

**Protokół Nr 63/14**  
**z posiedzenia Komisji Gospodarki Komunalnej i Polityki Mieszkaniowej**  
**Rady Miasta Poznania**  
**w dniu 7 marca 2014 r.**

Posiedzenie Komisji Gospodarki Komunalnej i Polityki Mieszkaniowej RMP, któremu przewodniczył **Przewodniczący Tomasz Lewandowski**, odbyło się w Sali Błękitnej (nr 106) w Urzędzie Miasta Poznania.

W posiedzeniu udział wzięło 12 członków Komisji, co stanowi quorum mogące podejmować prawomocne decyzje oraz zaproszeni goście (**załącznik nr 1,2** do niniejszego protokołu).

Zaproszenie na posiedzenie stanowi **załącznik nr 3** do protokołu.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** przedstawił porządek obrad, który w związku z brakiem sprzeciwu ze strony Radnych kształtował się następująco:

- 1) Wyrażenie opinii w sprawie możliwości zawarcia na czas nieoznaczony na cel: zagospodarowanie tzw. Pola B, umowy dzierżawy nieruchomości położonej w Poznaniu przy ul. Bałtyckiej/Syreniej na rzecz Dalkia SA.
- 2) Opiniowanie projektu uchwały **PU 1107/14** w sprawie przyjęcia "Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025".
- 3) Koncepcja układu transportowego dla obszaru Wolnych Torów oraz kwestia komunikacji pomiędzy dworcem a nową bazą PKS.
- 4) Sprawy wniesione, wolne głosy i wnioski.

**Ad. 1**

**Wyrażenie opinii w sprawie możliwości zawarcia na czas nieoznaczony umowy dzierżawy nieruchomości położonej przy ul. Bałtyckiej/Syrenia**

Prośbę o wyrażenie opinii w sprawie możliwości zawarcia na czas nieoznaczony umowy dzierżawy nieruchomości położonej przy ul. Bałtyckiej/Syrenia przedstawił **Zastępca Dyrektora WGN – Agnieszka Szymankiewicz**, która wskazała, że wnioskodawcą jest DALKIA SA, a celem dzierżawy jest zagospodarowanie tzw. Pola B, zgodnie z wydanymi decyzjami administracyjnymi, połączone z odtworzeniem zaprojektowanej rzeźby terenu oraz terenów zielonych, zwane przedsięwzięciem budowlanym połączonym z rekultywacją terenu po wygaśnięciu aktualnie obowiązującej umowy dzierżawy zawartej na czas oznaczony do dnia 31.03.2014 r. Dodała, że na przedmiotowej nieruchomości nie obowiązuje, ani nie jest opracowany miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, a zgodnie z ustaleniami obowiązującego na tym terenie Studium teren ten przeznaczony jest pod zabudowę, tereny zabudowy średniowysokiej, zakładów przemysłowych, w tym wysokiej technologii, baz składów, hurtowni, półhurtowni i innej działalności gospodarczej oraz zakładów recyklingu i

baz technicznych. Przedstawiając założenia projektowanej umowy wskazała, że dzierżawca zobowiązany jest do wykonywania na przedmiotowej nieruchomości czynności zmierzających do zagospodarowania tzw. Pola B, połączone z odtworzeniem zaprojektowanej rzeźby terenu oraz terenów zielonych, zwane dalej przedsięwzięciem budowlanym połączonym z rekultywacją terenu. Następnie wskazała, że wysokość czynszu dzierżawnego – 0,06 zł za rok w przeliczeniu na m<sup>2</sup> nieruchomości określona została w opinii dotyczącej określenia wysokości stawki czynszu dzierżawnego, której autorem był biegły rzeczoznawca. Dodała, że jako podstawę ustalenia wysokości stawki czynszu przyjęto wskazany w decyzji z dnia 15.05.1998 r. o warunkach zabudowy kierunek rekultywacji zmierzający do odtworzenia na terenie Pola „B” roślinności trawiastej, krzewów i drzew. Wskazała także, że dzierżawca zobowiązany będzie do przedkładania co sześć miesięcy ekspertyzy oceniającej prawidłowość wykonanej rekultywacji wraz z określeniem stanu środowiska, która sporządzona powinna zostać przez biegłego sądowego. Zaznaczyła również, że w przypadku stwierdzenia nienależytego wykonania przedsięwzięcia budowlanego połączonego z rekultywacją terenu Dzierżawca zobowiązany będzie do naprawienia w całości szkody, jaka powstała i przywrócenia terenu do stanu prawidłowego.

