RM-V.0012.4.12.2019

Protokół nr 12/19

z posiedzenia Komisji Transportu

i Polityki Mieszkaniowej

Rady Miasta Poznania

w dniu 5 lipca 2019 roku

Posiedzenie **Komisji Transportu i Polityki Mieszkaniowej RMP**, któremu przewodniczył **Przewodniczący KTiPM – Wojciech Kręglewski** odbyło się w Sali Błękitnej Urzędu Miasta Poznania, Plac Kolegiacki 17.

W posiedzeniu wzięło udział 12 z 15 członków Komisji, co stanowi kworum mogące podejmować prawomocne decyzje oraz 13 gości.

Załączniki do protokołu:

1. Zaproszenie wraz z porządkiem obrad - ***Załącznik nr 1.***
2. Lista obecności Członków komisji - ***Załącznik nr 2.***
3. Lista obecności gości – ***Załącznik nr 3.***
4. Prezentacja dot. publicznego transportu zbiorowego – ***Załącznik nr 4.***
5. Informacje dot. połączeń autobusowych obsługiwanych przez PKS – ***Załącznik nr 5.***
6. Projekt uchwały ws. ustanowienia zwolnień i ulg w opłatach za przejazdy lokalnym transportem zbiorowym – ***Załącznik nr 6.***

Przewodniczący KTiPM zmienił kolejność porządku obrad:

1. Zaopiniowanie projektu uchwały (PU 245/19) zmieniającej uchwałę w sprawie udzielenia Województwu Wielkopolskiemu pomocy finansowej na realizację zadania pn. „Wzmocnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze oddziaływania Aglomeracji Poznańskiej poprzez zwiększenie ilości połączeń kolejowych – dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM)".
2. Zaopiniowanie projektu uchwały (PU 243/19) w sprawie zawarcia przez Miasto Poznań porozumienia z Powiatem Poznańskim, dotyczącego powierzenia Powiatowi Poznańskiemu zadania organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w zakresie publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich.
3. Zaopiniowanie projektu uchwały (PU 212/19) w sprawie wyeliminowania zagrożeń wynikających z niewłaściwego korzystania w przestrzeni publicznej z miejskich rowerów oraz elektrycznych skuterów i hulajnóg.
4. Zaopiniowanie projektu uchwały (PU 224/19) w sprawie osiedlenia się repatriantów z Kazachstanu w Poznaniu w 2019 roku.
5. Zaopiniowanie projektu uchwały (PU 225/19) w sprawie przyjęcia do realizacji zadania publicznego w postaci opracowania koncepcji kładki pieszo-rowerowej przez rzekę Wartę w Czerwonaku.
6. Zaopiniowanie projektu uchwały (PU 229/19) w sprawie ustanowienia zwolnień i ulg w opłatach za przejazdy lokalnym transportem zbiorowym.
7. Wolne głosy i wnioski.

Przewodniczący KTiPM – Wojciech Kręglewski poinformował, że przebieg posiedzenia jest rejestrowany w formie audio, następnie rozpoczął posiedzenie komisji.

Ad. 1. Zaopiniowanie projektu uchwały (PU 245/19) zmieniającej uchwałę w sprawie udzielenia Województwu Wielkopolskiemu pomocy finansowej na realizację zadania pn. „Wzmocnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze oddziaływania Aglomeracji Poznańskiej poprzez zwiększenie ilości połączeń kolejowych – dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM)".

