

## Protokół Nr 6-6/2024

z posiedzenia Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska, które odbyło się 21 października 2024 roku (poniedziałek), rozpoczęte o godz. 8:00 w sali im. Seana Lestera (Nr 003) Nowego Ratusza, przy ul. Wały Jagiellońskie 1 w Gdańsku.

**Posiedzeniu przewodniczył Radny Piotr Dzik – Przewodniczący Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej Rady Miasta Gdańska.**

Na stan sześciu (6) członków Komisji, w posiedzeniu uczestniczyło pięciu (5), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych opinii, wniosków i innych stanowisk. Nieobecny Radny Łukasz Bejm. **Lista obecności Komisji stanowi załącznik nr 1. Lista obecności gości stanowi załącznik nr 2 do protokołu.**

### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Otwieram 6 posiedzenie Komisji i przystępujemy do zatwierdzenia porządku obrad.

Po przesłaniu radnym i zaproszonym gościom w terminie regulaminowym porządku obrad, **porządek stanowi załącznik Nr 3 do protokołu**, zostały skierowane do Komisji jeszcze trzy projekty uchwał, które proponuję wprowadzić do porządku obrad, tj.:

- 1. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały RMG w sprawie zawarcia porozumienia międzygminnego pomiędzy Gminą Miasta Gdańska a Miastem Kwidzyn, Miastem i Gminą Prabuty, Gminą Gardeja, Gminą Ryjewo, Gminą Kwidzyn oraz Gminą Sadlinki w zakresie zagospodarowania frakcji energetycznej z odpadów komunalnych – Druk Nr 124.**

Gdy zostanie wprowadzony będzie procedowany w punkcie 2.1.

### **Głosowanie:**

Komisja 5 głosami za – jednogłośnie wprowadziła do porządku ww. projekt uchwały.

- 2. Zaopiniowanie projektu uchwały RMG w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego uchwały w sprawie Regulaminu utrzymania czystości i porządku na terenie miasta Gdańska – Druk Nr 125.**

Gdy zostanie wprowadzony będzie procedowany w punkcie 2.2.

### **Głosowanie:**

Komisja 5 głosami za – jednogłośnie wprowadziła do porządku ww. projekt uchwały.

- 3. Zaopiniowanie projektu uchwały RMG w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego uchwały Rady Miasta Gdańska w sprawie szczegółowego sposobu i zakresu świadczenia usług w zakresie odbierania odpadów komunalnych od właścicieli**

**nieruchomości i zagospodarowania tych odpadów, w zamian za uiszczoną przez właściciela nieruchomości opłatę za gospodarowanie odpadami komunalnymi – Druk Nr 126.**

Gdy zostanie wprowadzony będzie procedowany w punkcie 2.3.

**Głosowanie:**

Komisja 5 głosami za – jednogłośnie wprowadziła do porządku ww. projekt uchwały.

Nie było wniosków i uwag ze strony członków Komisji, więc poddał pod głosowanie przyjęcie z dzisiejszą zmianą **następującego porządku obrad:**

**1. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na 2024 rok – Druk Nr 120 - w zakresie działania Komisji.**

Przedstawia: Pani Agnieszka Trojanowska – Dyrektor Wydziału Budżetu Miasta i Podatków

**2. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasta Gdańska – Druk Nr 121 - w zakresie działania Komisji.**

Przedstawia: Pani Agnieszka Trojanowska – Dyrektor Wydziału Budżetu Miasta i Podatków

**2.1. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały RMG w sprawie zawarcia porozumienia międzygminnego pomiędzy Gminą Miasta Gdańska a Miastem Kwidzyn, Miastem i Gminą Prabuty, Gminą Gardeja, Gminą Ryjewo, Gminą Kwidzyn oraz Gminą Sadlinki w zakresie zagospodarowania frakcji energetycznej z odpadów komunalnych – Druk Nr 124.**

Przedstawia: Olga Goitowska – Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

**2.2. Zaopiniowanie projektu uchwały RMG w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego uchwały w sprawie Regulaminu utrzymania czystości i porządku na terenie miasta Gdańska – Druk Nr 125.**

Przedstawia: Olga Goitowska – Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

**2.3. Zaopiniowanie projektu uchwały RMG w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego uchwały Rady Miasta Gdańska w sprawie szczegółowego sposobu i zakresu świadczenia usług w zakresie odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości i zagospodarowania tych odpadów, w zamian za uiszczoną przez właściciela nieruchomości opłatę za gospodarowanie odpadami komunalnymi – Druk Nr 126.**

Przedstawia: Olga Goitowska – Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej

**3. Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. - działalność bieżąca i plany na przyszłość.**

Przedstawia: Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT

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

**Głosowanie:**

Porządek został przyjęty 5 głosami za – jednogłośnie.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Pani Żaneto chciałem poinformować, że posiedzenia od następnego miesiąca będą się zaczynały o godz. 9:00.

**Radna Żaneta Geryk- członek Komisji**

Dobrze, dziękuję, nawet mi pasuje.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Proponuję o 9:30.

**Radna Żaneta Geryk- członek Komisji**

Nie, bo ja i tak muszę wziąć urlop tego dnia, bo mam Komisję Kultury jeszcze. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Była druga Komisja (o 8:00) i drugi raz się spóźniłaś, a najbardziej krzyczałaś o godz. 8:00 posiedzenia Komisji.

**Radna Żaneta Geryk- członek Komisji**

To teraz wyszło, czy rozmawialiście o tym?

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Przed otwarciem posiedzenia. Na Ciebie żeśmy czekali i musieliśmy o czymś rozmawiać. Przechodźmy do porządku.

## **PUNKT – 1.**

**Rozpatrzenie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na 2024 rok – Druk Nr 120 - w zakresie działania Komisji.**

Przedstawia: Pani Agnieszka Trojanowska – Dyrektor Wydziału Budżetu Miasta i Podatków

Oryginał projektu uchwały znajduje się w protokole z sesji Rady Miasta Gdańska z 24 października 2024 r. – sprawa **BRMG.0006.259.2024.**

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Rozpatrzenie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na 2024 rok – Druk Nr 120 - w zakresie działania Komisji. Proszę bardzo pani dyrektor Trojanowska

**Pani Agnieszka Trojanowska – Dyrektor Wydziału Budżetu Miasta i Podatków**

Zreferowała przedmiotowy projekt uchwały, zawarty w druku nr 120 - w zakresie działania Komisji, zgodnie z uzasadnieniem do projektu uchwały powiedziała m.in., że jest mniej zmian niż na sesji wrześniowej, raczej to są zmiany związane z polityką społeczną zarówno po stronie dochodów jak i po stronie wydatków. Dlatego jakby tak tylko ogólnie chciałam zaznaczyć, że jest wzrost planu dochodów w wysokości 2.035.765 i o taką samą kwotę zwiększamy plan wydatków. Tak jak powiedziałam raczej to są zmiany związane z polityką społeczną. Po stronie dochodów wspomnę, bo

to jest taka największa kwota przeszło 1,3 miliona złotych zwiększamy zezwolenia na sprzedaż napojów alkoholowych w obrocie hurtowym, ale ta sama kwota jest przenoszona do Wydziału Rozwoju społecznego, no i to w zasadzie wszystko. Poprosiła Komisję o pozytywne zaopiniowanie.

#### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Dziękuję pani dyrektor. Sprawy dotyczące zezwoleń na sprzedaż napojów alkoholowych są w zakresie działania Komisji.  
Czy są głosy w dyskusji? Nie ma, przechodzimy do opiniowania.

## **Ustalenia: Opinia Komisji**

#### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na 2024 rok – Druk Nr 96 - w zakresie działania Komisji.

#### **Głosowanie:**

Po wysłuchaniu informacji i wyjaśnień przedstawionych przez Panią Agnieszkę Trojanowską – Dyrektora Wydziału Budżetu Miasta i Podatków, Komisja 4 głosami za, przy 0 głosach przeciw i 1 głosie wstrzymującym się - **przyjęła i pozytywnie zaopiniowała** przedmiotowy projekt uchwały, zawarty w Druku Nr 120 w zakresie działania Komisji - bez poprawek. **Opinia Nr 6-6/22/22/2024 - została przekazana do protokołu z sesji Rady Miasta Gdańska z dnia 21 października 2024 roku.**

#### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Dziękuję, opinia pozytywna. Przechodzimy do następnego punktu obrad.

## **PUNKT – 2.**

**Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasta Gdańska – Druk Nr 121 - w zakresie działania Komisji.**

Przedstawia: Pani Agnieszka Trojanowska – Dyrektora Wydziału Budżetu Miasta i Podatków

Oryginał projektu uchwały znajduje się w protokole z sesji Rady Miasta Gdańska z 24 października 2024 r. – sprawa **BRMG.0006.260.2024.**

#### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Przechodzimy do rozpatrzenia i zaopiniowania projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasta Gdańska – Druk Nr 121 - w zakresie działania Komisji. Proszę bardzo pani dyrektor.

#### **Pani Agnieszka Trojanowska – Dyrektora Wydziału Budżetu Miasta i Podatków**

Zreferowała przedmiotowy projekt uchwały, zawarty w druku nr 121 – w zakresie działania Komisji, zgodnie z uzasadnieniem do projektu uchwały i powiedziała m.in., że tutaj również jest niewiele zmian. Przede wszystkim odzworowanie tego

zwiększenia planu dochodów i wydatków. Jeśli chodzi o przedsięwzięcia to dodajemy jedno nowe. Nie jest ono związane z zakresem działania Komisji, tylko też z polityką społeczną, ale z racji tego, że jest nowe to przytoczę tutaj ważniejsze rzeczy. przedsięwzięcie nazywa się „Program Interreg Bałtyk 2021-2027”. Całkowita wartość przedsięwzięcia przeszło 319 tysięcy złotych, okres realizacji 2024-2026. Dziękuję bardzo. Proszę o pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały.

### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Dziękuję bardzo. Czy są głosy w dyskusji? Głosów w dyskusji nie ma. Przechodzimy do głosowania.

## **Ustalenia: Opinia Komisji**

### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasta Gdańska – Druk Nr 121 - w zakresie działania Komisji.

### **Głosowanie:**

Po wysłuchaniu informacji i wyjaśnień przedstawionych przez Panią Agnieszkę Trojanowską – Dyrektora Wydziału Budżetu Miasta i Podatków, Komisja 4 głosami za, przy 0 głosach przeciw i 1 głosie wstrzymującym się - **przyjęła i pozytywnie zaopiniowała** przedmiotowy projekt uchwały, zawarty w Druku Nr 121 w zakresie działania Komisji - bez poprawek. **Opinia Nr 6-6/23/23/2024 - została przekazana do protokołu z sesji Rady Miasta Gdańska z dnia 24 października 2024 roku.**

## **PUNKT – 2.1.**

**Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały RMG w sprawie zawarcia porozumienia międzygminnego pomiędzy Gminą Miasta Gdańska a Miastem Kwidzyn, Miastem i Gminą Prabuty, Gminą Gardeja, Gminą Ryjewo, Gminą Kwidzyn oraz Gminą Sadlinki w zakresie zagospodarowania frakcji energetycznej z odpadów komunalnych - Druk Nr 124.**

Pani Anna Wołodźko – p.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej

Oryginał projektu uchwały znajduje się w protokole z sesji Rady Miasta Gdańska z 24 października 2024 r. – sprawa **BRMG.0006.263.2024.**

### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Przechodzimy do następnego punktu tj. Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały RMG w sprawie zawarcia porozumienia międzygminnego pomiędzy Gminą Miasta Gdańska a Miastem Kwidzyn, Miastem i Gminą Prabuty, Gminą Gardeja, Gminą Ryjewo, Gminą Kwidzyn oraz Gminą Sadlinki w zakresie zagospodarowania frakcji energetycznej z odpadów komunalnych – Druk Nr 124. Bardzo proszę panią dyrektor o referowanie.

**Pani Anna Wołodźko – p.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej**  
Szanowny Panie Przewodniczący, Szanowni Radni. Jest to kolejna z uchwał dotycząca zawarcia porozumień w sprawie zagospodarowania frakcji energetycznej. Tym razem z

gminą Kwidzyn i pięcioma innymi gminami, które są współwłaścicielami instalacji komunalne, z której to odpady będą do Gdańska przyjeżdżać. Oni są partnerem projektu od samego początku i wraz ze swoimi gminami przyległymi, będzie to łącznie 14 kolejnych gmin. W związku z powyższym bardzo proszę o pozytywne zaopiniowanie.

#### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Dziękuję, bardzo. Głosów w dyskusji nie widzę, przechodzimy do opiniowania.

## **Ustalenia: Opinia Komisji**

#### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska w sprawie zawarcia porozumienia międzygminnego pomiędzy Gminą Miasta Gdańska a Miastem Kwidzyn, Miastem i Gminą Prabuty, Gminą Gardeja, Gminą Ryjewo, Gminą Kwidzyn oraz Gminą Sadlinki w zakresie zagospodarowania frakcji energetycznej z odpadów komunalnych - Druk Nr 124.

#### **Głosowanie:**

Po wysłuchaniu informacji i wyjaśnień przedstawionych przez Panią Annę Wołodźko – p.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej, Komisja 5 głosami za - jednogłośnie - przyjęła i pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały, zawarty w Druku Nr124 - bez poprawek. Opinia Nr 6-6/24/24/2024 - została przekazana do protokołu z sesji Rady Miasta Gdańska z dnia 24 października 2024 roku.

## **PUNKT – 2.2.**

**Zaopiniowanie projektu uchwały RMG w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego uchwały w sprawie Regulaminu utrzymania czystości i porządku na terenie miasta Gdańska - Druk Nr 125.**

Pani Anna Wołodźko – p.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej

Oryginał projektu uchwały znajduje się w protokole z sesji Rady Miasta Gdańska z 24 października 2024 r. – sprawa **BRMG.0006.264.2024.**

#### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Przechodzimy do następnego punktu obrad tj. Zaopiniowanie projektu uchwały RMG w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego uchwały w sprawie Regulaminu utrzymania czystości i porządku na terenie miasta Gdańska – Druk Nr 125. Jest to uchwała kosmetyczna, bo nic w treści uchwały się nie zmienia, tylko będzie ogłoszony jednolity tekst. Proszę o zreferowanie tego projektu i następnego dotyczącego też ogłoszenia jednolitego tekstu, zawartego w Druku Nr 126.

