje się nie swoimi obowiązkami”. W tym miejscu prezydent zwrócił się do posła Płażyńskiego, chcąc mu przypomnieć, jakie są obowiązki posła: mówi o tym ustawa o wykonywaniu mandatu posła i senatora. Artykuł 1 ustęp 2 ustawy: informowanie o swojej pracy. W związku z tym, że nie było posła Płażyńskiego na sesji bardzo ważnej z punktu widzenia interesów mieszkank i mieszkańców Gdańska i w kontekście tego artykułu, prezydent Grzelak chciałby publicznie zadać 3 pytania: „jest pan wiceprzewodniczącym Komisji Gospodarki Morskiej, czy zawnioskował pan lub zorganizował posiedzenie komisji w sprawie pyłu węglowego w Gdańsku? To jest pytanie numer 1. Dwa: czy przeprowadził pan kontrolę poselską, tak jak ma pan zwyczaj robić, w różnych punktach samorządu, kontrolę poselską w Ministerstwie Środowiska dotyczącą planu zaopatrzenia w węgiel na przyszły rok – mamy informacje, że tego węgla nie będzie mniej, a będzie go więcej. Problem pyłu węglowego nie będzie mniejszy, ale będzie większy. I czy przeprowadził pan kontrolę w Ministerstwie Gospodarki Morskiej? Jakie czynności zaradcze ministerstwo podjęło, aby przeciwdziałać właśnie skutkom zwiększonego transportu węgla? Nikt w Gdańsku nie jest przeciwko funkcji portu i wszyscy rozumieją, jaka jest funkcja portu, ale pana obowiązkiem wynikającym z ustawy jest informowanie o swojej aktywności w zakresie okręgu wyborczego, z którego został pan wybrany”.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Poprosiła posła Kacpra Płażyńskiego o odniesienie się do pytań prezydenta Piotra Grzelaka.

KACPER PŁAŻYŃSKI – Poseł Prawa i Sprawiedliwości

W odpowiedzi zwrócił się do prezydenta Grzelaka: „No dobrze, dziękujemy bardzo próbował pan zmienić temat, a teraz do rzeczy, panie prezydencie.”

MICHAŁ GLASER – Prezes Zarządu OMGGS

Odpowiadając na hipotetyczne pytanie posła, co by mieszkańcy odpowiedzieli w sprawie, czy chcą rowerów tradycyjnych tylko szybciej? Miasto Turku zamówiło rowery w pełni tradycyjne i one tak samo upadły jak Mevo 1.0, a postępowanie przetargowe trwało tak samo długo. Dostawa rowerów elektrycznych to jest pół roku więcej i to jest koszt większy dla samorządu, natomiast to wcale nie gwarantuje tego, czy ten system upadnie, czy też nie. Prezes wspominał, że pokazywał przykłady z Bydgoszczy, Nałęczowa i z wielu innych polskich miast, w których tak samo te rowery miejskie padają i mają wielomiesięczne opóźnienia i bankructwa w przypadku tradycyjnych rowerów, więc niezależnie od tego, co by mieszkańcy odpowiedzieli, to my jako odpowiedzialni za te rowery, bierzemy pod uwagę, że to jest niestety system ryzykowny, a gros 95% naszego działania skupiamy na programach metropolitalnych nie tylko rowerowych, ale bardzo kompleksowych projektach wspierających mobilność, o których też była mowa. Oprócz tego, że realizowany jest ten pakiet za 1,6 mld zł, 25 węzłów przesiadkowych, nowe autobusy, trolejbusy i tramwaje, prowadzony jest nadzór, pisane są różnego rodzaju niezbędne elementy, analizy i przygotowania, to oprócz tego robione są jeszcze dwie inne rzeczy: przygotowujemy nowy pakiet projektów mobilnościowych i klimatycznych do FEPU, czyli Funduszy Europejskich dla Pomorza, a przez szereg miesięcy – na prośbę rządu – opracowywany był pakiet przedsięwzięć do KPO na kwotę 6 mld zł. Obecnie wszyscy czekają, aż te prace zaprocentują, ponieważ najpierw przygotowywane są pomysły na projekty, a później te projekty są realizowane. Jakie zostały wyciągnięte konsekwencje – to było pytanie do prezydentów. Za zakończenie prezes tylko podkreślił, że jego zespół Obszaru Metropolitalnego robi to wszystko, o czym mówił na początku prezentacji, a projekt Mevo jest ważnym, ale wspierającym projektem inne działania transportowe.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu radnemu Andrzejowi Skibie.

ANDRZEJ SKIBA – Radny Prawa i Sprawiedliwości

Przywitał przewodniczącą i posła, a następnie stwierdził: „powiedziałbym wcześniej szanowna pani prezydent, ale pani prezydent Aleksandry Dulciewicz nie ma dzisiaj z nami, co jest świadectwem tego, do jakiego stopnia ją interesuje kwestia roweru miejskiego, ale są obecni prezydenci. Szanowni panowie prezydenci, mamy trzech Piotrów, kto wie, przynajmniej dwóch może by chciało zastąpić panią prezydent nie tylko na sesji – zobaczymy, jak to będzie przy rowerze.” Następnie radny powiedział, iż uznał, że warto jednak zaznaczyć obecność pani prezydent, przypominając jedno

proste ujęcie, ono nie bez powodu jest czarno-białe, bo to jest historia. Historia, która niestety inaczej niż w niejedynej produkcji nie ma happy endu. Czarno-białe, ponieważ Mevo 1.0 jest trupem, trupem, który niestety nieprzyjemne konsekwencje zostawia w postaci chociażby nierozliczenia się z mieszkańcami Gdańska, którzy dużo pieniędzy włożyli w to, żeby móc z rowerów korzystać. Dochodzi powoli godzina 15:00, wielu mieszkańców Gdańska albo właśnie kończy, albo już skończyło pracę. Wielu z nich wybierze jakiś środek komunikacji: tramwaj, SKM-kę, autobus. Kto wie, może również piechotą ktoś się zdecyduje wracać, ktoś może wróci rowerem, a wiele osób podejdzie do tych słynnych stacji po Mevo, podejdzie i nie znajdzie tam roweru miejskiego – mimo milionów złotych, jakie zostały przekazane na ten projekt. Nie znajdzie tam roweru miejskiego, ale znajdzie coś innego pozytywnego, chociaż budzącego czasem emocje, znajdzie przykład, że można zrobić środek transportu na pewne odległości, który działa. Mało tego jest w tej branży konkurencja – chodzi oczywiście o hulajnogi. Radny powiedział to, będąc świadomym także wielu kontrowersji i wielu kwestii, które trzeba jeszcze również na poziomie miejskim tutaj wyregulować. Następnie się zaczął zastanawiać: „No to jak to jest, że prywatny operator: jeden, drugi, trzeci potrafi zapewnić tego typu usługę, a wielkie miasto z ponad 3-miliardowym, a nawet i większym budżetem nie potrafi od lat tak prostej rzeczy zrobić? To jest bardzo wymowne. Gdzie szukać powodów takiego stanu rzeczy? Być może nieobecność pani prezydent Aleksandry Dulkiejwicz wynika z ważnych obowiązków.” W tym momencie radny przyznał, że pozwolił sobie spojrzeć w kalendarz Prezydent Miasta Gdańska i rzeczywiście w godzinach 8:00–16:00 jest wpisany III Szczyt Porozumień Wolnych Miast. Radny zrobił małe rozeznanie w tym temacie i się okazało, że „to przede wszystkim porozumienie chyba kolegów pani Aleksandry Dulkiejwicz, pana Trzaskowskiego i kilku innych osób – ok, niech tam sobie rozmawiają, o czym chcą”, chociaż radny zaręcza, że bardzo niekiedy są tam kontrowersyjne wątki podnoszone. Być może jest dla pani Dulkiejwicz ważniejszym tą impreza, tamto wydarzenie, ale dlaczego wtedy jest Prezydentem Miasta Gdańska i dlaczego wtedy, kiedy pojawia się jakaś trudność, temat niewygodny, pani prezydent z nami nie ma? Radny Skiba podziękował, że są panowie wiceprezydenci – być może któryś zastąpi wkrótce panią prezydent na tym fotelu („nie wiem który z panów, ale to już panom zostawiam”). Natomiast zdaniem radnego pani prezydent powinna być dzisiaj obecna na sesji, ponieważ wedle struktury Obszaru Metropolitalnego Gdańsk, Gdynia, Sopot Aleksandra Dulkiejwicz jest wiceprzewodniczącą rady. Prezes Rady, wiceprezes, nie ma na posiedzeniu odnośnie projektu. Dziwne padały pytania czy nieprawdziwe tezy, że radni Prawa i Sprawiedliwości chcą przykryć sesję dotyczącą pyłu węglowego. Jak na razie można odnieść wrażenie, że to pan wiceprezydent Grzelak próbuje przykryć temat Mevo pyłem węglowym. Nie jest to najlepszy pomysł, bo z pyłem trzeba walczyć i jak była sesja odnośnie tego tematu, to radni PiS-u byli obecni. Dzisiaj na sesji odnośnie roweru – tu radny wtrącił: „Panie prezydencie, ja wiem, że pan lubi mi przerywać w różnych sytuacjach, ale ja panu jednak nie przerywałem, proszę dać dokończyć. Panie prezydencie” – nie ma również posłanek, posłów Koalicji Obywatelskiej, a radny mówił tydzień temu, że przychodzą tylko wtedy, kiedy jest okazja w wątpliwy sposób przyłożyć tym, którzy niekoniecznie na krytykę – przynajmniej za takie rzeczy – zasługują. Następnie radny wspomniał, że wspólnie z radnym Przemysławem Majewskim pisali interpelacje odnośnie sytuacji z Mevo znacznie wcześniej, bo i w maju, i wcześniej ten temat podnosili w mediach i prosili o informację, np. dotyczącą zapisów umowy z operatorem City Bike Global w zakresie ewentualnych kar umownych – prosili o udostępnienie umowy, pytali o aneksowanie i szereg innych rzeczy. Odpowiedź była lakoniczna, od jednego z panów

wiceprezydentów, gdzie odesłali radnych do Obszaru Metropolitalnego – w tym momencie radny wyraził zadowolenie, że pan prezes Glaser jest obecny, być może będzie w stanie odpowiedzieć, ale radny nie może pojąć, jak to jest, że Prezydent Miasta Gdańska, wiceprzewodnicząca rady (organu statutowego tego stowarzyszenia) ani nie odpisała na interpelację w sposób merytoryczny, ani nie ma jej dzisiaj. Radny wraz z radnym Majewskim ponowili próbę 16 maja: ponownie pytali o środki, jakie poszły z miejskiej kasy i z miejskich spółek na projekt Mevo – tutaj warto będzie zapytać za chwilę o to, czy są to wszystkie kwoty, ponieważ radny w tym momencie zacytował trochę dłuższą, ale dalej lakoniczną odpowiedź na interpelację (odpowiedź krótsza od interpelacji – dość wymowne): „Z budżetu Miasta Gdańska na działalność stowarzyszenia” – więc wnioskujemy, że chodzi o Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny – „przekazano środki finansowe w wysokości od roku 2018 do 2023 blisko 17 mln zł. Radny skomentował: „17 mln zł, a rowerów nie ma. Przepraszam 2 są na sali, ale to taka bardziej pokazówka”. Następnie radny powiedział, że te stanowiska służą umieszczaniu rowerów prywatnych, te punkty, te bazy – tam stoją hulajnogi, czemu nie ma tam roweru? Na co te pieniądze poszły? To jest pytanie bardzo zasadne. Jeszcze jedna jest na początek istotna kwestia, na którą radni nie uzyskali satysfakcjonującej odpowiedzi, ponieważ pytali, ile wyniosły wynagrodzenia członków zarządu oraz rady Obszaru Metropolitalnego Gdańsk Gdynia Sopot w ostatnich 5 latach – wnosili o podanie informacji w następujący sposób: rok, np. 2022 i funkcja: prezes itd. Odpowiedź od prezydenta Piotra Grzelaka brzmiała: „Odnosnie punktu pierwszego Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny i tak dalej posiada osobowość prawną (tutaj KRS, NIP, REGON) w sprawie wynagrodzenia członków zarządu oraz rady Obszaru Metropolitalnego Gdańsk, Gdynia, Sopot proszę kierować bezpośrednio do stowarzyszenia”. W tym momencie radny przyznał, że nie wie, czy może w sposób bardziej bezpośredni zapytać, zwracając się do prezesa Michała Glasera, ile pan przez te 5 lat zarobił? Ile zarobili państwa współpracownicy? I czy pan ocenia, tak naprawdę z czystym sumieniem – możemy nawet na chwilę, jak pan chce wyłączyć mikrofony – że pan wszystko, ale to wszystko na pewno zrobił dobrze? Kończąc wystąpienie, radny chciał się dowiedzieć, chciałby jedną rzecz stwierdzić, która – jakby to powiedział klasyk – jest oczywistą oczywistością: prezydent Aleksandra Dulkiwicz jest jak Mevo. Na Mevo sporo osób czekało, jak to w Gdańsku, ale na Mevo, podobnie jak na panią Aleksandrę Dulkiwicz, wiele osób już po takim czasie niespecjalnie może przychylnie patrzeć. Wiele osób zawiodło Mevo, bo wiele osób zawiodła pani Aleksandra Dulkiwicz i dzisiaj w Gdańsku nie ma ani Mevo, ani na sesji Rady Miasta Gdańska nie ma pani prezydent Aleksandry Dulkiwicz. To na co idą pieniądze? Na co idą pieniądze na rowery, których nie ma, i za co pieniądze bierze Aleksandra Dulkiwicz, której nie ma na sesji Rady Miasta Gdańska?

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Zapowiedziała wystąpienie prezydenta Piotra Grzelaka.