Podkreśliła także, że w przypadku nie zawarcia umowy dzierżawy z Dalkia SA, Miasto Poznań byłoby zobowiązane do ponoszenia opłat z tytułu podatku od nieruchomości oraz kosztów utrzymania ww. nieruchomości.

**Radny Michał Grześ** zapytał, co Miasto po odzyskaniu tego terenu planuje na nim zrobić?

**Zastępca Prezydenta – Mirosław Kruszyński** wskazał, że po odzyskaniu tych gruntów analizie poddane zostaną ich możliwości.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** zapytał, czy znany jest dokładnie termin zakończenia rekultywacji?

**Dyrektora WGN – Agnieszka Szymankiewicz** podała, że termin ten wyznaczony został na 2019 r., jednak dodała, że w dużej mierze uzależnione jest to od procesu technologicznego przedsięwzięcia.

**Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji ZDM – Kazimierz Skąlecki** odnosząc się do pytania Radnego Grzesia wskazał, że część tego terenu przeznaczona jest pod drogę do spalarni.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** w związku z brakiem dalszych pytań poddał pod głosowanie prośbę o wyrażenie opinii w sprawie ponownego oddania w dzierżawę nieruchomości położonej w Poznaniu przy ul. Bałtyckiej/Syrenia

„za” – 10    „przeciw” – 0    „wstrzym.się” – 0

**W wyniku głosowania Komisja Gospodarki Komunalnej i Polityki Mieszkaniowej wyraziła pozytywną opinię w przedmiotowej sprawie**

## Ad. 2

### **Opiniowanie projektu uchwały PU 1107/14 w sprawie przyjęcia "Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025"**

Projekt uchwały nr 1107/14 przedstawiony został przez **Zastępcę Dyrektora WGKiM – Violetę Wabińską-Chmielewską**, która wskazała, że projekt finansowany jest z funduszków Unii Europejskiej, a w części przez Miasto Poznań oraz Powiat Poznański. Dodała, że projekt obejmuje przede wszystkim badania i opracowanie planu transportowego Aglomeracji Poznańskiej, ale także szereg innych części: promocja projektu, badania modelowe, badania ankietowe i opracowanie wielu wskaźników. Zaznaczyła, że Plan ten jest wymogiem ustawowym, wynikającym z ustawy o transporcie publicznym z 2011 r. i po uchwaleniu przez Radę Miasta będzie stanowił akt prawa miejscowego. Dodała także, że ustawa przewiduje w sytuacji uzasadnionych potrzeb możliwość aktualizacji Planu. Następnie wskazała, że Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego określa 8 części składowych, które plan transportowy musi zawierać:

1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.
2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych.
3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.
4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.
5. Zasady organizacji rynku przewozów.
6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.
7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.
8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zaznaczyła również, że w przypadku przewozów o charakterze użyteczności publicznej wykonywanej w komunikacji miejskiej sporządzanie części graficznej planu transportowego nie jest wymagane.