Projekt uchwały (PU 245/19) zmieniającej uchwałę w sprawie udzielenia Województwu Wielkopolskiemu pomocy finansowej na realizację zadania pn. „Wzmocnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze oddziaływania Aglomeracji Poznańskiej poprzez zwiększenie ilości połączeń kolejowych – dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM)" przedstawił **Grzegorz Kamiński – Dyrektor Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta.** Projekt dotyczy zwiększenia siatki integrującej Miasto z gminami ościennymi, poprzez dodatkowe połączenia z Poznania do Swarzędza i do Kostrzyna. Uchwała ma charakter techniczny, ponieważ już wcześniej pozytywnie zaopiniowano propozycję zwiększenia środków na dofinansowanie dla Województwa Wielkopolskiego celem uruchomienia dodatkowych połączeń w ramach kolei metropolitalnej. Na przestrzeni lat dofinansowanie kształtuje się w następujący sposób: 2018 r. – 1 mln 200 tys. zł, 2019 r. – 1 mln 800 tys. zł, 2020 r. – 2 mln 400 tys. zł, 2021 r. – 800 tys. zł.

Na pytanie radnej **Lidii Dudziak,** czy przewidziano połączenie z Poznania do Śremu, **Dyrektor BKPiRM** odpowiedział, że aktualnie nie, jednak zadanie odtworzenia linii kolejowej do Śremu ma potencjał i zostało zgłoszone do programu kolejowego.

Radny **Michał Grześ** zapytał ile nowych przystanków kolejowych powstanie w Poznaniu i gdzie oraz, czy w planach jest budowa stacji na Zawadach.

Dyrektor BKPiRM odpowiedział, że potencjalnie powstanie 14 nowych przystanków, jednak szczegółowej informacji udzieli drogą elektroniczną. **Jan Gosiewski - Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** uściślił, iż elementem projektu PKM nie jest bezpośrednio budowanie nowych przystanków, starania o nowe przystanki są prowadzone równolegle w ramach współpracy z PKP, w tym również przystanku Poznań-Zawady.

Głosowanie: w/s pozytywnego zaopiniowania projektu uchwały (PU 245/19) w sprawie udzielenia Województwu Wielkopolskiemu pomocy finansowej na realizację zadania pn. „Wzmocnienie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze oddziaływania Aglomeracji Poznańskiej poprzez zwiększenie ilości połączeń kolejowych – dofinansowanie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM)".

„za" – 10 „przeciw" – 0 „wstrzymało się" – 0

W wyniku głosowania projekt został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję.

Ad. 2. Zaopiniowanie projektu uchwały (PU 243/19) w sprawie zawarcia przez Miasto Poznań porozumienia z Powiatem Poznańskim, dotyczącego powierzenia Powiatowi Poznańskiemu zadania organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w zakresie publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich.

Projekt uchwały (PU 243/19) w sprawie zawarcia przez Miasto Poznań porozumienia z Powiatem Poznańskim, dotyczącego powierzenia Powiatowi Poznańskiemu zadania organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w zakresie publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich przedstawiła **Beata Kocięcka – Dyrektor Biura Nadzoru Właścicielskiego** (Prezentacja – ***Załącznik nr 4***).

Radna Ewa Jemielity zapytała, czy Miasto wniesie do nowej organizacji z powrotem dywidendy, które wyprowadziło ze spółki PKS. Wyraziła opinię, że to Miasto doprowadziło spółkę do ruiny, a teraz nowymi działaniami chce przyćmić tę porażkę.

Dyrektor Biura Nadzoru Właścicielskiego poinformowała, że Miasto wraz z zarządami spółki PKS przeprowadziło restrukturyzację majątkową, aby zapobiec jej upadłości, a o wynikach spółki z tej restrukturyzacji byli informowani członkowie Komisji Budżetu i Finansów. Dodała, że na całym świecie przejazdy autobusowe są dotowane przez jednostki samorządu terytorialnego, których mieszkańcy korzystają z tych przewozów. W polskim systemie prawnym nie został wyznaczony podmiot odpowiedzialny za takie przewozy, dlatego od lat trwają próby nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
Ponadto, **Dyrektor BNW** odpowiedziała, że Miasto wzięło dywidendę, ponieważ jej zatrzymanie nie spowodowałaby zmiany funkcjonowania komunikacji, jedynie przedłużyłoby istnienie PKS o 4 lata. Związek powiatowo-gminny, który ma powstać otrzyma nieodpłatnie od Miasta akcje PKS z całym majątkiem oprócz dworca, który wciąż jest własnością spółki. W wyniku takich działań wszystkie gminy i powiaty, po terenie których autobusy mają się poruszać, poczuły się po wielu latach odpowiedzialne za przewozy zbiorowe.
Zdementowała też opinię jakoby Miasto miało okraść spółkę PKS.