PIOTR GRZELAK – Zastępca Prezydent Miasta Gdańska Ds. Zrównoważonego Rozwoju i Mieszkalnictwa

Zwrócił się do radnego Andrzeja Skiby: „No, pan radny, jednak wyjątkową bezczelnością w kontekście ostatniej sesji, w kontekście tego pierwszego rzędu, który był na tamtej sesji się wykazał. To znaczy wtedy, kiedy rozmawiamy o ważnych tematach dla Gdańska, naszych reprezentantów nie ma. Nie ma żadnego z ministrów,

nie ma żadnego z posłów, którzy mają wpływ. Nawet nie ma radnego, który dzisiaj zastępuje Kazika Koralewskiego, który zresztą złożył wniosek o dzisiejszą sesję, jak dzisiaj go nie ma. Nie ma pana radnego ministra Rabendy – Wiceministra Skarbu Państwa i Aktywów Państwowych. Nie, no właśnie mówię, że nie ma go wtedy, kiedy jest sesja Rady Miasta dotycząca ważnych tematów. Nie ma go wtedy dlatego, że ucieka przed odpowiedzialnością. Natomiast pan radny Skiba, niestety wykazał się kolejny raz dużą ignorancją, mówiąc o 17 mln zł w kontekście Mevo. Panie radny, jest pan radnym, z tego, co pamiętam, okręgu numer jeden. Okręg numer jeden to jest okręg, w którym bardzo dużo procesów rewitalizacyjnych się odbywa. Czy pan ma świadomość, że te procesy rewitalizacyjne odbywają się dzięki zintegrowanym inwestycjom terytorialnym prowadzonym przez Obszar Metropolitalny Gdańsk, Gdynia, Sopot? Czy pan radny ma świadomość, że kilkadziesiąt szkół, które w tej chwili w Gdańsku przechodzą termomodernizację, odbywa się dzięki pracy zespołu Obszaru Metropolitalnego Gdańsk, Gdynia, Sopot? Czy ma pan świadomość, iż wiele projektów społecznych jest realizowanych przez metropolię? Metropolię, która nie ma ustawy dzięki panu partii, a te aktywności mimo to są prowadzone, więc proszę, żeby pan najpierw poczytał o metropolii, o później się wypowiadał.”

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu radnemu Bogdanowi Oleszkowi.

BOGDAN OLESZEK – Radny Wszystko dla Gdańska

Powiedział, że po raz któryś pada tu stwierdzenie, że obecność pani prezydent jest obowiązkowa, w związku z tym zwrócił się do radnego Skiby: z czego to by wynikało, że musi być, ma przedstawicieli: siedzą trzej wiceprezydenci, pani sekretarz, dyrektorzy. Radny zrozumiałby, że można byłoby mieć to zastrzeżenia w przypadku, gdyby nie było nikogo na sali i nie byłoby przedstawicieli, którzy mogą odpowiadać na pytania, natomiast radny wie, że to tak łatwo mówić: „nie ma, nie ma, nie ma”. W tym momencie radny zwrócił się do posła Płażyńskiego: „panie pośle, tak do pana było zasadne pytanie, bo to była bardzo ważna sesja, byli mieszkańcy, jest pan przedstawicielem tego okręgu, a temat jest bardzo ważny, bo zdrowie, także proszę sobie nie kpić z tego.”

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu radnemu Andrzejowi Skibie.

ANDRZEJ SKIBA – Radny Prawa i Sprawiedliwości

Odnosił się ad vocem: obecność pani prezydent Aleksandry Dulkiejwicz jako Prezydenta Miasta Gdańska i konieczność uczestnictwa w sesjach Rady Miasta Gdańska wynika przynajmniej z dwóch źródeł. Po pierwsze z funkcji, którą się sprawuje, a po drugie: znacznie mocniejsze – z przyzwoitości i szacunku wobec mieszkańców Gdańska.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu prezydentowi Piotrowi Kryszewskiemu.

PIOTR KRYSZEWSKI – Zastępca Prezydent ds. Usług Komunalnych

Krótko odniósł się do wystąpienia i pytań radnego Skiby: „dzisiaj jesteśmy w trakcie sesji nadzwyczajnej, a pana wystąpienie skupiało się na tym, żeby przeczytać wnioski, które były interpelacjami i odpowiedzi, które pan otrzymał. Te wszystkie informacje są dostępne na Biuletynie Informacji Publicznej. Myślę, że też liczyłem na to, że przeprowadzimy dzisiaj jakąkolwiek merytoryczną dyskusję i prezentacja, która została przedstawiona przez prezesa, pokazywała w szczegółach i rozliczenie Mevo 1.0 i etap, na jakim jesteśmy, jeżeli chodzi o ten obecny projekt. Wydaje się, że te wszystkie informacje, o które państwo też wnosili, już otrzymaliście. Jeżeli brakuje jakichkolwiek innych informacji, trzeba odpowiednio zadać pytanie albo też wybrać instytucję, której się zadaje pytanie, bo jeśli się wnosi o wzór umowy lub właśnie o konkretne zapisy umowy, którą stroną jest Obszar, to należałoby takie pytanie skierować nie do urzędu, tylko właśnie do prezesa Obszaru Metropolitalnego. I myślę, że na tym należałoby zakończyć tę dyskusję, kto odpowiedział, jak odpowiedział. Te wszystkie informacje były na bieżąco przekazywane na bardzo szczegółowych poziomach odpowiedzi, a jeżeli takich informacji brakuje, to jesteśmy dalej otwarci, jeżeli chodzi o udzielanie takich informacji. I tak samo ja sobie bym też życzył, żeby panowie radni czy też pan poseł tak samo byli aktywni właśnie na tym polu, gdzie jest możliwość odzyskania tych pieniędzy, o których mówił pan prezes. To ponad 400 tys. zł. Cały czas czekamy na te pieniądze. Od 3 lat jest prowadzone postępowanie przez prokuratury. Sąd wyrokiem sprzed 2 miesięcy wskazał odpowiedzialnych za ten stan rzeczy, jeżeli chodzi o niepowodzenie projektu Mevo 1.0, dlatego też liczymy na aktywność państwa, jeżeli chodzi o tę walkę, o odzyskiwanie pieniędzy mieszkańców.”

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu radnemu Przemysławowi Majewskiemu.

PRZEMYSŁAW MAJEWSKI – Radny Prawa i Sprawiedliwości

Rozpoczął wypowiedź od słów, że „ta sesja została zorganizowana, nie tak, jak państwo twierdzą, by cokolwiek przykrywać, bo temat Mevo, temat Fali, temat różnych problemów, z którymi mierzą się mieszkańcy Gdańska, to nie jest temat zastępczy, on jest tak samo ważny jak problem pyłu węglowego, więc my jako radni mamy prawo o tym dyskutować. Mamy prawo przekazywać te informacje mieszkańcom Gdańska. Jak wygląda sprawa roweru metropolitalnego w Gdańsku, czy też szerzej na Pomorzu? Chciałbym krótko taki rys historyczny pokazać, natomiast kluczowe tu będą lata 2018–2019, do czego za chwilę przejdę. 2008 rok mamy artykuł na portalu trójmiasto.pl, cytuję »bogatsi o doświadczenia Krakowa w przyszłym roku zorganizujemy przetarg na miejską wypożyczalnię rowerów w Gdańsku. Będziemy jednak mieli więcej pieniędzy, dzięki czemu stworzymy znacznie większą sieć niż pod Wawelem – zapowiada pan Antoni Szczyt, patronując inwestycjom rowerowym w gdańskim magistracie« 15 lat temu była mowa o tym, że ma powstać rower metropolitalny czy też wypożyczalnia rowerów w Gdańsku. 2023 rok: ani rowerów, ani wypożyczalni – poza prywatnymi przedsiębiorcami. 2011 rok: nieudany projekt

prywatnego inwestora. Wiele osób pokładało w tym nadzieje, niestety nie udało się, do czego przyczyniła się także katastrofa w Japonii. Te rowery po prostu nie miały możliwości dotarcia. 2013 rok: Sopot tworzy swój rower miejski – 80 sztuk rowerów, operator Nextbike. 2013 rok. Co się dzieje dalej? 2015 rok: po trzech sezonach firma Nextbike zamyka system, ponieważ skarży się na to, że nie ma wsparcia ze strony miasta. Do tego podmiotu będziemy jeszcze wracać, natomiast chciałbym wskazać, że to nie jest tak, że władze miasta czy też władze Obszaru Metropolitalnego były zaskoczone. Przecież firma Nextbike, czy też później firma NB Tricity, która była spółką córką tej firmy, to były podmioty, jednak dość dobrze znane nie tylko władzom miasta Gdańska, ale także innym prezydentom, którzy przecież działają w Obszarze Metropolitalnym. 2017 rok: zgoda Rady Miasta Gdańska na to, żeby przystąpić do projektu roweru metropolitalnego. Tutaj tak naprawdę, poza jednym głosem wstrzymującym, cała Rada Miasta zgodziła się na to, żeby taki projekt o wartości 22 mln zł uruchomić, z czego wkład miasta Gdańska wynosił 2,5 mln zł. Porównajmy to sobie z obecnymi kosztami. Kolejna kwestia: rozpoczęcie przetargu. Kwiecień 2018 roku: złożenie odwołania do przetargu przez firmę Nextbike. Na godzinę przed posiedzeniem Krajowej Izby Odwoławczej firma Nextbike to odwołanie wycofała, po czym okazało się, że zgłosiły się trzy podmioty, z czego oferta Nextbike nie była najbardziej korzystna cenowo, natomiast oferowano w 100% rowery elektryczne. I co się stało? Zdecydowano się, mimo tych wszystkich historii, doświadczeń z tą firmą, na wybór Nextbike'a. Jeśli by przedstawiać historię Mevo 1.0, to można powiedzieć, że to była taka karuzela, która coraz szybciej się kręciła. Przytoczę tylko kilka fragmentów z 2018 roku. Kwiecień: podpisanie umowy, planowany start 18 listopada 2018 roku. W listopadzie 2018 roku okazuje się, że mamy pierwsze opóźnienie (3 tygodnie), bo nie dotarły stacje dokujące. W grudniu jest kolejne opóźnienie z powodu braku odbioru rowerów. Styczeń 2019: trzeci niedotrzymany termin z powodu błędów w aplikacji. Kolejna kwestia: 26 marca – start systemu; 1/3 rowerów, nieco ponad 1200 rowerów z ponad 4000, jest udostępniona i co się dzieje? Gdańszczanie, mieszkańcy Pomorza, którzy tak długo wyczekiwali tego roweru, z wielkim zainteresowaniem traktują tę inicjatywę. Chcą wypożyczać rowery, niestety, tych rowerów nie ma albo są problemy z ich wypożyczeniem, problemy z aplikacjami, co skutkuje tym, że już na początku kwietnia system zostaje zawieszony. W kwietniu 2019 roku, dokładnie 5 kwietnia, już naliczono 900 tys. zł kary. Kilka dni po starcie systemu. Co się dalej dzieje? 26 kwietnia: częściowo wznowiono działanie systemu 28 kwietnia. Jak donosi m.in. portal trójmiasto.pl z blisko 9 mln wypłacono 9 mln 700 tys. zł podmiotowi Nextbike, z czego odjęto 900 tys. zł kary. 10 maja jest taka informacja, że zostało naliczone podmiotowi już ok. 4,5 mln zł kary, natomiast 5 sierpnia 2019 roku jest kolejna informacja, że te ponad 2000 rowerów, które miało dotrzeć, niestety nie zostanie dostarczone – kolejne opóźnienie. Wrzesień 2019 roku informacja, że produkcja rowerów będzie ukończona do końca września. Tak się nie dzieje. 28 października 2019 mamy zawieszenie systemu i tak naprawdę jego koniec. To jest ogromny kamień nie tylko do ogródka tego operatora, jest to ogromny kamień do ogródka Obszaru Metropolitalnego, który ten przetarg, który obsługę, powinien w odpowiedni sposób przygotować. Jeśli Obszar Metropolitalny nie był w stanie w odpowiedni sposób zweryfikować podmiotu, nie był w stanie w odpowiedni sposób przygotować warunków tego przetargu, aby nie dochodziło do takich sytuacji, to o czym to świadczy? W pierwszym wystąpieniu chciałbym zadać kilka pytań, bo nie została udzielona odpowiedź m.in. na pytanie pośła, kto poniósł odpowiedzialność personalnie za to, że system Mevo 1.0 zakończył funkcjonowanie po kilku miesiącach. Drugie pytanie: czy i dlaczego ignorowano sygnały w sprawie firmy Nextbike, która już wcześniej w Sopocie, a także przed samym

przetargiem składała odwołania, co mogło wskazywać na to, że współpraca z tym podmiotem, delikatnie mówiąc, nie będzie udana? Pytania odnośnie Mevo 2.0 pozostawię sobie na kolejne wystąpienie.”

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu radnej Elżbiecie Strzelczyk.

ELŻBIETA STRZELCZYK – Radna Prawa i Sprawiedliwości

Na wstępie wyjaśniła, że pod koniec lutego została zaproszona do tego, żeby razem z innymi osobami z miasta Gdańsk pojechać do Sztokholmu na rozmowy z City Bike Global. Jednodniowy wyjazd był świetnie zorganizowany logistycznie i rzeczywiście pozwolił zobaczyć, jak wygląda sytuacja z ewentualnym opóźnieniem albo niewprowadzenia systemu Mevo 2.0. Podczas wyjazdu delegacja z Gdańska odwiedziła wicemera Sztokholmu, który ma już doskonałe doświadczenia, to znaczy doskonale, może właściwie to jest złe słowo, niezbyt dobre doświadczenia z firmą hiszpańską, która zajmuje się tym rowerem miejskim w Sztokholmie. Pan wicemmer przedstawił problemy, które mieli z tym hiszpańskim operatorem. Potem członkowie wyjazdu przejechali się tymi rowerami, niestety nie są to te rowery, które w tej chwili są na sali – tamte akurat spisywały się nieźle. Niestety, teraz wiadomo, że pękają ramy, więc ich mieć, całe szczęście, nie będziemy. Natomiast później delegacja rozmawiała w City Bike Global – to jest siedziba tej firmy, która u nas się nazywa City Bike Global, odbyło się spotkanie z prezesem Jordi Cabañasem i padało tam mnóstwo pytań do prezesa i do osób zatrudnionych w Sztokholmie, zresztą również do jednego z kierowników tutaj projektów Polsce, które według radnej i wtedy to radna wyrażała, pokazywały, że sytuacja jest niepewna. Nie było wtedy jeszcze aplikacji, nie była ona jeszcze udostępniona do testów, nie było, to znaczy rowery dopiero zaczynały być dostarczane i wszystko wskazywało na to, że nie da się tego systemu roweru metropolitalnego Mevo wprowadzić w Gdańsku w czerwcu. Radna uważa, że zawsze opozycja powinna być konstruktywna i starała się też wspierać pytaniami i pokazywać te rzeczy, które rzeczywiście wyglądały niewłaściwie. Pani prezydent po przyjeździe od razu zamieściła post na Facebooku, w którym napisała, że ma nadzieję, że pomimo przeszkód uda się ten projekt wprowadzić wiosną. Oczywiście widać, że się nie udało. Wiadomo, jak ciężko cały zespół ten, który jest odpowiedzialny za wprowadzenie roweru metropolitalnego, pracuje. Natomiast radna ma w tej chwili takie pytania, może bardziej techniczne, i chciałaby już prosić, żeby w tej chwili rzeczywiście te odpowiedzi padły od razu dlatego, że to są takie rzeczy, które mieszkańców interesują. Mianowicie po pierwsze: czy – powiedziano, że – wszystkie stacje ładowania, czyli 51 sztuk w całym Obszarze Metropolitalnym zostały już odebrane? Czy rzeczywiście już one wszystkie działają i czy nie będzie problemów logistycznych z ładowaniem baterii? To jest pierwsze pytanie. Drugie pytanie: czy aplikacja, z którą były jakieś problemy, bo takie były informacje w mediach, czy w tej chwili ta aplikacja do obsługi systemu metropolitalnego roweru już jest i czy już działa poprawnie? Po trzecie: czy – bo też to znalazło się w mediach – tym razem, w związku z bezpieczeństwem pieniędzy mieszkańców, rozliczeniem będzie się zajmował OMGGS, czyli osoby będą jakieś odpowiedzialne za rozliczenie, czyli mieszkańcy będą wpłacać do OMGGS pieniądze, np. na abonament albo za przejazdy bezpośrednio, i później będą rozliczani z OMGGS? Na koniec radna chciała się dowiedzieć, ile osób będzie odpowiadało za

rozliczenia tego systemu, ponieważ wie, że w Sztokholmie jest 11 osób, a u nas jakoś chyba trochę mniej do tego systemu.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu prezydentowi Piotrowi Kryszewskiemu