**Przedstawiciel Biura Inżynierii Transportu – Jacek Thiem** kontynuując prezentację wskazał, że projekt planu został poprzedzony prawie rocznymi badaniami, pomiarami ruchu i konsultacjami, co pozwoliło na bardzo dokładne określenie stanu istniejącego, który jest punktem wyjścia do tego, co można zrobić z transportem publicznym. Następnie zwrócił uwagę, że starzenie się społeczeństwa, które następuje, ma pewne konsekwencje dla transportu publicznego, gdyż maleje liczba głównych odbiorców komunikacji publicznej. Wskazał także, że wyludnianie się Poznania i przenoszenie się osób z Poznania do gmin w powiecie jest o tyle niekorzystne, że w powiecie trudniej jest obsługiwać transport komunikacją publiczną, która jest efektywna tam, gdzie jest duża gęstość zaludnienia. Podał, że na kształt planu transportowego wpływ ma również kwestia rozwoju całego obszaru, w tym także kwestia rozwoju zatrudnienia w gminach powiatu. Następnie przedstawił wielkość popytu na przewozy w stanie istniejącym oraz prognozowane wielkości popytu na przewozy (szczegółowa prezentacja stanowi **załącznik nr 4** do protokołu). Przechodząc do wytycznych planu transportowego Miasta Poznania wskazał, że celem Planu Transportowego Poznania jest takie planowanie transportu publicznego transportu zbiorowego Poznaniu oraz w gminach powiatu poznańskiego, aby zapewnić zrównoważony rozwój transportu w Aglomeracji dla osiągnięcia celów zarówno ekologicznych jak i społecznych oraz gospodarczych, wśród których wymienia się m.in.: zmniejszenie emisji zanieczyszczeń wynikających z procesów

transportowych, zmniejszenie emisji hałasu powstającego w procesach transportowych, zwiększenie dostępu do publicznego transportu zbiorowego i jakości tego transportu mieszkańcom gmin podpoznańskich, zwiększenie dostępu do publicznego transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym, zmniejszenie kosztów transportu, zapobieganie wykluczeniu z korzystania z publicznego transportu zbiorowego osobom ubogim. Przechodząc do inwestycji, które zostały założone do 2025 r. wskazał, że przede wszystkim jest to wariantowe połączenie Naramowic z Centrum – zakłada się różne połączenia zarówno tramwajem, jak i komunikacją autobusową w systemie BRT. Wskazał, że zakłada się także połączenie terenów Franowa i Rataj z węzłem przesiadkowym Poznań Główny za pomocą szybkiego systemu komunikacji autobusowej BRT oraz rozwój sieci autobusowej na samym Franowie. Zakłada się także budowę torowiska tramwajowego w ul. Ratajczaka z ewentualnym przedłużeniem ul. 3 Maja i ul. Młyńskiej poprzez ulicę Solną do istniejącego torowiska – zaznaczył, że jest to inwestycja niezwiększająca dostępu, lecz efektywność transportu publicznego. Zakłada się ponadto przedłużenie torów tramwajowych z pętli Ogrody do tzw. Bramy Zachodniej z ewentualną możliwością przedłużenia tramwaju do przystanku kolejowego „Przelot” o ile powstałaby łącznica kolejowa do Ławicy. Wskazał, że zakłada się także torowisko tramwajowe w ul. Grunwaldzkiej, torowisko tramwajowe w Wolnych Torach (o ile nastąpi zabudowa tego obszaru), rozwój sieci autobusowej (ul. Cmentarna i ul. Owcza, a także ul. Szarotkowa). Zaznaczył, że inwestycje, które zostały wpisane do planu musiały się charakteryzować tym, że są realne do otrzymania środków z funduszy europejskich, dlatego też brano pod uwagę, jak są zaawansowane prace nad danymi inwestycjami oraz jaki jest popyt na daną inwestycję. Dodał, że badania przeprowadzane były modelowo, a popyt badany był w różnych wariantach: określających zarówno zwiększenie dostępu do komunikacji publicznej, jak i podniesienia jej efektywności. Podał także, że wybrany wariant oparty został na inwestycjach zwiększających dostęp oraz mających podnieść efektywność komunikacji. Omawiając system BRT wskazał, że jest to bardzo sprawny system autobusowy w wydzielonych pasach autobusowych, lub w wydzielonych jezdniach autobusowych, cechujący się dużą niezależnością od ruchu i elastycznością. Dodał, że pojazdy te poza siecią mogą funkcjonować jak zwyczajne autobusy. Wskazał także, że niezależnie od rozwoju sieci zapisane są także inne elementy dotyczące finansowania usług przewozowych, standardy usług przewozowych oraz kierunki integracji systemów transportowych (szczegółowa prezentacja stanowi załącznik nr 4 do protokołu).