#### **Pani Anna Wołodźko – p.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej**

Zgodnie z ustawą o ogłoszeniu aktów normatywnych jesteśmy zobowiązani do ogłaszania tekstu jednolitego uchwał, nie rzadziej jak raz na rok ewentualnie jak jest więcej niż jedna zmiana. W związku z tym faktem, że obie uchwały miały po 4 zmiany od ostatniego tekstu jednolitego przygotowaliśmy teksty jednolite. Jest to tekst jednolity Regulaminu utrzymania czystości i porządku na terenie miasta Gdańska, który

stanowi jakby poszerzenie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku oraz lokalne wymagania co do utrzymania czystości i porządku w gminie oraz uchwała dotycząca szczegółowego sposobu i zakresu świadczenia usług w zakresie odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości i zagospodarowania tych odpadów, w zamian za uiszczoną przez właściciela nieruchomości opłatę za gospodarowanie odpadami komunalnymi – Druk Nr 126. Czyli wszystko co nasza gmina organizuje i zapewnia w zamian za opłatę zagospodarowania odpadów komunalnych.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że to są teksty jednolite wszystko jest scalone, nie ma żadnych zmian merytorycznych w tym zakresie i żadnej między linijkami podwyżki nie ma?

**Pani Anna Wołodźko – p.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej**

Nie, nie ma podwyżki. Jest to tylko tekst jednolity.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Żartuję. Więcej głosów w dyskusji nie widzę, przechodzimy do głosowania.

## **Ustalenia: Opinia Komisji**

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego uchwały w sprawie Regulaminu utrzymania czystości i porządku na terenie miasta Gdańska – Druk Nr 125.

**Głosowanie:**

Po wysłuchaniu informacji i wyjaśnień przedstawionych przez Panią Annę Wołodźko – p.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej, Komisja 5 głosami za - jednogłośnie - przyjęła i pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały, zawarty w Druku Nr 125 - bez poprawek. **Opinia Nr 6-6/25/25/2024 - została przekazana do protokołu z sesji Rady Miasta Gdańska z dnia 24 października 2024 roku.**

## **PUNKT – 2.3.**

**Zaopiniowanie projektu uchwały RMG w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego uchwały Rady Miasta Gdańska w sprawie szczegółowego sposobu i zakresu świadczenia usług w zakresie odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości i zagospodarowania tych odpadów, w zamian za uiszczoną przez właściciela nieruchomości opłatę za gospodarowanie odpadami komunalnymi – Druk Nr 126.**

Pani Anna Wołodźko – p.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej

Oryginał projektu uchwały znajduje się w protokole z sesji Rady Miasta Gdańska z 24 października 2024 r. – sprawa **BRMG.0006.265.2024**.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Projekt uchwały, zawarty w Druku Nr 126 został zreferowany w punkcie 2.2. Głosów w dyskusji nie ma, przechodzimy do głosowania.

## Ustalenia: Opinia Komisji

### Przewodniczący Piotr Dzik

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego uchwały Rady Miasta Gdańska w sprawie szczegółowego sposobu i zakresu świadczenia usług w zakresie odbierania odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości i zagospodarowania tych odpadów, w zamian za uiszczoną przez właściciela nieruchomości opłatę za gospodarowanie odpadami komunalnymi – Druk Nr 126.

### Głosowanie:

Po wysłuchaniu informacji i wyjaśnień przedstawionych przez Panią Annę Wołodźko – p.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej, Komisja 5 głosami za - jednogłośnie - przyjęła i pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały zawarty w Druku Nr 126 - bez poprawek. Opinia Nr 6-6/26/26/2024 - została przekazana do protokołu z sesji Rady Miasta Gdańska z dnia 24 października 2024 roku.

### Przewodniczący Piotr Dzik

Dziękuję bardzo. Projekty uchwał mamy zaopiniowane.

## PUNKT – 3.

### **Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o. - działalność bieżąca i plany na przyszłość.**

Przedstawia: Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT

### Przewodniczący Piotr Dzik

Jeszcze raz witam Pana Prezesa. Bardzo proszę o przedstawienie działalności bieżącej i planach na przyszłość Gdańskich Autobusów Tramwajów Spółki z o.o.

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Bardzo Wam dziękuję za zaproszenie, bo muszę powiedzieć, że miło przyjąć po takiej przerwie do Was.

### Przewodniczący Piotr Dzik

Dla nas też bardzo miło Pana Prezesa gościć.

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Będę opowiadać o tym co robimy, zwłaszcza, że nie ukrywam, to co możecie przeczytać na bardzo popularnym portalu, bardzo popularnego autora ma się nijak do rzeczywistości. Popularny portal znamy i popularnego autora o publikacji miejskiej w Gdańsku też znamy.



# Gdańskie Autobusy i Tramwaje. Polityka taborowa

**Maciej Lisicki** prezes  
zarządu Gdańskie Autobusy i  
Tramwaje Sp. z o.o.

Takie przypomnienie, jeśli mówimy o naszej flocie, mamy około 140 tramwajów i 254 autobusy na stanie. W 100% jest to flota niskopodłogowa. Oczywiście nie całe pojazdy, jeśli chodzi o tramwaje, ale nie ma pojazdu w Gdańsku, który nie miałby przynajmniej fragmentu niskiej podłogi. Tak, że od strony osób z niepełnosprawnością jest to po prostu duże udogodnienie.

Mamy też trzy zajezdnie. Dwie zajezdnie tramwajowe na Strzyży i w Nowym Porcie oraz zajezdnię autobusową na Hallera we Wrzeszczu.

## Slajd 2

### FLOTA GDAŃSKICH AUTOBUSÓW I TRAMWAJÓW

W 100 % NISKOPODŁOGOWA FLOTA GAiT

139



254



Pojazdy stacjonują w trzech zajezdniach:

- zajezdnia tramwajowa Wrzeszcz
- zajezdnia tramwajowa Nowy Port
- zajezdnia autobusowa Wrzeszcz

Gdańskie Autobusy i Tramwaje



Jesteśmy pierwszym polskim miastem, które jakby miało cały czas, że tak powiem komunikację miejską, gdzie oferujemy 100% niskiej podłogi w tramwajach. Drugim takim miastem w Polsce jest Olsztyn, ale przypomnę, że w Olsztynie tramwaje wróciły po, nie wiem, po 40 latach i w związku z tym wtedy ...

**Przewodniczący Piotr Dzik**  
... a ulubiony Pana Białystok?

## Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT

Nie ma tramwajów.

### W 100 % NISKOPODŁOGOWA FLOTA TRAMWAJOWA

Gdańsk jest **pierwszym polskim miastem**, spośród tych w których komunikacja tramwajowa funkcjonuje nieprzerwanie, **które zaoferowało pasażerom w pełni niskopodłogową flotę tramwajową.**

**5 marca 2021 - wycofanie ostatniego tramwaju wysokopodłogowego (Konstal 105Na)**

Już od 2015 roku w weekendy gdańskie linie obsługiwane były wyłącznie przez tramwaje niskopodłogowe.



Gdańskie Autobusy i Tramwaje

Tak, że od 5 marca 2021 roku, gdy wycofaliśmy ostatni tramwaj wysokopodłogowy Konstal 105Na, mamy 100% niskiej podłogi w tramwajach, a od 2015 roku już w weekendy była niska podłoga, ponieważ tak żeśmy gospodarowali taborem, bo wiadomo w weekendy mniej tramwajów wyjeżdża na tory więc już wtedy żeśmy tak gospodarowali, żeby wyłącznie tramwaje niskopodłogowe wyjeżdżały na tory.

Inwestycje.

W ostatnich latach dołączyło do nas łącznie 70 nowych tramwajów Pesa SWING i Pesa JAZZ DUO. Tramwajów dwukierunkowych, wszyscy je znacie, nie ma co tam dużo opowiadać.

### INWESTYCJE WE FLOTĘ TRAMWAJOWĄ NOWE POJAZDY

W ostatnich latach do gdańskiej floty dołączyło:  
**70** nowych tramwajów PESA SWING i PESA JAZZ DUO



Gdańskie Autobusy i Tramwaje

I też inwestujemy w tramwaje, które do tej pory mieliśmy, czyli N8C tzw. Dortmundy, w dwie 114, w trzy Bombardiery. To są inwestycje nie tanie i bardzo, że tam powiem solidne, bo dajemy: nowe napędy, nowe ekrany, defibrylatory, klimatyzację, nowe oświetlenie, nowe powłoki lakiernicze, ładowarki USB, czyli krótko mówiąc te pojazdy przechodzą bardzo poważną modernizację przy tej okazji i można powiedzieć, że będą nam służyły jeszcze przez wiele, wiele lat.

### INWESTYCJE WE FLOTĘ TRAMWAJOWĄ MODERNIZACJE N8C, KONSTAL114Na, BOMBARDIER NGT6

/ nowe systemy napędowe i elektryczne V nowoczesne ekrany LCD Vodnowione wnętrze pojazdu **no** nowa powłoka lakiernicza **d**defibrylatory AED **no** nowe oświetlenie LED  
ładowarki USB V klimatyzacja



Jeśli chodzi o naprawy główne, również SWINGÓW. Pamiętajcie, że SWINGI mają swoje lata, jak gdyby swój retusz zrobiony, więc mówię wymieniamy również napędy, podzespoły trakcyjne, sieciowe. W Bombardierach pojawiła się klimatyzacja, bo nie we wszystkich pojazdach była, w SWINGACH akurat była, tak, że ....

### INWESTYCJE WE FLOTĘ TRAMWAJOWĄ NAPRAWY GŁÓWNE PESA 120 NAG SWING

Pojazdy **zyskują** m.in.: nową powłokę lakierniczą, nowe oświetlenie zewnętrzne i wewnętrzne, nowe okna nowe panele ścienne, nowe siedzenia, nową wykładzinę podłogową, nową platformę umożliwiającą wjazd wózka, zmodernizowany system informacji pasażerskiej.

**Odnawiane** lub **wymieniane** są poszczególne elementy, w tym m.in. podzespoły elektryczne i napędowe, podzespoły trakcyjne, sieciowe oraz podzespoły klimatyzatorów, a także wyposażenie pojazdu.



Gdańskie Autobusy i Tramwaje

**Przewodniczący Piotr Dzik**

A gdzie macie swoje warsztaty naprawcze?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

To jest robione na zewnątrz i w większości przypadków robi to firma SAATZ, która ma swoją siedzibę pod Grudziądzem. ZAC powstał jak Pesa miała duże kłopoty i miała prawie że upaść, to SAATZ powstał z jej warszawskiej części, która zajmowała się serwisowaniem tramwajów dla Warszawy. I w tej chwili oni się wyspecjalizowali w robieniu remontów głównych właśnie przede wszystkim dla Pes, ale nie tylko. Ostatnio wygrali przetarg ...

**Radny Karol Rabenda - członek Komisji**

Oni się wyłączyli z Pesy?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

To był nowy podmiot, który powstał, natomiast to byli, byli pracownicy Pesy z Warszawy, bo w Warszawie tych tramwajów było na tyle dużo, że opłacało się tam trzymać stały zespół swoich serwisantów, no ale potem jak Pesa miała kłopoty zaczęła zwalniać, no wiadomo kto poszedł na pierwszy ogień. I ci ludzie jak gdyby się skrzyknęli, utworzyli bardzo sensowną firmę, przy okazji przejęli rynek warszawski i potem przejęli u nas te tramwaje w wyniku przetargu, a w tej chwili ciekawostka, słuchajcie wygrali przetarg, uwaga na dostawę nowych tramwajów do Olsztyna.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Ale, zaraz, zaraz oni produkują też nowe?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Jeszcze nie wyprodukowali ani jednego, ale wygrali przetarg w Olsztynie na dostawę, nie wiem iluś tam nowych tramwajów.

**Radny Karol Rabenda - członek Komisji**

Ale oni w tym Grudziądzu działają?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

W tym Grudziądzu, tak.

**Radny Karol Rabenda - członek Komisji**

Tam gdzie mają stację serwisową ....

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... nie, nie oni tam wybudowali, czy kupili kompletnie nowy obiekt, bo jak gdyby te początki serwisu były w Warszawie, a to robili jak gdyby na miejscu w tramwajach warszawskich, u nas też, ten serwis był u nas, jeżeli nie ma potrzeby wyjazdu na naprawę główną, to to jest robione u nas na bieżąco. Natomiast jak jest naprawa główna, gdzie trzeba tramwaje rozebrać i złożyć to jest robione w Grudziądzu.

**Radny Karol Rabenda - członek Komisji**

U nas to gdzie robią?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

U nas to robią na Strzyży, mają stałą ekipę i tutaj robią.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

A kto u nas byłby największym producentem tramwajów, jaka firma?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

No w tej chwili ....

**Przewodniczący Piotr Dzik**

... ale wcześniej?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Wcześniej to KONSTAL, czyli Chorzów, ale tam się teraz produkuje wagony do metra. Żadne tramwaje w Polsce już tam nie powstają, ALSTOM ma swoją fabrykę w La Rochelle we Francji, ale mówiąc szczerze poza tymi czterema tramwajami co jeżdżą w barwach Wolnego Miasta Gdańska MGDT 98, to są 4 ALSTOMY i to są chyba jedyne ALSTOMY oprócz Śląska, gdzie zostały sprzedane w Polsce, potem już ALSTOM jak gdyby nigdy żadnego przetargu nie wygrał i nie produkuje tramwajów w Polsce.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Czyli ta przekształcona firma PESA będzie jako jedyna produkująca tramwaje?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Nie, no dalej istnieje PESA, ona produkuje tramwaje, dalej istnieje MODERTRASNS poznański, który produkuje i dostarcza m.in. do Wrocławia i jest SZTAPLER, który dostarczał ostatnio do Krakowa, jest BOMBARDIER, nie w Polsce co prawda, ale jest jeszcze aktywny na rynku, no i teraz dołączył ten SAATZ, tak, że tych podmiotów, które chcą budować tramwaje w Polsce, no jest trochę.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Jest konkurencja.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Jest konkurencja plus przykład Warszawy wszedł HYUNDAI i przykład Olsztyna, gdzie wszedł Turek, nie pamiętam nazwy tej firmy, ale firma turecka. Tak, że tych producentów trochę się pojawiło na rynku.

