

## **PROTOKÓŁ Nr 60-2/2024**

z posiedzenia Komisji Zrównoważonego Rozwoju Rady Miasta Gdańska w VIII Kadencji Rady Miasta Gdańska, które odbyło się **27 lutego 2024 roku** (wtorek), rozpoczęte o godz. 16:00 w sali Herbowej (Nr 208) Nowego Ratusza, przy ul. Wały Jagiellońskie 1 w Gdańsku.

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

Na stan siedmiu (7) członków Komisji, w posiedzeniu uczestniczyło siedmiu (7), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych opinii, wniosków i innych stanowisk.

Stwierdzam quorum. Szanowni Państwo Radni, jeśli chodzi o porządek obrad on został skierowany w regulaminowym terminie do radnych i zaproszonych gości. **Porządek stanowi załącznik nr 3 do protokołu** Po rozesłaniu porządku został skierowany do Komisji projekt uchwały, który proponuję wprowadzić pod obrady, tj.

### **1. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały RMG w sprawie ustanowienia pomnika przyrody – druk Nr 1893.**

Przedstawia: Pan Michał Lamczyk, Starszy Inspektor - Referat Bioróżnorodności w Wydziale Środowiska

Gdy zostanie wprowadzony będzie procedowany w punkcie 1.1.

#### **Głosowanie:**

Komisja 7 głosami za – jednogłośnie wprowadziła do porządku projekt uchwały zawarty w druku 1893 i będzie go procedowała w punkcie 1.1. porządku obrad.

Czy ktoś z Państwa Radnych ma jakieś uwagi do tego porządku obrad? Nie widzę. W związku z tym proszę o deklarację dotyczącą przyjęcia, wstrzymania się, bądź bycia przeciw **następującemu porządkowi obrad:**

### **1. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na 2024 rok - w zakresie działania Komisji – Druk Nr 1929.**

Przedstawia: Pani Izabela Kuś - Skarbnik Miasta Gdańska

#### **1.1. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały RMG w sprawie ustanowienia pomnika przyrody -Druk Nr 1942.**

Przedstawia: Pan Michał Lamczyk, Starszy Inspektor - Referat Bioróżnorodności w Wydziale Środowiska

### **2. Działania na rzecz poprawy konkurencyjności transportu zbiorowego.**

Przedstawia: Zarząd Transportu Miejskiego, Wydział Programów Inwestycyjnych

### **3. Sprawy bieżące, wolne wnioski, korespondencja.**

#### **Głosowanie za przyjęciem porządku obrad:**

Komisja porządek obrad przyjęła - 7 głosami za - jednogłośnie.

## **PUNKT – 1.**

### **Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na 2024 rok - w zakresie działania Komisji – Druk Nr 1929.**

Przedstawia: **Pani Izabela Kuś - Skarbnik Miasta Gdańska**

Oryginał projektu uchwały znajduje się w protokole z sesji Rady Miasta Gdańska z 29 lutego 2024 r. – sprawa **BRMG.0006.43.2024.**

#### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Przechodzimy do 1 punktu obrad, mianowicie Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na 2024 rok - w zakresie działania Komisji – Druk Nr 1929. Tradycyjnie prosimy Panią Skarbnik Izabele Kuś o wprowadzenie.

#### **Pani Izabela Kuś - Skarbnik Miasta Gdańska**

Przedstawiając przedmiotowy projekt uchwały zawarty w druku Nr 1929 powiedziała m.in., że głównym przedmiotem wnoszonej uchwały jest przesunięcie środków do poszczególnych jednostek budżetowych, zakładu budżetowego instytucji kultury z przeznaczeniem na regulację wynagrodzeń. Średnia wartość podwyżki, a właściwie regulacji tj. 10%. Jeśli chodzi o kwoty, to celowaliśmy kwotę zbliżoną do podwyższenia najniższego wynagrodzenia, które to w bieżącym roku stanowi 700 złotych. Łączna wartość zmian 147.548.000 złotych. kwoty są wymienione w uzasadnieniu. Bardzo proszę o pozytywną opinię.

#### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Dziękuję. rozumiem, że to jest całość, zresztą Państwo mieliście możliwość zapoznać się z drukiem. Czy są jakieś pytania do Pani Skarbnik w zakresie tego druku?  
Nie ma, przechodzimy do opiniowania.

## **Ustalenia: Opinia Komisji**

#### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Poddała pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na 2024 rok - w zakresie działania Komisji – druk nr 1929.

#### **Głosowanie:**

Po wysłuchaniu informacji i wyjaśnień przedstawionych przez Panią Izabelę Kuś – Skarbnika Miasta Gdańska, Komisja – 5 głosami za, przy 0 głosach przeciwnych i 1 głosie

wstrzymującym się - **przyjęła i pozytywnie zaopiniowała** przedmiotowy projekt uchwały – w zakresie działania Komisji, zawarty w Druku Nr 1929 - bez poprawek. **Opinia Nr 60-2/276/6/2024** – oryginał został przekazany do protokołu z sesji Rady Miasta Gdańska z dnia 29 lutego 2024 roku.

## **PUNKT – 1.1.**

**Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały RMG w sprawie ustanowienia pomnika przyrody – Druk Nr 1942.**

Przedstawia: Pan Michał Lamczyk, Starszy Inspektor - Referat Bioróżnorodności w Wydziale Środowiska

Oryginał projektu uchwały znajduje się w protokole z sesji Rady Miasta Gdańska z 29 lutego 2024 r. – sprawa **BRMG.0006.56.2024.**

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Przechodzimy do rozpatrzenia projektu uchwały w sprawie ustanowienia pomnika przyrody – Druk Nr 1942. Bardzo proszę Pana Michała Lamczyka o wprowadzenie.

**Pan Michał Lamczyk, Starszy Inspektor - Referat Bioróżnorodności w Wydziale Środowiska**

Zreferował przedmiotowy projekt uchwały, zawarty w druku Nr 1942 zgodnie z uzasadnieniem do projektu. Podziękował i poprosił o pozytywną opinię dla projektu.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Bardzo dziękuję. faktycznie dość rzadko, może zbyt rzadko mieliśmy do tej pory propozycji z tej części miasta, tak więc doskonale, że to drzewo zostało opracowane z wszystkimi uzgodnieniami. Rozumiem, że tutaj, jeżeli chodzi o ten zasób dokumentacyjny to już było przez Wydział Środowiska opracowane, czy to też była dokumentacja przedstawiona przez mieszkańca?

**Pan Michał Lamczyk, Starszy Inspektor - Referat Bioróżnorodności w Wydziale Środowiska**

Tutaj mamy właśnie dwa źródła. Dwie nasze ekspertyzy, z dwóch różnych okresów oraz też ekspertyzę wniesioną przez mieszkańca, no ale ta ekspertyza jest jakby do weryfikacji przez naszego dendrologa. Tak, że w tym roku te drzewa będą po prostu weryfikowane dla upewnienia się co do wartości i też ta ekspertyza jest sprzed dwóch, trzech lat, więc chcielibyśmy mieć aktualny stan zdrowotny i techniczny tych drzew, żeby wiedzieć na pewno jakie drzewa ustanawiamy pomnikami przyrody.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Bardzo dziękuję. czy są jakieś pytania w zakresie tego druku? Nie ma, przechodzimy do opiniowania.

## **Ustalenia: Opinia Komisji**

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Poddała pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska w sprawie ustanowienia pomnika przyrody - Druk Nr 1942.

### **Głosowanie:**

Po wysłuchaniu informacji i wyjaśnień przedstawionych przez Pana Michała Lamczyka – Starszego Inspektora w Referacie Bioróżnorodności w Wydziale Środowiska oraz przeprowadzonej dyskusji, Komisja – 7 głosami za - jednogłośnie - przyjęła i pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały – zawarty w Druku Nr 1942 - bez poprawek.

**Opinia Nr 60-2/277/7/2024 – oryginał został przekazany do protokołu z sesji Rady Miasta Gdańska z dnia 29 lutego 2024 roku.**

## **PUNKT – 2.**

### **Działania na rzecz poprawy konkurencyjności transportu zbiorowego.**

Przedstawia: Zarząd Transportu Miejskiego, Wydział Programów Inwestycyjnych

#### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

W tym miejscu przechodzimy do punktu wpisanego do planu pracy Komisji, mianowicie działania na rzecz poprawy konkurencyjności transportu zbiorowego. Widzę przedstawicielstwo Zarządu Transportu Miejskiego z panem dyrektorem Siótkowskim na czele oraz Wydziału Programów Inwestycyjnych z panem dyrektorem Lemańskim na czele. Bardzo dziękuję za obecność. Faktycznie tj. temat, który regularnie wraca na posiedzenia naszej Komisji z kolejnymi informacjami. Wiemy, że to jest długi marsz, wiemy, że pewne rzeczy należało zaplanować z dużym wyprzedzeniem, natomiast oddajemy Państwu ekran i naszą uwagę i bardzo prosimy o informacje co od naszego ostatniego spotkania, mniej więcej rok temu udało się wdrożyć i jakie są plany na przyszłość.