**Radny Maciej Przybylak** odnosząc się do planowanej inwestycji związanej z budową torowiska tramwajowego w ul. Ratajczaka zapytał, czy uruchomienie tej linii spowoduje likwidację innych połączeń?

**Przedstawiciel Biura Inżynierii Transportu – Jacek Thiem** wyjaśnił, że w Planie Transportowym zapisane jest założenie, że nie likwiduje się żadnych torowisk natomiast nie zapisuje się, czy na tych torowiskach będą jeździły tramwaje. Dodał, że efektywność rozwiązania Ratajczaka była związana z tym, że tramwaje nr 9 i 2 nie jeżdżą Strzelecką i Dolną Wildą, jednak nic nie stoi na przeszkodzie, aby w to miejsce wprowadzić inne linie.

**Zastępca Prezydenta – Mirosław Kruszyński** uzupełniając prezentację p. Jacka Thiema wskazał, że na podstawie badania ruchu, które przeprowadzone zostało na szeroką skalę, zbudowano model ruchu, który posłużył do opracowania Planu Transportowego.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** zapytał o charakter prawny tego dokumentu i konsekwencje związane z przyjęciem tego Planu w tym brzmieniu?

**Zastępca Prezydenta – Mirosław Kruszyński** wskazał, że w przypadku tego Planu mówić można o dwóch płaszczyznach konsekwencji:

1. Płaszczyzna zewnętrzna – brak tego Planu powoduje, że nie wiadomo, jak w sytuacji już obowiązującego przepisu prawnego będzie to odbierane w przypadku ubiegania się o środki unijne. Dodał, że można się spodziewać, że aplikując o środki instytucje rozstrzygające będą się tym kierowały i bez tego dokumentu wniosek może nie uzyskać dofinansowania.
2. Płaszczyzna wewnętrzna – wskazał, że w przypadku nowych pomysłów będzie trzeba wprowadzić zmiany do tej uchwały o Planie Transportowym.

**Radny Michał Grześ** wskazał, że niedopuszczalna jest dla niego rezygnacja z inwestycji dot. tramwaju na ul. Główną, co jego zdaniem jest inwestycją konieczną. Podkreślił także, że nie jest zachwycony nowym pomysłem systemu BRT, gdyż uważa on, że tanie rozwiązania są wtedy, gdy mamy jak najmniej rodzajów transportu. Wyraził również opinię, że najlepszym i jedynym rozwiązaniem dla Naramowic jest tramwaj.

**Przedstawiciel Biura Inżynierii Transportu – Jacek Thiem** odnosząc się do kwestii inwestycji związanej z przedłużeniem linii tramwajowej do ul. Głównej wskazał, że głównym atutem tej inwestycji było to, że integrował Dworzec Wschód z komunikacją miejską. Dodał, że tak naprawdę te rejonu nie generują tak dużych potoków pasażerskich, aby tramwaj był tam uzasadniony. Zaznaczył, że dopiero w przypadku pojawienia się kolei metropolitarnej Miasto powinno jak najszybciej tramwaj w ten rejon skierować. Podkreślił przy tym, że zapisy tak są ułożone w Planie Transportowym, że dają możliwość pewne elementy, które wymienione są w kierunkach można przenieść do realizacji wcześniej o ile wykaże się, że są one zasadne.

**Radny Michał Grześ** wskazał, że budując spalarnie śmieci Miasto zobowiązało się do udroźnienia wjazdu do Poznania od tej strony i w związku z tym jego zdaniem brakuje w tym rejonie pętli tramwajowej i parkingu buforowego.