PIOTR KRYSZEWSKI – Zastępca Prezydent ds. Usług Komunalnych

Krótko odniósł się do tego pytania, które już kilkakrotnie padało, czyli rozliczenia winnych: „tutaj pan prezes też jednoznacznie wskazał w swojej prezentacji, że 2 miesiące temu zapadł wyrok i sąd jednoznacznie wskazywał, kto jest odpowiedzialny za upadek systemu Mevo 1.0. Jeżeli państwo radni chcecie dodatkowych informacji, wyjaśnień, można złożyć wniosek do sądu o szczegółowe uzasadnienie. Tam cały proces też będzie szczegółowo opisany. Pani Radna, jeżeli chodzi o tę wizytę studyjną w Sztokholmie, rzeczywiście wtedy te rozmowy, które prowadziliśmy, były bardzo ciekawe. Tam zdiagnozowaliśmy szereg ryzyk i tylko przypomnę, że jednym z głównych ryzyk w tym momencie były właśnie punkty ładowania i to mogę potwierdzić, że dzisiaj wszystkie 51 punktów ładowania w całym Obszarze Metropolitalnym są zapewnione. W tym momencie jest konieczność zwiększenia tych punktów ładowania, czyli rozszerzenia zdolności naładowania, nie dołożenie dodatkowych punktów, tylko przebudowanie tych, które już dzisiaj funkcjonują z tego względu, że ta bateria, która jest w tych rowerach, jest praktycznie dwa razy większa. Jeżeli chodzi o aplikację, to w tym wcześniejszym systemie dostawcą i rowerów i aplikacji była firma Waymo. W momencie, kiedy główny dostawca rozwiązał umowę, musieliśmy podjąć dodatkowe czy główny wykonawca musiał podjąć dodatkowe rozmowy, jeżeli chodzi o dostawę rowerów i inne rozmowy jeżeli chodzi o dostawę samej aplikacji już nowej. Tak i tu możemy potwierdzić, że taka umowa już została podpisana. Mamy nową firmę, która będzie dostarczała aplikację i tutaj też jesteśmy bezpieczni, ponieważ jest to też sprawdzone operator, który funkcjonuje w wielu miastach w Polsce. A te kwestie kadrowe: ile osób z Obszaru będzie się zajmowało obsługą tego systemu, to już pan wiceprezes.”

KRZYSZTOF PERYCZ-SZCZEPAŃSKI – Kierownik ds. projektów metropolitalnych OMGGS

Rozpoczął od tego, że odniesie się do wszystkich merytorycznych pytań, które się pojawiły nie tylko w ostatniej wypowiedzi, ale również w poprzednich wypowiedziach. To jak mówiono, są stacje ładujące: 51, aplikacja jest obecnie przygotowywana przez firmę Urban Sharing z Oslo, więc to jest zupełnie nowa firma. Wcześniej była to ta sama firma, która produkowała rowery, czyli firma Waymo z Bari. Jak będzie wyglądało rozliczenie? Rozliczenie będzie wyglądało w ten sposób, że każdego dnia firma City Bike Global będzie przelewała na konto OMGGS środki zgromadzone przez mieszkańców. Obecnie dział finansowy OMGGS to 4 osoby, specjalnie też otworzono dział księgowości wewnętrznej – wcześniej OMGGS był obsługiwany przez zewnętrzne biuro rachunkowe. W naszej ocenie do rozliczeń jednego przelewu dziennie będzie wystarczał ten zespół w szczególności, że na bieżąco będzie dostęp do systemów raportowych. Natomiast odnosząc się do wcześniejszych pytań, czemu wybraliśmy firmę Nextbike – prawo zamówień publicznych nie daje wielkiego pola

manewru. Nie można wykluczać firm, przedsiębiorców, co do których mianoby nawet podejrzenie, że będą w sposób nierzetelny wykonywać swoje obowiązki, ponieważ od razu by przegrano w KIO. Kierownik przypomniał tylko, że w przetargu na Mevo 2.0 zdecydowano się nie dopuścić firmy Nextbike. Po tych doświadczeniach, które już OMGGS miało przy Mevo 1.0., do przetargu i decyzją KIO firma Nextbike została przywrócona. Oczywiście KIO nie jest sądem, natomiast OMGGS nie chciało tracić czasu na długotrwałe postępowanie, mimo że teraz sąd orzekł, że jednak firma Nextbike solidarnie odpowiada za porażkę Mevo 1.0. Co do pytania dotyczącego hulajnóg: czemu hulajnogi działają a Mevo nie działa? To jest dosyć długi temat, natomiast trzeba zwrócić uwagę przede wszystkim na kwoty, jakie płaci się za przejazd hulajnogą. Tak w przypadku Tiera jest 2,7 zł za odblokowanie hulajnogi i 65 gr za minutę – to są rozwiązania dla ludzi majątnych. Druga kwestia to to, że prywatni operatorzy działają w tych częściach miasta, w których będą mieli ruch, będą otrzymywali zyski, tak więc to nie są systemy, które mają charakter transportowy, a jedynie systemy komercyjne, które mają na siebie zarabiać. Rower publiczny działa w całym mieście, również w tych obszarach, w których prywatni przedsiębiorcy nie chcieliby tego typu komercyjnych systemów wpuszczać. Co więcej, warto sprawdzić, jak działają takie firmy hulajnogowe. Tuż przed pandemią do Gdańska weszła firma Bolt z 1000 hulajnóg i w ciągu tygodnia się zwinęła w momencie wybuchu pandemii, ponieważ wiadomo było, że nikt nie będzie z tych hulajnóg przez najbliższy czas korzystał. Zatem w przypadku prywatnych firm nie ma pewności, że świadczenie, które będziemy chcieli dla naszych mieszkańców świadczyć – tutaj w postaci przejazdów na rowerach – w ogóle będzie świadczone, dlatego że firma może podjąć decyzję, że z dnia na dzień zmienia lokalizację, przenosi się do innego miasta bądź kończy działalność. Takich firm jak Logo Sharing, Bolt jest dużo, pojawiają się i znikają, więc to nie jest też sposób na to, żeby zapewnić stały dostęp do usługi.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu radnej Alicji Krasuli.

ALICJA KRASULA – Radna Prawa i Sprawiedliwości

Pierwszą kwestią, którą poruszyła, jest waga roweru. Radnej wydaje się, że 4 kg robią sporą różnicę nie tyle w trakcie jazdy, bo pewnie jedzie się całkiem przyjemnie, ale wsiadania i zsiadania. Niektóre osoby, szczególnie kobiety, ważą niewiele więcej niż ten rower i proszę sobie wyobrazić, jeżeli się przewrócą czy dojdzie do jakiejś kolizji. Drugie pytanie brzmi, czy będą jakieś ograniczenia co do prędkości jazdy na tym rowerze albo czy będą jakieś ograniczniki wbudowane do roweru, które nie pozwolą jakiejś prędkości przekroczyć, a kolejna kwestia to jest wprowadzenie tych rowerów na jesień. Sezon rowerowy zaczyna się w zasadzie teraz. Czy koszty utrzymania tych rowerów zimą, jesienią nie przewyższą tego, co wpłacą ludzie? I czy będą jakoś magazynowane? Czy ta ilość dostępnych rowerów na mieście będzie na sezon zimowy ograniczana?

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu radnemu Krystianowi Kłowski.

KRYSTIAN KŁOS – Radny Koalicji Obywatelskiej

Rozpoczął od zwrócenia się do radnej Krasuli: „proponowałbym, żebyśmy słuchali, co się dzieje podczas sesji i wystąpień mówców, bo przecież była informacja o tym, że flota rowerów na listopad, grudzień i styczeń będzie zmniejszana o połowę, więc warto słuchać, nie trzeba będzie zadawać dodatkowych pytań”. Następnie radny powiedział: „chciałem zacząć od tego, co usłyszałem przed chwilą i miałem nadzieję, że poziom bezczelności parlamentarzystów Prawa i Sprawiedliwości już sięgnął maksimum, ale widzę, że niestety nie. Kiedy pan radny Oleszek zadawał pytania, pan poseł powiedział: cytuję, »ja wam się nie muszę tłumaczyć« – panie pośle, pan jest wybrany przez obywateli i czy się panu podoba, czy nie, jest pan również posłem mieszkańców i mieszkańek Gdańska. I jeżeli pytamy o pana działania, pana obowiązkiem jest odpowiadać na pytania, które do pana kierujemy – to pierwsze. Drugie: pan radny Skiba mówił, że pani prezydent pojechała sobie na wczasy do Warszawy spotykać się z kolegami. Panie radny, na tym spotkaniu, o którym pan mówił, byli m.in. przedstawiciele Ukrainy: mer Lwowa, mer Buczy i trwały rozmowy o tym, w jaki sposób wspomóc te miasta w odbudowie po wojnie. Jeżeli pan to uważa za spotkanie towarzyskie, to serdecznie gratuluję. Kolejna sprawa: było pytanie o winnych. Prokuratura, CBA, NIK – nikt nie wskazał, że jakkolwiek wina jest po stronie związku. Państwo próbują w jakiś sposób zwalić odpowiedzialność za, niestety, słabo działającą firmę, ale jak się podpisuje kontrakty, to jest ryzyko, że one nie zostaną zrealizowane. Stąd m.in. kary umowne, które zostały zasądzone przez sąd. Pan poseł dzisiaj jest na sesji. Mam nadzieję, że nie ucieknie, tak jak to było w przypadku sesji dotyczącej Forum Gdańsk, kiedy sami radni Prawa i Sprawiedliwości wskazali, że ta sesja była kompletnym niewypałem, pan poseł, pan radny Płażyński, nie wytrzymał do końca. Niestety uciekł. Mamy nadzieję, że pan poseł ma dzisiaj troszkę więcej czasu i odwagi, żeby z nami do końca zostać. Kolejna sprawa, mówimy o tym, że ten system nie ruszył w tym czasie, jakbyśmy chcieli – pełna zgoda. Każdy z nas chciałby, żeby ten system działał jak najszybciej, ale chciałbym, żeby pan radny Majewski wystąpił tutaj z podobną osią czasu i opowiedział nam m.in. o tym, jak opóźniona jest przebudowa dworca w Gdańsku. Przypominam: inwestycja miała się skończyć na koniec 2021 roku. Mieszkańcy, którzy jak pan radny Skiba wspominał, za chwilę będą wracać z pracy, będą korzystać z kolei, niestety nie będą mogli tego zrobić w odpowiednich warunkach. Podobnie sprawa dotyczy dworca we Wrzeszczu. Miała się skończyć jego przebudowa w roku 2022, mamy rok 2023. Niestety dalej dworzec jest w budowie. Kolejna sprawa: Pomorska Kolej Metropolitalna. Zależy nam na środowisku, trwa elektryfikacja linii, było porozumienie, panie prezydencie Borawski, nie ma pana prezydenta, ale było podpisane porozumienie z PKP odnośnie terminu realizacji elektryfikacji kolei PKM. PKM-ka swoje skończyła. Odbiory miały miejsce na początku tego roku. Niestety, PKP do dzisiaj tej inwestycji nie rozpoczęła, a mówimy przecież o komunikacji publicznej – o pan poseł chyba jednak się znudził i opuszcza salę, wszystkiego dobrego, panie pośle, chciałem panu życzy. Kolejne sukcesy, które również dotyczą mieszkańców Gdańska i być może pan radny Majewski również się przygotowuje i przedstawi oś czasu? Chciałbym spytać, gdzie jest ten milion samochodów elektrycznych, którymi mieli się poruszać również mieszkańcy Gdańska? Fabryki nie ma, las wyrżnięty, a samochodów jak nie było, tak nie ma. Mieliśmy wielki sukces rządów Prawa i Sprawiedliwości. Pan minister Buda powiedział, że przeprasza, że nie wyszło Mieszkanie Plus (w Gdańsku żadnego, w Gdyni tak wybudowali, że ceny są tak horrendalne, że koniec końców nie stać na opłacenie i wykupienie tych mieszkań, a dodatkowo są opatrzone grzybem). Na poprzedniej sesji było mówione, że sesja

nadzwyczajna dotycząca pyłu, który dotyczy zdrowia i życia mieszkańców w Gdańsku, to jest hucpa. To wy robicie hucpę”.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Poprosiła o odpowiedź na pytania.

KRZYSZTOF PERYCZ-SZCZEPAŃSKI – Kierownik ds. projektów metropolitalnych OMGGS

Rozpoczął wypowiedź od odniesienia się do uwag merytorycznych: najpierw o koszty. Kiedy popatrzy się na zdjęcia z lat 50. Amsterdamu czy Kopenhagi, które teraz są europejskimi stolicami rowerowymi, to zobaczy się, jak bardzo zakorkowane były to miasta. Dziś w Kopenhadze 90% osób, które jeżdżą na rowerach latem, jeździ również zimą. Stąd też wprowadzenie systemu całorocznego – oczywiście z mniejszą ilością floty, ponieważ jest to 50% – jest działaniem, które ma zachęcać mieszkańców Gdańska i przekonywać ich do tego, że rower jest całorocznym środkiem transportu. Nie mówi się już o sezonie rowerowym, bo on trwa cały rok. Sam kierownik jest tego najlepszym przykładem, ponieważ codziennie do pracy dojeżdża rowerem, również w zimie. Druga sprawa: waga roweru. Oczywiście, im rower lżejszy, tym lepiej, natomiast polemizowały, czy 4 kg różnicy między 36 a 40 kg robią tak dużą różnicę? Tutaj posiłkował się opiniami osób, które miały okazję tym rowerem się przejechać wczoraj podczas Wielkiego Przejazdu Rowerowego, w tym były to również filigranowe kobiety, które mówiły: „Boże, jak ten rower płynie, jedzie bardzo lekko”. Tak było dlatego, że rower ma dużą baterię, daje bardzo fajny poziom wspomagania, ale – co jest istotne – ponieważ tutaj było pytanie również o prędkość. Zgodnie z prawem europejskim każdy sprzęt ze wspomaganie elektrycznym ma tzw. odcięcie przy 25 km/h. Czyli czy będzie się jechać tym rowerem elektrycznym, czy każdym innym, on automatycznie będzie hamował przy przekroczeniu tej prędkości. Jest to zgodne z normami, z prawem europejskim, więc ten sprzęt działa dokładnie tak samo jak wszystkie inne rowery ze wspomaganie elektrycznym.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu radnemu Wojciechowi Błaszowskiemu.