#### **Pan Wojciech Siótkowski – p.o. dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego.**

Szanowni Państwo, bardzo się cieszymy, że taki temat tutaj na forum Komisji wypłynął, bo ta komunikacja nam wszystkim leży na sercu, jej przyszłość, jej los i perspektywy rozwoju. Dlatego pozwoliłem sobie dzisiaj zaprosić pana Jacka Szmaglińskiego, specjalistę od komunikacji tramwajowej, rozwoju tejże komunikacji tramwajowej, który wie na ten temat wszystko i ma naprawdę świetne wizje oraz Wojciecha Lemańskiego, który z kolei specjalizuje się w komunikacji autobusowej i jest w Zarządzie Transportu Miejskiego w Gdańsku kierownikiem działu przewozów. To tam planowane są rozkłady jazdy, to tam opracowywane są właśnie różnego rodzaju koncepcje dotyczące rozwoju sieci, stąd też tutaj nasza obecność z okazji tego tematu. Oddam głos specjalistom.

#### **Pan Jacek Szmagliński, Przedstawiciel Zarządu Transportu Miejskiego**

Szanowni Państwo Radni. Szajnowa Pani Przewodnicząca, bardzo dziękuję za to zaproszenie, dlatego, że od dłuższego czasu pracujemy nad poprawą efektywności sieci transportu tramwajowego w Gdańsku i chciałbym przedstawiać takie efekty mierzalne, które możemy w tej chwili pokazać, którymi możemy się pochwalić i które są myślę dosyć dobrym prognozą na przyszłość.

Jeżeli chodzi o taki opis tego, czego pasażerowie oczekują od transportu publicznego ogólnie, w bardzo dużym skrócie powiem tyle. Osobiście dzieje to na trzy grupy tj. komfort, czas jazdy oraz cena. Im więcej z tych punktów jest spełnionych tym bardziej ten transport jest konkurencyjny. Oczywiście każdy z tych punktów można podzielić na bardzo wiele różnych szczegółowych analiz. I dzisiaj chciałbym zająć się jednym z wielu punktów, które dotyczą nas na co dzień a mianowicie czasu samej jazdy tramwajami.

Punktem wyjścia naszych rozważań było to, co już kilka lat temu zostało wskazane, że transport tramwajowy w Gdańsku w porównaniu z innymi systemami tramwajowymi nie zawsze jest najbardziej konkurencyjny pod kątem tej prędkości. Prędkość komunikacyjna tramwajów w Gdańsku uplasowała nas, no na III miejscu w Polsce, tylko niestety od końca. I naszym celem było zmienić ten stan, żebyśmy weszli na podium gdzieś w okolice 20 km na godzinę zamiast 17 tak jak to było jeszcze kilka lat temu.

No i Szanowni Państwo jednym z przykładów działań, które mogą i które odprowadzają do tego, że transport tramwajowy jest szybszy i bardziej wydajny tj. priorytet dla tramwaju w systemie sterowania ruchem. I tutaj oczywiście na slajdzie jest pełna definicja, za to ja nie będę odczytywał definicji, ta prezentacja będzie Państwu udostępniona. **Prezentacja stanowi załącznik nr 4 do protokołu.** Chciałbym powiedzieć, że w tej prezentacji znowu zajmę się tylko drobnym fragmentem, drobnym wycinkiem całej pracy jakim jest usprawnienie działania sygnalizacji świetlnej. Gdy zaczynałem współpracę na zaproszenie byłego już dyrektora ZTM do tego, żeby podjąć się trudu usprawnienia, to pierwszą pracą było zidentyfikowanie tego fragmentu sieci tramwajowej, na którym moglibyśmy takie usprawnienia wprowadzić jako pierwszy i tutaj nasz wybór padł na jedną z nowszych tras tramwajowych w dzielnicy Piecki Migowo. Czyli powiedzmy od ul. Kartuskiej do centrum dzielnicy.

Tutaj naszym planem było to, żeby działać bezinwestycyjnie, tzn. wyłącznie przeprogramowując sygnalizację świetlną, osiągnąć pewien efekt. I Szanowni Państwo nie chcieliśmy też za bardzo wprowadzając działania usprawniające ruch tramwajowy psuć życia innym użytkownikom, dlatego, że jest wiele obaw, że priorytet dla tramwaju oznacza korki, oznacza wykluczenie, co nie jest prawdą i co pokazaliśmy właśnie w tym projekcie. W ramach projektu usprawnione zostało zaledwie 6 sygnalizacji świetlnych na tym ciągu i usprawnienia polegały na tym, że w sposób inteligentny zostały wykorzystane istniejące urządzenia detektory po to, żeby wtedy kiedy tramwaj rzeczywiście jest i rzeczywiście zgłosi się w czasie, w którym gdyby nie było tych usprawnień stałby cały cykl 60,90 sekund i czekał na możliwość dalszej ujazdu gdzieś tam włączyć mu bardzo krótką 5 sekundową fazę, żeby go tylko szybko przepuścić. Takie przypadki zdarzają się raz na 10 minut, raz na 20 minut, ale dzięki temu zdecydowanie usprawniamy ten ruch. I tak właśnie udało nam się wprowadzić takie dodatkowe fazy na jednym ze skrzyżowań, gdzie tramwaj może wjechać tak naprawdę za każdym razem, czyli tam, gdzie wcześniej szła faza np. dla wyjeżdżających my jeszcze dajemy ekstra fazę dla tramwaju, jeżeli tylko ten tramwaj się zgłosi.

Podobnie na drugim skrzyżowaniu tak samo możemy puścić ten tramwaj aż trzy razy w ciągu cyklu, jeżeli będzie taka potrzeba. Na pozostałych skrzyżowaniach wprowadziliśmy koordynację taką, żeby tramwaj, który ruszy z jednego przystanku bez zatrzymania przejeżdżał przez kolejne skrzyżowania, co jest z punktu widzenia energetycznego jak również komfortu podróży pasażerów jak i zużycia szyn pól tramwajów bardzo, bardzo istotne. Jest to też forma takiej mikro ekologii miejskiej, dlatego, że tramwaj hamując przed skrzyżowaniem i potem ruszając wysypuje piasek, co powoduje powstawanie pyłów, które potem wszyscy wdychamy. Tak, że tego rodzaju rozważania były tutaj bardzo intensywnie prowadzone i udało nam się tak to ustawić, żeby jednak te tramwaje w większości przypadków nie stały. Jaki był efekt takich działań? Otóż przed wprowadzeniem naszych działań prędkość komunikacyjna tramwaju na tym ciągu wynosiła 15,6 kilometra na godzinę. Jest to wartość dużo niższa niż średnia dla całego miasta, dlatego też ten ciąg był

dla nas tak istotny. I na tylko 6 skrzyżowaniach, które były objęte priorytetem. Dwa jak widzicie Państwo nie zostały przez nas w ogóle dotknięte uzyskano zwiększenie rozkładowej prędkości komunikacyjnej do 19,5 kilometrów na godzinę, czyli jesteśmy już na poziomie prawie takim, że dotykamy tego punktu, w którym chcielibyśmy być, czyli 20 kilometrów na godzinę.

Cały proces nie był wcale prosty. Jak widzicie Państwo oś czasu, która tutaj jest pokazana wskazuje na to ile czasu trwają poszczególne bezinwestycyjne etapy. Jeżeli mówimy o etapach inwestycyjnych to ten czas się zdecydowanie wydłuża i tutaj zawsze oczekujemy na to, żeby pewne procesy były jak najszybsze, ale z drugiej strony zdajemy sobie sprawę, że uzyskiwanie projektów, pozwoleń na budowę niestety trwa. Więc cały proces to było projektowanie, później wdrażanie następnie ulepszanie całego systemu, obserwację i wprowadzenie poprawek tak, żeby na koniec, czyli już po półtora roku od chwili rozpoczęcia prac projektowych do chwili, kiedy jesteśmy z tego zadowoleni, właśnie móc poczuć się w jakiś sposób zadowoleni. Cały czas obserwujemy co się tam dzieje. Wiemy, że bez inwestycji nie mogliśmy osiągnąć więcej, ale jednocześnie i tak bez inwestycji udało nam się osiągnąć bardzo dużo.