**Przedstawiciel Biura Inżynierii Transportu – Jacek Thiem** wskazał, że nie ma szans na to, aby tylko przez parkingi „Park&Ride” poprawić znacząco warunki ruchu, gdyż to może zrobić tylko kolej. Dodał, że nawet przy rozbudowie tej sieci byłoby to ze szkodą dla Miasta. Zaznaczył, że nie jest przeciwny rozwiązaniu tramwaj na Wschód, gdyż jest to jedna z najważniejszych inwestycji integrujących transport. Odnosząc się do BRT wskazał, że nie można patrzeć tylko na to ile inwestycja będzie kosztowała, ale także na koszty funkcjonowania danego systemu i podał, że tramwaj będzie znacznie droższy.

**Radny Michał Grześ** zapytał, czy zakładano rozbudowę Moraska, Naramowic i Umultowa? Wskazał także, że zimą komunikacja autobusowa funkcjonuje gorzej i zapytał, czy ten aspekt również brano pod uwagę.

**Przedstawiciel Biura Inżynierii Transportu – Jacek Thiem** wyraził zdanie, że większa niezawodność występuje w autobusach niż w tramwajach, co wynika m.in. z tego, że drobna awaria w sieci tramwajowej powoduje wyłączenie tramwajów w Poznaniu na wiele godzin. Dodał, że sieć autobusowa jest bardziej uniwersalna.

**Radna Lidia Dudziak** wskazując zapisy na stronie 67 zapytała, czy są to zapisy twarde czy miękkie i zapytała także, czy przeprowadzone były w tym zakresie konsultacje społeczne?

**Przedstawiciel Biura Inżynierii Transportu – Jacek Thiem** odpowiedział, że konsultacje zostały przeprowadzone, jednak nie wszystkie uwagi w Planie zostały uwzględnione. Na przykładzie Naramowic wskazał, że w pierwotnej wersji danej pod konsultacje mieszkańców sugerowano, że rozwiązanie BRT jest najlepsze, jednak w ich wyniku zapis ten został zmieniony i wpisano rozwiązanie z tramwajem jako równoważne.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** wskazał, że w dokumencie tym brakuje wstępu dot. zamierzeń i planów urbanistycznych miasta. Dodał, że w jego przekonaniu Plan ten powinien być odpowiedzią na to, na jakich terenach Miasto zamierza lokować określone funkcje, które generują ruch. Zaznaczył, że w jego odczuciu w działaniach planistycznych Miasto reaguje na doraźną potrzebę, a nie planuje pewnych inwestycji kilka lub kilkanaście lat wcześniej. Wskazał także, że martwi go trochę prognoza ilości podróży dziennie i dodał, że jeśli jedyną grupą, której liczba będzie się zwiększała będzie grupa w wieku poprodukcyjnym, a malała grupa w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym to planowanie utrzymania wszystkich tras tramwajowych i rozbudowa nowych tras komunikacyjnych rodzi pytanie związane z możliwością finansowania tych inwestycji i kosztem ich utrzymania. Zwrócił się w związku z tym do Prezydenta o przełożenie tych potencjalnych inwestycji na Wieloletnią Prognozę Finansową.

**Przedstawiciel Biura Inżynierii Transportu – Jacek Thiem** odnosząc się do pierwszej uwagi Przewodniczącego wskazał, że Plan Transportowy tworzony jest po to, aby po jego uchwaleniu można organizować funkcjonowanie transportu. Dodał, że Plan nie skupia się na inwestycjach, jednak w Poznaniu zostało to wprowadzone, ponieważ pojawia się zagadnienie sieci transportowej. Zaznaczył jednak, że nie jest to sieć docelowa, a jedynie to jak ma ona wyglądać maksymalnie do roku 2025. Podkreślił również, że ustalenia dotyczą tych elementów, które zostały w Planie twardo zapisane i na których ZTM będzie organizował przewozy użyteczności publicznej.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** zapytał, czy Radni będą mogli mieć dostęp do wyników przeprowadzonych badań? Dodał, że w przypadku prowadzenia dyskusji dot. tych inwestycji w przyszłości dobrze byłoby, gdyby Rada w formie opracowanej takiej informacji posiadała.