WOJCIECH BŁASZKOWSKI – Radny Wszystko dla Gdańska

Wystąpienie rozpoczął od słów: „króciutko chciałem do pana posła, którego niestety już nie ma. Bardzo jest to przykre, ale pan poseł był tutaj uprzejmy przedstawić swoje pretensje, ja chciałem powiedzieć to, co już powiedział, co był uprzejmy powiedzieć pan prezydent Grzelak: pan poseł zaczął swoje wystąpienie od pytania, czy od stwierdzenie, że bardzo się stęskniliśmy. Rzeczywiście bardzo się stęskniliśmy, bardzo stęsknili się mieszkańcy, bo zawsze kiedy się pojawia problem, pan poseł znika, kiedy trzeba przyjść i pojątrzyć, pan poseł się pojawia. Pragnę zwrócić uwagę, że pan poseł jest członkiem Komisji Gospodarki Morskiej i nie było pana w czasie dyskusji właśnie dotyczącej tych problemów. Nie było pana w czasie dyskusji na temat Lotosu, bardzo ważnych pytań. W międzyczasie pan poseł głosował w sprawie tak zwanej ustawy rosyjskiej, czyli ustawy, która przez wiele mediów bardzo

profesjonalnych i w Polsce, i za granicą nazywana jest ustawą stalinowską. W międzyczasie pan poseł głosował nad innymi ustawami, które uderzają w finanse naszego miasta i przychodzi tutaj i zgłasza pretensje, po czym znika. Teraz tak bardzo króciutko konkretnie na temat uchwały. Otóż wydaje się, że to, co powiedział pan prezydent, to, co powiedzieli prezes Glaser i pozostali prezesi, jest jasne, merytoryczne i wyczerpujące i wydaje się, że każdy, kto ma dobrą wolę, rozumie doskonale ten problem i ta dyskusja ma naprawdę charakter stricte polityczny. Wszyscy chyba to rozumiemy i ona chyba naprawdę ma na celu tylko i wyłącznie przykrycie tych hańbiących decyzji, które podjęła ostatnio państwa partia.”

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu radnemu Karolowi Rabendzie.

KAROL RABENDA – Radny Prawa i Sprawiedliwości

Powiedział, że ma w zasadzie dwa pytania: jedno o same rowery, bo tu są dwa problemy, które mogą wystąpić. Jeden to jest ten, który był przy Mevo 1.0, czyli że te rowery nie dojadą. W tym miejscu radny wyraził nadzieję, że dojadą, ale chciałby spytać tak dokładniej, skąd one są? Bo na prezentacji było widać, że to są rowery, które mają przyjechać ze Słowacji po przemalowaniu – znaczy, jakie jest ich źródło, skąd one się wzięły? Znaczy to spokojnie, bez ataku. Radny tylko chciałby się dowiedzieć, bo rozumie, że to jest z jakiegoś innego kontraktu i czy to jest towar pewny, że on jest – radny podejrzewa, że tak. A ta druga partia – o tę produkcję z Chin. Są zapewnienia producenta z Chin, że one są, że są tam produkowane itd., to chyba każdy, kto ma do czynienia z jakimiś kontraktami wie, że te zapewnienia – do nich trzeba podchodzić z jakąś gwiazdką. Radny zapytał, czy pogłębiano właśnie tę informację – czy to będzie? Bo ten termin, który jest deklarowany, że to będzie za parę miesięcy, jest bardzo krótki. Czy są jakieś dodatkowe informacje o tym producencie, o wykonawcy tego zlecenia? I drugie pytanie, bo radny nie wie, czy do końca odpowiedziano radnej Krasuli, o funkcjonowanie już później. Bo problem z Mevo 1.0 był taki, że nawet jakby te rowery dojechały z opóźnieniem, to byłby problem z finansowaniem się tego systemu. Czy zostały wyciągnięte wnioski co do konstrukcji finansowej, bo faktycznie to jest problem, że ten system, jeśli rowery dojadą, wystartuje po sezonie, co już w pewnym sensie ten system finansowania się tego roweru jakoś upośledza, nie będzie jednego sezonu, gdzie jest używany ten rower. Czy to nie wpłynie negatywnie właśnie na konstrukcję finansową całego przedsięwzięcia? Czy po prostu trzeba będzie do tego dopłacić, przez to opóźnienie, z pieniędzy budżetowych i czy to nie zagraża? Czy jest w ogóle jakiś mechanizm zabezpieczający na wypadek właśnie niższego używania tych rowerów, czy występowania jakichś zdarzeń losowych, które mogą spowodować to, że tej podaży, tych wpływów środków z korzystania z rowerów, będzie mniej?

KRZYSZTOF PERYCZ-SZCZEPAŃSKI – Kierownik ds. projektów metropolitalnych OMGGS

Na wstępie odniósł się do kwestii związanych z finansowaniem, mówiąc, że rzeczywiście mogłoby się wydawać, że to przesunięcie będzie miało jakiś wpływ, natomiast system tak czy inaczej będzie operował przez 72 miesiące, a dzięki temu,

że jego start nastąpi jesienią, będzie 6 pełnych sezonów letnich, czyli przychody, które finansują: ze sprzedaży abonamentów od użytkowników powinny de facto wpłynąć w większej kwocie. System jest finansowany z trzech źródeł: ze składek samorządów, które uczestniczą w systemie roweru metropolitalnego, z przychodów ze sprzedaży reklam oraz z abonamentów od użytkowników oraz trzeci wpływ to jest zwrot Vatu, który będzie odzyskiwać stowarzyszenie. Więc tutaj, w przypadku tego, że będzie więcej pełnych sezonów letnich, gdzie jest więcej osób korzystających, tych środków wręcz powinno być więcej. W przypadku, gdyby się okazało, że np. będzie mniej tych środków, np. nie będzie takiego popytu na rower publiczny, OMGGS zawarło z samorządami tzw. umowę powierzenia. W ramach umowy powierzenia w przypadku wystąpienia dziury w finansowaniu samorządy są zobowiązane do pokrycia różnicy w finansowaniu. Odpowiadając na kolejne pytanie: jak było widać, tych rowerów w Europie, m.in. w Paryżu, w Brukseli, jeździ kilka tysięcy sztuk. Zawsze jest jakaś baza na miejscu, gdzie można te rowery szybko dostarczyć do miejsc, w których ich brakuje, natomiast OMGGS otrzymało już potwierdzenia zapłaty, wykonanej przez spółkę City Bike Global, czyli te kontrakty z Chinami zostały już zawarte i opłacone. To daje pewną większą może pewność, że te rowery są już produkowane i powinny do nas dotrzeć.

MICHAŁ GLASER – Prezes Zarządu OMGGS

W ramach uzupełnienia powiedział, że OMGGS czekał z konferencją prasową i jej ostatecznym potwierdzeniem aż otrzyma te dokumenty, czyli: baterie, ładowarki – potwierdzenie przelewu na 2 mln euro, partia rowerów – potwierdzenie przelewu na 3,6 mln euro, potwierdzenie na 446 tys. euro tych słoweńskich 400 rowerów. Natomiast było kluczowe, żeby wiedzieć, że płatność 50% wartości tych rowerów została wykonana i wtedy dopiero odważono się: to są przelewy między Hiszpanami, czyli operatorami, którzy płacili za produkcję, a Segway'em.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Zapowiedziała wystąpienie w dyskusji radnego Andrzeja Skiby.

ANDRZEJ SKIBA – Radny Prawa i Sprawiedliwości

Zabrał głos w dyskusji, mówiąc: „cieszy mnie, że pan prezes zabrał głos, bo odnoszę wrażenie, że pan prezes mógł zapomnieć o moim pytaniu, więc pozwolę sobie raz jeszcze zapytać. Zgodnie z sugestią pana wiceprezydenta Piotra Grzelaka kieruję pytanie bezpośrednio do stowarzyszenia: ile wyniosły wynagrodzenia członków zarządu oraz rady, jeśli wystąpiły, Obszaru Metropolitalnego Gdańsk, Gdynia, Sopot w ostatnich 5 latach? Na dowód wiarygodności, jak państwo doskonale wiecie, jakbyśmy chcieli sprawdzić, ile zarabiają tutaj poszczególne osoby na sesji, to byśmy mieli, bo każdy z nas wypełnia oświadczenie majątkowe, bo uzyskujemy również publiczne pieniądze. A skoro w ciągu ostatnich 6 lat z samej gminy miasta Gdańska poszło do Obszaru – wedle odpowiedzi pana wiceprezydenta Grzelaka – ponad 17 mln zł, to jestem przekonany, albo chciałbym być przekonany, że to są pieniądze wydane na różne cele w świetny sposób, więc byłoby rzeczą dobrą dowiedzieć się, ile zarabiają osoby odpowiedzialne za takie przedsięwzięcia. Druga sprawa, jeżeli chodzi o rowery. Pozwolicie państwo, że zacytuję ciekawostkę „Gazety Wyborczej”. Proszę

państwa, w tej „Gazecie Wyborczej”, tak jest to dość ciekawa sprawa, ukazał się kilka dni temu wywiad. Pan redaktor Maciej Pietrzak przeprowadził wywiad z panem Rogerem Jackowskim. Myślę, że wszyscy znamy tutaj pana Jackowskiego, ale warto podkreślić, że jest on jednym ze współorganizatorów jednej z największych, jeśli nie największej imprezy rowerowej, czyli Wielkiego Przejazdu Rowerowego, który był chwalony również na tej sali dzisiaj. Pan Roger Jackowski – to w odniesieniu do opinii specjalistów, o tym mówił pan poseł Płażyński, państwo nie wierzyliście – powiedział w następujący sposób m.in. cytuję »Wieloskalowy system oparty na rowerach elektrycznych z bateriami wymienianymi przez serwisantów oceniam jako niezwykle ryzykowny eksperyment«. Czy państwo z Obszaru, czy państwo wiceprezydenci zgadzacie się z taką tezą? Pan Roger, cytuję dalej, oświadcza, że »nigdzie na świecie taki system jeszcze stabilnie nie działa. Upadek bliźniaczego eksperymentu w Sztokholmie najlepiej podsumowuje temat«. Czy osoba, która organizuje tak duże wydarzenia dla rowerzystów, jest dla państwa kimś godnym do dyskusji, do kogo można się odnieść? To jest jedna kwestia. Druga: redaktor w „Gazecie Wyborczej” oświadczył, cytuję »Zgodnie z podpisaną w roku 2022 z operatorem umową Mevo 2.0 miało zacząć działać do końca czerwca bieżącego roku. Teraz podpisano do niej aneks: nowym terminem jest (cytat), wczesna jesień, a operator kary za opóźnienie nie dostanie«. Czy to jest prawda, że nie będzie żadnej kary umownej, a jeżeli będzie kara umowna, to w jakiej wysokości? A jeśli nie będzie, to dlaczego nie? Jak ja się do pracy spóźnię, to raczej nie jest to rzeczą dobrze widzianą, myślę, że podobnie jak i państwo: jak czegoś nie zrobimy na czas, jak pracownicy nie wykonają, to zwykle są z tego rozliczani, a jedną z możliwości jest kara umowna. I ostatni trzeci element: pan Roger Jackowski stwierdził w odpowiedzi na następujące pytanie: urzędnicy z Obszaru podkreślają, że do tej pory nie wydano nawet publicznej złotówki na Mevo 2.0 ze 160 mln, które będzie kosztował system, pieniędzy publicznych jest w tym 108 mln na 6 lat, co daje 18 mln rocznie w podziale na 16 gmin – podkreśla dyrektor Obszaru Michał Glaser. I takie pytanie skierował pan redaktor z „Gazety Wyborczej” do pana Rogera Jackowskiego i pan Roger Jackowski taką tezę stawia – to są już ostatnie słowa – wypadłoby zapytać, kto dopłaci operatorowi różnicę między 108 a 160 milionów, jeśli system nie będzie przynosił zakładanych przez Obszar wpływów od użytkowników? Pan Roger Jackowski stawia tezę, że zapłacimy my: zapłaci pani przewodnicząca Owczarczak, pan minister Rabenda, Andrzej Skiba i pan Michał Glaser. A skoro mamy płacić, to jak tam z tym pana wynagrodzeniem, panie prezesie, ile pan zarabia? Ja mogę moje oświadczenie majątkowe panu dać jako dowód wiarygodności i troski o transparentność w życiu publicznym”.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Zapowiedziała wystąpienie w dyskusji radnego Przemysława Malaka.