W Gdańsku połowa podróży odbywa się tramwajami, czyli pojazdami zeroemisyjnymi. I oczywiście w tej chwili wprowadzamy kolejne autobusy elektryczne. Testy pierwszych były w 2012 roku. Cel był, żeby wejść w elektromobilność w optymalnym momencie. Nie ukrywam, że myśmy tutaj dosyć mocno działali powściągliwie. Nie spieszyliśmy się, uważaliśmy, że w elektromobilność autobusów należy wejść prawie że najpóźniej jak to możliwe, dlatego, że te pierwsze autobusy po prostu miały słabe parametry, powiedzmy sobie szczerze.

### **ATRAKCYJNY I BEZEMISYJNY TRANSPORT PUBLICZNY WAŻNY ELEMENT WYSOKIEJ JAKOŚCI ŻYCIA W MIEŚCIE**

**Ponad 50 % podróży po Gdańsku odbywa się tramwajami, czyli pojazdami zeroemisyjnymi.**

Flota autobusowa GAiT przez lata budowana w oparciu o **nowoczesne i ekologiczne autobusy**, o najbardziej restrykcyjnej normie emisji spalin.

Zachowanie jednolitości sposobów zasilania pojazdów - niewprowadzanie autobusów zasilanych LPG.

**Testy** dostępnych na rynku autobusów elektrycznych (pierwsze testy już w 2012r.).

**Analiza** trendów na rynku elektromobilności (2020r. - organizacja konferencji nt. elektromobilności - kierunki rozwoju, aktualne i przyszłe trendy, prace nad jej udoskonaleniem).

**Cel: wejście w elektromobilność w optymalnym momencie**, budowanie floty pojazdów zeroemisyjnych w oparciu o jak **najbardziej wydajne e-autobusy miejskie**.



Gdańskie Autobusy i Tramwaje

#### **Radny Karol Rabenda - członek Komisji**

Jak do wojny.

#### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

A o tym za chwilę powiem, tj. ciekawy wątek.

#### **Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

Panie Przewodniczący mam pytania dotyczące eksploatacji tramwajów, problemów, skarg, wniosków, to będzie później, czy w trakcie?

#### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Ale co?

#### **Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

Czy pytania można zadawać w trakcie prezentacji?

#### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Po prezentacji otworzę dyskusję, będziecie Państwo zadawać pytania.

#### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Prezentacja nie jest długa, później odpowiem na pytania.

## Radna Żaneta Geryk – członek Komisji

Dobrze.

### Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI T

W 2022 roku zapadła polityczna decyzja, tak to trzeba nazwać. Decyzja Prezydenta Miasta Gdańska, że od tej pory do floty wprowadzamy wyłącznie pojazdy zasilane w sposób ekologiczny.

#### **BUDOWA GDAŃSKIEJ FLOTY ZEROEMISYJNEJ OD 2022 R. WYŁĄCZNIE AUTOBUSY ZASILANE EKOLOGICZNIE**

##### **STYCZEŃ 2022**

Decyzja o wprowadzaniu do floty autobusowej GAI T wyłącznie pojazdów zasilanych w sposób ekologiczny.

##### **WRZESIEŃ 2022**

Proces wprowadzania do gdańskiej floty autobusowej pojazdów zeroemisyjnych rozpoczęliśmy od zakupu 3 elektrycznych autobusów typu mini **Karsan Jest Electric**.

Minibusy przeznaczone do obsługi Starego i Głównego Miasta.

Pojazdy zakupione wraz z trzema ładowarkami. Ładowanie na terenie zajezdni autobusowej GAI T.



Gdańskie Autobusy i Tramwaje

We wrześniu 2022 roku weszły do użytku pierwsze trzy małe Karsany Jest Electric, to są wozy produkcji tureckiej i jak wiecie służą do obsługi przede wszystkim Starego i Głównego Miasta i są ładowane na terenie zajezdni autobusowej.

Co jest istotne? Myśmy weszli w elektromobilność dopiero na tym etapie, kiedy pojazdy są w stanie na jednym ładowaniu, nazwijmy to umownie na jednym tankowaniu wykonać zadaną dla nich pracę. Czyli mamy system inny jak jest np. w Gdyni, gdzie Gdynia weszła w to troszeczkę szybciej, no i dzisiaj można powiedzieć, że ten system, już wiemy wszyscy, że ten system już jest przestarzały.

W Gdyni są autobusy, które mają zasięg około 100, 120, 150 kilometrów/ godzinę i chcąc wykonać tam swoją pracę dzienną muszą się doładowywać w czasie pracy dziennej na pętłach, na końcówkach.

I do tej pory ten model obowiązywał, bo jak autobusy miały zasięg, powiedzmy 100 kilometrów, a praca dzienna autobusu, tj. dla waszej wiedzy od 300 do 400 kilometrów, to siłą rzeczy on nie były w stanie na jednym ładowaniu przejechać swojej dziennej pracy, dlatego się ładowały na końcówkach. Tam takie ładowanie trwało około 20 minut, dość mocnym prądem i potem autobus znowu wykonuje tam jedną, czy dwie pętle i znowu się ładuje. Myśmy chcieli uniknąć tych sytuacji i nam się udało, bo żeśmy weszli na tyle późno, że pojawiły się już autobusy o takich

zasięgach, że na tym przysłowiowym jednym tankowaniu, czy jednym ładowaniu w godzinach nocnych, możemy w ciągu dnia tę pracę autobusy wykonywać.

Kolejny zakup, to był zakup 18 autobusów formy MAN, w tym 10 standardowych, 8 przegubowych. One weszły do pracy w październiku 2023 roku i one z kolei mają zagwarantowany, ale jak gdyby na koniec swojej pracy, czyli np. za 10 lat mają mieć zagwarantowany minimalny zasięg 250 kilometrów.

### **POJAZDY ZEROEMISYJNE WYSOKIE ZASIĘGI**

#### **18 autobusów elektrycznych MAN LION'S CITY E**

10 standardowych i 8 przegubowych (październik 2023)

Gwarantowany zasięg minimalny pojazdów **dostosowany do długości zadań całodziennych** w Gdańsku, które wynoszą średnio około **250 km**.

Pojazdy **ładowane na terenie zajezdni** autobusowej GAiT.

Wniosek o dofinansowanie zakupu w ramach programu „Zielony transport publiczny” NFOŚiGW ma status „zarekomendowany do dofinansowania”. Czekamy na decyzję.



Gdańskie Autobusy i Tramwaje

Natomiast na dziś one mają zasięgi powyżej 300 kilometrów. Spokojnie w dobrych warunkach mogą robić 350 kilometrów, a praktycznie przez cały rok mogą robić od 250 do 320 kilometrów.

Też ważna informacja dla Państwa, 80% naszej pracy przewozowej autobusami tj. praca do 280 kilometrów, tj. 80%, czyli z tych 220 autobusów, które wjeżdżają na miasto 80% z nich nie wykonuje pracy większej jak 280 kilometrów, a największa praca przewozowa w Gdańsku tj. 420 kilometrów i tj. na linii 148 o ile dobrze pamiętam. Są takie autobusy, które wykonują pracę 420 kilometrów, czyli jak gdyby widać, że jeszcze nie wszystkie autobusy są w stanie taką pracę wykonać, ale 80% już tak. Tak, że krótko mówiąc, a ponieważ ...

### **Radny Karol Rabenda - członek Komisji**

... nie na wszystkich liniach.

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Nie na wszystkich liniach, dokładnie. My musimy autobusy elektryczne dobierać do takich linii, gdzie one są w stanie tą pracę wykonać.

Jeśli chodzi o finansowanie tych 18 MAN, to myśmy je kupili za pieniądze własne z wyemitowanych obligacji. Natomiast mamy złożony wniosek do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, jest już na końcowym etapie opiniowania i te 60 milionów złotych, że tak powiem do nas wróci.



## Radny Karol Rabenda - członek Komisji

To jest poziom?

### Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT

100%. Tak, że one za chwilę będą one zrefundowane w 100%.

I to co wspomniałem tutaj, że na co myśmy postawili, na duże zasięgi i plusy to: brak konieczności ładowania pojazdów na trasach i jako pierwsze miasto w Polsce, żeśmy w tym kierunku poszli i w tej chwili, słuchajcie, już wszystkie praktycznie miasta w Polsce nie zamawiają autobusów, które by miały zasięg, tam 100 kilometrów, czy nawet jak w Zielonej Górze 70 kilometrów, w celu ich doładowania na trasie, tylko dokładnie taki jak my, czyli, no bo takie są oferowane baterie, więc nie ma sensu, jeżeli ktoś wchodzi w ten system nie ma sensu budować stacji doładowania jak można na jednym ładowaniu objechać całe miasto, więc to jest o tyle korzystne.

#### ZEROEMISYJNE AUTOBUSY

**DUŻE ZASIĘGI = BRAK KONIECZNOŚCI ŁADOWANIA  
POJAZDÓW NA TRASACH**

**Ładowanie pojazdów na terenie zajezdni - rozwiązanie, które Gdańsk na taką skalę realizuje jako pierwsze duże miasto w Polsce - to aktualnie zauważalny trend w Europie.**

Plusów tego rozwiązania jest wiele, to m.in.:

**B** Brak potrzeby budowania kosztownej infrastruktury na terenie miasta, która wraz z bardzo szybkim rozwojem technologii i tym samym wyraźnie rosnącymi zasięgami pojazdów w nieodległej przyszłości straci rację bytu.

**P** Pojazdy mogą obsługiwać dowolne linie, mieszczące się w użytecznym zasięgu pojazdu, bo ich trasa nie jest warunkowana lokalizacją infrastruktury doładowującej.

**A** Autobusy ładowane są w godzinach nocnych, w najniższej nocnej taryfie.

Brak konieczności dopasowania rozkładów jazdy do wymogów ładowania.



Gdańskie Autobusy i Tramwaje

Również żeśmy z dofinansowaniem, chociaż tam było tylko 20% dofinansowania wybudowaliśmy 18 punktów ładowania na zajezdni Hallera.

#### ZEROEMISYJNE AUTOBUSY

**NA TERENIE ZAJEZDNI AUTOBUSOWEJ POWSTAŁA STACJA ŁADOWANIA  
MOCY Z 18 PUNKTAMI DO ŁADOWANIA**

**L** Liczba punktów do ładowania będzie sukcesywnie **zwiększana według potrzeb**

**P** Pojazdy podczas nocnego ładowania **prekondycjonowane**

**£** Ładowarki o mocy **150 kW**

**£** Ładowanie i przygotowanie pojazdu do ruchu z godziną jego wyjazdu z zajezdni **skorelowane**

Budowa stacji ładowania dofinansowana z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Gdańskie Autobusy i Tramwaje



W tym roku weszło do użycia jak wiecie 10 autobusów firmy NesoBus zasilanych zielonym wodorem, które gwarantują nam w każdych warunkach zasięg, de facto zasięg jest większy niż 330 kilometrów, tj. taki zasięg gwarantowany, on jest w stanie nawet do 400 kilometrów wyciągnąć na jednym tankowaniu, przy czym tj. taki model, że myśmy autobusów nie kupowali, tylko mamy zamówioną usługę, de facto tj. najem autobusu wraz z paliwem i serwisem. Czyli to się sprowadza do tego, że rano autobus stoi w naszej zajezdni, do niego wsiada nasz kierowca i płacimy za każdy przejechany kilometr.

**POJAZDY  
ZEROEMISYJNE  
AUTOBUSY ZASILANE  
JUŻ W TYM ROKU! ZIELONYM WODOREM**

**10** autobusów NesoBus  
zasilanych zielonym wodorem



Gwarantowany zasięg autobusu  
**330 km**  
na jednym tankowaniu.

Gdańskie Autobusy i Tramwaje



### **Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

Tj. rzepakowy?

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Tak, tj. autobus rzepakowy. Chciałem tylko powiedzieć, że to, co kolega Skiba z drugim kolegą Majewskim opowiadają, to są panie Karolu bajki. Goście w ogóle nie potrafią odróżnić, chyba, że nie chcą potrafić odróżnić co to jest zakup autobusu od najmu autobusu. Co to jest zakup autobusu bez paliwa, a co jest z paliwem.

### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Przecież przy samochodach jest też najem i zakup.

### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Nie będziemy poświęcać czasu, bo nie warto.

### **Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

Mają uwagi, ale chyba nie mają ze strony rzepaku, ekologii?

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Znaczy nie, były duże kłopoty z tymi autobusami w Rybniku. Wracając do Gdańska została otwarta pierwsza stacja z zielonym wodorem przy ul. Jabłoniowej.

## POJAZDY ZEROEMISYJNE STACJA TANKOWANIA ZIELONYM WODOREM W GDAŃSKU

W Gdańsku postawiła - **pierwsza w Gdańsku i Trójmieście - stacja tankowania zielonym wodorem** wybudowana na terenie miejskim przez wykonawcę umowy długoterminowego najmu autobusów.

Już niebawem, będą tam tankowane nie tylko gdańskie autobusy, ale również samochody z napędem wodorowym, gdyż stacja będzie ogólnodostępna.

Gdańskie Autobusy i Tramwaje



Druga również powstała w Gdyni dla komunikacji autobusowej w okolicach jak się na Chwaszczyno jedzie. Z tym, że tamta na razie, czyli jest zatankowana wodorem, nawet nasze autobusy jak ta stacja padła, to tam pojechały i tankowały. I znowu, żeby mieć świadomość pan Korolczuk wypisywał, dlaczego tankujemy w Gdyni? To nie my tankujemy. My dostajemy rano gotowy autobus. Nas nie obchodzi, on może być tankowany nawet w Koninie, jeżeli rano będzie stał na placu będzie do użytku, to nas to mało obchodzi gdzie był tankowany. Te stacje od czasu do czasu padają. To jest kwestia też, że, tak dla waszej wiedzy, że pierwszy autobus tankuje się dosyć szybko, a każdy następny trochę wolniej, bo spada ciśnienie wewnątrz stacji tankowania, więc ta stacja jest w stanie praktycznie obsłużyć, myślę, że do 15 autobusów dziennie, no chodzi o porę nocną oczywiście, żeby to nie było w ciągu dnia i taka jest jej przepustowość. Plus jeszcze ta gdyńska, bo na razie jest używana sporadycznie gdy ta gdańska padnie, to wtedy tankują w Gdyni.