**Przedstawiciel Biura Inżynierii Transportu – Jacek Thiem** wskazał, że wszystkie badania, które są wykonywane zakładają z mocy samego algorytmu przeprowadzenia badań, że trzeba określić pracę przewozową dla wszystkich środków transportu, jak to się zmienia i jak to w poszczególnych wariantach wygląda. Dodał jednak, że te analizy nie uwzględniają w sposób bezpośredni kosztów samej inwestycji, która jest poza Planem. Podał także, że w Planie skupiono się na tym, jakimi zmianami pracy transportowej pozyska się określone efekty.

**Zastępca Dyrektora WGKiM – Violetta Wabińska – Chmielewska** dodała, że raport z badań został udostępniony po wykonaniu badań i do lipca w procedurze konsultacyjnej można było składać do niego uwagi. Zaznaczyła, że nie ma problemu, aby do tego raportu zajrzeć, czy też go otrzymać. Podkreśliła ponadto, iż im bardziej szczegółowo Plan zostanie napisany tym bardziej będzie trzeba uważać, aby te zadania wykonywać. Wpisując inwestycje nie będzie można się z nich wycofać i z drugiej strony nie będzie można dołożyć kolejnych. Wskazała także, że aby jakieś konkretne inwestycje mogły zostać wykonane muszą zostać sporządzone analizy ekonomiczno-techniczne.

**Zastępca Prezydenta – Mirosław Kruszyński** dopowiedział, że dopiero na podstawie studiów wykonalności będzie można sporządzić wniosek o dofinansowanie środkami unijnymi. Wskazał także, że na obecnym etapie prognozuje się ruch publiczny i patrzy się jak się on rozkłada przy takich założeniach, że mamy tą czy inną linię. Sam projekt inwestycyjny oraz analiza kosztów i korzyści będzie się budować przy studium wykonalności. Zaznaczył, że Plan Transportowy zbudowany jest dość szeroko i będzie trzeba szukać takich projektów, które dadzą najlepszą efektywność i pozwolą zdobyć dofinansowanie.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** wskazał, że przy spadającej liczbie podróży dziennie należałoby rozważyć skutki finansowe, gdyż wzrost kosztów utrzymania może się wiązać z podwyżką cen biletów bądź większą dopłatą Gminy.

**Zastępca Prezydenta – Mirosław Kruszyński** kontynuując wątek zaczęty przez Przewodniczącego wskazał, że na podstawie tego Planu będzie można wykonywać usługi na obecnym poziomie, czyli na poziomie budżetu nic się nie zmieni. Dodał, że dopiero programując rozwój będą poszukiwane skutki ekonomiczne i prowadzona będzie dyskusja, czy i o ile będzie trzeba dokonać zmiany w planie finansowym.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** zauważył, że Prezes Tulibacki zwrócił uwagę, że w obecnych dokumentach finansowych nie ma środków na remonty i wymianę torowisk i w perspektywie najbliższych lat będzie trzeba się z tym zmierzyć.

**Zastępca Prezydenta – Mirosław Kruszyński** wskazał, że przygotowano kilka projektów unijnych na modernizację obecnego stanu i dodał, że remonty te nie dają nic w sensie transportowym jednak są konieczne, gdyż może wystąpić problem z prowadzeniem transportu na tych trasach.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** wskazał, że dobrze byłoby, gdyby w najbliższym czasie Komisja zapoznała się ze stanem tych torowisk i potrzebami finansowymi z tym związanymi. Dodał także, że na jednym z najbliższych posiedzeń chciałby porozmawiać na temat projektów, nad którymi Miasto już pracuje.