Żeby nie było tak przyjemnie, bardzo wiele osób twierdzi, że zmiany polegają wyłącznie na tym, że skracamy czas jazdy i czujemy się zadowoleni. No nie do końca. Dlatego, że analizy powdrożeniowe polegają na analizach rzeczywistych czasu przejazdu i tego, czy rozkład jazdy, który został razem z pracami wdrożony działa poprawnie. I tak proszę Państwa wielokrotnie wykonywane były analizy czasów przejazdów na tysięcznych próbkach i Szanowni Państwo w programie docelowym mediana czasu przejazdu jest krótsza niż rozkładowa, co oznacza, że dzisiaj rzeczywista a nie rozkładowa prędkość komunikacyjna na tym ciągu przekroczyła już 20 kilometrów na godzinę. Mediana czasu przejazdu skróciła się o 130 sekund a jednocześnie my skróciliśmy czas jazdy o 120 sekund, co powoduje, że realnie motorniczowie mają 10 sekund lżej a nie 120 sekund gorzej jak niektóre osoby twierdziły na samym początku. Również zmniejszyła się niepewność czasu przejazdu, to jest drugi bardzo istotny czynnik. Jeżeli mamy do czynienia z rozkładem jazdy, który jest stały mamy wpisane 5 minut, stąd dotąd, to jeżeli jeden tramwaj jedzie 3 minuty, a drugi 7, to jest bardzo źle, więc jeżeli zmniejszymy tą niepewność, to wtedy pasażer będzie czuł, że zdecydowanie lepiej wykonujemy ten rozkład jazdy. I widzicie Państwo, że ta niepewność zdecydowanie spadła, jak również prędkość komunikacyjna wzrosła. I myślę, że to pokazuje, że pracując, ulepszając istniejące rozwiązania jesteśmy w stanie zdecydowanie podnieść te prędkości komunikacyjne, ale my na tym nie poprzestajemy.

Kolejnym etapem, który realizujemy wspólnie z Gdańskim Zarządem Dróg i Zieleni tj. ulepszenie, polepszenie koordynacji, polepszenie detekcji na odcinku ul. Adamowicza aż do pętli Ujeścisko. I tutaj osiągnęliśmy już prędkość komunikacyjną rzędu 25 kilometrów na godzinę, z uwagi na to, że tu jest mniej sygnalizacji, dłuższe odcinki międzyprzystankowe, tak, że możemy działając wspólnie również osiągnąć bardzo wiele. Statystyki ogólnomiejskie może od tych dwóch projektów nie wzrosły jakoś drastycznie, ale widać cały czas trend, że podnosimy tą prędkość komunikacyjną tramwajów. I kolejne projekty, które w tej chwili są realizowane zarówno niewielki zrealizowane już wspólnie z Gdańskim Zarządem Dróg i Zieleni jak i większe, które zlecamy, wręcz z projektami inwestycyjnymi. Nasz największy w tej chwili inwestycyjny program tj. Chełm od przystanku Chałubińskiego aż do pętli Łostowice Świętokrzyska tj. cały program, w którym musimy zainwestować, gdyż

nie ma tam detekcji, i trzeba tam ją zbudować i to będzie w tej chwili realizowane. Te wszystkie plany zrealizowane nie dadzą nam pełnego pokrycia sieci tramwajowej priorytetem za to będzie to plan, który uważam, że powinien być kontynuowany w następnych latach tak, żebyśmy doszli do następnych bardzo dobrych efektów.

Tutaj mam proszę Państwa jeszcze wykres pokazujący analizy zatrzymań przed sygnalizacją świetlną, czyli to o czym mówiłem, że jest i pod względem ekonomicznym i ekologicznym, jak również i komfortu podróży bardzo istotnym elementem. Na skrzyżowaniu ul. Adamowicza i ul. Kartuskiej. Tutaj we wspólnej pracy z GZDiZ udało się nam ograniczyć zatrzymań tramwajów z 30 kilku procent do ułamku procent. I to jest wydaje mi się bardzo znaczący efekt. Analizy były prowadzone automatycznie na bardzo wielu zbiorach danych. Tutaj mamy jeden z rysunków, które były generowane przez nasze oprogramowanie. I proszę Państwa liczymy się z tym, że jeżeli będziemy mieli kolejne etapy inwestycyjne, a które chcemy realizować wraz z włączeniami kolejnych sygnalizacji do systemu TRISTAR, to na tym odcinku, o którym mówiłem na początku, czyli Piecki migowo osiągniemy docelowo prędkość komunikacyjną rzędu 22,3 kilometra na godzinę, co ja uważam będzie już bardzo dobrym wynikiem. W tej chwili pracujemy nad tym, żeby ograniczyć konieczność prowadzenia inwestycji poprzez wysyłanie pozycji tramwajów do serwera centralnego, który będzie te pozycje następnie przeliczał i wysyłał do serwera systemu TRISTAR, dzięki czemu będziemy mogli wykrywać tramwaje szybciej i dostosowywać działanie programu sygnalizacji do aktualnych potrzeb. Oprócz tego, to są działania można powiedzieć bieżące, ale oprócz tego pracujemy nad usprawnieniem działania całej sieci pod kątem sieciowym i pod kątem połączeń jakie na sieci tramwajowej dzisiaj mamy. Razem z budową nowej linii kolejowej do dzielnicy Orunia Górna, czyli PKM Południe planowane są budowy i niektóre już są w tej chwili w zaawansowanym etapie, w których uczestniczymy, tj.:

1. Trasa tramwajowa Gdańsk Południe – Wrzeszcz, Nowa Politechniczna,
2. Niezbędny odcinek dla tej trasy, czyli Klonowa, który umożliwi zdecydowanie lepsze wykorzystanie taboru poprzez to, że będziemy mogli te tramwaje z Południa skracać do Wrzeszcza, zintegrować system tramwajowy z systemem kolejowym i nie będziemy musieli tych tramwajów wysyłać aż do pętli Strzyża, Oliwa, czy Jelitkowo, na których to odcinkach potoki podróżnych są zdecydowanie mniejsze. Kolejny odcinek, który uważamy, że jest w tej chwili bardzo potrzebny, tj. odcinek od ul. Pomorskiej do przystanku kolejowego SKM Żabianka, który to odcinek razem z inwestycją komplementarną Zielony Bulwar umożliwi nam zmianę systemu autobusowego linii 148 na transport tramwajowy, który będzie odporny na wszelkiego rodzaju zatory drogowe.
3. Ostatnia inwestycja, trochę jeszcze mgliście narysowana, ale planowana gdyż osiedla na Letnicy są w tej chwili bardzo silnie rozwijające się, to Nowa Letnica, połączenie właśnie dalsze taką nitką wschód- zachód bliżej morza. Myślę, że to nie jedyne wyzwania nad którymi trzeba pracować. W kolejnych latach będziemy musieli zmierzyć się z takimi tematami jak remonty infrastruktury tramwajowej. Musimy remontować tę infrastrukturę. Sieć nam się bardzo rozrasta i odcinki, które były wyremontowane 10, 15 lat temu trzeba będzie zacząć już intensywnie remontować. Zakup nowych wielko pojemnych i wygodnych tramwajów tj. kolejny etap. Nie chcę jeszcze tutaj Państwu niczego obiecywać, za to bardzo intensywnie pracujemy nad tym właśnie, żeby te tramwaje były dostosowane do oczekiwań mieszkańców miasta. Usprawnienia sieci tramwajowej, czyli rozszerzenie priorytetu na kolejne

fragmenty, no i poprawa integracji z koleją miejską, to też jest istotny temat. Tak, żeby tramwaje i pociągi zintegrować w jeden rzeczywiście realni działający system.

Także proszę Państwa. Szybkie tramwaje tj. nie tylko coś co pasażerowie oczekują, ale również tj. możliwość realnych oszczędności finansowych dla miasta Gdańska. Dlatego, że już dzisiaj planując sieć tramwajową z niewiele, ale zwiększoną prędkością komunikacyjną mogliśmy realnie zmniejszyć zapotrzebowanie na tramwaje w szczycie o 2, 4 pojazdy, co pozwoliło nam zaproponować podróżnym lepszą ofertę po otwarciu tramwaju na Nowej Warszawskiej. To było dla nas coś, co tak naprawdę nas bardzo wspomogło, bo liczba tramwajów w Gdańsku jest stała. Dopóki nie kupimy nowych musimy z tego co mamy wykorzystywać. Im więcej tramwajów będziemy mogli zdjąć, bo je przyspieszymy, tym lepszą ofertę będziemy mogli dać w innych częściach miasta.