PRZEMYSŁAW MALAK – Radny Prawa i Sprawiedliwości

Na początek przytoczył pewien cytat z wypowiedzi pewnej osoby, która opisuje, jak wyglądało funkcjonowanie w praktyce systemu Mevo 1.0: „Problem jest taki, bo dzisiaj specjalnie się przejechałam tymi rowerami. Jeżdżę często, ale dzisiaj zrobiłam sobie taki test i wypożyczyłam rower, który miał 95% baterii. I nie dało rady na nim jeździć. W końcu spotkałem pana, który mi wymienił baterie. Bardzo się ucieszyłam, bo nie było żadnego roweru. Wymienił mi, rower miał 100% i też nie jechał. Także napęd nie działał, mimo że miał 100%, także 3 rowery tak naprawdę dzisiaj wypożyczyłam, to

jeden był sprawny i taki, który miał 45%, a ten, który miał 100%, po prostu nie miał napędu. To jest notoryczne, akurat praktycznie codziennie jeżdżę na tych rowerach, tak więc mam porównanie czy działa, czy nie działa.” Jest to cytat z protokołu komisji. Dlaczego radny uważa, że najlepiej oddaje ta wypowiedź stan faktyczny? Ponieważ jest to wypowiedź wielce szanownej pani przewodniczącej Komisji Sportu i Turystyki pani Beaty Jankowiak z komisji z sierpnia 2019 roku. Tyle o przeszłości. Następnie radny poprosił o odpowiedź na pytanie, czym zajmuje się w ramach codziennych obowiązków koordynatorka do spraw marketingu projektu Mevo w czasie, gdy tego systemu ciągle nie ma? Radny wskazał również, że wielokrotnie temat Mevo był poruszany na komisjach sportu. Rozmawiano na ten temat wiele godzin. Było sporo zapewnień, było sporo nadziei. We wrześniu 2022 roku radny sam zwrócił uwagę na to, że są medialne doniesienia, że w Sztokholmie jest jakiś problem. Pani Dagmara Kleczewska, pani kierownik, powiedziała, że w Sztokholmie mają problem przez aplikację i na tym zakończyła. Jak pokazał czas, jednak w Sztokholmie mieli problemy nie tylko przez aplikację. Teraz radny zaproponował, aby przejść do naszej aplikacji. Kod, który w ramach testów sprawdzano: stwierdzono, że kod QR jest skanowany zbyt długo, nie zawsze rower wypożycza się od razu po naciśnięciu odpowiedniego przycisku. Aplikacja często pokazuje inny poziom ładowania baterii niż ma to miejsce – coś tam się miało też zawieszać. Były problemy również z dokładnością GPS-a. Stąd pytanie radnego: jaki jest etap tych prac nad aplikacją? Radny powołał się na słowa, że aplikacja jest budowana, czyli jej nie ma. Było mówione, że jest w budowie, tak? Ale konkretnie jakoś tak. I na koniec jeszcze kwestia szacunku naszego porozumiewania się. Jak już radny wspominał, komisja sportu wielokrotnie debatowała na temat Mevo. Było to takie cykliczne, wręcz, tematy. Pan prezes Glaser jako prezes zarządu Obszaru Metropolitalnego odwiedził komisję, o ile dobrze radny pamięta, raz. Wiele z tych komisji to było powtórzenie tego, co było na konferencjach prasowych, przekazów medialnych, i ostatnio też konferencja prasowa była dokładnie w dniu, kiedy odbywała się komisja. Zdaniem radnego jest to delikatny brak szacunku do radnych, ponieważ to z Gdańska tych pieniędzy idzie najwięcej.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Poprosiła o odpowiedzi na pytania, które padły do tej pory.

PIOTR GRZELAK – Zastępca Prezydent Miasta Gdańska Ds. Zrównoważonego Rozwoju i Mieszkalnictwa

Zapowiedział, że za chwilę będą wszystkie odpowiedzi merytoryczne, też odpowiedź na pytanie dotyczące finansów, również finansów pana dyrektora, bo oczywiście dla niektórych to jest tak istotne, że przesłania aktywność całej metropolii. Prezydent chciał tylko przypomnieć, że metropolia zarządza budżetem w wysokości 1 mld 700 mln zł i o tych projektach wcześniej powiedział: mówił o rewitalizacji, o termomodernizacji, nie powiedział o infrastrukturze społecznej, nie mówił o drogach rowerowych, którymi też się radni PiS-u poruszają, nie mówił o wielu innych elementach, takich jak węzły przesiadkowe realizowane przez Gdańsk w tej chwili, ponieważ obcięto środki na regionalne programy, które obecnie nazywają się: Fundusze Europejskie dla Regionów, a w Gdańsku to są Fundusze Europejskie dla

Pomorza. OMGGS będzie zarządzał budżetem 1 mld 300 mln zł i takim budżetem zarządza osoba, która ma wynagrodzenie na poziomie ok. 10 tys. zł.

ŁUKASZ KŁOS – Zastępca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej

Odnosił się do słów radnego Skiby w związku ze współpracą z panem Rogerem Jackowskim. Pan Roger był zapraszany wiele razy do tego, żeby współpracować w ramach Rady do Spraw Mobilności i Transportu, która od kilku lat funkcjonuje w Gdańsku. Niestety, nie przychodził na posiedzenia tej rady, aczkolwiek dyrektor wczoraj przyjął zaproszenie do debaty podczas Wielkiego Przejazdu Rowerowego, gdzie wymienił z Rogerem Jackowskim kilka zdań na temat infrastruktury rowerowej i również zaprosił go do rozmów na temat chociażby organizacji przejazdu rowerowego w ramach VeloCity. Zatem zaproszenie zostało złożone. W kontekście roweru miejskiego dyrektor powiedział, że rower z wymiennymi bateriami funkcjonuje m.in. w Bari. Rower, który nie miałby wspomaganie elektrycznego, gdzie np. pan Roger często podkreślał, że byłoby to lepsze rozwiązanie, nie sprawdziłby się. Podczas wizyt studyjnych, które są realizowane w ramach międzynarodowych projektów unijnych, była okazja zobaczyć wiele systemów manualnych, chociażby w Oslo, w Berlinie czy w innych miastach. I w przypadku takiego ukształtowania, jakie jest w Gdańsku, gdzie są tarasy, rower manualny zdecydowanie wykluczałoby dostępność, jeżeli chodzi o seniorów czy o mieszkańców, którzy pracują na jednym tarasie, a mieszkają na drugim. Dlatego rower ze wspomaganie elektrycznym jest urządzeniem, które zdecydowanie w takich warunkach się sprawdzi. Dyrektor powiedział też, że w przypadku innych miast, gdzie są rowery manualne, ewidentnie widać na ulicach, że rowery są niewykorzystywane. Ludzie korzystają z hulajnóg albo rowerów elektrycznych, które są realizowane przez takie firmy, jak np. Tier czy Bolt.

KRZYSZTOF PERYCZ-SZCZEPAŃSKI – Kierownik ds. projektów metropolitalnych OMGGS

Najpierw odniósł się do pytania, gdzie takie systemy funkcjonują, bo rzeczywiście padła teza powtórzona za artykułem z „Gazety Wyborczej”, że nie ma nigdzie takich systemów stabilnie działających. Prezes Glaser w swojej prezentacji pokazywał 6 tys. takich samych rowerów działających właśnie na wymienne baterie w Paryżu, 3,5 tys. w Brukseli, 4,5 tys. w miastach Stanów Zjednoczonych – te systemy działają. Kierownik rozumie, że pewne uszczypliwości są powtarzane w różnych artykułach z różnych stron, bo jest to też polityka – on osobiście polityką się nie zajmuje i nie wszystkie opinie ekspertów będzie komentował, bo nie zawsze one są skierowane po to, żeby sytuację poprawić, ale ewentualnie żeby komuś dopiec. Kierownik nie przypomina sobie pana Rogera Jackowskiego na żadnej z sesji konsultacyjnych, uważa, że to było najlepsze miejsce do tego, żeby wypowiadać różnego rodzaju tezy i wtedy spierać się na argumenty. Druga kwestia, która została poruszona, to kara umowna. Oczywiście, na pierwszy rzut oka, jak dochodzi do opóźnienia, to razu stają przed oczami paragrafy dotyczące kar, natomiast OMGGS poprosiło o opinię prawną w tym zakresie Kancelarię Butkiewicz-SucHECKA z Poznania i karę umowną można naliczyć wtedy, kiedy zwłoka wynika z działania wykonawcy, a nie z działania, którego nie można było przewidzieć. Rowery od firmy Waymo były również badane u biegłego rzeczoznawcy tak, aby zapewnić największy poziom bezpieczeństwa i jakości dla mieszkańców Gdańska. W związku z tym już rowery na tym etapie zostały przebadane przez biegłego rzeczoznawcę, który powiedział, że rowery są zgodne z a) certyfikacją

europijską, b) z wymogami OPZ do przetargu. Natomiast w tych rowerach doszło do ujawnienia wady konstrukcyjnej. Bez wdawania się w szczegóły: po roku po prostu dochodziło do zmęczenia materiału w związku z tym, że z roweru były źle odprowadzane drgania i zaczynały te rowery pękać. To nie była sytuacja zawiniona przez wykonawcę, firmę City Bike Global, w związku z tym opinia prawna wykluczyła możliwość naliczenia kary. To znaczy, gdyby tę karę naliczyć, prawdopodobnie wykonawca poszedłby do sądu i by wygrał. Trzecia kwestia: specjalista do spraw marketingu, o którego było pytanie. Rzeczywiście zespół do spraw Mevo ma teraz trzy osoby. Kierownik, specjalista do spraw rozliczeń, specjalista do spraw marketingu. Jak wcześniej kierownik wspominał, będziemy czerpać przychody z realizacji tego projektu, które będą refinansowały w 100% kontrakt, czyli ani złotówki na tym nie zarabiamy, nie ma żadnego rozsądnego zysku. Te pieniądze trafiają do wykonawcy po to, żeby te 159 mln zł mu zapłacić. Jest teraz opóźnienie, co nie zmienia faktu, że są odbiory: trzeba odebrać 717 stacji, trzeba odebrać aplikację, trzeba odebrać stronę internetową czy trzeba odebrać call center, trzeba odebrać wiele różnych elementów i sprawdzić, czy one nadają się, dają szansę na realizację projektu czy są zgodne z OPZ-em i m.in. cały zespół Mevo, włącznie ze specjalistą do spraw marketingu, zajmuje się teraz tymi zadaniami.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu radnemu Piotrowi Dzikowi.

PIOTR DZIK – Radny Wszystko dla Gdańska

Rozpoczął swoją wypowiedź od słów: „Mielimy tutaj temat Mevo. Te rowery będą. Pieniądze niezdefraudowane. Tak jak kolega Kłós wymienił, ile rzeczy i inwestycji też wam się przesunęło? Już nie tylko dworce, ale ile wiele innych rzeczy. Tak jak w gospodarstwie domowym też się planuje nieraz: coś albo się kupi i jest zepsute. To wina Dulkiwicz, że Szwedzi złe rowery zrobili, to wina Grzelaka, a może Borawskiego – nie chce rowerów, żeby nie spadły wpływy z biletów? Tak, panie prezydencie, bo 70% dokładamy, a jak będą jeździli autobusami, to rowery niepotrzebne. Nie żał mi tego wszystkiego, bicia piany – rowery będą, to nie z naszej winy ani nie z waszej, po prostu buble zrobili i chwała związkowi metropolitalnemu, że to wykryto i że te pieniądze nie poszły w błoto. Te pieniądze są, rowery się opóźnią. Mieszkańcy to rozumieją. Jest bardzo dużo hulajnóg. Na razie na hulajnogach jeżdżą, które też za bardzo mnie nie cieszą, bo leżą gdzie popadnie, ale już nad tym pracujemy. Pan dyrektor Kłós ostatnio pokazał, że walczą z tym i będzie dobrze. Wniosek formalny, pani przewodnicząca, o zamknięcie dyskusji. Bardzo proszę. Naprawdę, politujcie się.”

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Przyjęła wniosek formalny o zamknięcie listy mówców i poprosiła o przygotowanie głosowania w systemie. Tymczasem udzieliła głosu w dyskusji radnemu Przemysławowi Majewskiemu.

PRZEMYSŁAW MAJEWSKI – Radny Prawa i Sprawiedliwości

Powiedział, że dziwi go ten wniosek o zamknięcie listy mówców, bo myślał, że ten temat jest ważny dla wszystkich. Natomiast radny nie usłyszał ze strony radnych Koalicji Obywatelskiej i Wszystko dla Gdańska żadnego merytorycznego pytania do Obszaru Metropolitalnego Gdańsk, Gdynia, Sopot. Skoro pan radny Dzik, wszystko wie, to super. Tylko szkoda, że tych rowerów od 6 lat nadal nie ma, a mieszkańcy cały czas odpowiedzi nie dostali, ale jest – wydaje się – odpowiedź na to, dlaczego państwo tak traktujecie system Mevo jako jakiś temat, który kiedyś może się urodzić. Wypowiedź prezydenta Grzelaka z momentu, kiedy zakończona była współpraca z firmą Nextbike. Cytuję: „traktujemy te 7 miesięcy jako naukę i doświadczenie na przyszłość”. Niezła nauka i doświadczenie za ponad 3 mln 700 tys. zł, które netto zostało wydane na ten system. Natomiast radny chciał zapytać państwa z Obszaru Metropolitalnego Gdańsk, Gdynia, Sopot, dlaczego zdecydowano się obecnie na system, gdzie kupuje się usługę, skoro w momencie ogłaszania przetargu na Mevo 1.0, tak OMMGS mówił o tym systemie: „działające dotychczas w Polsce systemy rowerów publicznych polegają z grubsza na tym, że ich operator otrzymuje zapłatę ryczałtową za każdy miesiąc działania systemu. To sprawia, że nie jest zainteresowany bezpośrednią liczbą zarejestrowanych użytkowników systemu i satysfakcją z oferowanych usług, jednak trójmiejsko-pomorski rower metropolitalny ma działać inaczej i dzięki systemowi 4. generacji umożliwiać zamawiającemu znacznie większą kontrolę nad jakością wykonania usługi. W przypadku naruszania postanowień umowy na operatora mają być nakładane różnorakie kary umowne w kwotach od kilkudziesięciu do nawet kilku milionów złotych, to ma zagwarantować znacznie wyższą niż w innych gminach funkcjonalność systemu, sprawność techniczną rowerów, a co za tym idzie również satysfakcję użytkowników.” Radny powiedział, że widzi, iż dzisiaj mądrość etapu jest na innym poziomie. Skoro kilka lat temu ten system, który dzisiaj chcemy przyjąć, był be, natomiast zdecydowanie lepsze było wydanie iluś milionów firmie Nextbike w przetargu, co ostatecznie kompletnie się nie udało. Radny chciał się dowiedzieć, dlaczego zdecydowano się wówczas na taką formę współpracy, a dzisiaj na zupełnie inną. Kolejna kwestia też do państwa z Obszaru Metropolitalnego Gdańsk, Gdynia, Sopot: przedstawiciel OMGGS pan Maciejewski mówił (fragment cytuję): „Wreszcie, co najważniejsze, nasze wyliczenia zostały poprzedzone rzetelną analizą finansową sporządzoną przez zewnętrzny podmiot”. To jak to wyglądało z Mevo 1.0? Nie było żadnych analiz? Te analizy były złe? To dlaczego OMGGS nie weryfikowało tego w żaden inny sposób? Było mówione o konsultacjach przed Mevo 2.0 – jakie były konsultacje przed Mevo 1.0., skoro wówczas tak naprawdę od 2017 roku, kiedy ogłaszano, że ma ten system wkrótce rozpocząć działanie, do pierwotnego terminu w listopadzie 2018 roku tak naprawdę było nieco ponad rok. Radny uznał, że żadne wnioski nie zostały niestety wyciągnięte i fakt, że w części dotyczącej chociażby wyciągania odpowiedzialności za to, w jaki sposób przygotowano Mevo 1.0. i w jaki sposób Mevo 2.0 teraz zostało przygotowane, nie ma odpowiedzi albo mówi się, że to wykonawca był odpowiedzialny. Jeśli w taki sposób OMMGS chce przedstawiać sytuację, to niestety nie ma na to zgody. Dzisiaj liczone na to, że będzie merytoryczna dyskusja także ze strony OMGGS, ze strony koalicjantów, którzy mają większość w Radzie Miasta Gdańska, natomiast jest psychologia albo mówienie, bo u was też coś się nie udało. W taki sposób chcecie mieszkańcom Gdańska udzielić informacji o tym systemie? Radnemu wydaje się, że nie, myśli, że na tym nie polega dobra dyskusja w Radzie Miasta Gdańska.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu w kwestii wniosku formalnego radnemu Mateusz Skarbkowi.