Wiem, że w Gdańsku pojawiła się pierwsza Toyota Mirai, czyli mamy już jak gdyby pierwszy samochód nazwijmy to prywatny, komercyjny, który może zatankować na gdańskiej stacji, są dwa stanowiska, jest to stacja samoobsługowa i może każdy samochód wodorowy zatankować. Tam są dwie stacje na dwa różne ciśnienia, bo inne ciśnienie jest w autobusach, a inne w samochodach osobowych. Są dwa stanowiska w 100% samoobsługowe i jak mówię, wiemy, że już pierwsza Toyota Mirai, w takiej zaprzyjaźnionej firmie BIBUS MENOS została kupiona i prawdopodobnie tankuje, bo nie ma gdzie. Ta stacja już pełni pełne funkcje publiczne, tak byśmy powiedzieli, bo do tej pory było tak, że tylko nasze autobusy były tankowane, a teraz już wiemy, że co najmniej jeden pojazd prywatny też jest tam tankowany.

To co wspomniałem, mamy pełny serwis, pełną dostawę ze strony kontrahenta, czyli wszystkie jakiegokolwiek ryzyka, słuchajcie, dlaczego żeśmy w to weszli? To tłumaczyłem, ale powiem jeszcze raz. Na przykład nie mamy hali do obsługi takich autobusów, bo to jest autobus gazowy. My gazowców nie mamy. Poznań jak zakupił autobusy wodorowe, to musiał zbudować halę specjalną za 20 milionów złotych, po to tylko, żeby móc je obsługiwać.

## **AUTOBUSY ZASILANE ZIELONYM WODOREM NAJEM Z PEŁNĄ OBSŁUGĄ SERWISOWĄ**

**10 autobusów** zasilanych zielonym wodorem NesoBus użytkowanych będzie przez spółkę GAiT przez **10 lat**, w ramach **długoterminowej umowy najmu wraz z ich pełną obsługą serwisową**.

**Gotowe do jazdy, zatankowane zielonym wodorem** autobusy będą **podstawiane codziennie** na teren zajezdni autobusowej GAiT oraz **odbierane** przez wykonawcę umowy **po zakończeniu pracy**.

### **Dlaczego najem?**

Postępowanie przetargowe poprzedzone zostało **wstępnymi konsultacjami rynkowymi** długoterminowego najmu autobusów zasilanych zielonym wodorem.

Mamy do czynienia z **nową i wciąż jeszcze niepowszechną technologią**.

**Dostępność paliwa** do tych pojazdów wciąż jest **ograniczona**.

**Kompleksowa organizacja usługi**, czyli połączenie w jednym zamówieniu dostawy autobusów razem z paliwem oraz usługami niezbędnymi do ich eksploatacji zapewniającymi sprawność i bezpieczeństwo oraz należyte utrzymanie autobusów, **ogranicza ryzyka** wpisane w najnowsze technologie. **Wszystkie ryzyka**, co gwarantuje nam umowa, są **po stronie naszego partnera**.

Gdańskie Autobusy i Tramwaje

Kwestia ubezpieczenia tego autobusu. Ile jest warte ubezpieczenie autobusu, który istnieje w Polsce w 20, 30 egzemplarzach? I jest wart nie wiadomo jakie pieniądze, nie wiemy. I omówmy się tak. Od producenta, który zaczął te autobusy produkować, tj. jak gdyby „świeżynka”. My nie wiemy czy one będą jeździły, czy nie będą jeździły. W związku z tym nie chcemy ponosić ryzyka. w związku z tym wszystko jest po stronie kontrahenta, a my płacimy tylko za przejechany kilometr.

Uważam, że jest bardzo bezpieczne rozwiązanie, bo tj. 5% naszej floty, w Rybniku tj. 25%, w Chełmie za chwilę będzie to 100%. Moim zdaniem chore, bo gdy coś się zacznie dziać, to po prostu ....

### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Gdy coś się zacznie dziać i chcemy rozwiązać umowę, możemy?

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Możemy w każdym momencie ...

### **Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

... a dlaczego w Chełmie będą mieć flotę w 100% wodorową, czy to zakup, czy najem tak jak u nas?

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Nie, tam jest zakup 100%. Tam był minister Cieszyński, który to spowodował i oni się strasznie ucieszyli, że za darmo mają autobusy, tylko jak zaczną płacić za to paliwo, to

się trochę zdziwią, bo słuchajcie. To kosztuje mniej więcej trzy razy tyle, co pojazd dieslowski w eksploatacji. Wodór po prostu jest drogi. A prąd elektryczny na dziś jest jeszcze tańszy.

### **Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

Ci co czekają na rewolucję wodorową, ale jak to przecież wodór miał być przyszłością ...

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Jest przyszłością, tylko kosztuje. Ja opowiadam zawsze ten taki przykład i wydaje mi się, że tak będzie, bo na ten moment to pokazuje. Przypomnijcie sobie wszyscy, no pan Marcin to nie pamięta, pierwsze telefony komórkowe, co one mogły, jakiej były wielkości i ile kosztowały? A jak to wygląda dzisiaj? Więc wydaje się, że ta elektromobilność pójdzie tym torem, tylko pytanie jak szybko? Jeszcze 10 lat temu jak Solaris miał autobus elektryczny z zasięgiem 100 kilometrów, to na testy do Piły go przywiózł, mimo, że tam nie ma 100 kilometrów, ale bał się, że może nie dojedzie, a dzisiaj autobusy 350 jadą bez kłopotu, a ten autobus, który będziecie może widzieli, Solarisa, który żeśmy testowali, autobus hybrydowy, wydłużony 18, zasięg 600 kilometrów, czyli właściwie wszystkie potrzeby miejskie rozwiązuje, tak, tylko cena? Cały czas podkreślam cena. Co wygra w mieście? Mnie się wydaje, że w mieście wygra bateria, zwłaszcza, że jest kwestia jeszcze 5,6 lat i będziemy mieć baterie, które będą miały zasięg, to co wspominałem 420 kilometrów i nie potrzebujemy wodorowych.

### **Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

Nie potrzebujemy nowej sieci ładowania.

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Nie. To powiem. Potrzebujemy, bo będzie większa liczba. Następny slajd. Słuchajcie, te wodorowe nie są pierwsze w tej rodzinie, że tak powiem Sharing Economy, bo mamy też 48 autobusów Mercedes CITARO, który mamy dokładnie w tym samym modelu.

#### **SHARING ECONOMY**



**NAJEM 48 AUTOBUSÓW MERCEDES CITARO (2020 - 2028)**

#### **Zalety tego modelu najmu, to m.in.:**

- d**o dostawca zapewnia specjalistów do obsługi technicznej najmowanych przez spółkę pojazdów w ramach umowy (specjaliści z sektora obsługi technicznej pojazdów są trudno dostępni na rynku pracy).
- w**iększa elastyczność odnośnie dalszych decyzji dotyczących taboru.

**Gdańskie Autobusy i Tramwaje**



Czyli, że mamy autobus rano dostarczony na zajezdnię my tylko, no tutaj tankujemy swoje paliwo i dajemy swojego kierowcę, a pomysł też się wziął stąd, że jak żeśmy mieli kłopot z zapleczem, to stwierdziliśmy, że w ten sposób możemy sobie trochę ułatwić życie. Czyli mając jakąś część autobusów starszej generacji, które wymagają większej

pracy, a mamy kłopoty z naborem nowych pracowników, to część rzeczy wypuścimy sobie na zewnątrz, w nowoczesnych autobusach, a z tym co zostajemy zajmują się nasi ludzie w mniejszym wymiarze też osobowym, ale dzięki temu też mogą ludzie mogą lepiej zarobić, więc tj. takie kolejne rozwiązanie. Do tej pory w Polsce to robiły firmy, które były za biedne, żeby wypuścić obligacje, czy wziąć kredyt, gdy nikt nie chciał dać kredytu, to musiały brać autobusy w najem, np. Łódź, czy Wrocław. Natomiast ci, którzy byli na tyle bogaci, to kupowali autobusy, a tu jest trochę inny model właśnie wraz z serwisem.

Dalszy rozwój floty. W tej chwili jest ogłoszony przetarg przez miasto, nie przez Spółkę GAiT na zakup 30 autobusów elektrycznych, również które będą finansowane z NFOŚiGW, tam będzie dofinansowanie prawdopodobnie w 90, albo w 100%. Ten przetarg powinien być rozstrzygnięty do końca października.

### DALSZY ROZWÓJ FLOTY GAI T

#### INWESTYCJE PLANOWANE W NAJBLIŻSZYCH LATACH:



**30** nowych autobusów elektrycznych

Gdańsk Południe - Wrzeszcz

**45** – metrowe tramwaje do obsługi nowej trasy



#### W KOLEJNYCH LATACH:

**Kontynuacja wymiany floty na pojazdy zeroemisyjne.** Wraz ze zużyciem technicznym stare autobusy wymieniane będą na pojazdy zeroemisyjne.

Zakładamy, że do **2030 roku** udział autobusów zeroemisyjnych wynosić będzie **ok. 50 %** gdańskiej floty autobusowej.

Zarówno **autobusy elektryczne i wodorowe** są **przyszłością komunikacji publicznej**. Gdańsk w najbliższych latach - w oparciu o doświadczenia - decydować będzie, **jakiego typu napęd będzie wiodącym w gdańskiej flocie autobusowej.**

Poszukiwanie możliwości **pozyskania różnych źródeł i instrumentów finansowania** ze szczególnym naciskiem na **bezwrotne formy wsparcia.**

**Gdańskie Autobusy i Tramwaje**

I również przygotowujemy przetarg, no mamy specyfikację już prawie napisaną, czekamy jeszcze na decyzję o finansowaniu na 20 z 45 metrowych tramwajów, które będą zakupione do obsługi linii GPW, czyli nowo budowanej sztandarowej inwestycji w tej kadencji Gdańsk Południe-Wrzeszcz.

I też powiem, że zapadły już decyzje o podziale ról. O tym będzie później, ale, żeby te tramwaje w ogóle mogły jeździć i ta trasa mogła funkcjonować jest potrzebna nowa zajezdnia, kolejna, trzecia, nie zamiana zajezdni, tylko nowa zajezdnia tramwajowo-autobusowa.

I zapadły decyzje, że zajezdnię tramwajową wybuduje miasto. My kupimy tramwaje, no trasy wiadomo, że buduje miasto GPW. Natomiast źródłem finansowana będzie pożyczka z KPO, nie dotacja, tylko pożyczka z KPO. Natomiast ...

### **Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

Mówił pan, że tramwaje kupuje miasto.

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Nie, nie autobusy, a jeśli chodzi o tramwaje, to my kupujemy tramwaje, a miasto buduje nową zajezdnię, ale źródłem finansowania jest pożyczka z KPO, natomiast, jeśli chodzi o dotacje z KPO, to staramy się o refundację 11 tramwajów zakupionych jeszcze w roku 2021, czy 2020, w każdym razie po lutym 2020 roku i jest duża

szansa, że te pieniądze dostaniemy. Tam znowu wchodzi w grę 115 milionów złotych, więc gra jest warta świeczki.

Budowa nowej zajezdni tramwajowo-autobusowej. Jak popatrzyście na ten rysunek. Tutaj z przodu na wysokości tej pętli widzicie taki jakby budynek biurowy. To wszystko co jest na lewo od tego budynku tj. zajezdnia tramwajowa, to co jest na prawo i do tyłu tj. przyszła zajezdnia autobusowa

### BUDOWA NOWEJ ZAJEZDNI TRAMWAJOWO-AUTOBUSOWEJ

- ukierunkowana na nowy tabor tramwajowy o module długości umożliwiającym parkowanie wozów o długości **ok. 45 metrów** lub zamiennie o długości **ok. 30 metrów**
- dostosowana do obsługi autobusów zeroemisyjnych

Zlokalizowana w południowej części Gdańska.

Planowane pozyskanie środków na realizację zajezdni - części tramwajowej z NFOŚiGW z programu FENIKS.



Gdańskie Autobusy i Tramwaje

I teraz. Tak jak wspomniałem, zajezdnia tramwajowo-autobusowa przy ul. Jabłoniowej tj. róg Jabłoniowej i Warszawskiej, czyli tj. pętla Warszawska na końcu AL. Adamowicza i tj. ten narożnik, tam była fabryka betonu, tam takie są górki itd. Tam są nawet tory położone do wjazdu, a tam z tyłu jest ul. Armii Krajowej po drugiej stronie, czyli tj. pomiędzy Armii Krajowej, Al. Adamowicza i ul. Warszawskiej. Jeśli chodzi o zajezdnię tramwajową ona musi powstać w pierwszej kolejności, powinna powstać gdzieś do końca roku 2027, czyli mniej więcej równoległe z budową GPW i mniej więcej równoległe, no lekko wyprzedzająco z zakupem tramwajów, dlatego, że my nie jesteśmy w stanie zakupić tych, to znaczy jeżeli zakupimy nowe tramwaje nie mamy gdzie ich postawić. Nasze dwie aktualne zajezdnie na Strzyży i w Nowym Porcie są prawie że pod korek. W związku z tym jest potrzebna budowa trzeciej nowej zajezdni, a to co zawsze podkreślałem we wszystkich wywiadach, my bardzo potrzebujemy nowej zajezdni na Gdańsku Południu po to, żeby te tramwaje rano jechały pełne, bo dzisiaj jest tak, że tramwaj ranny, jadąc do góry, to tam wiezie dwie osoby na krzyż, tak, bo miejsca pracy są jak gdyby na dole, a sypialnie są u góry i chodzi o to, żeby to odwrócić. Czyli, żeby pierwsze kursy rano od razu były pełne z góry na dół i to samo wieczorem. Po imprezie wracamy znowu z tego dolnego tarasu po imprezie do domu na górny taras, więc jak gdyby odwrócenie tych funkcji jest istotne, więc jest potrzeba zajezdni.