Tak, że Szanowni Państwo to tyle, jeśli chodzi o takie najważniejsze tematy, które chciałem dzisiaj poruszyć, ale chciałbym jeszcze poruszyć tak mrugając do Państwa okiem temat na przyszłość. Dlatego, że moje pytanie jest takie. Czy tramwaj tj. tylko miasto, czy rzeczywiście powinniśmy się zamykać z tramwajem tylko pod kątem miejskim. Czy rzeczywiście tramwaj, który wyjeżdża z miasta, co nie jest niczym nietypowym, bo w wielu krajach to jest.

#### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

O ile pamiętam historię administracyjną Gdańska, to faktycznie pierwsze tramwaje w XIX wieku były już kierowane na tereny, które nie były jeszcze formalnie terenami miejskimi, ale podejrzewam, że pan idzie w innym kierunku.

#### **Pan Jacek Szmagliński, Przedstawiciel Zarządu Transportu Miejskiego**

A nawet jeszcze po wojnie był tramwaj do Sopotu, to też przypominam.

#### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Ale koledzy z Sopotu by się bardzo obrazili, że to nie jest teren miejski.

#### **Pan Jacek Szmagliński, Przedstawiciel Zarządu Transportu Miejskiego**

Ale chodzi mi o to, że poza granice miasta Gdańska, tak jest. Szanowni Państwo puszczam do Państwa oko, dlatego, że tramwaj i nad tym pracujemy intensywnie nie tylko w ZTM, ale w całej Polsce może być bardzo efektywnym środkiem transportu, również pozamiejskiego, co pokazują doświadczenia z wielu krajów otaczających nas. Tak, że Szanowni Państwo tego nie będę za bardzo tutaj opisywał, dlatego, że to są mgliste plany na przyszłość, ale powiem wprost. Dużo lepsza ofertą dla pasażera jest tramwaj co 20 minut, albo co pół godziny niż pociąg co dwie godziny a koszty są podobne.

Dziękuję za uwagę.

#### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Bardzo dziękuję. Czy tutaj w uzupełnieniu do wypowiedzi pana Szmajdzińskiego będzie jeszcze jakaś wypowiedź, czy pan tutaj rozumie wprowadzał za wszystkich?

#### **Pan Jacek Szmagliński, Przedstawiciel Zarządu Transportu Miejskiego**

Tak.



### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Doskonale. Faktycznie inspirujący i takie pobudzający wyobraźnię, ten przykład samego końca. Rozumiem, że tutaj mówimy o istniejącym śladzie kolejowym, ale już wracam do Gdańska z pytaniami.

### **Pan Jacek Szmagliński, Przedstawiciel Zarządu Transportu Miejskiego**

Tak. Tutaj już mówiłem o tym, że można wykorzystać istniejące ślady infrastruktury kolejowej do tego właśnie, żeby tam wprowadzić system tramwajowy, który pod kątem eksploatacji wozokilometra jest zdecydowanie tańszy niż system kolejowy, ale musiałby być to system, który byłby oparty o porozumienia wielu gmin, bądź też porozumienia już na szczeblu wojewódzkim. Tego samo miasto Gdańsk nie będzie w stanie takiego rozwiązania zrealizować, ale może być jednym z wiodących partnerów.

### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Czyli tutaj niechcący przeszliśmy płynnie do ustawy metropolitalnej. Transport zbiorowy jako jeden z punktów, czyli jeden z zakresów działania. Bardzo dziękuję za tą prezentację i zobrazowanie jak tak naprawdę wielowymiarowe jest to zagadnienie, tzn., że Państwo nie tylko bierzecie pod uwagę potrzeby infrastruktury, ale tą oś czasu i które rozwiązania da się wdrożyć bez długotrwałej procedury. Faktycznie inspirujący ten przykład, znany mi również jako użytkownicze linii z Piecek Migowa, Moreny. Zresztą kiedyś mieliśmy okazję rozmawiać z panem doktorem, myślę, że tutaj nie ujawnię wielkiej tajemnicy, że tj. pewien paradoks, ten cały układ ulicy Kartuskiej, gdzie mamy częściej przystanki tramwajowe, tj. oczywiście pewna zaszczość historyczna niż przystanki autobusowe, które w takim standardowym modelu sieci transportowej z reguły mają gęstsza częstotliwość niż tramwajowe. Takie pytanie, jako wielkiej miłośniczki tego obszaru, osoby też, która zna mankamenty transportu zbiorowego, również jako użytkowniczka w tym rejonie mam świadomość, że przystanki podwójne tak, ta kategoria. Mam świadomość, że teraz priorytetem będzie ten układ Wrzeszcz w stronę Strzyży, bez wątplenia jest to konieczne. Mam świadomość też, że Aleja Zwycięstwa, dla mnie Wielka Aleja Lipowa, to są gigantyczne koszty i duża wrażliwość przyrodnicza, natomiast funkcjonalnie też byłoby to pewnie w jakiejś perspektywie uzasadnione. Czy tutaj, nie ta kategoria, może jeszcze należało doprosić Gdański Zarząd Dróg i Zieleni, ale czy Państwo przygotowując, tutaj z nadzieją patrzę na dyrektora Lemańskiego, przygotowując wniosek dotyczący rewaloryzacji Wielkiej Alei Lipowej może wariantowaliście to już, czy byłoby to możliwe do wdrożenia?

### **Pan Artur Lemański – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych**

Powiem szczerze, że w tej chwili nie pamiętam jak koncepcyjnie wygląda Wielka Aleja Lipowa, natomiast pamiętam, że był rozważany wariant, żeby przesunąć linię tramwajową poza linie drzew, to na pewno. Natomiast z taką pełną wiedzą, to musiałbym do Państwa wrócić. Nie jestem, w stanie na tą chwilę odpowiedzieć.

### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Rozumiem. Może, że tak powiem jest to na pewno perspektywa nie najbliższych miesięcy. Cały projekt przygotowywany. Byłam na etapie, że powiedzmy były powiedzmy tam jakieś oczekiwania Konserwatora Zabytków dotyczące formy tych przystanków, natomiast, no tutaj tak naprawdę główna funkcjonalnie kwestia tj. czy dałoby się przynajmniej część z tych przystanków zorganizować jako przystanki podwójne. Tutaj sama Państwu nie odpowiem

na to, natomiast z punktu widzenia linii tramwajowej to było zasadne, z punktu widzenia ekspozycji alei to już się zaczyna robić sprawa skomplikowana.

### **Pan Jacek Szmagliński, Przedstawiciel Zarządu Transportu Miejskiego**

Tutaj muszę wskazać, że rzeczywiście, żeby przystanki podwójne działały funkcjonalnie one powinny mieć formę ciągłą, bo wtedy tramwaj ruszający z jednego przystanku w grupie, czyli dwa tramwaje zatrzymują się na kolejnym przystanku i znowu wspólnie je obsługują. Jeżeli jest jeden przystanek podwójny w ciągu przystanków pojedynczych, to jego funkcjonalność jest dosyć mocno ograniczona. Za to na Wielkiej Alei, dzięki znowu pewnym zmianom w funkcjonowaniu systemu sterowania ruchem i sygnalizacji świetlnej w tej chwili nie mamy do czynienia z jakimiś większymi zatorami tramwajowymi. Ta przepustowość nie jest jeszcze całkowicie przekroczone, więc nie jest to fragment miasta na którym w tej chwili najintensywniej pracujemy, jeżeli chodzi o przystanki podwójne. Problem z przystankami podwójnymi pojawia się wtedy, kiedy mamy do czynienia sygnalizacją świetlną i to działającą w długich cyklach. Czyli np. cykl ma 120 sekund i w tym cyklu raz podawana jest faza dla tramwaju, to przepustowość takiego ciągu wynosi maksymalnie 30 tramwajów. I mamy problem na trasie Alei Grunwaldzkiej we Wrzeszczu, mamy 30 tramwajów, które mogą przejechać i rozkładowo mamy 30 tramwajów, które tam jadą, więc jakiegokolwiek zaburzenia w ruchu powodują, że te tramwaje zaczynają się kolejkować i po prostu stoją i czekają na możliwość obsługi takiego przystanku. Są miejsca, gdzie jest sytuacja jeszcze gorsza. Myślę, że widoczne z okna Hucisko jest tutaj jednym z najgorszych węzłów, za to muszę Państwu powiedzieć, że jesteśmy na ostatnim etapie wdrożenia poprawek do działania sygnalizacji na Hucisku, gdzie właśnie będziemy starali się znowu bezinwestycyjnie, bo inwestycyjnie mamy tutaj bardzo wielkie oczekiwania i już dosyć dawno temu koncepcyjnie została tutaj rozwiązana sprawa możliwości budowy trzeciego toru umożliwiającego skręt w stronę Siedlec tego tramwaju, który niestety najbardziej blokuje Hucisko i to by problem przepustowości tego węzła dosyć mocno rozwiązało. W tej chwili będziemy starali się to rozwiązać bezinwestycyjnie do czasu budowy tego toru wyłącznie sterowaniem ruchem. Program już jest napisany, program już przeszedł wszelkie uzgodnienia w Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i po prostu w tej chwili czekamy już tylko na jego bezpośrednią implementację w sterowniku. Powinno to zdecydowanie poprawić sytuację, za to w szczególnych przypadkach i tak zatory, wiemy, że będą się tworzyły nadal. Tak, że to niestety jest nasz taki węzeł gordyjski. Może trochę zboczyłem z tematu przystanków podwójnych, ale rzeczywiście ....

### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

... ale pozostajemy w ciągu komunikacyjnym. Zgłaszają się kolejni radni, w związku z tym nie chcąc monopolizować, ewentualnie jeszcze mi pewne pytanie, ale może zostawię je na koniec. Bardzo proszę radny Cezary Śpiewak – Dowbór.

### **Radny Cezary Śpiewak – Dowbór – członek Komisji**

Tylko krótko chciałem się zapytać o to na ile węzeł Hucisko uwolni się po otwarciu trasy Gdańsk Południe-Wrzeszcz i czy w ogóle się uwolni. Czy tutaj Państwo zakładają, że jak ten tramwaj przez Piecki, Wrzeszcz pojedzie, to czy to coś wspomogę, jeśli chodzi o organizację ruchu na Hucisku?

### **Pan Jacek Szmagliński, Przedstawiciel Zarządu Transportu Miejskiego**

To jest bardzo trudny temat, dlatego, że wiele osób oczekuje, że jeżeli otworzymy tramwaj Gdańsk Południe, Wrzeszcz to ludzie pojedą tamtędy a nie będą chcieli jeździć przez Hucisko. To tak nie do końca działa. Ulica Kartuska z 12 tramwajami w ciągu godziny nie ma szans na to, żeby ten potok został zmniejszony, bo tak naprawdę jest bardzo duży potok mieszkańców Piecek Migowa, gdzie ta dzielnica się rozwija bardzo intensywnie, którzy również chcą jechać w okolice Huciska, w okolice dworca, właśnie do Śródmieścia Gdańska, więc nie ma co oczekiwać, że nagle z 12 tramwajów zrobi się nam 6 tramwajów. Tak samo osoby, które podróżują z Chełmu raczej nie będą skłonne nadkładać drogi wracając do Nowej Warszawskiej jadąc nową trasą do Wrzeszcza z tego powodu nie oczekujemy jakiegoś wyraźnego zmniejszenia natężeń ruchu tramwajowego na węźle Hucisko, raczej oczekujemy to, że pojawi się nowy potok podróżnych, którzy dzisiaj z uwagi na to, że autobusy stoją w zatorach na ul. Jaśkowej Dolinie, na Słowackiego, na Żołnierzy Wyklętych, nie chcą korzystać z tego środka transportu. Po uruchomieniu szybkiego i wydajnego i co najważniejsze pewnego środka transportu jakim jest tramwaj, po prostu będą chcieli z niego korzystać. Tak, że model transportowy dla miasta Gdańska wskazuje raczej na to, że będziemy mieli do czynienia z transferem modalnym, czyli ludzie przesiądą się na tramwaj, a nie, że odciążymy Hucisko.

### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Dziękuję bardzo. Zgłaszała się jeszcze radna Błaszczuk, bardzo proszę.

### **Radna Kamila Błaszczuk – członek Komisji**

Dziękuję bardzo. Ja jakby też w duchu wykorzystania obecnej zdolności technicznych, które mamy, tak apelowałabym, żeby przyjrzeć się tym detektorom, które mamy obecnie, bo np. byłam niejednokrotnie świadkiem pomiędzy przystankami Zybertowicza i Wilanowskiej, kiedy tramwaj ruszając z przystanku np. Zybertowicza w kierunku pętli dojeżdżając do tego przejazdu, gdzie samochody mają tylko sygnał ostrzegawczy o nadjeżdżającym tramwaju, albo czerwone jak już tramwaj ma przejechać, nagle się okazywało, że to tramwaj musi stawać, bo samochody dostawały z czerwonego na żółte pulsujące, a tramwaj dostawał czerwone, więc może warto też jakby sprawdzić te rozwiązania, które już mamy, które już funkcjonują, żeby rzeczywiście wykorzystywać je w 100%, no bo sytuacja była kuriozalna, kiedy tramwaju nie było, samochody stoją, a kiedy tramwaj się pojawia mógłby przejechać, to on musiał się dodatkowo zatrzymać i przepuszczać samochody.

### **Pan Jacek Szmagliński, Przedstawiciel Zarządu Transportu Miejskiego**

Rzeczywiście mamy do czynienia z kilkoma poziomami problemów. Jednym z problemów jest np. awaria. Jeżeli detektor, czy program wykaże błąd, no to w takim wypadku program wchodzi w tryb cykliczny, czyli po prostu raz daje światło dla tramwajów, raz dla samochodów i tak do chwili aż nie zostanie usterka usunięta, tak to będzie działać. I to, czy dodamy detektorów jeszcze pięć, czy siedem nie zmieni sytuacji awaryjnej. Za to rzeczywiście w przypadku tego przejazdu, który jest jednym z kilku skrzyżowań, które w ramach tego projektu będą ulepszone, tam również zostaną dodane detektory, tak, żeby stanowiły taką funkcję, jak by to powiedzieć, wykrywania, nawet w razie awarii któregoś z detektorów, czyli zwiększymy redundancję tego całego systemu oraz wykrywanie tramwajów w większej odległości, tak, żeby nie dochodziło do sytuacji takiej jak dzisiaj, że tramwaj jadący z jednej strony już gasi to światło dla tramwajów a w tej chwili pojawia się tramwaj z drugiej strony i musi poczekać aż przejdzie faza samochodowa, chociaż mógłby

spokojnie przejechać. To wszystko jest w naszych planach, tylko tak jak mówię niestety to musi się odbyć już inwestycyjnie, więc musimy mieć gotowe pozwolenia na budowę i wiele, wiele innych rozwiązań.

### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Dziękuję bardzo. Dwa pytania na koniec. Jedno dotyczące tutaj szczegółowo Huciska. Czy uzgodnienia konserwatorskie są również pozyskane dla tej inwestycji, bo mam świadomość, tutaj też współpracując z profesorem Lorenssem a pro po pewnych rozwiązaniach, że niezależnie od racjonalności i być może, czy z dużym prawdopodobieństwem braku wpływu tej inwestycji na sylwetę miasta formalności musi stać się zadość i ta instytucja musi się wypowiedzieć w tej sprawie? A drugie pytanie, to bardziej z zakresu programów inwestycyjnych. Rozumiem, że trasa Gdańsk Południe Wrzeszcz, bo rozmawialiśmy jakiś czas temu o tej układance funduszowej. Ona niewątpliwie jest dużą szansą dla miasta, tym bardziej, że transport zbiorowy jest i ważnym elementem europejskiego zielonego ładu, no i generalnie jest zakresem inwestycji premiowanym w obecnej perspektywie. Trasa Gdańsk Południe Wrzeszcz rozumiem, że pójdzie do funduszy centralnych, natomiast, czy też jest szansa na pozyskanie jakiegoś zewnętrznego finansowania na te nazwijmy to pomniejsze, ale również istotne rozwiązania, o których wspominał pan doktor?