MATEUSZ SKARBEEK – Radny Koalicji Obywatelskiej

Wypowiedział się przeciwko wnioskowi formalnemu radnego Piotra Dzika. Radny stwierdził, „że dla niektórych byłoby lepiej, żeby milczeli i sprawiali wrażenie kompetentnych, niż odzywali się i rozwiali wszelkie wątpliwości”, dlatego radny jest przeciwko temu wnioskowi formalnemu i uważa, że powinno się co niektórym pozwolić wypowiedzieć.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu radnemu Piotrowi Dzikowi.

PIOTR DZIK – Radny Wszystko dla Gdańska

W odpowiedzi powiedział: „To znaczy, panie radny Majewski, ja mieszkańcom odpowiedziałem. Merytorycznych odpowiedzi tutaj było bardzo dużo. Ja odpowiedziałem, to nie nasza wina, że Szwedzi buble zrobili, a my żeśmy po prostu to wychwycili. To jest pierwsze. Po drugie pan mówi o interpelacjach i zapytaniach. Ja przez 5 kadencji nie pisałem ani interpelacja, ani zapytań. Po prostu jadę do wydziału i na gorąco temat rozwiązuję, jeżeli jestem w stanie, a nie będę czekał miesiąc na odpowiedź czy interpelację”.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Zarządziła głosowanie nad wnioskiem formalnym o zamknięcie listy mówców.

Głosowanie:

| | |
|-----------------------|-----------|
| Za | 9 |
| Przeciw | 17 |
| Wstrzymało się | 2 |

Rada Miasta Gdańska w głosowaniu nie przyjęła wniosku.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu radnemu Piotrowi Gierszewskiemu.

PIOTR GIERSZEWSKI – Radny Prawa i Sprawiedliwości

Zaczął od tego, że tak się zastanawiał, czy w tej sytuacji po wypowiedziach jego poprzedników, mówić serio, czy może bardziej żartobliwie. A może tak pół serio, pół faktycznie? Jeśli chodzi o ten żart – smutny trochę, ale gdyby radny powiedział, że

czekałbym Mevo i to faktycznie ważąc 120 kg i żeby go m.in. wykorzystać do polepszenia swojej kondycji fizycznej, to dzisiaj byłoby 140. A tak radny może się pochwalić prywatnie, że 3 miesiące waży 108 kg i 12 kg schudł, jak na załączonym obrazku, ale nie dzięki Mevo, dzięki innemu rowerowi – to tak pół żartem, ale pół serio. Natomiast radny zadeklarował, że jeżeli powstanie Mevo, to może rzeczywiście pomoże mu zjechać do dwucyfrowego wyniku jeśli chodzi o kilogramy. Na razie jednak zostaje przy swoim rowerze. Może to będzie rzeczywiście lepsze. Jeśli chodzi o meritum sprawy, radny tak się zastanawiał, przygotowywał się o tej sesji, czytał różne dokumenty, natomiast stwierdził, że może będzie inspiracja z pewnego wywiadu radiowego, w którym wziął udział redaktor Piotr Piotrkowski i Jakub Klebba. Radnego zainspirował pewien temat i tytuł: „Mevo utonęło, a kapitan razem z nim” i to zainspirowało radnego do tego, żeby po pierwsze zabrać głos, a po drugie bardzo wsłuchać się w dyskusje tych dwóch przeciwstawnych opinii dotyczących Mevo. I teraz tak na serio radny ma 3 pytania, one nie mają nic wspólnego z polityką, natomiast poważnie rzecz biorąc i poważnie podchodząc do tego tematu, te 3 pytania będą dotyczyły 3 różnych dziedzin. Pierwsze public: marketingu, który jest albo nie jest. Drugie dotyczące, uwaga poważne pytanie, kolejnego faktycznie startu Mevo i tego terminu i trzecie dotyczące, uwaga, padnie to słowo po raz pierwszy na dzisiejszej sesji. Radny, analizując sobie systemem SWAT, szukał plusów i minusów. I 3 będzie dotyczyło, czy jest jakikolwiek sukces? Nie porażka, bo o porażce wszyscy mówią, nawet państwo stwierdziliście, że to jest porażka, bo tego Mevo nie ma. Mówi się o dniu dzisiejszym, czyli radny zapyta o sukces. Jeśli chodzi o public i marketingu? To są dwa zdania. Radny zacytuje tych dziennikarzy, bo one oddają cały sens. Zaproszono dziennikarzy na konferencję nomen omen w maju, czyli świeżo przez urząd miasta i dziennikarzom przekazywano pewne informacje. Jeden z dziennikarzy, których zacytował na samym początku, odpowiedział w następujący sposób: „zaproszono nas na konferencję i w pierwszych słowach poinformowano, że jest ona właściwie bez sensu. Potem były odniesienia do, uwaga, wiary, nadziei, pecha, czyli metafizyka, a nie padały żadne konkrety, nie odpowiadano na żadne pytania. To był monolog i bełkot nie do zniesienia, nie padł żaden termin, nawet potwierdzenie tego, że Mevo zostanie opóźnione”. Drugi dziennikarz, ten przeciwstawny, odpowiada: „kolego, biznes to nie metafizyka. Pracuje się na konkretnych kwotach”, ale pyta dalej: „dlaczego my, jako mieszkańcy Gdańska, nie zostaliśmy zaznajomieni z tematem? Mamy do czynienia z konkretnymi kwotami, a na konferencji nie ma żadnych konkretnych informacji. Między wierszami dowiedzieliśmy się, że tych rowerów w ogóle nie ma”. Pytanie poważne o ten public: może jednak warto się zastanowić. Chociaż tak prawdę powiedziawszy, radny stwierdził, że jak ma coś do powiedzenia, to się chwali głośno, skoro się tu nie chwali, to znaczy, że nie ma nic do powiedzenia i może dlatego ten public jest taki, jaki jest. Marketing leży. Dosłownie leży. Co do drugiego, po tych słowach dziennikarz, który bronił Mevo albo przynajmniej starał się bronić mówi, cytując jedno zdanie: „Szanowny kolego, jest jeden konkret po tej konferencji, jaki padł. To, że tych rowerów w ogóle nie ma”. I to jest konkret: nie ma tych rowerów. Rowery, które są w Szwecji, mają wadę konstrukcyjną. I teraz albo można naprawić tę wadę we wszystkich rowerach, albo zamówić inne. To o jakim starciu systemu jest mowa, skoro nie ma nawet jednośladów – kończy dziennikarz. Pytanie 2, czy rzeczywiście ten termin, który państwo wyznaczyliście, on jest rzeczywiście do osiągnięcia? I 3. Nie to słowo dzisiaj tutaj ciężko, żeby padło, ale uwaga jest sukces. Jedyne sukces tego systemu. Wiecie co jest? Są stacje, które zostały odmalowane, dzięki temu jest miejsce na prywatne rowery, za co serdecznie faktycznie radny dziękuje.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Poprosiła o odpowiedź na pytania, które wcześniej padły jeszcze przed wnioskiem formalnym.

KRZYSZTOF PERYCZ-SZCZEPAŃSKI – Kierownik ds. projektów metropolitalnych OMGGS

Zaczął od odpowiedzi na pytanie, czemu raz tak, raz tak; czemu najpierw była dostawa, a teraz jest usługa. Kierownikowi wydaje się, że doszło do jakiejś interpretacji artykułu, bo wydaje mu się, że nie odnoszono się do samej usługi, ale przede wszystkim do tzw. darmoczasu, czyli darmowych przejazdów. OMGGS to bardzo krytykowało i nadal krytykuje w systemach rowerów publicznych, ponieważ to rzeczywiście nie motywuje operatora do tego, żeby zachowywał wysoką jakość. To znaczy umowy były tak wówczas skonstruowane, że mieszkańcy de facto jeżdżą za darmo, bo 90% przyjazdów odbywało się w darmoczasie, więc dla operatora im mniej ludzi jeździło, tym lepiej, ponieważ miał zagwarantowaną stałą stawkę miesięczną, więc im mniej ludzi jeździło, tym miał mniej kosztów. Natomiast czemu zamówiono rowery w dostawie? Bo taki był wymóg, ponieważ Mevo było projektem unijnym. O tym mówił też prezes Glaser. Było dofinansowane w kwocie 17,2 mln zł z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i z tego funduszu nie ma możliwości kupienia usługi. OMGGS było zmuszone do takiej konstrukcji. Natomiast teraz, co nie oznaczało oczywiście, że OMGGS popierało zakup. W ocenie OMGGS zawsze usługa była bezpieczniejsza, bo nie płaciło się nikomu za nią z góry, tylko płaci się z dołu za miesiąc wykonanej usługi i teraz z takiej konstrukcji jest zadowolone. Nie ma darmoczasu – jak wiadomo. Jest abonament, za który każdy użytkownik płaci, natomiast jeżeli ktoś przewertuje umowę z operatorem, jest ona obarczona wieloma wskaźnikami, które ten operator musi spełniać właśnie po to, żeby dostępność roweru dla mieszkańców każdego dnia była na jak najwyższym poziomie. Padło pytanie o analizy finansowe, które służyły przygotowaniu dwóch przetargów. W przetargu na Mevo 2.0 analizę finansową wielokryterialną robiła firma Sweco, firma, która chyba prowadziła też przekop Mierzei. W przypadku Mevo 1.0 była to firma IMS z Krakowa i studium wykonalności, bo taki był też obowiązek do projektu unijnego, w którym było Mevo wówczas, również powstało.

MICHAŁ GLASER – Prezes Zarządu OMGGS

Odnosił się do pytań radnego Gierszewskiego, mówiąc: „po części już nawiązywałem do tej konferencji prasowej. Staramy się, panie radny, wiedząc, jak dużym ryzykiem obciążony jest ten projekt, nie mówić, nie gdybać. Mogłem wtedy powiedzieć: będziemy mieli Segway'a, jak Bóg da, wolałem poczekać do upewnienia się w przynajmniej jakiś bardziej konstruktywny, wymierny, sposób, to znaczy potwierdzenie płatności z hiszpańskiego banku, o czym odpowiadałem Karolowi Rabendzie, panu ministrowi. Na czym nam zależało? Przede wszystkim zależało nam na transparentności, żeby dziennikarze, którzy codziennie zadają nam pytania, mogli też bezpośrednio zadać te pytania do osoby, która jest odpowiedzialna – przedstawiciela hiszpańskiej Międzynarodowej Korporacji City Bike Global, który jest odpowiedzialny, i żeby zrozumiał, że to nie chodzi o jakąś grupę urzędników, polityków samorządowych, pracowników samorządowych, tylko konkretnej firmy i że pewna odpowiedzialność wymaga, że dopóty, dopóki nie ma się podpisanej umowy, to się nie

deklaruje, że coś będzie. Nawet jeżeli mamy umowę, to jaką możemy mieć pewność, że coś będzie, że transport się nie wydłuży, że produkcja się nie wydłuży? O tym mówił Piotr Dzik, że każdy w gospodarstwie domowym różne rzeczy zamawia i jak się wykonawca spiesz, to to przyjdzie, jak nie to będzie opóźnienie, naszą rolą jest zabezpieczenie interesu publicznego i takie skonstruowanie kontraktu, żeby były kary, żeby wykonawcy się to absolutnie nie opłacało. Bo chyba nikt tutaj z nas nie powie, że Nextbike'owi to się opłacało: zbankrutowali, mają procedury i postępowanie karne. Osobista odpowiedzialność za zasiadanie zarządowi. Ma tutaj pan minister rację, być może się wywiną z tego? Na koniec: było pytanie od pana, czy ten termin jest rzeczywiście osiągalny? Też chciałem, a propos tego się odnieść. Staramy się zagwarantować na tyle, na ile to się da. Na końcu dziękuję za dostrzeżenie też tych 660 stacji, które powstały, bo patrząc, że wydaliśmy na to z budżetu Gdańska niecałe 4 mln zł: nie tylko na utrzymanie systemu najpopularniejszego w Polsce w 2019 roku, z którego 160 tys. osób korzystało, to jeszcze zagwarantowaliśmy sobie, że mamy stacje. Cieszę się, że rowerzyści prywatni czy hulajnogowcy mogą z nich korzystać, bo to porządkuje przestrzeń publiczną, więc uważam, że to nie jest grzech, że mamy 660 stacji, tylko faktycznie to jest fajna rzecz.”

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Zapowiedziała wystąpienie radnej Elżbiety Strzelczyk.

ELŻBIETA STRZELCZYK – Radna Prawa i Sprawiedliwości

Na wstępie radna przypomniała kolegom, którzy zabierają głos na sesji, że to jest sesja na temat Mevo – jakiegokolwiek wycieczki na inne tematy chyba nie mają sensu, ponieważ chodzi o to, żeby mieszkańcy się jak najwięcej na ten temat dowiedzieli. Następnie podziękowała wiceprzewodniczącemu Skarbkowi za wniosek formalny przeciwny do wniosku formalnego Piotra Dzika, ale jak widać nie musiano go nawet głosować, więc wszyscy są zainteresowani tym, żeby jak najwięcej pytań i odpowiedzi padało. Podziękowała też za te odpowiedzi, które padają konkretnie, dlatego, że wszyscy naprawdę chcą się konkretnie dowiedzieć, a nie znowu pływać. W dalszej kolejności przeszła do konkretnych pytań: czy te rowery, które w tej chwili mamy, Segway, czy one będą miały baterie, które będą mogły być ładowane w domu? Jeżeli tak, to czy z tego powodu będą jakieś upusty dla mieszkańców korzystających z rowerów i ładowania w domu – to jest pierwsze pytanie. Drugie to, jakie konkretnie będą opłaty dla mieszkańców? W jaki sposób będzie to rozliczane dla mieszkańców? To znaczy minutowe korzystanie, abonamenty, jak to będzie konkretnie wyglądało? Poza tym następne pytanie: jak wygląda konkretnie rozliczenie tego systemu Mevo 2.0? To znaczy OMGGS płaci 160 mln City Bike Global za system roweru metropolitalnego przez 3 lata i teraz, radna rozumie, że to jest w jakichś ratach, ale prosi o skorygowanie, jeżeli podaje błędne informacje. Czyli jak wygląda rozliczenie pomiędzy OMGGS i City Bike Global? I jak wygląda rozliczenie, bo już wiceprezes Krzysztof Perycz-Szczepański powiedział, że jeżeli chodzi o abonamenty, to opłaty za korzystanie z rowerów będą wpływały do City Bike Global i będą robione przelewy codzienne do OMGGS, który będzie to rozliczał. Ale jak konkretnie będzie wyglądało rozliczenie? Czy to będzie 100% tego, czy to będzie jakiś procent, czy będzie wpływy z reklam – też jak będą podzielone? Kto ile będzie przychodów z tego otrzymywał?