**Radny Krzysztof Grzybowski** wskazał, że w projekcie uchwały na mocy której ma zostać przyjęty omawiany Plan w podstawie prawnej wymienia się tylko art. 18 ustęp 1 ustawy o samorządzie gminnym i jego zdaniem brakuje mu powołania się na ustawę o publicznym transporcie zbiorowym.

**Zastępca Dyrektora WGKiM – Violetta Wabińska – Chmielewska** wyjaśniła, że każdy projekt kierowany do Biura Rady Miasta opiniowany jest przez Biuro Prawne i dodała, że uznano, że wystarczy kompetencja ogólna gminy.

**Zastępca Prezydenta – Mirosław Kruszyński** wskazał, że zgłoszone przez Radnego Grzybowskiego wątpliwości zostaną do sesji przedyskutowane z prawnikami i wyjaśnione.

**Radny Krzysztof Grzybowski** wskazując na tekst ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wskazał, że wynika z niej, że przy opracowywaniu należy uwzględnić w szczególności studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Dodał, że zajął do Planów Transportowych innych gmin i wskazał, że stosują one ten przepis w ten sposób, iż jako punkt odniesienia w Planie jest obowiązujące studium natomiast

w Planie Poznania wymieniony jest projekt studium a samo studium nie jest przywołane. W związku z tym zapytał, czy nie jest to w tym momencie wada Planu?

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** dopytał, czy powołanie się w Planie na obecnie obowiązujące studium w jakiś sposób utrudniłoby przyjęcie pewnych rozwiązań, które są w tym dokumencie?

**Przedstawiciel Biura Inżynierii Transportu – Jacek Thiem** wskazał, że pierwotnie zapisane było studium obowiązujące i dodał, że zapisy w projekcie studium nie zmieniły się drastycznie. Podał także, że w obydwu dokumentach wpisane jest, że trasy tramwajowe mogą powstawać w miejscach niesprecyzowanych dokładnie w studium, dlatego też jeśli nie jest to określone w sposób twardy, zamknięty to uważa, że nie ma żadnego konfliktu między tymi dokumentami.

**Radny Krzysztof Grzybowski** poprosił, aby zagadnienie to również skonsultować z prawnikami.

**Zastępca Dyrektora WGKiM – Violetta Wabińska – Chmielewska** wyjaśniła, że Plan ten opiniowany był wewnętrznie, także z pracownią urbanistyczną, która wyraziła opinię, że jest on zgodny ze studium. Zaznaczyła, że użyte słowo projekt jest może niewłaściwe i należałoby zastąpić je obowiązującym studium.

**Radny Krzysztof Grzybowski** odnosząc się do porównania kosztów funkcjonowania obsługi komunikacyjnej Naramowic w przypadku komunikacji autobusowej w systemie BRT oraz tramwajowej zapytał o parametry porównania – czy obejmuje ono taką samą pojemność pojazdów?

**Przedstawiciel Biura Inżynierii Transportu – Jacek Thiem** wyjaśnił, że przy systemie BRT założono, że jeżdżą typowe autobusy przegubowe, natomiast jest to całkowicie wydzielony system transportowy, czyli jest niezależny i są co najmniej dwa pasy autobusowe dla dwóch kierunków ruchu. Zgodził się, że te koszty mogą wzrosnąć jeśli przejdzie się na pojazdy wielkopojemne, gdyż sam zakupu pojazdu będzie większy, jednak koszt ten można zmniejszyć zakupując np. autobusy hybrydowe bądź też w odpowiedni sposób organizując przystanki. Zaznaczył jednak, że bez dokładnych analiz nie można określić kosztów użytkowania, jednak do badania przyjęto, że są to autobusy, które Miasto posiada, kursujące z częstotliwością większą niż tramwaj. Dodał, że koszty użytkowania autobusów są o połowę mniejsze niż tramwajów.