Na pytanie radnego **Pawła Sowy,** czy znane są trasy połączeń autobusowych, **Dyrektor Biura Nadzoru Właścicielskiego** odpowiedziała, że na początku funkcjonowania związku – na etapie porozumienia, dostępne będą dotychczasowe połączenia, jednak każdy powiat i gmina mogą wnieść korekty dot. tras w zależności od potrzeb mieszkańców. Ponadto gmina i powiat mogą nie wyrazić chęci przystąpienia do porozumienia, w takim przypadku na ich terenie nie będą obowiązywały połączenia autobusowe. Od stycznia 2021 roku, kiedy związek powiatowo-gminny miałby przejąć zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego, Powiat Poznański jako jego lider będzie miał prawo ustalić jakie połączenia chce realizować. Odpowiedź na pytanie radnego Pawła Sowy, które powiaty nie są zainteresowane przystąpieniem do związku oraz wykaz tras nierentownych stanowi ***Załącznik nr 5*** nadesłany drogą elektroniczną.

Radny **Marek Sternalski** oraz **Wojciech Kręglewski - Przewodniczący KTiPM** wyrazili pozytywną opinię na temat powstania związku powiatowo-gminnego. Ponadto, Przewodniczący KTiPM zgodził się z tym, że gdyby nie podjęto działań, PKS mógłby przetrwać jedynie kilka lat. Nadmienił, że transport publiczny nie jest w stanie funkcjonować samofinansując się, a nie robiąc nic transport autobusowy mógłby całkowicie zaniknąć.

Radna **Ewa Jemielity** zgodziła się z opinią, że sytuacja PKS w całej Polsce jest trudna, jednak powtórzyła, że w Poznaniu to Miasto doprowadziło do upadku spółki m.in. poprzez decyzję o sprzedaniu dawnego dworca PKS z całym zapleczem. Działania podejmowane teraz nie są żadnym sukcesem, należało zabrać się za nie dużo wcześniej.

Dyrektor Biura Nadzoru Właścicielskiego oznajmiła, że restrukturyzacja PKS była niezbędna, a PKS posiadał dużo majątku, który nie był wykorzystywany. Stary dworzec autobusowy, mimo dużej powierzchni był w złym stanie, a jego zaplecze nie było

wykorzystywane. Remont dworca wiązałby się z dużymi kosztami, stąd decyzja o jego przeniesieniu. Dyrektor BNW dodała, że ze względu na obowiązujący system prawny Miasto Poznań nie może być organizatorem przejazdów publicznym transportem zbiorowym. Może nim być porozumienie powiatów, bądź związek powiatowo-gminny albo Marszałek Województwa Wielkopolskiego. W oczekiwaniu na nowelizację przepisów prawa Miasto utrzymywało PKS tak długo jak się dało, a Prezydent zabezpieczył pracowników.

Radny **Michał Grześ** stwierdził, że związek powiatowo-gminny nie został powołany w związku z negatywnymi doświadczeniami związanymi z powstaniem Związku Międzygminnego GOAP.

Przewodniczący KTiPM odniósł się do opinii radnej Ewy Jemielity jakoby Miasto przyczyniło się do upadku PKS. Nie zgodził się z tym stwierdzeniem, ponadto dodał że Poznań wchodząc w porozumienie o którym mowa, zobowiązuje się do partycypowania w kosztach ponoszonych na transport publiczny przez nowo powstały podmiot. Przypomniał, że Miasto współfinansuje także inne projekty powiatowo-gminne mające na celu poprawę infrastruktury drogowo-transportowej, a wszystkie środki pozyskane ze sprzedaży gruntu wrócą do mieszkańców w postaci trafnie wydanych pieniędzy na inwestycje publiczne.