### **Pan Jacek Szmagliński, Przedstawiciel Zarządu Transportu Miejskiego**

Oczywiście. Myślę, że to było takie jedno tylko długie pytanie. Z tego powodu postaram się odpowiedzieć na pytanie Hucisko. Nie, nie mamy jeszcze żadnych pozwoleń konserwatorskich, gdyż pozwolenia konserwatorskie uzyskuje się na etapie, kiedy mamy już dokumentację projektową. I tutaj uśmiecham się do pana Artura z WPI jak zwykle. Złożyliśmy koncepcję i liczymy na to, że ta koncepcja przerodzi się w dokumentację projektową do której będzie można już uruchomić procedurę konserwatorską i rzeczywiście uzyskać również na to i na mniejsze inne projekty dofinansowanie zewnętrzne. Sam remont Huciska, który jest niezbędny i tak pod kątem stanu technicznego w konstrukcji stalowej toru może się odbyć albo z odtworzeniem stanu, co nam nie pomoże wcale, albo z przebudowa i dobudowa tego toru. I my w tej chwili pracujemy za każdym razem wskazujemy na to, że jest to niezbędne, żeby wydając pieniądze na remont, który będzie niezbędny za lat kilka wydać rozsądnie i w taki sposób, żeby one umożliwiły skokową poprawę jakości funkcjonowania tego węzła. Tak, że tak tutaj pracujemy nad tym i liczymy na to, że efekty pojawią się niedługo. Mogę powiedzieć tyle, że np. ostatnio udało nam się dopiąć opracowanie dokumentacji projektowej z WPI właśnie na remont torów tramwajowych w ciągu Podwala Przedmiejskiego, które zostały jeszcze wyremontowane w ramach Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej, to też jest niezbędne działanie remontowe, o którym mówiłem i takie inwestycje muszą się pojawiać. One muszą być cykliczne, żeby ten system funkcjonował sprawnie.

### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Z ciekawości chciałam się podpytać jak wygląda to rozgraniczenie, czy możemy o nim na razie mówić, co pójdzie z funduszy centralnych, jeżeli chodzi o perspektywę dofinansowania. Natomiast czy jest coś szykowane do tzw. FEP-u?

### **Pan Artur Lemański – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych**

Tzn. na tą chwilę faktycznie, jeżeli chodzi o kwestie realizacyjne to właściwie poza GPW, która w ramach Gdańsk Południe Wrzeszcz jest w ramach FENIKSA ma być dofinansowana,

to tak naprawdę wszystkie pozostałe zadania na tą chwilę te modernizacyjne budżet miasta, że tutaj na tą chwilę nie ma środków zewnętrznych i to co na razie przyszłościowo widzimy, to niestety nie napawa optymizmem.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Czyli rozumiem, że tak naprawdę takiej drogi finansowania, jeżeli chodzi o te fundusze dystrybuowane na poziomie wojewódzkim, w którą można by było włożyć nasze projekty nie wygospodarowano?

**Pan Artur Lemański – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych**

Generalnie, no środki nie są ...

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

... Gdańsk zjadłby cały transport zbiorowy w województwie, tak?

**Pan Jacek Szmagliński, Przedstawiciel Zarządu Transportu Miejskiego**

Mogę powiedzieć tak. Jest bardzo wiele środków, które są przeznaczone na remonty, modernizacje infrastruktury drogowej i myślę, że powinniśmy zacząć powoli szukać kruczków prawnych, dlatego, że tramwaj zgodnie z ustawą jest częścią infrastruktury drogowej i powinniśmy się podpinąć po prostu pod infrastrukturę drogową.

**Pan Artur Lemański – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych**

Tylko, że na drogi również nie ma finansowania. Drogi w większości też robimy z budżetu miasta, stety niestety. Faktycznie, jeżeli chodzi o finansowanie zewnętrzne ono promuje w tej chwili komunikację publiczną i właśnie wręcz jest odwrotnie. W przypadku GPW część dróg, które my tam finansujemy, to finansujemy właśnie dlatego, że realizujemy jako kolizje z tramwajem i dlatego koszt tej drogi jest kwalifikowalnym.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Rozumiem, że pan doktor miał jeszcze na myśli tzw. umowy „16”, które są zupełnie innym kręgiem, ale ...

**Pan Jacek Szmagliński, Przedstawiciel Zarządu Transportu Miejskiego**

Nie, nie. Nie myślałem o umowach „16”, myślałem o zupełnie innych projektach, w których rzeczywiście dzisiaj środki nie są przeznaczone na drogi, środki są dosyć mocno znaczone, żeby właśnie nie było środków teoretycznie na transport publiczny, na rozbudowę układu drogowego, tak to ujmę, za to są często środki, które są przeznaczone np. na poprawę bezpieczeństwa. I tutaj myślę, że jakieś konkretne środki można by zacząć stosować na również poprawę bezpieczeństwa w transporcie tramwajowym, myślę, że to jest to kwestia kolejnych dyskusji, jak to zrobić. Za to ja jestem cały czas otwarty na to i oferuję się.

**Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Widzę, że jest to bardzo inspirujący wątek. Tak, że polecam rozmowę ...

**Pan Artur Lemański – Dyrektor Wydziału Projektów Inwestycyjnych**

... tak, nie jest tajemnicą, że jeżeli chodzi o kwestie komunikacji, także innych inwestycji, jeżeli chodzi o miasto, w tej chwili mamy uchwaloną strategię, mamy uchwalone programy rozwoju. Jednym z tych programów jest „Dostępne Miasto”, gdzie tak naprawdę całość

dostępnego miasta tj. kwestia układu transportowego miasta, komunikacji i jak najbardziej tutaj WPI będzie się spotykać, będzie rozmawiać nie tylko z ZTM, ale wieloma, ze tak powiem naszymi spółkami i jednostkami realizującymi a także z koordynatorami tego programu rozwoju tak, żeby dbać o to, żeby program był ewaluowany i po prostu był żywym organizmem, który będzie odpowiadać na potrzeby inwestycyjne naszych mieszkańców.

#### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Dziękuję bardzo. Nie wiem, czy uda się w tej kadencji, pewnie nie, ale w jakimkolwiek składzie będą nasi następcy na pewno będą Państwa również z dużym zainteresowaniem zapraszać. Tak, że trzymamy kciuki. Czy są jeszcze jakieś pytania do naszych ekspertów? Nie widzę. W związku z tym bardzo dziękujemy. Tak jak pan wspomniał rozumiem, że możemy liczyć na prezentację, bo ona doskonale uzupełnia protokół, a wiem, że też cieszy się to zainteresowaniem i zapraszamy ponownie z kolejnymi już do konkretyzowanymi pomysłami i projektami.

#### **Pan Jacek Szmagliński, Przedstawiciel Zarządu Transportu Miejskiego**

Dziękuję za zaproszenie. Prezentację już przesłałem i jeszcze raz dziękuję.

#### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Doskonale. Pięknie dziękuję.

### **PUNKT – 4.**

#### **Sprawy bieżące, wolne wnioski, korespondencja.**

#### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

W związku z tym przechodzimy do punktu zamykającego niejako, czyli wolne wnioski, korespondencja. Może korzystając z tego, zaczniemy od korespondencji. Faktycznie dostaliśmy korespondencję podpisaną przez prezesa Polskiego Towarzystwa Etycznego, profesora Andrzeja Elżanowskiego oraz przewodniczącą Komisji ds. Zwierząt panią Karolinę Kuszlewicz. Sprawa dotyczy dzików i polityki wobec dzików tak skracając nieco sprawę. Państwo radni wszyscy dostaliście ta korespondencję do wiadomości. Czy pani chciałaby się wypowiedzieć, bo tutaj mogę zdradzić, że dość standardowo przy takich wątkach, które są dość złożone. My przede wszystkim prosimy o informację prezydenta, ponieważ tj. zakres władzy wykonawczej.

Poproszę panią o wypowiedź, ponieważ ja też czyniłam też pewne rozmowy i pewne interwencje w tej sprawie i tutaj mogę dodać moją perspektywę i jako radnej i jako przewodniczącej Komisji, ale bardzo proszę o zajęcie głosu.

#### **Radny Mateusz Skarbek – członek Komisji**

Niezależnie od pani głosu, który z chęcią wysłuchamy i tak myślę, że konkluzja tego tematu będzie dotyczyła jakiegoś wniosku do Pani Prezydent w tym zakresie, bo wszyscy jesteśmy tym zainteresowani, tak, że chętnie panią wysłuchamy, proszę bardzo.