Jeśli chodzi o zajezdnię autobusową będziemy ją wykonywać ze środków własnych, bo generalnie idea jest taka, że sprzedaży zajezdni na Hallera wydaje nam się, że jesteśmy w stanie pokryć koszt budowy nowej zajezdni na Warszawskiej. Grunt jest nasz, zakupiony wiele, wiele lat temu. Tak samo pod zajezdnię tramwajową grunt jest gminny, też kupiony wiele, wiele lat temu. Tak, że za dosyć śmieszne wtedy

pieniądze udało się to kupić. Jesteśmy przygotowani, przy czym podkreślam, zajezdnia tramwajowa musi być pierwsza, bo jest związana z zakupem tramwajów z budową trasy GPW, a zajezdnia autobusowa musi powstać trochę później, już nie chcę was wprowadzać w niuanse, ale są pewne prace do wykonania zajezdni tramwajowej, żeby autobusową potem móc zbudować. Przede wszystkim bilans zimny. Tu jest za dużo ziemi, tu jest za mało (pokazał na slajdzie).

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Jakie koszty tej inwestycji, tych dwóch zajezdni

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Zajezdnia tramwajowa, szacujemy na ok. 250 milionów złotych, autobusowa prawdopodobnie jakieś 350 milionów złotych, może trochę więcej, trochę mniej, trudno powiedzieć.

**Wiceprzewodnicząca Beata Jankowiak**

To będzie budowane etapami?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Nie będą budowane etapami, będą budowane od razu całe zajezdnie, tylko będzie odstęp czasowy pomiędzy zajezdnią tramwajową a autobusową.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Cała inwestycja ma być za około 600 milionów złotych, a jaki procent z tego możemy uzyskać przez dofinansowanie z funduszy?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Już powiedziałem. Zajezdnia autobusowa, planujemy, że będzie w 100% pokryta kosztem ze sprzedaży zajezdni nas ul. Hallera. Tam jest plan miejscowy pod mieszkaniówkę i wszyscy deweloperzy po prostu wydzwanają, cały czas wydzwanają, wszyscy duzi gracze nie mogą się doczekać, kiedy my ten teren wypuścimy do sprzedaży. Więc krótko mówiąc ....

**Przewodniczący Piotr Dzik**

... spokojnie bym do tego podchodził, bo ta bańka mieszkaniowa już ledwo, zaraz pęknie...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... nie ma obawy, nie w tym miejscu ...

**Przewodniczący Piotr Dzik**

... ale zaraz, ja wiem, że blisko Brzeźna, plaży, wiem, że tam każdy by chciał budować.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Słuchajcie, nie w tym miejscu, bańka może być wszędzie, ale nie w tym miejscu. Nie ma obawy, my to sprzedamy. Jeszcze jedna rzecz najważniejsza. Ta zajezdnia, my w tej chwili ją procedujemy, projektujemy, jest przewidziana, że w 100% będzie obsługiwała autobusy tylko autobusy elektryczne. Będzie to zajezdnia na 250



autobusów elektrycznych. Ta zajezdnia, to będzie inna historia co my znamy w Gdańsku. Autobusy będą parkowały jak tramwaje, jeden za drugim, nie jak to tak tradycyjnie pamiętamy, jak na parkingu, obok. Nie, jeden za drugim, czyli system zarządzania torów, ładowania będą z góry, kable spuszczone na dół. To będzie wszystko jak gdyby elastyczne. Taka zajezdnia, podobna, nasza będzie nowocześniejsza, bo siłą rzeczy powstanie później jest w Monachium. Myśmy tą zajezdnię niedawno odwiedzali, tam była cała ekipa od nas i wszyscy mówią, że tj. super rozwiązanie. Taka zajezdnia, w centrum miasta praktycznie, otoczona budynkami. U nas to będzie tutaj. Co jest ważne? Wszystkie autobusy będą pod dachem, wszystkie. To jest bardzo ważne dla autobusów elektrycznych, ponieważ one mają swoje te wszystkie bebechy na dachu, bo są niskopodłogowe, nie mają silnika w środku, więc krótko mówiąc dlatego tj. takie dobre i też kwestia ładowania, że są w zamkniętych pomieszczeniach, czyli optymalne warunki do ładowania. Tam będziemy też wykorzystywać magazyny energii. Na całym dachu będą panele fotowoltaiczne. Naprawdę ciekawe inżynierskie rozwiązanie, absolutnie XXI wiek. I też mówię. Wchodzimy w dobrym momencie, kiedy ta elektryfikacja się zaczyna, kiedy jeszcze jesteśmy w stanie przy tej ilości autobusów, bo jeszcze gdy kupimy te 30, które przyjadą do nas w 2025, 2026 roku, to jeszcze my je załadujemy na Hallera, tam dostawimy jeszcze sześć ładowarek i jesteśmy w stanie łącznie tych 50 autobusów obsłużyć na Hallera. Ale dalszy rozwój ładowania elektrycznego na Hallera jest niemożliwy, nie ma mocy, kabli, miejsca, wszystkiego.

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

A to nie będziemy mieć sytuacji odwrotnej, czyli będziemy mieli flotę elektryków i elektryki będą się ładowały na nowej stacji, nie będzie tam robił się korek ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Nie, nie, właśnie tego chcemy, tą zajezdnię wybudować do czasu następnych zakupów. Czyli chcemy, żeby zajezdnia powstała maksymalnie do 2030 ...

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

Mówię o odwrotnej sytuacji, że nie będziemy mieli gdzie ładować w mieście elektryków.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Nie, dzisiaj mamy 21 elektryków. Dokupionych będzie jeszcze 30, które przyjadą i te 51 autobusów elektrycznych obsłużymy na Hallera. Tam dostawiamy jeszcze 6 ładowarek ...

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

... no dobrze, ale tą Hallera będziemy sprzedawać.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... ale to nie będzie tak, tzn., żeby było jasne. To nie będzie tak, że my sprzedamy Hallera, a potem będziemy to budować. Nie, to będzie tak, że firma, która będzie chciała kupić Hallera musi najpierw nam wybudować tą zajezdnię, i w rozliczeniu ...

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

...ok., ja to rozumiem. Chodzi mi o to, o czym pan mówił wcześniej, bo budujemy, bo wszystkie zajezdnie są w centrum, jedziemy na południe jakby na pusto, żeby nie było takiej sytuacji, że będzie ładowanie w mieście, a będzie go za mało ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Nie, ale będziemy dalej ładować w jednym miejscu. Hallera sprzedajemy. My dalej będziemy operować w Gdańsku jedną zajezdnią. Tak, że autobus ...

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

... no to mówię, nie będzie tak, że będzie mało ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... no, ale dzisiaj też tak ...

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

... no to będzie na południu ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... trochę się odwróć rolę, ale będzie tak samo. Z punktu widzenia jak myśmy liczyli, to trochę na plus wychodzi, trochę oszczędzamy pieniędzy, ale generalnie można powiedzieć, że zamiana miejsca z punktu widzenia obsługi autobusów neutralna, ale po pierwsze zyskujemy nową zajezdnię pod nowe czasy, bo tamta powstała w 1976 roku, za chwilę będzie miała 50 lat, więc tam trzeba by było straszne pieniądze inwestować, żeby ją przystosować do nowych warunków i bez sensu, żeby w pasie nadmorskim trzymać autobusy. Stąd była ta decyzja o relokacji. Tak, że tak wygląda ta przyszłość. Ta liczymy, że powinna powstać gdzieś do roku 2030, żeby spokojnie płynnie przejść na nowe napędy i tam już będzie przygotowane pod 100% ładowania, oczywiście przejściowo będzie stacja diesla też, no bo jeszcze diesle w tym czasie będą jeździły, więc trzeba będzie, a być może coś się zmieni w tym kraju, dlatego, że ostatnia powódź, ale nie tylko i wojna na Ukrainie pokazała, że chyba nie można mieć w 100% floty elektrycznej, bo są sytuacje, my np. nie jest to tajemnicą jesteśmy w planach ewakuacji miasta, gdy będzie np. zagrożenie konfliktem wojennym, to mamy ewakuować jakąś tam grupę mieszkańców Gdańska, nie powiem gdzie, bo to tajemnica i chodzi o to, że autobus elektryczny w jedną stronę nas zawiezie, ale potem niekoniecznie wróci. I to jest jedno, a dwa, widzicie, że uszkodzić sieć elektryczną jest zdecydowanie łatwiej niż, powiedzmy rozproszone zbiorniki paliwa, czy też pojedyncze cysterny, które mogą gdzieś stać, czy jeździć, więc z punktu widzenia obrony kraju, czy tam ewakuacji ludności być może nastąpi jakaś refleksja i będzie decyzja, że niekoniecznie musimy mieć 100% floty autobusów elektrycznych, a wręcz może będzie obowiązek, żeby część floty była o napędzie diesla.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Panie prezesie, bardzo dziękuję, bo to naprawdę bardzo ciekawy materiał, jestem pełen uznania i temu co ma być. Bardzo proszę pani radna Żaneta Geryk.

**Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

Rzeczywiście plany rozwojowe robią wrażenie. Jednak chciałabym się skupić na tym co jest teraz, na teraźniejszości, a teraźniejszość jak wiemy w autobusach i tramwajach nie jest aż tak kolorowa ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... a na czym polega niekolorowość?

**Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

... właśnie dlatego chcę rozwinąć. Panie Przewodniczący, nie będę mówić nic złego ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

...ależ można ...

**Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

Mam konkretne pytania od mieszkańców, ponieważ reprezentuję też dzielnicę Strzyży, tam mamy zajezdnię autobusowo – tramwajową ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... tylko tramwajową ...

**Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

... tramwajową, tak, to jest najstarsza zajezdnia, historyczna ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... nie ...

**Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

... w Gdańsku nie?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Nie, w Nowym Porcie jest najstarsza.

**Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

Dobrze. Mam pytanie, ponieważ mieszkańcy mieszkający i teraz boją się, że tego będzie więcej, bo powstają nowe budynki, te przy Wojska Polskiego, jest ciągle w procesie. Nie wiem też na ile tutaj pan jest zorientowany w rozmowach na temat hałasu z zajezdni, szczególnie w godzinach wczesno porannych, czyli godz. 4 coś, gdy zajezdnia zaczyna ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... ale gdy ktoś kupuje sobie mieszkanie w pobliżu zajezdni, no to musi się z tym liczyć ...

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

... to jest problem ...

### **Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

... przepraszam, czy ja zadałam pytanie, czy komentowałam cokolwiek, gdy panowie się wypowiadali? Nie, prawda, to proszę mi pozwolić zadać pytanie. Z racji tego, że mówienie, że ktoś kupił mieszkanie, ja to wiem, że kupił, tylko my, no tak nie możemy z wyborcami rozmawiać. Musimy im powiedzieć jaka jest, czy to w ogóle z naszych procesów, bo tam były robione badania, byli zatrudnieni fachowcy do określenia tego hałasu z zajezdni. Ten hałas okazał się uciążliwy. Czy w ogóle technologia pozwala nam na to, żeby te hałasy w jakiś sposób zminimalizować. Ja o tym mówię, ja wiem, to jest tramwaj, on zawsze będzie hałasował, tak? Czy on będzie wodorowy, czy on będzie elektryczny, czy Bóg wie jaki inny. To jest moja pierwsza kwestia.

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Od razu odpowiem. My mamy tą świadomość, bo żeśmy rzeczywiście te badania wykonywali i oczywiście taka zajezdnia jakiś tam hałas emituje, bo musi emitować. My staramy się to ograniczać, czym? Po pierwsze dokonujemy tam inwestycji w nowe torowiska, które są lepiej posadowione, więc trochę robią mniej hałasu i tam jeszcze będą nakłady na poziomie, na Strzyży i w Nowym Porcie wydamy łącznie jeszcze 10 milionów złotych na jak gdyby renowację torowisk plus stosujemy tam dodatkowe smarowanie, takie zwiększone. Ale to jest wszystko co możemy zrobić. Tutaj się cudów nie wymyśli. Tam ta zajezdnia była szybciej niż mieszkańcy się tam wprowadzili, i ktoś kto się tam wprowadza musi jak gdyby wziąć to pod uwagę, że mieszka w pobliżu miejsca, które może emitować hałas.

### **Radny Karol Rabenda - członek Komisji**

Ktoś chyba informował, że to nie jest cudowny okaz, cudowna sytuacja, tylko to jest miejsce, gdzie jest infrastruktura, w zasadzie krytyczna miasta i tam nie sprzedawać bajek swoim mieszkańcom, czy potencjalnym nabywcom ....

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... tak, tam nie ma żadnych planów likwidacji tych zajezdni.

### **Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

Nie, nie, ale też nie chcemy ...

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

...ale, żeby wiedzieć, że my budujemy trzecią, ale nie, żeby się przeprowadzić, ona będzie jako kolejna zajezdnia i te zajezdnie, które są będą po wszystkie dni. Co jest jeszcze bardzo ważne dla waszej wiedzy, wszystkie te trzy zajezdnie, tzn. te dwie co istnieją i ta, która powstanie mają i będą miały wyjazdy w dwie strony. Czyli gdyby znowu, odpukać wydarzyło się coś, nie wiem trafi bomba w torowisko po lewej, to tramwaj pojedzie w prawo i objedzie całe miasto i dojedzie, bo mamy taką sieć. Z Nowego Portu możemy jechać w dwie strony, z Wrzeszcza w dwie strony ...