Radny **Marek Sternalski** nie zgodził się z opinią radnego Michała Grzesia, według którego dla Miasta nie ma większego znaczenia jakimi środkami transportu docierają mieszkańcy sąsiednich miejscowości. Zdaniem Marka Sternalskiego również Poznaniacy wyjeżdżają z miasta publicznymi środkami transportu, dlatego ważne jest to czym będą jeździć.

Zdaniem radnego **Henryka Kanii** zamiast zajmować się przeszłością, która jest nieodwracalna należy skupić się na przyszłości, czyli powołaniu związku powiatowo-gminnego.

Dyrektor Biura Nadzoru Właścicielskiego dopowiedziała, że związek powstaje tylko w zakresie przewozów dot. miast na prawach powiatu, komunikacja miejska w Poznaniu pozostanie bez zmian.

Radny **Michał Grześ** stwierdził, że z jednej strony promowany jest zbiorowy transport publiczny, ale z drugiej, Miasto swymi inwestycjami drogowymi promuje wjeżdżanie w jego obręb samochodami.

Wiceprezydent Mariusz Wiśniewski zachęcił do poparcia projektu uchwały. Jego zdaniem ważne jest to, że można uratować spółkę PKS i przedłużyć szanse jej funkcjonowania. Nadmienił o problemach PKS, które występują na terenie całego kraju oraz o tym, że pieniądze z dywidendy i sprzedaży przeznaczane są na realizację innych celów z zakresu zadań publicznych.

Głosowanie: w/s pozytywnego zaopiniowania projektu uchwały (PU 243/19) w sprawie zawarcia przez Miasto Poznań porozumienia z Powiatem Poznańskim, dotyczącego powierzenia Powiatowi Poznańskiemu zadania organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w zakresie publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich.

„za" – 11 „przeciw" – 1 „wstrzymało się" – 0

W wyniku głosowania projekt został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję.

Ad. 3. Zaopiniowanie projektu uchwały (PU 212/19) w sprawie wyeliminowania zagrożeń wynikających z niewłaściwego korzystania w przestrzeni publicznej z miejskich rowerów oraz elektrycznych skuterów i hulajnóg.

Projekt uchwały (PU 212/19) w sprawie wyeliminowania zagrożeń wynikających z niewłaściwego korzystania w przestrzeni publicznej z miejskich rowerów oraz elektrycznych skuterów i hulajnóg w imieniu radnego Łukasza Kapustki przedstawiła radna **Sara Szynkowska vel Sęk**. Zdaniem radnej w Poznaniu istnieje potrzeba funkcjonowania transportu małego, typu rowery i hulajnogi, jednak to Miasto powinno zadbać o bezpieczeństwo mieszkańców w związku z ich użytkowaniem. Problem związany z niewłaściwym użytkowaniem hulajnóg i rowerów najbardziej odczuwają osoby starsze, matki z dziećmi oraz osoby z niepełnosprawnościami różnego typu. Sposobem na wyeliminowanie zagrożeń mogłoby być zobowiązanie operatorów do pilnowania źle zaparkowanych jednośladów i zwiększenie przez Miasto liczby stojaków.

Wiceprezydent Mariusz Wiśniewski przyznał, że w Poznaniu, podobnie jak w innych miastach Polski istnieje problem hulajnóg. Na początku tego roku Przedstawiciele Zarządu Dróg Miejskich spotkali się z operatorem hulajnóg i zobowiązali ich do pilnowania większego porządku. Od tamtej pory sytuacja związana z użytkowaniem jednośladów uległa znaczącym zmianom. Projekt uchwały nie wnosi natomiast nic konkretnego, dlatego został zaopiniowany negatywnie przez Prezydenta. Problemy, które porusza są do rozwiązania częściowo przez operatorów, w całej rozciągłości powinny być uregulowane na poziomie ustawy. Ministerstwo po licznych sygnałach z innych polskich miast podjęło legislację w tym zakresie. Problem, który należy rozwiązać to uregulowanie przepisów ruchu drogowego, by umożliwić hulajnogom legalne poruszanie się po drogach rowerowych celem zadbania o bezpieczeństwo pieszych oraz kwestia wejścia operatora na rynek. Do tej pory nie jest wymagana zgoda Prezydenta, by firma mogła świadczyć usługi w zakresie wypuszczenia hulajnóg na miasto.