#### **Pani Beata Kukuczka, CKZ Nr 1 Gdańsk**

Bardzo dziękuję. Szanowni Państwo. Myśmy dostali i jako Zieloni i Nowa Lewica też informacje o Państwa działaniach i nie ukrywam, że to o czym mówimy w sprawie dzików

to nie jest tylko kwestia samych zasad dotyczących, czy to zarówno Towarzystwa Zielonych, czy naszej Nowej Lewicy, ale przede wszystkim ja chcę tutaj powiedzieć w imieniu młodych ludzi. Pracuję z młodzieżą. Jestem nauczycielką CKZ Nr 1 w Gdańsku i proszę mi wierzyć. Wszystkie apele, które zbieramy dotyczące rozwiązania problemu, przepraszam, że tak powiem, nie podoba mi się to sformułowanie rozwiązania problemu dzików spotyka się z ogromnym odzewem ze strony młodych ludzi. Nie podobają im się sposoby w jakich ta sprawa jest załatwiana. Mówię to wprost i otwarcie. Jako Nowa Lewica byliśmy na spotkaniu z Ośrodkiem Działań Kryzysowych, był nawet obecny pan Maciej Lorek – Dyrektor Wydziału Środowiska. I powiem Państwu, że informacje, które uzyskaliśmy też niespecjalnie napawają nas optymizmem. Mieliśmy takie wrażenie, oprócz dwóch osób z komisji, które widać było, że były skłonne do współpracy. Odnieśliśmy wrażenie, że raczej jest problem odstrzału jest wygodniejszy, że jest to łatwiejsze rozwiązanie i niestety tańsze. Takie odnieśliśmy wrażenie. Chcielibyśmy, jeśli Państwo będziecie w tej sprawie rozmawiać z Panią Prezydent, żeby również ten problem naświetlić, żeby przyjrzała się takim rozwiązaniom. Sama osobiście mieszkam na Niedźwiedniku, więc ten problem bezpośrednio mnie dotyczy. Wiecie Państwo o tamtej sytuacji, która miała miejsce na boisku szkolnym, dotknęło mnie to bezpośrednio, dotknęło moich uczniów i chciałabym żebyście Państwo też jako miasto bardziej komunikowali się z nami, mieszkańcami na ten temat, bo napisałam również taką petycję jako Nowa Lewica, jako osoby, jako człowiek po prostu prosząc o dofinansowanie i przeprowadzenie kampanii edukacyjnej w szkołach. Proszę Państwa. Proszę uwierzcie mi. Ludzie nie zdają sobie sprawy, co to znaczy, że dzik jest dzikim zwierzęciem. Ludzie nie wiedzą, potrafią w parku Reagana powiedzieć do dziecka, stań sobie kochanie koło dzika mamusia zrobi ci zdjęcie. Proszę Państwa to jest przerażające z jaka niewiedzą i nieświadomością mamy do czynienia. I to jest kwestia, myślę, że kampanii edukacyjnej, a szkoły proszę Państwa są otwarte na kampanię edukacyjną. Tą jedną ulotkę, którą otrzymaliśmy, no to wiecie Państwo, no dzik jest dziki. No troszkę to wygląda niepoważnie i proszę mi wierzyć, młodzi ludzie mają tego pełną świadomość i oczekują naprawdę działań zidentyfikowanych i bardziej edukacyjnych. Ja Państwu nie podpowiem rozwiązania, ale myślę, że trzeba o tym mówić.

#### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Chętnie byśmy przyjęli, tak mówię to ...

#### **Pani Beata Kukuczka, CKZ Nr 1 Gdańsk**

... ale jestem bardzo zadowolona, że Państwo się pochylacie nad tym problemem i proszę, gdy będziecie rozmawiać z Panią Prezydent, to oprócz tej petycji od profesora, to bardzo bym prosiła, żebyście poruszyli właśnie temat kampanii edukacyjnej i to nie tylko dla dzieci, nie tylko dla dzieci, ale proszę mi wiercie dla rodziców, to jest bardzo potrzebne.

#### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Dziękuję zgłaszał się kolega Skarbek, więc przekazuję głos, ja jeszcze krótki komentarz z mojej strony.

#### **Radny Mateusz Skarbek – członek Komisji**

Co do tej edukacji to się zgadzam, akurat dzisiaj byłem świadkiem tego, jak na Oruni Górnej, której jestem mieszkańcem, jedna z najbardziej dotkniętych dzielnic, jeśli chodzi o problem dzików, sam byłem zaatakowany parę dni temu, tak, że naprawdę tj. ogromny problem. Są rozwieszane plakaty miasta Gdańska oczywiście te działania powinny być

zidentyfikowane, bo to była część dzielnicy, nie we wszystkich klatkach schodowych te informacje widziałem, natomiast myślę, że warto rozmawiać i ten problem jest naprawdę, może to brzmi źle, ale problem dzików jest jednym z najważniejszych i bardziej pilnych problemów w Gdańsku, bo ten problem dotyczy bezpieczeństwa z którym mieszkańcy mają problem każdego dnia. To nie znaczy, że ja byłem zaatakowany, to znaczy, że tych sytuacji jest więcej. tutaj naprawdę należy się nad tym pochylić i na pewno to będziemy robić, bo tego oczekują ode mnie mieszkańcy codziennie, każdego dnia jestem spotykany na osiedlu, tak, że myślę, że edukacja też jest dobry kierunek, bo też się zgadzam z tym, że często są po prostu zachowania nieodpowiedzialne.

#### **Pani Beata Kukuczka, CKZ Nr 1 Gdańsk**

I dokarmiają niestety.

#### **Radny Mateusz Skarbek – członek Komisji**

Z tym dokarmianiem i tak jest trochę lepiej, bo spółdzielnie mieszkaniowe wzięły na siebie odpowiedzialność edukacji, czyli wstawiają dodatkowe zamki, informują mieszkańców, żeby nie dokarmiać, altany śmietnikowe są zabezpieczone dodatkowo, ale to wciąż za mało. Natomiast, no musimy po prostu ten temat dźwignąć i ja tutaj, gdy już dyskusja się zakończy chciałbym również uzyskać dodatkowe informacje tego jaki jest stan na dziś, bo wiemy, to było nam przedstawiane, że to, że jest odstrzał, to nie znaczy, że tych dzików ubywa, bo są dwa cykle rozrodcze do roku, co jest nietypowe dla tej populacji zwierząt i ten problem nie jest rozwiązywany, bo po prostu się równa. Populacja się wyrównuje, a nie jest likwidowana.

#### **Przewodnicząca Anna Golędzinowska**

Bardzo proszę radny Cezary Śpiewak – Dowbór, ja wypowiem się na koniec.

#### **Radny Cezary Śpiewak – Dowbór – członek Komisji**

W kontekście tej dyskusji mam takie przemyślenie, że właśnie bardzo ważne jest zabezpieczanie śmietników. Taki problem był u mnie w okręgu wyborczym na Górkach Zachodnich, gdy często mieszkańcy wystawiali śmietniki tak po prostu, gdyby nie mieli ich zabezpieczonych, albo mieli w takich miejscach, które były dogodne i dla tych mieszkańców i dla pracowników zajmujących się odbiorem odpadów, natomiast te śmietniki BIO po prostu stawały się paśnikami dla zwierząt, gdzie dziki potrafiły przyjść jeden, drugi, trzeci śmietnik BIO i po prostu zrobić sobie z tego paśnik. Myślę, że ta myśl, że ważna jest edukacja w zakresie zabezpieczania punktów gromadzenia odpadów jest tutaj też bardzo ważna w tej całej dyskusji. Dziękuję.

#### **Przewodnicząca Anna Golędzinowska**

Dziękuję bardzo. Tutaj rozmawialiśmy już o pewnych rozwiązaniach. Swego czasu interpelowałam w kwestii programu edukacyjnego. Można mieć swoje zdanie na ile one się okazały skuteczne, ale myślę, że pani jako osoba zainteresowana tematem też obserwuje, że tak naprawdę mamy do czynienia z bardzo różnymi perspektywami mieszkańców, często wręcz bardzo emocjonalnie wyrażanymi ...

#### **Pani Beata Kukuczka, CKZ Nr 1 Gdańsk**

... agresywnymi.



### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

... agresywnymi, mówiąc otwartym tekstem, z drugiej strony mamy też świadomość tego, że jakby ten problem jest postrzegany z równej perspektywy tzn. są osoby, które popierają dotychczasową formę, powiedzmy zmniejszania populacji. Są osoby, które nie są w ogóle świadome i mam wrażenie, że to jest największa grupa specyfiki prawnej teraz. I wreszcie są osoby, które, tak jak pani wspominała, traktują dziki jako zwierzęta domowe, nie do końca zdając sobie sprawę.

Rozmawiałam też ze specjalistami przyrodnikami i tak naprawdę z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju nie ma tutaj podstawy pod, ani ochronę gatunkową, ani ochronę siedliskową. Tu mamy myślę jasność, natomiast faktycznie sprawa jest niepokojąca, o czym wspominał już radny Skarbek. Mamy do czynienia z sytuacją, no właśnie niezrównoważonego rozwoju, w związku z tym, że podaż żywności jest zupełnie inna niż w środowisku naturalnym i mamy do czynienia ze zwiększoną liczbą miotów tych zwierząt ...

### **Pani Beata Kukuczka, CKZ Nr 1 Gdańsk**

... myśmy poruszali ten problem z Ośrodkiem Zarządzania Kryzysowego. Powiem tak. Rozłożyli ręce i powiedzieli, że nie ma środków na to, żeby jakimkolwiek sposobem zmniejszyć populację, rozrost dzików i to mnie przeraziło, gdy mam być szczerą, bo jednak nie wierzę do końca, bo żyjemy w XXI wieku. Na pewno są różne rozwiązania, tylko trzeba się nad tym pochylić.

### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

W związku z tym to co mam zamiar w tym momencie zrobić, to przekazać tą korespondencję do Pani Prezydent z prośbą o ustosunkowanie się służby wykonawczych, tak to nazwijmy. Na pewno też wejdę w kontakt z panem przewodniczącym Oleszkiem z Komisji Samorządu i Ładu Publicznego, ponieważ tak naprawdę do nas jako do radnych ten problem najczęściej trafia z perspektywy ładu i wiem, że kilkakrotnie też tam ta sprawa była dyskutowana, więc tu się zastanowię, czy może z naszym udziałem jakieś posiedzenie Komisji Samorządu i Ładu, ale to też zależy od tego jakie informacje dostaniemy od Pani Prezydent.

Weryfikowałam swoją widzę na temat stanu prawnego, przyznam jakiś kwartał temu i z tego co wiem nowe wytyczne Unii Europejskiej cały czas są takie jakie są tzn. uznają powiat gdański jako powiat zagrożenia, co też ...

### **Pani Beata Kukuczka, CKZ Nr 1 Gdańsk**

... jeżeli Państwo możecie, również mam taką ogromną prośbę, bo oprócz pisma, które złożyłam do Pomorskiego Kuratora Oświaty z prośbą o tą edukację, prosiłam również wiceprezydent, czy Państwo możecie się zwrócić do Prezydenta ds. Edukacji do pani Chabior. Myślę, że Państwa głos też byłby tutaj takim wsparciem dla tej naszej prośby o edukację. My serdecznie zapraszamy do szkół i naprawdę jesteśmy otwarci.

### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

Będzie na pewno, mamy tydzień sesyjny będzie możliwość rozmowy z Panią Prezydent, no wprawdzie wiemy też jako radni wszyscy, że w tym tygodniu jest jakby inna perspektywa, inny pierwszoplanowy problem, ale myślę, że znajdzie się czas również na rozmowę na temat edukacji dotyczącej współistnienia ze zwierzętami.

W związku z tym przygotowujemy takie krótkie pismo wprowadzające do Pani Prezydent z prośbą o ustosunkowanie się do tych pytań zawartych w piśmie. **Pismo BRMG.KZR-XI.0012.17.2024(5036598) Gdańsk, 29 lutego 2024 r. wraz załącznikiem zostało przekazane Prezydent Miasta Gdańska.**

### **Pani Beata Kukuczka, CKZ Nr 1 Gdańsk**

... i można też zwrócić się do Straży Miejskiej, jaka ilość mandatów była przyznawana za właśnie to, co Państwo wspomnieliście o niezabezpieczeniu wiat śmietnikowych, bo mogę powiedzieć wprost, to jest na co dzień, te wiaty nie są zabezpieczone.

Państwu bardzo dziękuję za zainteresowanie.

### **Przewodnicząca Anna Gołędzinowska**

I my dziękujemy za aktywność. Do widzenia.

Czy są jakieś wnioski ze strony Państwa Radnych? Bardzo proszę radny Skarbek.

### **Radny Mateusz Skarbek – członek Komisji**

Ponieważ mamy do czynienia z dalszą częścią niefortunnych zdarzeń dotyczących remontu ulicy Nowiny, która sparaliżowała i dalej w jakimś zakresie paraliżuje Gdańsk, myślę, że powinniśmy, dalej nie dostałem satysfakcjonującej odpowiedzi na interpelację. Oczywiście termin terminami, ale każdego dnia dostaję zaniepokojone i wściekłe głosy mieszkańców Gdańska Oruni Górnej i Gdańska Południa, ale też mieszkańców innych części Gdańska, więc myślę, żebyśmy wystąpili do Pani Prezydent z wnioskiem o przedstawienie jak ta sytuacja została doraźnie i kompleksowo, no bo tak powiedziałem interpelacja interpelacją, ale może kiedy to będzie wniosek Komisji, to może będzie to jakoś lepiej przedstawione, a poza tym obiecałem grupie mieszkańców, która się do mnie zwróciła o poruszenie tego tematu, więc jestem zobowiązany aby to wynieść, bo stwierdzili, że interpelacja to za mało, że się nic nie zmieniło od czasu tej interpelacji, więc wspólnie z mieszkańcami uznałem to za zasadne to poruszyć na Komisji.

### **Radny Cezary Śpiewak – Dowbór – członek Komisji**

Przyłączam się do tego wniosku i proponuję, żebyśmy go poszerzyli o to, żeby Pani Prezydent przedstawiła nam jakie wnioski na przyszłość służby podległe Pani Prezydent wyciągnęły, bo taka sytuacja po prostu nigdy się nie powinna powtórzyć. Wiem, że były dobre intencje, ale dobrymi chęciami jest piekło wybrukowane. Sytuacja, w której ten prace nie odbyły się w ferie, tak jak było to pierwotnie zaplanowane, to należało się zastanowić, czy w ogóle tego nie przełożyć, np. na okres wakacyjny, a nie realizować akurat w czasie, w którym wywołało to najwięcej problemów mieszkańców i wywołało też sytuację absolutnego, część ludzi do mnie pisała, że sytuacja wygląda jak permanentny wypadek drogowy, tzn. jakby się działo na gdańskich drogach coś, co jest przyrównywane do sytuacji, w której jest na drodze wypadek, nie ma przejezdności, jest całkowity problem z tym. Wiem, że ten bajpas w postaci tego fragmentu ulicy Nowiny i wjazdu na tej wyżej położonej dzielnicy, no nie jest jakimś idealnym rozwiązaniem, no bo jest tylko jakimś tam bajpasmem, który powoduje, że część mieszkańców zamiast jechać w Małomiejską i dalej w Świętokrzyską, to przejeżdża koło parku oruńskiego i wtedy dostaje się w okolice swojego domu. Natomiast jakby nieprzewidzenie skutków, tam wystarczyłoby zwykłego dnia o godz. 16 stanąć i zobaczyć ile tam samochodów przejeżdża, jakby brak jakiejś refleksji, że zamknięcie tego w takim momencie, wiem, że być może urzędnicy, którzy to przygotowywali zastanawiali się, czy przełożyć dokończenie inwestycji na po wyborach, czy

zrobić to teraz w sytuacji takiej jakiej byliśmy, ale wygenerowali absolutny problem, tzn. taka sytuacja po prostu nigdy się nie powinna powtórzyć i myślę, że przede wszystkim tym wnioskiem powinniśmy objąć, no bo jaką dostaniemy odpowiedź? Odpowiedź przyjdzie taka, że to już w sadzie działa, jeździ, no były chwilowe utrudnienia, ale, żeby jakaś refleksja na przyszłość nasza, żeby więcej taka sytuacja w innych częściach Gdańska po prostu nie powtórzyła. Też rozumiem tą technologię, że nie można było tego zrobić, że ulica jest w jakimś wahadle, czy jednokierunkowa, rozumiem, że z jakichś powodów tę technologię wybrano, ale ten termin, jeśli się nie udało tego zrobić w ferie, to czemu nie wybrano czasu, w którym po prostu jeździ tamtędy mniej mieszkańców. Myślę, że ta refleksja na przyszłość tj. coś co powinniśmy objąć wnioskiem Komisji. Dziękuję.

## **Ustalenia: Wniosek Komisji**

### **Przewodnicząca Anna Golędzinowska**

Podaje pod głosowanie wniosek o treści następującej:

Komisja Zrównoważonego Rozwoju Rady Miasta Gdańska wnosi o informacje o działaniach podjętych w celu przywrócenia płynności komunikacyjnej, która mogła zostać naruszona remontem przy ul. Nowiny, także o wnioskach i zaleceniach na przyszłość wynikających z analizy przedmiotowej sytuacji.

### **Głosowanie:**

Komisja wniosek podjęła 6 głosami za - jednogłośnie.

**Wniosek Nr 60-2/20/1/2024 został przekazany do Prezydenta Miasta Gdańska.**

### **Przewodnicząca Anna Golędzinowska**

Dziękuję serdecznie Państwu i zamykam 60 posiedzenie Komisji – godz. 17:20.

Przewodnicząca  
Komisji Zrównoważonego Rozwoju  
Rady Miasta Gdańska

/-/Anna Golędzinowska

Protokół sporządziła:

/-/ Elżbieta Wajs-Deyck  
Główny Specjalista  
W Biurze Rady Miasta Gdańska