### **Radny Karol Rabenda - członek Komisji**

... nie, musimy pętlę robić, bo tam skracają ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Nie, to nie szkodzi, ale można pojechać na miasto w kierunku Wrzeszcza i można pojechać w kierunku Oliw, tak? W Nowym Porcie też, w kierunku Brzeźna i w kierunku centrum. I z tej nowej zajezdni również, w kierunku centrum przez Armii Krajowej, albo przez Al. Adamowicza, więc krótko mówiąc, te zajezdnie nie będą wisiały na jednym torze jak np. w Poznaniu, cała flota tramwajowa poznańska z tej zajezdni Franowo jest na jednym torze. Wszystkie wyjeżdżają w jedną stronę, a potem się rozjeżdżają. Gdy ktoś by odciął w tym miejscu, położył drzewo, albo kłodę, to żaden tramwaj w Poznaniu nie wyjedzie na miasto, żaden, a my mamy trzy zajezdnie na dwa kierunki, więc jesteśmy z tego punktu widzenia bardzo bezpiecznie zorganizowani. Natomiast odpowiedź dla pani radnej jest taka, my się staramy, my smarujemy na bieżąco, ale tam wiele więcej ...

**Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

... wygląda na to, że jesteście na bieżąco i wiecie co tam się dzieje i coś jest robione w tym kierunku. Jeszcze mam drugie pytanie. Nowy tabor, nowa zajezdnia, to ludzie, którzy będą musieli za sterem siąść motorniczy panowie i panie. Jak ten problem chcecie rozwiązać, bo jednak dzisiaj jest problem z pracownikami.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

No, ale czy jakichś kursów nie wykonujemy?

**Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

Ale ja nie mówię, że nie wykonujecie.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Przygotowałem się na podobne pytanie, ale też dla waszej wiedzy, bo tj. ciekawa informacja. Zatrudnienie. Mówimy o planie na 2024 rok, wiadomo, że to się zmienia w zależności od ilości wozokilometrów itd., ale jesteśmy w roku 2024. My potrzebujemy, w planie mamy 605 kierowców i 349 motorniczych. I teraz tak. Jakie mamy wakaty? Jeśli chodzi o kierowców autobusowych mamy 49 wakatów, jeśli chodzi o motorniczych mamy 16 wakatów. I teraz tak. Przy takiej ilości wakatów my jesteśmy w stanie absolutnie wszystkie nasze zadania wykonywać, oczywiście przy pomocy nadgodzin, ponieważ przepisy w Polsce pozwalają, że pracownik może wykonywać określoną liczbę nadgodzin. Ta liczba nadgodzin, o ile ja pamiętam maksymalnie jest w kodeksie pracy chyba 418. Myśmy niedawno wprowadzili, zresztą na wniosek naszych związków zawodowych zmianę w naszym układzie zbiorowym. W tej chwili mamy wpisane 350 godzin. Czyli teoretycznie każdy z naszych pracowników, jeśli chce, to może przepracować 350 godzin nadliczbowych w ciągu roku. Do tej pory to było chyba 270. Oczywiście jedni wykonują te nadgodziny, inni nic, to zależy już od nich, ale jak gdyby przy tej ilości wakatów tj. lekko poniżej 10%. My nie mamy problemu z obsługą miasta kompletnie. W tramwajach, to już w ogóle nie mamy kłopotów, bo te 16 etatów tj. 5% w stosunku do zatrudnionych.

**Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

A jak proporcje się rozkładają kobiety- mężczyźni?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI**

A właśnie, tj. ciekawe spostrzeżenie. Jeśli chodzi o tramwaje, to panie stanowią około 40% personelu, a jeśli chodzi o autobusy, to myślę, że w tej chwili dobija do 20%.

**Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

I są szkolone?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI**

Cały czas. Nam bardzo by zależało, żeby jak najwięcej pań mieć na autobusach

**Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

Panie jeżdżą bezpieczniej, taki mi się wydaje.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI**

Nie, tak bym nie powiedział, różnie to bywa, ale słynny wypadek na Hallera, ale do czego zmierzam. Po pierwsze mniej skłonne do zmiany pracy, czy są bardziej stabilne, bo gdy się zatrudnią, to raczej są. I dwa. Z punktu widzenia pań, mówię tu o paniach, które mają słabsze wykształcenie, no bo kto idzie na kierowcę autobusu, czy tramwaju, raczej osoba, która nie ma, chociaż mamy dużo ludzi po studiach, ale chodzi generalnie o to, że jest to praca dla ludzi z niższym wykształceniem. Dla pań ta praca, jeśli chodzi o po pierwsze, nawet sposób pracy, nawet czasami godziny paradoksalnie plus wynagrodzenie jest pracą atrakcyjną. Powiem tak. Porównać pracę kierowcy autobusu, czy kierowczynie z pracą na kasie w Biedronce, to są w ogóle dwie różne bajki, bo pani w Biedronce musi cały dzień siedzieć i paczki przerzucać, a tutaj jedzie się naprawdę wygodnym i klimatyzowanym pojeździe, który można prowadzić, zwłaszcza, że nie ma obsługi biletów itd. oczywiście tj. też ciężka praca, nie mówię, że tj. lekka praca ...

**Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

... ale jaki jest stres w tej pracy, no błagam was ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI**

... nie, jaki stres? Stres jest wszędzie, w każdej pracy ...

**Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

... jak niektórzy kierowcy jeżdżą, jak wjeżdżają na torowiska, to jest bez stresu, gdy kobieta prowadzi tramwaj ...

**Przewodniczący Piotr Dzik**

... ale to może w dwie strony być ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Tutaj można powiedzieć, że z nas wszyscy podejrzewam jeżdżą samochodami, co jechaliśmy z jakimś stresem jakimś? No bez przesady. Stres to może być, gdy jedziemy na Cypr i przez pierwszy dzień jeździmy po drugiej stronie drogi.

**Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

Zarobki pań i panów są jednakowe?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Oczywiście. Tutaj nie ma różnicy, są identyczne. Powiem jakie mamy zarobki, żeby znowu nie opowiadać bajek w Internecie. Jeśli chodzi o zarobki, to mamy za pierwsze 8 miesięcy tego roku podliczone. Mamy te zarobki w dwóch ujęciach. Pierwsze zarobki to są bez nagród jubileuszowych i bez odpraw emerytalnych, czyli takie powiedzmy bieżące, w tym są premie bieżące i taka premia półroczna, więc i też nadgodziny, żeby to było jasne. Jeśli chodzi o kierowców autobusów, to 9.140 złotych brutto, a motorniczowie 8.500 złotych brutto.

**Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

Za ile godzin pracy w miesiącu, bo to też jest ważne ...

**Wiceprzewodnicząca Beata Jankowiak**

A jaka jest średnia tych nadgodzin?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Nie pamiętam 14, 15 może, w tych granicach Średnio, bo niektórzy mają więcej, ale też inne nadgodziny są nocne, niedzielne, weekendowe, jest dużo różnych rzeczy, ale generalnie średnia jest na poziomie, kierowcy 9.100 złotych brutto, motorniczowie 8.500 złotych brutto, i znowu to wynika tylko z różnicy w nadgodzinach, bo wynagrodzenie motorniczych i kierowców dokładnie takie samo, stawka godzinowa, zasady premiowania, to wszystko jest to samo, tylko ponieważ jest mniej nadgodzin ...

**Radna Żaneta Geryk - członek Komisji**

Czy to jest tajemnica, jaka jest stawka na godzinę?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Mamy de facto dwie stawki, taką na zatrudnienie i potem jak już człowiek przechodzi po 3 miesiącach, stawka podstawowa jest w granicach 21 złotych.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Ale jak, 29 złotych jest minimum.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Do wypłaty. A u nas to się składa, tak. W związku z tym nie może być wypłata niższa niż minimalna, ale u nas minimalna to zarabiają tylko tacy robotnicy chodzący po

placu, w całej firmie na minimalnych stawkach jest może z 10 osób, w sensie, z zarabiają minimalną. Natomiast wszyscy pozostali mają wynagrodzenia wyższe, i powiem brutalnie, w tym zawodzie u nas jest to najwyższe wynagrodzenie w Polsce.

**Wiceprzewodnicząca Beata Jankowiak**

Bo mają nadgodziny też.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Wszyscy mają, w całej Polsce mają nadgodziny.

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

Rozumiem chyba źródło tego pytania, bo problem pewnie jest taki, że te 9 tysięcy, no to wtedy ktoś może powiedzieć, żeby nie narzekał ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... ale. tj. średnia, nie najwyższa, więc są i takie, którzy przy nadgodzinach mają powyżej 10 tysięcy ...

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

... no dobrze, ale to jest średnia, więc i są osoby, które mają poniżej ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... bo nie chcą więcej jeździć, tzn. jeżdżą swoje 8 ...

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

... no właśnie do tego dążę, no bo może moim zdaniem w pewnym sensie i w pewnych sytuacjach słusznie, zarzut, że jeśli ktoś chce pracować te godziny, czyli 8 godzin, które ma podstawowo, no to ma wtedy dużo niżej tej średniej, bo nie ma nadgodzin. A z naszego punktu widzenia, jakby, może nie przymuszać, ale jakby skłaniać różnymi dodatkami i sytuacją w firmie do nadgodzin, żeby ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... to nieprawda ...

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

... dobrze, ale ja mówię jaki może padać zarzut i jaka jest sytuacja, może w mniejszości pracowników, ale też są tacy, którzy by chcieli pracować 8 godzin a nie pracować po 10 czy 12 godzin, albo niektórzy chcą mieć wolne niedziele, żeby spędzić z rodziną a nie robić nadgodziny, bo jak przymusimy do sytuacji takiej, przymusimy w cudzysłowie, gdy chcą zarobić te 10 tysięcy brutto, tak już średnio nie mają wyboru, tylko muszą zasuwać i cierpią na tym ich rodziny i czas wolny, co przy przemęczeniu pracowniczym akurat motorniczych, to nie jest taka jakby błażostka, ale tj. moim zdaniem sytuacja faktyczna i pewnie tak jest odbierana przez nawet nie mniejszość, ale większość pracowników, tak?



**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... tak, ale ...

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

Muszą brać nadgodziny, bo nie ma innych motorniczych i tak kierownik zmiany, czy kto tam jest przyjdzie i powie, słuchaj, bo jest taka sytuacja, nie ma kto jechać. On nie ma możliwości de facto odmówienia ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... nie, nie ...

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

... wy tego nie zrobicie, ale jego status życia spadnie, bo jak nie będzie robił nadgodzin, on nie będzie zarabiał 10 tysięcy brutto ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... status nie spadnie, nie, nie, tu się nie zgodzę. Będzie zarabiał tyle, na ile podpisał umowę i, żeby było jasne ...

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

... chodzi mi tylko o taką sytuację, że sytuacja w firmie jest taka, że kto nie bierze nadgodzin zarabia mniej niż reszta. Nikt nie chce zarabiać mniej niż reszta a jakby standardem zrobiło się to, że trzeba brać nadgodziny, żeby funkcjonować na dobrym poziomie.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Trochę jest w tym prawdy, trochę nie. Wytłumaczę, żeby było jasne. Moim celem jest 100% zatrudnienia. Dlaczego? Dlatego, że te nadgodziny są dobrowolne. Nie jestem w stanie człowieka zmusić, żeby on pracował w nadgodzinach, tak, a przecież mam zadania do wykonania, mam wakaty. W związku z tym ja się muszę modlić, żeby byli chętni do pracy w nadgodzinach. Póki co są, najczęściej są to ludzie młodzi i na razie przy tym poziomie braku etatów, deficycie spokojnie się wyrabiamy, znaczy, nie ma żadnej sytuacji przymusów, żadnych, nie wiem mobbingować, w ogóle nie wchodzi w grę.

Powiem więcej, brutalnie, to co trochę pan wspomniał panie Karolu, że na ostatnim w zeszłym roku na spotkaniu ze związkami zawodowymi, co roku się z nimi spotykamy, to na Walnym Zgromadzeniu ludzie mówili do mnie, panie prezesie, ale mamy nadzieję, że pan nie doprowadzi, że będzie 100% etatów obsadzonych, bo nie będzie nadgodzin. Mówię, słuchajcie, nie, na to zgody nie ma. Ja dążę do obsadzenia 100% etatów, dlatego, że ja zajmuję się firmą, która ma wykonywać przewozy i muszę tą pracę zapewnić. Jak ja mam deficyt minus 50 kierowców, to jak mi się to powiększy, nie wiem, nie chcę spekulować, o kolejnych 10, czy 20, to ja zaczynam mieć kłopoty jak w Gdyni, że mi nikt nie wyjdzie, bo ludzi nie przymuszę do nadgodzin, a po drugie. Nawet, gdy teoretycznie gdybym mógł przymuszać, to przecież są limity. Czas pracy kierowców w Polsce jest bardzo, że tak powiem opisany w prawie, więc krótko mówiąc naszą ambicją

jest cały czas, żeby mieć max. I powiem jaka jest sytuacja dzisiaj. Na dzisiaj mi brakuje powiedzmy 49 kierowców, a na szkoleniach w tej chwili mam 34. Można powiedzieć genialnie, nie? Tylko zanim ja tych 34 zatrudnię, to mi się w międzyczasie kolejnych 20 zwolni, bo tj. cały czas rotacja. Ludzie przechodzą na emerytury, przechodzą gdzie indziej, no mają pewne plany ...

**Radna Żaneta Geryk – członek Komisji**

... nowa zajezdnia, ostatnie pytanie ...

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

... dajmy panu prezesowi dokończyć ...

**Radna Żaneta Geryk – członek Komisji**

... nowa zajezdnia, która tam powstanie, jeśli dobrze zrozumiałam w ciągu 2 lat, 2026 roku ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... mówimy o tramwajowej?

**Radna Żaneta Geryk – członek Komisji**

... tak o tramwajowej. Czy ona będzie generowała również nowe stanowiska pracy?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Będzie.

**Radna Żaneta Geryk – członek Komisji**

Ilu będzie tam potrzeba, proporcjonalnie nowych motorniczych pań, panów, obsługi technicznej itd. ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Myślę, że jeżeli kupimy 20 tramwajów, 20 tramwajów, 20 tramwajów będzie wpuszczone w ruch, to trzeba liczyć razy dwa, tj. około 40 motorniczych, no i jakąś grupę do obsługi zaplecza.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

... no ale przejdzie też ze starych tramwajów ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... nie wszyscy. Przejdzie na pewno lakiernia, bo to żeśmy obiecali mieszkańcom Strzyży, więc lakiernia będzie przeniesiona na nową zajezdnię i parę osób tam pójdzie. Będzie tam jakaś ekipa, bo musi być przegląd m.in. OT. Ta zajezdnia na Gdańsku Południu nie będzie taką zajezdnią do końca jak zajezdnia na Strzyży, czyli taką pełną. Wszystkie remonty, toczenie kół, takie rzeczy pozostają na Strzyży. Tam będzie, nie chcę powiedzieć, że to będzie garaż, to byłoby nadużycie. Tam będzie parę elementów takiej klasycznej zajezdni, ale to nie będzie pełny wymiar takiej zajezdni jak na Strzyży. To będzie powiedzmy bardziej garaż niż bardziej zajezdnia. Czyli krótko mówiąc przeglądy OT, oczywiście będzie myjnia, będzie lakiernia ...