MICHAŁ GLASER – Prezes Zarządu OMGGS

Podziękował radnej za pytania oraz za skorzystanie z zaproszenia i wspólnej wizyty w Sztokholmie. Odpowiadając: „baterie nie będą ładowane prywatnie, nie przyjęliśmy takiego założenia, jakkolwiek ja się bardzo mocno zastanawiam, jak będziemy rozwijali ten system przez 6 lat, bo pewnie w naszym interesie będzie, żeby już przez te 6 lat myśleć, jak on mógłby być kontynuowany przy założeniu wszelkich nowych technologii, które w międzyczasie się pojawiają na świecie, też jeśli chodzi o system elektromobilności w Polsce, czy rozbudowę jakiejś stacji ładowania, czy właśnie prywatnego ładowania? Wierzę, że na początku nie będzie tak. Jednocześnie myślimy, mi się też marzy, żeby prywatne firmy zaczęły startować niekoniecznie do kompleksowego przetargu, ale eksperymentujemy na całym świecie, wszystkie miasta obecnie nad tym, jak ten system mobilności tworzyć, i nie wykluczam, że tego typu rozwiązania będą się pojawiały w kolejnych latach. Wiemy, że teraz jesteśmy tak sfrustrowani tym, co nam zrobił Nextbike, że po prostu zależy nam, żeby to uruchomić i na razie wszelka odpowiedzialność będzie w tych 51 stacjach ładowania plus w centrali, w hali przy ul. Reja. Abonamenty to jest 29,90 zł miesięcznie i za to można godzinę jeździć bez żadnych dodatkowych opłat, natomiast za każdą kolejną minutę będzie się dopłacało 30 gr. Chyba, że weźmie się rower konwencjonalny. Wtedy to będzie opłata 15 groszy. Ja wolę takiego prostego komunikatu używać, czyli, że godzina darmowego czasu, natomiast tam też jest taka preferencja, gwiazdka, że jeśli ktoś weźmie ten rower tradycyjny, to będzie miał 2 razy tyle czasu, czyli tu będą 120 minuty, czyli będzie i dwa razy więcej minut, i dwa razy tańsze będzie dodatkowe podróżowanie. Jeśli chodzi o ten system płatności, to w przypadku Mevo 1.0, przepraszam, że tak znowu nawiążę, kierowaliśmy się zasadami unijnymi i wtedy, jako zamawiający, nie mogliśmy mieć przychodów z rynku i dlatego to wykonawca pobierał przychody i też dodatkowo na tym zarabiał. W tym przypadku to będzie w naszym interesie, żeby zarabiać na reklamach, żeby pobierać jak najwięcej pieniędzy z użytkowników, to będzie w naszym interesie, żeby promować ten projekt jak najlepiej, ponieważ wiemy, że w przypadku innego rozwiązania wykonawcy tak naprawdę nie zależy na promowaniu systemu. On dostaje dotacje z miast i dla niego jest najlepiej, żeby cały czas padało i żeby ludzie nie jeździli na tych rowerach, wtedy to się najbardziej opłaca dla prywatnego przedsiębiorcy. Nie trzeba naprawiać rowerów. Nie trzeba ich relokować. Jak jest burza, jak jest grad, jak jest zima, to po prostu – na marginesie też bardzo nieładny PR ta spółka uprawiała, ponieważ lamentowała na COVIDZIE, że to jest teraz taka tragedia, podczas gdy to były dla nich najlepsze czasy, jeśli chodzi o przychody, ponieważ zapewniali sobie przychody, transfery z Warszawy z innych miast, a nie musieli wydawać pieniędzy na koszty operacyjne. Natomiast być może ja też czegoś nie zrozumiałem w tych pytaniach o te transfery, więc chętnie jeszcze to dopowiem, chyba że odpowiedziałem na te pytania o te, jak będą te przychody działały?”

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu radnej Emilii Łodzińskiej.

EMILIA ŁODZIŃSKA – Radna Koalicji Obywatelskiej

Na wstępie powiedziała, że cieszy się, że OMGGS wyciąga wnioski z Mevo 1.0 i że udoskonala ten system, bo to dobrze wróży, że jak system Mevo 2.0 zostanie

uruchomiony, to nie będzie błędów z innych miast. Z całej tej dyskusji, która trwa już od kilku miesięcy, widać, że system rowerów miejskich nie jest systemem łatwym. Nie jest systemem łatwym, natomiast radna zastanawia się i to pytanie do radnych z PiS-u: czy system rowerów miejskich jest na pewno tematem na sesję nadzwyczajną? Nadzwyczajną, czyli dzieje się coś nadzwyczajnego. Czy dzieje się coś nadzwyczajnego? System jest wdrażany. Jest deklaracja, że system zostanie uruchomiony. Radna korzystała z Mewo 1.0, widziała plusy, widziała minusy, ma swoje przemyślenia. Natomiast dla radnej najistotniejszym pytaniem w tym wszystkim, i chciałaby tutaj taką deklarację usłyszeć, że faktycznie na jesieni Mewo 2.0 zostanie uruchomione; że w końcu mieszkańcy będą mogli z tego systemu korzystać. Radna widzi dużo pytań odnośnie aspektów technicznych i ma taką prośbę, żeby zebrać te pytania i ułożyć taką ściągawkę – wszyscy radni chętnie także by takie informacje mieszkańcom przekazywali, żeby faktycznie w momencie, jak system zostanie uruchomiony, te informacje mogły do mieszkańców trafić. Radna miała przyjemność jechać rowerem, który tutaj jest na sali, i pomimo tego, iż nie waży ponad 100 kg, to nie było problemem, żeby ten rower uruchomić. Oczywiście on jest masywniejszy od tego, z których korzysta się na co dzień, które są w piwnicach w schowkach, bo to jest rower z napędem elektrycznym i on musi więcej ważyć. Ludzie nie są przyzwyczajeni do tego, że korzystają z tak ciężkich rowerów i na pewno na początku będzie to coś nowego. Mówi się o innych projektach. Radna widzi dużą troskę radnych z PiS-u, żeby projekty były realizowane z powodzeniem, a zatem chciałaby zaapelować o to, żeby wspomogli miasto Gdańsk w uzgodnieniu od Polskich Wód, na które czeka się od około roku, i dotyczy bezpieczeństwa mieszkańców Gdańska, bo dotyczy kanału Ulgi. Od ponad około roku czeka się na uzgodnienie z Polskich Wód, a dotyczy to bezpieczeństwa przeciwpowodziowego mieszkańców Gdańska. Radna prosiłaby, żeby radni PiS-u zajęli się tym tematem, bo mieszkańcy Gdańska na ten projekt czekają. Jeszcze jedna taka konkluzja z tego dzisiejszego przysłuchiwania się dyskusji. Radna ma wrażenie, że co niektórym chodzi o to, żeby głównie poznać te wynagrodzenia. Nie chodzi o to, żeby dowiedzieć się, czy system będzie działał, nie będzie działał. Tylko, żeby dowiedzieć się, ile pan prezes i jego ekipa zarabia. To trochę smutne, że to jest tak ważne w kontekście miejskiego systemu rowerowego.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Zapowiedziała wystąpienie radnej Barbary Imianowskiej.

BARBARA IMIANOWSKA – Radna Prawa i Sprawiedliwości

Na wstępie radna powiedziała, że a propos zarobków to nie tylko radnych PiS-u te zarobki interesują, ale też pytają o te zarobki mieszkańcy i mają do tego prawo. Tak to wygląda. Radna chciała jeszcze raz wyrazić opinię, że spółka Nextbike ujawniła swoje długi w wysokości 60 mln zł pod koniec 2019 roku i nikt tego zadłużenia nie sprawdził. Czy rzeczywiście OMGGS na bieżąco nie mógł kontrolować kondycji finansowej spółki? To się po prostu nie chce w to wierzyć. Następna sprawa, o której radna przeczytała w internecie odnośnie starych rowerów: „zamiast 700 tys, zł udało nam się uzyskać 1620 zł. Chętnych zabrakło, bo urzędnicy nie dokładali do baterii ładowarek. Zużyte części – uwaga – trafiły w końcu do naukowców z Politechniki Gdańskiej. Oni i tak nie potrzebowali wszystkiego”. Radna wyraziła przypuszczenie, że tutaj chyba chodzi o jakieś mienie społeczne? Czy mówiąc o gospodarowaniu w naszym domu, że „ja czegoś nie przewidzę i ja coś stracę, ale mój sąsiad z tego powodu nie ma straty,

tylko ja mam tą stratę. Tutaj są straty mieszkańców, tu są straty, pieniędzy miejskich. I to nie jest tak, że my sobie tutaj urządzamy jakieś spotkania, żeby sobie pogadać. Nie, po prostu te wyjaśnienia, to wszystko należy się mieszkańcom i to, że oni piszą w komentarzach, że czują się oszukiwani, że znowu trala lala będzie jakiś następny Tristar czy jak to tam prawda się nazywa, to wszystko są opinie mieszkańców.” Następnie radna stwierdziła, że ma takie jeszcze pytanie odnośnie przewidzianego abonamentu: pytają o to również rodziny, czy jest jakiś przewidziany abonament, zniżka dla rodzin z dziećmi.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Poprosiła o odpowiedzi na pytania.

MICHAŁ GLASER – Prezes Zarządu OMGGS

Odpowiedzi zaczął udzielać od końca: nie, nie jest to też jakąś rzeczą niemożliwą, żeby te abonamenty zmieniać w trakcie realizacji systemu. Gdyby te rowery kosztowały 0 zł, to wiadomo, że popyt jest zdecydowanie wyższy i przez te kolejne lata będzie to obserwowane. Natomiast dzisiaj zależy wszystkim, żeby była stabilność po każdej ze stron, więc te 29,9 zł to jest coś, co wyszło z badań preferencji, o których prezes wspominał, pokazując jedną z tabel. Natomiast tam badano wiele innych aspektów, że to jest taka kwota mniej więcej oczekiwana. Padały też głosy postulujące rowerki dla dzieci i to nie tylko na forach, ale też od ekspertów, którzy widzieli te rowery w różnych miejscach na świecie. Natomiast zdecydowano się najpierw uruchomić podstawowy system i wtedy go ewentualnie rozwijać o kolejne przetargi poprzez zmiany regulaminów. Natomiast ten rower nie generuje ryzyka tylko w Gdańsku czy w Gdyni, ale naprawdę we wszystkich miastach w Polsce. Jeżeli się wpisze rower miejski, to są takie słowa jak opóźnienia, czy będzie w przyszłym sezonie? Jest to bardzo specyficzny biznes. Jest tylko kilku operatorów, którzy to ryzyko na siebie biorą, żeby w tym biznesie działać. Następnie prezes zwrócił się do radnej Imianowskiej: „Pyta pani radna, trochę tak krytykując nas, że nie zwróciliśmy uwagi na to, że firma działająca w 60 miastach akurat ludzie z Gdańska, z Trójmiasta, nie przejrzyli ich finansów. To są też pytania o możliwości prawa polskiego, żeby oprócz dostępnych informacji, tym bardziej że jest to spółka giełdowa, żeby do takich informacji dotrzeć. Coś, co zrobiliśmy, to zażądaliśmy dostępu do danych finansowych tej firmy w momencie, kiedy prosiła nas o współpracę przy restrukturyzacji spółki Nextbike. Kiedy już było wiadomo, że jakieś tam problemy finansowe ma i oni z własnej woli, nieprzymuszani – mimo że wcześniej też ich o to prosiliśmy – tych danych nie ujawnili. Powiedzieliśmy, że warunkujemy naszą zgodę na głosowanie za restrukturyzacją tylko i wyłącznie wtedy, kiedy dużo więcej informacji finansowych nam przekażą. Pamiętam, jak siedziałem na spotkaniu z dyrektorem banku Alior Bank, dyrektorem do spraw ryzyka – miał taką wizytówkę – i powiedzieliśmy na tym spotkaniu, że z tych dokumentów wynika – jeszcze zanim media zaczęły o tym pisać z miesiąc wcześniej, ponieważ media się chyba od nas dowiedziały o tym, że to jest 60 mln zadłużenia, z czego szansę na spłatę, to jest 20 mln tylko i wyłącznie pod warunkiem, jeżeli Trójmiasto zapłaci za kolejny etap systemu. Więc ja raczej bym się pytał, czemu ministerstwo pana ministra Karola Rabendy nie nadzoruje banków publicznych, którymi zarządza. Jest to bank zarządzany przez Ministerstwo Aktywów Państwowych i ministra Sasina – nie ostrzegło nas, żebyśmy nie podpisywali z taką firmą kontraktu. Skoro wiadomo jest, że ta firma podpisuje umowę nie z nikim innym, ale z władzami

publicznymi polskich miast: z Bydgoszczą, Warszawą i wieloma innymi. Więc jeżeli pani radna miałaby jakiś inny pomysł, w jaki sposób my mielibyśmy dotrzeć do informacji zabronionych polskim prawem, to proszę o odpowiedź i wtedy możemy się tak o 4 lata cofnąć i zastanowić, jak hipotetycznie moglibyśmy wtedy do tych niedostępnych dla innych polskich miast dotrzeć. Natomiast jeśli chodzi o oszukiwanie mieszkańców, to przypomnę, że posłowie PiS-u obiecali ustawę metropolitalną, a 26 stycznia złamali swoje obietnice i po 600 dniach czekania tej ustawy metropolitalnej, która ma nam dać nowy węzeł przesiadkowy, nowe tramwaje, PKM na Gdańsk Południe do Kowal, do gminy wiejskiej Pruszcz Gdański, która ma ułatwiać dostęp gmin wiejskich spod Trójmiasta do rdzenia metropolii, to posłowie, którzy powiedzieli, że tę ustawę poprą: pan poseł Płażyński, pan poseł z Tczewa (teraz mi wypadło nazwisko) praktycznie większość posłów PiS-u, którzy publicznie zadeklarowali i my wielokrotnie na naszych Facebookach i stronach internetowych cytowaliśmy ich wypowiedzi z trójmiasta.pl, „Gazety Wyborczej”, „Dziennika Bałtyckiego” – przyszedł moment głosowania: oddanie tego punktu o rozpoczęcie debaty publicznej nad ustawą metropolitalną, to ci posłowie Pomorza, nasi reprezentanci, reprezentanci naszych mieszkańców. Proszę sobie wyobrazić poczucie naszego zespołu, który przygotowuje te dokumenty, walczy o rozbudowę tych węzłów, walczy o działania proklimatyczne, więcej autobusów i trolejbusów, więcej buspasów i nasi reprezentanci mówią nie. Gdzie jest konstytucyjna zasada równości gmin, że gminy Pomorza nie mogą otrzymać takiego samego rozwiązania prawnego jak gminy Śląska i Zagłębia? No i nie wiem, czy pani radna wie, od czasu zablokowania przez ten rząd ustawy dla Pomorza, ile metropolia Śląska zatrzymała lokalnych podatków? 2 mld zł i to są pieniądze, które dla naszych mieszkańców zostały w tym czasie zablokowane, bo usłyszałem o oszukiwaniu mieszkańców, więc mam dużo bardziej konkretne przykłady oszukiwania naszych mieszkańców.”