Zastępca Dyrektora ds. Przestrzeni Publicznej/Pełnomocnik Prezydenta ds. Estetyki Miasta przyznał, że po spotkaniu operatorów hulajnóg z przedstawicielami ZDM zmniejszyła się liczba zgłoszeń dot. naruszania zasad bezpieczeństwa. Przyznał, że dobrym rozwiązaniem byłoby zwiększenie liczby stojaków.

Radny **Michał Grześ** stwierdził, iż niezależnie od ustawy ogólnopolskiej, Miasto powinno zobowiązać operatorów do wyznaczania miejsc, w których hulajnogi mogą zostać pozostawiane.

Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego nadmienił, iż w myśl obowiązujących przepisów hulajnogi obowiązują te same zasady ruchu co pojazdy indywidualne (prywatne rowery), co oznacza że można je zostawiać w dowolnym miejscu kierując się jedynie zasadami życia społecznego, nie jest wymagane by stały w wyznaczonych miejscach. ZTM prowadzi kampanie promując-informacyjne dot. zachowania w środkach komunikacji miejskiej, aktualnie trwa przygotowywanie takiej kampanii skierowanej również do użytkowników rowerów.

Radna **Sara Szynkowska vel Sęk** powiedziała, że od czasów interpelacji radnego Andrzeja Rataja w kwietniu br. nic nie zmieniło się w temacie użytkowania hulajnóg, stąd potrzebna jest uchwała regulująca ich użytkowanie. Radna zaproponowała, by miejscami docelowymi, gdzie można bezpiecznie zostawić hulajnogę były stacje rowerów miejskich.

Wiceprezydent Mariusz Wiśniewski odniósł się ponownie do projektu uchwały, która w jego opinii jest zbyt ogólna, nie zobowiązuje Prezydenta do podejmowania kierunkowych działań i nie wywołuje żadnych skutków. Stąd padła propozycja, by temat przedstawić w postaci stanowiska Rady Miasta w trosce o konieczność prawnego uregulowania przepisów dot. użytkowania hulajnóg.

Radna Sara Szynkowska vel Sęk zgodziła się, by przedstawić problem w formie stanowiska. W związku z powyższym, Przewodniczący KTiPM wystąpił z wnioskiem formalnym o odstąpienie od opiniowania projektu uchwały (PU 212/19).

Głosowanie: w/s odstąpienia od opiniowania projektu uchwały (PU 212/19) w sprawie wyeliminowania zagrożeń wynikających z niewłaściwego korzystania w przestrzeni publicznej z miejskich rowerów oraz elektrycznych skuterów i hulajnóg.

„za" – 12 „przeciw" – 0 „wstrzymało się" – 0

W wyniku głosowania odstąpiono od opiniowania projektu uchwały przez Komisję.

Ad. 4. Zaopiniowanie projektu uchwały (PU 224/19) w sprawie osiedlenia się repatriantów z Kazachstanu w Poznaniu w 2019 roku.

Projekt uchwały (PU 224/19) w sprawie osiedlenia się repatriantów z Kazachstanu w Poznaniu w 2019 roku przedstawił **Łukasz Judek - Zastępca Dyrektora Wydziału Zdrowia i Spraw Społecznych**. Projekt uchwały umożliwia osiedlenie się w Poznaniu młodej rodziny z Kazachstanu w lokalu komunalnym wymagającym remontu udostępnionym przez ZKZL. W związku z tym, iż wciąż trwają procedury formalne prowadzone przez służby i nie wiadomo czy zostaną terminowo zakończone, istnieje możliwość wycofania projektu uchwały z porządku obrad nadchodzącej sesji.