**Radna Żaneta Geryk – członek Komisji**

... czyli dodatkowo 50 osób trzeba będzie tam zatrudnić z motorniczymi?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI**

... myślę, że tam jakieś 20 do 30 osób nowych zatrudnić, poza motorniczymi.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Proszę nie mówić wszyscy naraz, bo robi się bałagan. Proszę głos ma pan radny Koralewski

**Radny Kazimierz Koralewski – Radny Miasta Gdańska**

Przetarg na autobusy robi miasto. Skąd taki model, że miasto i kto będzie właścicielem tych autobusów?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI**

Oczywiście skoro miasto kupuje, to miasto będzie właścicielem. Natomiast, dlaczego taki model? Bardzo proste wytłumaczenie. Chodzi o to, że pozmieniały się przepisy o finansach publicznych, tak najprościej mówiąc i w tej chwili w miastach, w budżetach miast, chyba też dobrze wiecie, bo ten budżet zmieniacie. Są preferowane wydatki inwestycyjne, a są niemile widziane wydatki bieżące. I teraz tak. Jeżeli miasto kupi autobus, jest to wydatek inwestycyjny, miasto zakupiło autobusy. Natomiast, co jest istotne. Miasto nie musi tych autobusów amortyzować, a jeszcze jak miasto kupi nawet z dotacji, to właściwie z punktu widzenia budżetu te autobusy prawie, że nie istnieją, byśmy powiedzieli.

**Radny Kazimierz Koralewski – Radny Miasta Gdańska**

Czy łatwiej jest miastu dostać dotację?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI**

Nie, nie. Tutaj podmioty są równouprawnione, to nie. Natomiast, jeźliby kupiła spółka, to musiałaby te pojazdy, jeźliby kupowała, nawet w jakiejś części za swoje pieniądze, to musiałaby amortyzować. Amortyzacja wchodzi w wozokilometr, czyli czytaj wydatek bieżący. Czyli ten sam autobus kupiony tu i tu generuje zupełnie inny rodzaj wydatków. Tu są inwestycyjne, tu są wydatki bieżące.

**Radny Kazimierz Koralewski – Radny Miasta Gdańska**

Problem VAT-u można pominąć.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI**

Tak, tj. bez znaczenia. Jeszcze tutaj w przypadku tej własności, oczywiście musi być jakaś forma przekazania tego autobusu do spółki. Tutaj nie wiem w jakim to kierunku pójdzie, czy to będzie użyczenie, czy jakiś najem, czy dzierżawa, ale to z kolei z punktu widzenia gminy taki pusty obieg pieniądza, bo to co ja zapłacę gminie za dzierżawę od niej, to ona musi mi zapłacić w wozokilometrze, czyli księgowo trzeba to ogarnąć, natomiast finansowo jest to neutralne. Natomiast też uwaga, przy tej dzierżawie, tutaj

mamy wydatki w wozokilometrze a z drugiej strony mamy przychód w postaci dzierżawy, więc tj. neutralne.

**Radny Kazimierz Koralewski – Radny Miasta Gdańska**

Drugie pytanie, tj. warunki finansowe pożyczek z KPO, jakie one mają oprocentowanie?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

1%.

**Radny Kazimierz Koralewski – Radny Miasta Gdańska**

W Euro?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Na tę chwilę nie wiem. My staramy się o pieniądze w złotych, czy one będą denominowane? Chyba nie.

**Radny Kazimierz Koralewski – Radny Miasta Gdańska**

Czy pożyczamy w Euro, czy w złotych?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Pożyczamy w złotych.

**Radny Kazimierz Koralewski – Radny Miasta Gdańska**

Istotne są warunki, jeśli 1%, to dobrze.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Proszę radny Rabenda.

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

Ja o tych kierowcach, bo zarobki to jedno a drugie to właśnie ten nabór, bo tam faktycznie jest też taka sytuacja, jedni odchodzą, inni idą na emeryturę. Jak tam jest z wiekiem?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Powiedziałbym tak. Z wiekiem jest coraz lepiej, tj. lepiej tzn. młodziej. Oczywiście młodzi ludzie może mają większą skłonność do zmiany pracy, ale z drugiej strony, jeżeli mówimy o strukturze, to jakby nieproporcjonalnie więcej jest starszych niż młodszych, więc jeżeli będziemy wymieniać starszych, którzy odchodzą na emeryturę i zdołamy ich zastąpić młodszymi, to generalnie dla firmy jest lepiej.

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

No tak. Sytuacja jest gdzieś, w energetyce, to mamy specjalistów od 50 w górę, a te zawody pomału giną.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Nie, nie. U nas taka specyfika firmy, zawsze się ludzie zatrudniali, zawsze się zwalniali, więc to nie jest tak, że tj. jakaś dominująca przewaga jednej grupy

wiekowej. Bym powiedział, że z każdym rokiem jest lepiej, średnia wieku jest coraz niższa, oczywiście zawsze mamy pracowników starszych i mamy pracowników młodszych.

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

Są młodszy, którzy się rekrutują.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Tak. Tych co rekrutujemy to są generalnie ludzie młodzi. I to co powiedziałem strasznie się staramy, żeby rekrutować panie na te autobusy. Gdy zaczynałem pracę, to myśmy mieli panie na autobusach na poziomie 5%, dzisiaj mamy powyżej 20%, czyli powoli ta struktura z mojego punktu widzenia korzystnie się zmienia.

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

Nie, no najwięszy problem młodych nowych ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Na tramwajach jest tak, że dzisiaj mamy minus 16 etatów, a mam w tej chwili na kursach i szkoleniach 14, czyli teoretycznie na zero, ale znowu ktoś mi tam odejdzie, bo to tak jest, dynamicznie.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Dziękuję.

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

Jeszcze jedno pytanie. Pracownicy to jeden temat, a drugi zupełnie inny temat, czyli tramwaje, które będą zakupione na Nową Politechniczną i Gdańsk Południe, bo tam na razie jest duży problem we Wrzeszczu o głośność, no bo ul. Bohaterów Getta itd. Tam jest też wąsko przy zjeździe. Czy tam te różne specyfikacje w przetargach gdzieś to uwzględniają? Oni się skarżyli, że miały być tam chyba bez trakcji, czy z trakcją przy zjeździe, to pomijam, ale faktycznie jeśli chodzi o hałas, bo gdy z południa będą z góry zjeżdżać, to tam jest dużo przestrzeni, praktycznie na całej trasie, zaczyna się gdzieś przy Politechnice i tutaj do Studzienki to się robi ciasno. Gdy będą szły, powiedzmy w tym wąwozie, czy jak to nazwać, to jeszcze pół biedy, ale faktycznie jak one tu będą wjeżdżały przy, no do Studzienki ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... nie, no Bohaterów Getta tj. jedyne miejsce ...

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

... no to faktycznie te tramwaje, nie wiem jakie, ale jakieś, na pewno jeśli chodzi o hałas, no jakby te zakręty, wszystko to co było na Strzyży też, no bo to ...

**Radna Żaneta Geryk – członek Komisji**

... no, al. na Strzyży ludzie powinni wiedzieć gdzie mieszkają, no nie?

### **Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

...nie, to deweloperzy powinni informować, a nie pakować na minę klienta, bo na Strzyży, to głównie chodzi o hałas z zakręcania, no i tam też będzie trochę tych zygzaków, i o to ludzie się boją na Bohaterów Getta, no to może od tramwajów zależeć.

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Zależy to i od tramwajów i od torowiska. Są dwa elementy i rzeczywiście to, co ten hałas może generować to tylko skręty, nic więcej. Jazda po prostej to się tu cudów nie wymyśli poza oczywiście odpowiednim osadzeniem torowiska. I odpowiem tak. Myślę, że takie torowisko, które będzie wykonane w Bohaterów Getta i być może jeszcze w paru innych miejscach, bo tam nie znam do końca tych planów. To takie torowisko myśmy wykonali na pętli Świętokrzyska i tam rzeczywiście jest torowisko absolutnie maksymalnie, nazwijmy to wyciszone, jak już może być wyciszone z aktualnie znanych nam technologiach ...

### **Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

... to rozumiem od łuku ...

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... wszystko, ale chodzi nie tyle o łuk, ale o rodzaj, sposób mocowania szyny w podłożu, tak byśmy powiedzieli, to jakby to wyciszenie w podłożu. I tam można zobaczyć jak to zostało osadzone i rzeczywiście my nie mamy żadnych skarg na hałas od pętli Świętokrzyska, mimo, że tam tramwajów jest dosyć dużo.

I druga sprawa, tramwaj. Otóż te tramwaje mają w swojej specyfikacji wpisane wózki skrętne. I te wózki skrętne są znowu wózkami bardziej przyjaznymi z punktu widzenia hałasu, bo one, nazwijmy to obrazowo, nie tną torowiska, bo wszystkie pozostałe tramwaje w Gdańsku mają wózki sztywne, czyli się poruszają powiedzmy w ten sposób i na łukach jak gdyby ścinają, wiadomo to są jakieś minimalne ilości, ale tj. jak gdyby ścinane, tak? Natomiast przy wózkach zwrotnych też to jest, ale w mniejszym stopniu. I te tramwaje, nawet ze względu na swoją długość one nie mogłyby być bez wózków skrętnych, mają w specyfikację wpisaną wózki skrętne, więc śmiem twierdzić, że będzie to na tyle na ile jest to technologicznie możliwe. Natomiast to, że był kiedyś tam pomysł, ja ten pomysł rzuciłem, że jest awantura z mieszkańcami, to żeby dać im przejazd na odcinku Bohaterów Getta na baterie, ale to z punktu widzenia hałasu nie ma żadnego, czy jest sieć, czy jest bateria ...

### **Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

Nie, tu chyba chodzi o drzewa, jakby wygląd ulicy bardziej ...

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... no tak, ale z tego co wiem, decyzja miasta zapadła, że nie będziemy dla 200, czy tam 300 metrów zamawiać tramwajów dwusystemowych, które kosztują ileś tam złotych więcej itd.

### **Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

... który by wjeżdżał, powiedzmy z trakcji przy Politechnice, przejechał kawałek i się wpinał głośniejszy niż ...

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Nie, ale koszt byłby w tramwaju. Tam byłyby jakieś dodatkowe koszty, taki tramwaj 35 metrowy, tam musiałaby pojawić się bateria, dosyć solidna, żeby obsłużyć itd., więc miasto powiedziałoby, że nie, że będzie, nie wiem, idzie na wojnę nie na wojnę, w każdym razie będzie normalna sieć trakcyjna. Powiem tak brutalnie znowu, gorzej jak w Nowym Porcie nie będzie.

### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Dziękuję. Proszę pani radna Beata.

### **Wiceprzewodnicząca Beata Jankowiak**

Chciałam zapytać a pro po właśnie zatrudnienia i odchodzenia ludzi na emeryturę. Czy te osoby mają możliwość, żeby zostać w pracy na jakiś okres i jak to procentowo mniej więcej wygląda, czy raczej odchodzą, czy częściowo zostają, czy mamy jakieś dane procentowe?

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Powiem tak. Częściowo zostają i mogą. Nie ukrywam, że nawet bardzo chętnie byśmy chcieli, żeby dłużej pracowali. Nie podam cyfr, bo nie wiem. Natomiast wiem, że ludzie zostają i bardzo często jest tak, że zatrudniają się na 1/8 etatu, nie na cały etat, dochodzą do porozumienia z dyspozytorem, że on by jeden dzień w tygodniu pojeździł i się umawiamy z nim jaki tj. dzień. I generalnie jest tak, że starzy pracownicy, cokolwiek miałoby to znaczyć starzy, mówię o ludziach, którzy dłużej już pracują w firmie mają troszkę lepiej, czyli jakby młodzi płacą frycowe. Co mam na myśli? Nowy pracownik generalnie pracuje oczywiście zgodnie z przepisami, z wszystkim, ale daje mu się np. takie kursy, których inni nie chcą, założymy, że 4 rano. Niektórzy nie chcą, niektórzy jakieś tam mają rzeczy. wiadomo, że im pracownik dłużej pracuje w firmie to może ten grafik pod siebie dopasować, ale oni to przyjmują z godnością, bo wiedzą, że za chwilę przyjdą też nowi, też to przejdą, no takie trochę frycove, no muszą trochę się pomęczyć, żeby za chwilę dostać ...

### **Przewodniczący Piotr Dzik**

... jak w wojsku, kotem trzeba pobyć ...

### **Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

... nie będziemy ganiać starszego, jak ma swoje sprawy, to niech ...

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... są ludzie różni, są tacy, którzy np. jeżdżą tylko na nockach, są tacy, bo lubią. Są tacy, którzy koniecznie chcą jeździć w weekendy, bo jest lepsze wynagrodzenie. Są też tacy, którzy jeżdżą na dodatkach. Na dodatkach tzn., że jeździ, ma przerywany czas pracy, jeździ powiedzmy 4 godziny rano, potem ma przerwę i na drugi, czy trzeci dzień jeździ

znowu 4 godziny. Nie każdemu to pasuje, a niektórzy właśnie z jakichś tam powodów, my nie wnikamy, uwielbiają dodatki, bo są trochę lepiej płatne, a dwa, że on właśnie chce mieć te 4 godziny w ciągu dnia. Są i tacy i tacy. My staramy się, są np. matki z dziećmi, też staramy się dopasowywać, żeby ta matka mogła dziecko do tego przedszkola zawieźć, czy odebrać. Przy tej ilości pracowników, gdy mówimy o setkach. Te możliwości w miarę są, nie dla wszystkich, ci nowi, ci młodzi troszkę muszą odcierpieć, a ci, którzy są u nas dłużej mogą sobie tą pracę ułożyć pod siebie.

#### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Dziękuję panie prezesie. Proszę pani radna Beata.

#### **Wiceprzewodnicząca Beata Jankowiak**

Jeszcze mam drugie pytanie. Czyszczenie siedzeń, które są w tramwajach i autobusach, kiedyś to były plastikowe i wiadomo, że one były mniej wygodne, natomiast tak z moich obserwacji gdy jeżdżę, to nie zawsze ta czystość moim zdaniem jest zachowana na najwyższym poziomie. I zakładam też, że to czyszczenie nie może się odbywać dość często, no bo w przypadku zimy to musi wyschnąć itd., bo już jest to tapicerka. Jak to wygląda, czy jest jakiś pomysł na przyszłość, gdy będzie zakupywany tabor?

#### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Nowy tabor, z tego co wiem ma mieć podobny typ wykładziny, w sensie wyłożenia tych siedzeń. Nie planujemy takiej wersji typu drewno, albo plastik. Chociaż widziałem takie tramwaje ostatnio, chyba do Rumunii były robione. Ale wydaje się, że tu mieszkańcy raczej, to nie spotkałyby się z jakimś tam pozytywnym przyjęciem. Co do czyszczenia. Mamy pewien harmonogram czyszczenia i też jeżeli coś się stanie, czasami są zgłoszenia, to czyścimy dodatkowo. Natomiast generalnie nie przewidujemy tu jakichś wielkich zmian. Te materiały, które są zamówione, one mają tam określony parametr, czyli one muszą „przeżyć” ileś lat, a potem po prostu idą do wymiany. Oczywiście są w międzyczasie myte. Harmonogram mycia jest stały, to wykonuje firma zewnętrzna. I tutaj, no mogą być sytuacje, że albo ktoś ufajda po prostu tak nadplanowo, to trzeba specjalnie pracować, albo gdzieś forma daje ciała i gdzieś tam czegoś nie robi i musimy to sprawdzać, no były przypadki, że wyrzucaliśmy firmy czyszczące. One są niestety z przetargu, gra rolę cena. Myśmy już potem narzucili, że ta firma nie może zatrudniać mniej pracowników niż, czyli jak gdyby żeśmy wymuszali, żeby nie było tak, że oni dają tylko cenę i nic więcej i potem zostaje trzech ludzi i udają, że pracują. Tylko mówimy tak, ok. ceną, ale minimum np. 30 etatów. Czyli każda firma, która wystartuje musi te minimum 30 etatów mieć i musimy mieć to skalkulowane, pokazane. Wydaje nam się, że to się polepszyło w tym zakresie, ale to jest taka sytuacja dynamiczna, zmienna. Wystarczy, że zmieniają się pracownicy i poziom może spaść ...

#### **Przewodniczący Piotr Dzik**

... wystarczy też, że w międzyczasie w trasie kursu może ktoś zabrudzić i ...

#### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... no tak, ale tu mówimy o sytuacjach incydentalnych, bo nie jest tak, że w tramwaju nagle wszystkie siedzenia są ufajdane nie wiadomo jak, to się może zdarzyć jedno, dwa, że coś się zdarzy, ale pozostałe są w normie.



**Przewodniczący Piotr Dzik**

Dziękuję panie prezesie. Chciałem się zapytać, ile w sumie macie zatrudnionych ludzi?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI**

1598 osób.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Ilu jest zatrudnionych obcokrajowców?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI**

Nie wiem ilu jest zatrudnionych obcokrajowców. Pytanie jest zasadne, bo np. w Poznaniu jest kilkudziesięciu kierowców z Indii.

**Radna Żaneta Geryk – członek Komisji**

A Ukraińców nie ma?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI**

Bardzo mało. Mamy takich prawdziwych pracowników z zagranicy, którzy jak gdyby się tutaj pojawili, to nie wiem, z 5, 6 osób może i to Ukraińcy, jest Włoch, Kostarykańczyk jest, Bułgar jest, Gruzin, ale to są panowie mężowie polskich żon.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Dziękuję. To są jednostkowe przypadki obcokrajowców w stosunku do wszystkich zatrudnionych. My tutaj mówimy o tych kosztach, o tym wszystkim. Pamiętam w poprzednich kadencjach, jak żeśmy do komunikacji miejskiej dokładali 45% i baliśmy się, że przekroczymy 50%, a w tej chwili dokładamy ponad 70%.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI**

To masz problem.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Nie, to nasz wspólny problem.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI**

Ja mam zapłacone.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

No, ale kiedyś się wszystko kończy ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI**

... nie, przepraszam tu akurat ...

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Przepraszam, ale ja teraz mówię. Tak panie prezesie, to niech pan mi teraz powie, bez tych nadgodzin i bez niczego ile wynosi przy 168 godzinach pracy wynagrodzenie pracownika, przy pełnym etacie, bez nadgodzin?

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Myślę, że mają około 40 złotych brutto, średnio na godzinę.

**Radna Żaneta Geryk – członek Komisji**

A jaka jest stawka godzinowa?

**Radny Marcin Makowski – członek Komisji**

Jest to około 6.700 złotych brutto

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Mówię o kierowcach i motorniczych.

**Radna Żaneta Geryk – członek Komisji**

Około 4,5 tysiąca na rękę, to szalu nie ma.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Myślę, że jest więcej, mogę Wam te dane dokładnie wyliczyć ...

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Nie ma potrzeby, pytałem o średnią na godzinę brutto i już wszystko wiem. Są jeszcze jakieś pytania do pana prezesa?

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

Jedno takie banalne, ale to tak z ciekawości bardziej. Czy jest jakaś polityka, jeśli chodzi o temperatury w tramwaju, bo kiedyś przy tych starych tramwajach było tak, czy to lato, czy to zima to on grzał, a teraz mam wrażenie, że w drugą stronę, czy zima, czy lato, to oni klimatyzację używają. Jeszcze w Gdańsku to pół biedy, ale w Warszawie to w tramwajach jest mróz.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Może tak lubią.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Motorniczy, ani kierowca autobusu nie ma żadnego wpływu na działanie klimatyzacji. Wyłącznie jest ustawienie określonych parametrów temperatury, czy grzania czy klimatyzacji i parametry zewnętrzne, pogodowo. Oni nie mają żadnego ruchu. Nie mogą podkreślić, nie mogą spuścić, nic, tj. automat.

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

Ale wy to czasami sprawdzacie, bo to faktycznie może być tak, że ta czujka jakby była umiejscowiona przy czymś ciepłym i wtedy jest jakby włączona klimatyzacja ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Może się zdarzyć, że są skargi, ale nie ma tego dużo. Najwięcej skarg mam tak naprawdę na stosunki międzyludzkie. Kierowca – pasażer, motorniczy – pasażer, a to uciekł, a to pyskował, a to otworzył, a to zamknął drzwi, a to pasażer pyskował na motorniczego, kierowcę itd., tego jest strasznie dużo. Wracając do klimatyzacji, my za

dużo tych skarg powiem szczerze nie mamy w Gdańsku. Czasami się zdarzają i wtedy kontrolujemy, czy ten tramwaj ma po prostu jakiś feler, bo jeśli jest to automat to znaczy, że ma prawo się popsuć. I raczej trzeba w tych kategoriach odbierać, że coś się zepsuło, a nie że tam ktoś złośliwie źle ustawił. Jest pewien standard przyjęty i myślę, że w całej Polsce jest ten sam.

**Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

Moim zdaniem to też wpływa na jakość usługi, odbioru komunikacji. Jeżdżę samochodem, bo jest mi ciepło, bo w tramwajach jest zimno. Nikt tego nie zgłasza, bo o co tu się czepiać, jakaś banalna sprawa.

**Radna Żaneta Geryk – członek Komisji**

Słuchajcie. Jest problem. Mam pytanie. Czy szkoli się kierowców, czy tj. indywidualne, bo są empatyczni kierowcy i motorniczy, i „Chapeau bas” dla nich. Ale są, szczególnie, nie chcę mówić młodzi, którzy uważają, że tempo się liczy, im szybciej przejadę, tym jestem ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... nie, nie ...

**Radna Żaneta Geryk – członek Komisji**

... ale chcę zadać pytanie. Jest Wrzeszcz, Manhattan, tam jest sygnalizacja świetlna i jest tramwaj. Tramwaj przyjeżdża z Grunwaldzkiej w stronę Strzyży i nie poczeka, bo w tym czasie zielone światło mają Ci, którzy idą od Manhattanu, a gdyby ten tramwaj poczekał na tych wszystkich, którzy przejdą, bardzo dużo ludzie chce wsiąść i pojechać w kierunku Strzyży. A co robi często tramwaj? Pa, pa ja na was nie czekam.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Tramwaj nie ma prawa jechać, bo gdy ci co idą z Manhattanu mają zielone światło, to tramwaj ma czerwone.

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Dobrze. Wiem o co chodzi. Po pierwsze mają coroczne szkolenia z zakresu zachowań, empatii itd., itd., dużo by tu mówić, więc od tej strony są zaopiekowani. Druga sprawa. Pamiętajcie, że oni mają narzucony rozkład jazdy. I ten rozkład jazdy, oni mają prawo, o ile dobrze pamiętam 3 minuty za późno, i maksymalnie 1 minutę mogą też odjechać przed rozkładem jazdy. I jeśli teraz, on wpada w swój tryb, jedzie i np. będzie miał, że mu się kończy 3 minuta, to on nie zatrzyma się, bo ZTM go ukarze i słusznie. On ma przestrzegać rozkładu jazdy.

**Radna Żaneta Geryk – członek Komisji**

Rozumiem, ale ci biegnący ludzie, w tym ja machający ....

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

... jeśli on jest w pierwszej minucie spóźnienia, to on wie, że przez 2 minuty pasażerowie wejdą i jada, a jeśli on jest w trzeciej minucie spóźnienia, to zamknie drzwi i odjedzie.

### **Radny Karol Rabenda – członek Komisji**

... a jeśli jeszcze mu się światła wyłączą, to z 3 minut zrobi mu się pięć ...

### **Przewodniczący Piotr Dzik**

... i następne, nuty mu uciekną i będzie kara. Proszę, głos ma pani Beata Jankowiak.

### **Wiceprzewodnicząca Beata Jankowiak**

Czasami, gdy wchodzi się do tramwaju, to naprawdę jest przeładowany. W różnych krajach to różnie wygląda, że po prostu odjeżdża ten tramwaj, w ogóle się jakby nie zatrzymuje, bo już widzi, że jest już przeładowany. Czy u nas coś takiego funkcjonuje, czy nie ma tego limitu i czy są tego jakieś konsekwencje?

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI**

Limit jest, bo każdy tramwaj ma taką tabliczkę znamionową, że może wsiąść, tak jak w waszym samochodzie nie więcej niż 5 osób. W tramwaju jest, nie wiem, 120, 200 itd., ale tego nikt nie liczy, nie ma żadnych konsekwencji, bo pamiętajcie, że on się musi zatrzymać na każdym przystanku, bo ktoś może wysiadać, więc on tego nie wie. Tak było w pandemii, nie wiem czy pamiętacie, to liczenie pasażerów, to była czysta fikcja, bo on by musiał liczyć na każdym przystanku ile osób wsiadło, a ile osób wysiadło.

### **Wiceprzewodnicząca Beata Jankowiak**

Np. w Anglii jest tak, że trzeba stop kliknąć, gdy nie klikniesz, to po prostu się nie zatrzyma.

### **Przewodniczący Piotr Dzik**

Nie ma więcej głosów pytań do pana Prezesa. Dziękujemy panie prezesie za miłe i rzeczowe przedstawienie, za prezentację.

### **Radna Żaneta Geryk – członek Komisji**

Może jeszcze pytanie do pana prezesa. Ile macie skarg na GAI w ciągu miesiąca? To jest ciekawe pytanie.

### **Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAI**

Nie ile miesięcznie, ale dziennie na moje biurko trafia, różnych spraw, myślę, że w granicach 5, 6 spraw dziennie i z tego większość to są skargi, z 10 osób jakieś pochwały, czy uwagi, no i z tych z kolei skarg zasadnych, to trudno powiedzieć. Generalnie te skargi typu: zamknął mi drzwi i odjechał, to zasadność jest na poziomie paru procent. Generalnie tutaj nasi pracownicy nie robią takich numerów, dlatego, że właśnie my potem patrzemy jak to było w rozkładzie, więc tutaj jak gdyby tych skarg jest niedużo. Natomiast na ogół zasadna skarga jest wtedy, gdy jest pyskówka. I mamy kłopot z pyskówkami, bo nie wolno nam nagrywać dźwięku, mamy tylko nagrane wideo, nie ma audio. I czasami widać, że ten nasz pracownik, czujemy, bo to widzi się czasami. Czasami nie możemy mu wymierzyć jakiegokolwiek kary, bo to słowo przeciwko słowu, ale gdy jakaś osoba opisuje ze szczegółami ...

### **Przewodniczący Piotr Dzik**

... tylko też trzeba wziąć pod uwagę jacy są ludzie, i ci starsi, i ci młodszy, jaka jest młodzież ...

**Pan Maciej Lisicki, Prezes Spółki GAiT**

Z młodzieżą nie ma kłopotów, wbrew pozorom z młodzieżą nie ma kłopotów, można powiedzieć w ogóle, ani razu nie mieliśmy skargi.

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Dziękuję bardzo jeszcze raz panu prezesowi.

**PUNKT – 4.**

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

**Przewodniczący Piotr Dzik**

Porządek obrad został wyczerpany. Dziękuję bardzo Państwu. Zamykam 6 posiedzenie Komisji. Do zobaczenia na sesji w czwartek. Na tym posiedzenie zostało zakończone - godz. 9:45.

Przewodniczący  
Komisji Polityki Gospodarczej i Morskiej  
Rady Miasta Gdańska

/-/ Piotr Dzik

Protokół sporządziła:

/-/ Elżbieta Wajs-Deyck  
Biuro Rady Miasta Gdańska  
Główny Specjalista