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu radnemu Karolowi Rabendzie.

KAROL RABENDA – Radny Prawa i Sprawiedliwości

Radny rozpoczął od powiedzenia, że nie może ad vocem się zgłosić, bo jest zgłoszony do głosu. Zwrócił się do prezesa Glasera: „Panie prezesie, ja się zastanawiałem, kto będzie w stanie zlepić sprawę Mevo z Ministerstwem Aktywów Państwowych – doceniam. Pan jako laureat nagrody „Gazety Wyborczej” właśnie za Mevo widzę, że gazeta się nie myli: ma pan talent.”

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Zwróciła się do radnego Rabendy, że teraz ma głos, a radny Andrzej Skiba już dwa razy zabierał głos, dwukrotnie przekraczając czas wypowiedzi, więc udziela teraz głosu radnemu Rabendzie.

KAROL RABENDA – Radny Prawa i Sprawiedliwości

Podziękował przewodniczącej za udzielenie głosu i zadał pytanie, jeszcze raz w zasadzie w sprawie, o którą pytał wcześniej, bo dyskutuje się tutaj o Mevo dlatego,

że rowery jeszcze nie dojechały, ale zakup rowerów to jest istotna sprawa przy rowerze miejskim. I pewnie dlatego o tym głównie się mówi, bo przy Mevo 1.0 ten rower nie dojechał, ale jeśli chodzi o konstrukcję całego roweru miejskiego, to dostawa rowerów jest tylko początkiem i w zasadzie jednym aktem, który się zamyka na jednej czynności. Radny ma pytanie o funkcjonowanie Mevo pod względem finansowym i wymuszaniu pewnych zachowań na operatorze, zgodnych z celem tego projektu, bo dzisiaj pewnie wiadomo o tym, że Mevo 1.0, nawet jakby te rowery dojechały, pewnie by się wywaliło, bo właśnie tych mechanizmów wymuszania na operatorze pewnych działań nie było. I pewnie przy funkcjonowaniu Mevo 1.0 po paru latach trzeba by interweniować na poziomie umów albo dopłacać. Radny ma pytanie, bo rozumie, że tu wnioski zostały wyciągnięte: jakie są właśnie mechanizmy kontroli operatora funkcjonowania systemu, tak żeby właśnie ten rower jeździł, był dostępny, był dla mieszkańców i żeby nie było takich sytuacji, że operator podejmuje jakieś działania zgodne z jego interesem ekonomicznym, biznesowym, a niekoniecznie w interesie mieszkańców, bo wiadomo, że przy takich partnerstwach publiczno-prywatnych to jest największy problem, że czasami się czegoś po prostu firmie nie opłaca. Zresztą tutaj to padało wielokrotnie, a władza publiczna tutaj w postaci miasta chciałaby osiągnąć konkretne cele, bo dyrektor czy zastępca dyrektora wspomniał, że są pewne umowy, ale czym to jest zabezpieczone, bo samo nakładanie kar na operatora czy na wykonawcę usługi może spowodować to, że on będzie miał po prostu problemy finansowe, a niekoniecznie musi go do tego działania przymusić. Czy nie będziemy w takiej sytuacji, że za rok, dwa czy trzy po uruchomieniu systemu on nie przydzieli, że trzeba do niego dopłacić 5, 10 milionów albo w jakimś tam sensie skomunalizować i przejąć przez miasto.

KRZYSZTOF PERYCZ-SZCZEPAŃSKI – Kierownik ds. projektów metropolitalnych OMGGS

Rozpoczął od tego, że odpowiedź na to pytanie zacznie, mimo wszystko, od wspomnianego Mevo 1.0, bo to jest pewne gdybanie. Wiele osób mówiło o tym, że Mevo by upadło; Mevo upadło, bo było elektryczne – a Mevo nie upadło, bo było elektryczne, tylko dlatego, bo rowery nie dojechały, a w trakcie przetargu OMGGS wystąpił do wykonawcy, zanim podpisał z nim umowę, o wyjaśnienie ceny i dostał dokumenty, które oczywiście były obarczone klauzulą poufności, w jaki sposób wykonawca chciał sfinansować ten projekt i jakie przychody, choćby chciał uzyskiwać z kontraktów reklamowych, a posiadał własny dom reklamowy, który mu gwarantował lepsze możliwości niż pozostałym wykonawcom na rynku. I z tych dokumentów wynikał zupełnie inny obraz, natomiast oczywiście można by zostawić, bo jest takie porównanie, systemy komercyjne, bez żadnych KPI-ów, czyli żadnych wskaźników, one funkcjonują tak, tam i w taki sposób, w jaki to się opłaca wykonawcy. Natomiast OMGGS, dysponując środkami publicznymi, musi pewne minimalne wymogi narzucić na operatora i te wymogi oczywiście były znane w przetargu, więc operator kalkulował swoje wynagrodzenie po to, żeby je spełnić. To jest m.in. dostępność rowerów, czyli relokacja. Nie robi się już tego co do stacji, ale podzielono metropolię na strefy – z jednej strony, żeby trochę to ułatwić operatorowi przy tak dużej liczbie stacji, ale żeby w pewnych strefach każdego dnia zapewnić odpowiednią liczbę rowerów, które też w pewnym stopniu – nie jest to 100% poziomu naładowania baterii a 40% – żeby te rowery były dostępne dla mieszkańców. Natomiast w pewnym momencie takie stwierdzenie, że Mevo zabije jego własny sukces – tutaj również jest taki mechanizm, który – ponieważ analiza, o których wcześniej wspominał kierownik, przewidywała

koszty na poziomie, już teraz musiałby do niej wrócić, czy to było 30 czy 35 mln kilometrów rocznie – natomiast jeżeli ten system rocznie pokona więcej, operator będzie dostawał dodatkowe środki. Skąd będą te środki? Tutaj również analiza finansowa policzyła, że w momencie tak dużego popytu, jeżeli ten popyt byłby większy, niż się spodziewano, przychody z abonamentów pokryją tę dopłatę, która będzie niezbędna do wykonania, więc w wielu aspektach musiano by tak naprawdę przewertować całą umowę, która jest niezwykle opasła i w wielu aspektach różne sfery reguluje, żeby odpowiedzieć szczegółowo na wszystkie pytania. Natomiast tak, umowa jest zmodyfikowana w stosunku do tej umowy, która była wcześniej. Z jednej strony po to, żeby ułatwić funkcjonowanie systemu, a z drugiej strony dla operatora, żeby jednak zapewnić mieszkańcom odpowiedni poziom usługi.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu radnemu Janowi Peruckiemu.

JAN PERUCKI – Radny Koalicji Obywatelskiej

Na początek chciał poruszyć kwestię gospodarności, bo radnych miasta Gdańska przede wszystkim powinien interesować ten aspekt funkcjonowania jakiegokolwiek zadania, które miasto dofinansowuje, finansuje. Radny przypomniał jeden slajd, który dzisiaj się na tej sali został zaprezentowany. CBA, Rzecznik Dyscypliny Finansów Publicznych oraz Regionalna Izba Obrachunkowa w Gdańsku – te organy jednomyślnie były co do tego, że wszelkie starania, które mogła spółka podjąć względem zabezpieczenia finansów publicznych, środków należących również do miasta Gdańska, zostały te zadania w pełni wykonane, więc jedyny wniosek uprawniony, który z tego wynika, jest taki, że nie ma tu mowy o niegospodarności środkami publicznymi. Punkt drugi: ustawa metropolitalna – nie sposób dyskutować o rowerze Mevo i nie wspomnieć o ustawie metropolitalnej. W tym miejscu radny zwrócił się do posła Płażyńskiego: „Panie pośle, mówię w tej chwili do pustego krzesła. Poseł już się nagrał w jedynej, no chyba, ostoi wolnego słowa, telewizji reżimówce TVP, i już sobie poszedł.” Niestety, poseł okłamał mieszkańców Gdańska i zagłosował przeciwko ustawie metropolitalnej – szansie finansowania chociażby funkcjonowania roweru metropolitalnego Mevo. Poseł Prawa i Sprawiedliwości Kacper Płażyński głosował przeciwko ustawie metropolitalnej, przeciwko bardzo dużym, sięgającym może nawet 2 mld zł środków dla Gdańska, dla gdańskiej metropolii. Tak właśnie głosuje PiS: jedno mówi, a w głosowaniu wychodzi zupełnie co innego. I jeszcze ostatnie pytanie do pana prezesa. Radny chciałby wyartykułować, jeżeli chodzi o same rowery i amortyzację rowerów, baterii. Na ile lat przewidziano funkcjonowanie takiego roweru? Oczywiście uwzględniając w międzyczasie jakies naprawy – ile lat producent gwarantuje, że będzie działała ta bateria i cały rower.

KRZYSZTOF PERYCZ-SZCZEPAŃSKI – Kierownik ds. projektów metropolitalnych OMGGS

Od razu odniósł się do tego pytania. Podczas analizy badano 3 różne przedziały czasów, w których będzie rower funkcjonować: 4, 6 i 8 lat. W przypadku kontroli, tutaj padło, że 3 lata – nie, te 159 milionów jest za 6 lat funkcjonowania, za 72 miesiące – OMGGS doszedł do wniosku, że najbardziej gospodarny będzie okres sześcioletni,

dlatego, że właśnie on nie będzie wymagał zmiany floty. W przypadku systemu ośmioletniego należałoby przynajmniej raz zmienić rowery, ponieważ ich taki okres trwałości to jest 6 lat, więc wybrano 6 lat. Te rowery – wchodząc trochę w specyfikę system rowerów publicznych – ramy rowerów bardzo się zużywają i one świadczą o tym, czy rower dalej można eksploatować, czy nie. Ramy rowerów publicznych muszą mieć certyfikację jak dla rowerów miejskich, czyli rowerów miejskich w sensie takich, jaki każdy może mieć w domu, a użytkowane są zupełnie inaczej. I taką certyfikację miał również rower marki Waymo, natomiast ten rower ma certyfikację o poziom wyższą dla rowerów górskich, więc tutaj założono, że nie będzie potrzeby już tak ze względu i na koła z lekkich stopów i na wyższy poziom certyfikacji ramy, nie będzie potrzeby wymiany rowerów. Co się może zużywać? Oczywiście baterie, natomiast to jest najmniejszy problem. Zresztą operator też już zakupił baterie zapasowe – na ten moment jest 1500 sztuk w zapasie, więc tym sprzętem, który teraz zakupiono, powinno się, kolokwialnie mówiąc, dojechać do końca projektu.

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Udzieliła głosu radnemu Łukaszowi Bejmowi.

ŁUKASZ BEJM – Radny Koalicji Obywatelskiej

Wyraził chęć podsumowania dyskusji i tej sesji, mówiąc: „mam wrażenie, że po wysłuchiwaniu od 3 godzin tych bzdur, półprawd, manipulacji, nie miejmy złudzeń, że jesteśmy świadkami zwykłej hucpy politycznej, zwykłego spektaklu, teatrzyku nagranych na potrzeby przeciwnika ustawy metropolitalnej posła Kacpra Płażyńskiego i świadczy o tym fakt, że jak tylko zniknęła kamera TVP, to ulotnił się też pan poseł. Mieliśmy też okazję zapoznać się z efektami śledztwa naczelnego detektywa klubu Prawa i Sprawiedliwości w sprawie nieobecności pani prezydent – bardzo mnie ciekawi, że kilka dni temu jakoś nieobecności przedstawicieli rządu na sesji w sprawie pyłu węglowego państwu nie przeszkadzały. Ciekawe też jest to, że pomysł na ten film, na tę sesję jest o tyle dobry, że mógłby być pomysłem na zwykłą interpelację. Drodzy państwo, radni Prawa i Sprawiedliwości, to jest narzędzie, które naprawdę możecie też wykorzystywać. Tak, sprawdziłem. Były 2 interpelacje. Panie radny, 2 interpelacje w tej kadencji w sprawie Mevo – tak jesteście zainteresowani, że 2 interpelacje na ten temat powstały – szal. Poza tym większość tych pytań, które dzisiaj zadajecie, naprawdę była przez ostatnie miesiące komunikowana medialnie, wystarczy sobie poczytać coś więcej niż „Dziennik Bałtycki” albo posłuchać coś więcej niż Radio Gdańsk. To może byście wiedzieli coś na ten temat, ale niemniej bym chciał bardzo wam podziękować, bo daliście urzędowi, panu dyrektorowi Glaserowi, całemu zespołowi okazję do ponownego promowania i pokazania, jak świetnym, potrzebnym projektem jest Mevo 2.0. Mam nadzieję, że wy w to nie wątpicie, ale niestety wydaje mi się, że jeżeli myśleliście, że ta sesja będzie jakąś swoistą bombą, to raczej wyszedł wam taki mały kapiszonik. Dziękuję, nie mam pytań do urzędników, bo zdążyłem sobie wszystko doczytać i wszystko wiem.”

PUNKT 5

ZAKOŃCZENIE OBRAD

AGNIESZKA OWCZARCZAK – Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Podziękowała i oświadczyła, że to był ostatni głos w dyskusji. Na tym wyczerpano listę mówców, przewodnicząca zamknęła obrady sesji. Oświadczyła, że zgłoszeni radni już wszyscy po dwa razy zabierali głos, także zgodnie z regulaminem mieli możliwość się wypowiedzieć.

Obrady zakończono o godzinie 16:45

Przewodnicząca
Rady Miasta Gdańska

Agnieszka Owczarczak

Protokół sporządziła
na podstawie zapisu w formie cyfrowej

Inspektor BRMG
Monika Ekert