Wojciech Kręglewski – Przewodniczący KTiPM zapytał czy praktykuje się udostępnienie mieszkania do remontu z możliwością odzyskania poniesionych na jego remont kosztów w czynszu.

Radna **Lidia Dudziak** oraz radna **Halinna Owsianna** odniosły się do tematu twierdząc, że byłaby to zbyt duża pomoc, nawet w przypadku repatriantki, która postanowiła wykupić mieszkanie bez jakichkolwiek ulg.

Głosowanie: w/s pozytywnego zaopiniowania projektu uchwały (PU 224/19) w sprawie osiedlenia się repatriantów z Kazachstanu w Poznaniu w 2019 roku

„za" – 12 „przeciw" – 0 „wstrzymało się" – 0

W wyniku głosowania projekt został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję.

Ad. 5. Zaopiniowanie projektu uchwały (PU 225/19) w sprawie przyjęcia do realizacji zadania publicznego w postaci opracowania koncepcji kładki pieszo-rowerowej przez rzekę Wartę w Czerwonaku.

Projekt (PU 225/19) w sprawie przyjęcia do realizacji zadania publicznego w postaci opracowania koncepcji kładki pieszo-rowerowej przez rzekę Wartę w Czerwonaku przedstawił **Grzegorz Kamiński – Dyrektor Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta.** Realizacji zadania podjęłoby się Miasto na podstawie porozumienia

z Gminą Czerwonak, stąd należy ustalić jakie obowiązki stałe leżałyby po stronie Poznania oraz jakiego typu kładka miałaby to być. Dyrektor BKPiRM zaznaczył, że chodzi tu o koncepcję funkcjonalną, nie architektoniczną. Po stronie Poznania kładka zlokalizowana byłaby w lesie, stąd należy przemyśleć koncepcję skomunikowania jej z istniejącymi drogami.

Na pytanie radnej **Ewy Jemielity,** czy tereny na których powstać miałaby kładka są terenami zalewowymi, **Dyrektor BKPiRM** odpowiedział, że tak, stąd należy dokładnie przeanalizować te elementy, by nie zniszczyć walorów przyrodniczych terenu.

W odpowiedzi na pytanie radnego **Michała Grzesia**, kto przeciągnie Wartostradę do kładki i czy w ogóle będzie można dojechać do niej z Mostu Lecha, **Dyrektor BKPiRM** oznajmił, że nie ma konieczności wykonywania takich działań, ponieważ już teraz można dojechać tam drogą gruntową.

Głosowanie: w/s pozytywnego zaopiniowania projektu uchwały (PU 225/19) w sprawie przyjęcia do realizacji zadania publicznego w postaci opracowania koncepcji kładki pieszo-rowerowej przez rzekę Wartę w Czerwonaku.

„za" – 12 „przeciw" – 0 „wstrzymało się" – 0

W wyniku głosowania projekt został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję.

Ad. 6. Zaopiniowanie projektu uchwały (PU 229/19) w sprawie ustanowienia zwolnień i ulg w opłatach za przejazdy lokalnym transportem zbiorowym.

Projekt uchwały (PU 229/19) w sprawie ustanowienia zwolnień i ulg w opłatach za przejazdy lokalnym transportem zbiorowym przedstawił **Jan Gosiewski - Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** (Prezentacja - ***Załącznik nr 6.)***
W związku z tym, iż od 2015 roku zachodziły zmiany w sprawie uprawnień do ulg, postanowiono uporządkować zapisy dot. katalogu osób do nich uprawnionych, dokonać korekty definicji rodzajów dokumentów, interpretacji zapisów oraz ujednolicić zapisy dla wszystkich stref taryfowych.

Radny **Marek Sternalski** zgłosił poprawkę, która wypełnić miałaby lukę w uprawnieniach dotyczących osób z grupy Mama 4+, czyli matek posiadających min. czworo dzieci, nieposiadających uprawnień do emerytury. Dzięki zapisowi, osoby z tej grupy rozliczane w Poznaniu w przedziale wiekowym między 60 a 70 rokiem życia uprawnione byłyby do przejazdów z 50% ulgą.

Głosowanie: w/s pozytywnego zaopiniowania poprawki zgłoszonej do projektu uchwały w sprawie ustanowienia zwolnień i ulg w opłatach za przejazdy lokalnym transportem zbiorowym

„za" – 12 „przeciw" – 0 „wstrzymało się" – 0

W wyniku głosowania poprawka do projektu została pozytywnie zaopiniowana przez Komisję, a na wniosek Wiceprezydenta – Mariusza Wiśniewskiego przyjęta jako autopoprawka do projektu uchwały (PU 229/19)

Ad. 7. Wolne głosy i wnioski

Na pytanie radnej **Lidii Dudziak**, jak wygląda sprawa przebudowy Rynku Łazarskiego, **Grzegorz Kamiński – Dyrektor Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta** odpowiedział, że zmianie uległa formuła realizacji projektu przebudowy. Pierwotnie zakładano, że przebudowa targowiska przebiegnie dwuetapowo i potrwa ok. 2,5 roku – podczas remontu jednej części, kupcy korzystaliby z drugiej. Ponieważ jedyna złożona oferta przez wykonawcę odbiegała od kosztorysów inwestytorskich, które zakładają ok. 35 mln zł, postanowiono zmienić koncepcję. Przebudowa targowiska odbędzie się całościowo, co znacznie skróci pracę do ok. 1 roku. Na czas remontu rynku kupcy mieliby przenieść się na parking przy VIII Liceum Ogólnokształcącym. Na tym etapie najważniejsze jest, by znaleźć inwestora, w związku z czym jesienią br. Ponownie ogłoszony zostanie przetarg na przebudowę Rynku Łazarskiego.

Radny **Paweł Sowa** poruszył kwestię mandatów karnych za niewykonanie transferu w systemie PEKA po uprzednim doładowaniu drogą internetową (odniósł się do przykładu mieszkanki, która taki mandat otrzymała). Zapytał, czy nie można zintegrować systemu tak, by doładowując kartę przez Internet nie trzeba było dokonywać transferu w środku komunikacji.

Jan Gosiewski - Dyrektor ZTM odpowiedział, że zakup internetowy nie jest dowodem uprawniającym do przejazdu, transakcja nie jest zapisana na karcie, w związku z czym konieczne jest dokonanie transferu. Taka forma powstała dla zachowania bezpieczeństwa i dopóki nie zostanie wygenerowany nowy system, odbywać będzie się to nadal w dotychczasowy sposób (jeszcze przynajmniej przez 2 lata). W przypadku występujących kłopotów z przetransferowaniem w wyniku usterek technicznych i nałożeniu mandatu, możliwe jest złożenie odwołania, a po pozytywnym rozpatrzeniu sprawy umorzenie opłaty karnej. System każdorazowo dokonuje zapisu prób dokonania transferu. Dyrektor ZTM nadmienił też, że kontroler nie może poświęcać czasu na to, by klient szukał w Internecie dowodu zakupu.
Radny **Krzysztof Rosenkiewicz** dodał, że występują też inne problemy z czytnikami – czasem zamiast dokonać transferu, system pobiera opłatę za przejazd. Dyrektor ZTM wyraził opinię, że taka sytuacja może być wynikiem uszkodzenia karty, w takim przypadku należy zgłosić się po jej duplikat.

Przewodniczący KTiPM Wojciech Kręglewski podziękował za uczestnictwo w posiedzeniu komisji i zamknął posiedzenie.

Przewodniczący Komisji Transportu
i Polityki Mieszkaniowej
Rady Miasta Poznania

Wojciech Kręglewski

Sporządziła:
M. Obada
Biuro Rady Miasta
16.07.2019 r.

SPECJALISTA
Małgorzata Obada