**Przedstawiciel Stowarzyszenia Prawo do Miasta – ██████████** zapytał o koszty środowiskowe i jaki wpływ na nie będzie miał system BRT? Wskazał, że mówi się o planie dla komunikacji publicznej i gdzieś powinno znaleźć się odniesienie do komunikacji indywidualnej, określenie jakiejś relacji między potrzebami transportowymi realizowanymi przez komunikację publiczną a tymi realizowanymi indywidualnie. Zapytał w związku z tym, jak zostało potraktowanie zakładanie potrzeb komunikacyjnych przez samochody osobowe? Wskazał też, że drugą kwestią jest, jak władze Miasta tą kwestię traktuje? Czy traktują to jako proces deterministyczny, naturalny, czy też, że świadomie dążyć się będzie do zmniejszenia korzystania z samochodów osobowych, gdyż stosunek ten nie został wyraźnie podkreślony.

**Przedstawiciel Biura Inżynierii Transportu – Jacek Thiem** wyjaśnił, że w Planie Transportowym stosunek ten został określony i zakłada się, że będzie przejście w kierunku do

komunikacji zbiorowej. Zaznaczył, że nie są to wielkie wielkości, jednak będą podejmowane dążenia, aby więcej osób podróżowało komunikacją zbiorową niż samochodami. Dodał, że w badaniu zostały uwzględnione informacje o zmotoryzowaniu, jednak nie uwzględniano informacji o ilości pojazdów, gdyż jest to błędne podejście, lecz informacje o zmotoryzowaniu gospodarstw domowych. Odnosząc się do kwestii środowiskowej wskazał, że ilość emisji zależy nie tyle od tego czy to będzie autobus, czy tramwaj, lecz od tego ilu ludzi zrezygnuje z podróży samochodem lub ją skróci.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** odnosząc się do zapisów pkt. 14 dot. planowanej sieci komunikacyjnej zapytał, czy ma rozumieć, że jeśli społeczność lokalna poprosi o zmianę obecnej trasy autobusowej to właśnie tego dotyczy ten zapis? Czy jest to klauzula, która na to pozwoli bez uchwalania zmian w dokumencie?

**Zastępca Prezydenta – Mirosław Kruszyński** wyjaśnił, że chodzi o poważniejsze sprawy typu zmiana środka transportu.

**Przedstawiciel Biura Inżynierii Transportu – Jacek Thiem** dopowiedział, że zapis ten pozwala wprowadzać zmiany np. wydłużyć przystanek autobusowy bez konieczności aktualizacji dokumentów. Dodał również, że ustawa pozwala wprowadzać zmiany tras nie trzymając się Planu Transportowego w przypadkach awaryjnych np. związanych z remontem.

**Przedstawiciel Stowarzyszenia Miłośników Umultowa – [REDAKTOWANE]** wskazał, że zgłosili wnioski do Planu Transportowego i cieszy się, że znalazły one swoje echo w dokumencie na str. 60, gdzie znajduje się zapis o przedłużeniu trasy PST w kierunku Radojewo. Zaznaczył jednak, że zapis ten nie znalazł odbicia na obrazie graficznym i poprosił, aby zostało to na nim odzwierciedlone. Odnosząc się do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Radojewo Zachód wskazał, że jeśli będzie informacja, że Miasto wybuduje tam kiedyś tramwaj to osoby, które będą się tam wprowadzały na pewno będą myślały o redukcji samochodów.

**Radny Michał Grześ** odnosząc się do systemu BRT wskazał, że nie jest to system chyba, aż tak genialny skoro od początku jego istnienia wprowadzono go dopiero w kilku miastach.

**Przedstawiciel Biura Inżynierii Transportu – Jacek Thiem** wskazał, że system BRT funkcjonuje na całym świecie, choć często ludzie odnoszą mylne wrażenie, że szczególnie rozwinął się w Ameryce Łacińskiej. Dodał, że nie jest prawdą, że w momencie, gdy jest tramwaj to nie ma systemu BRT – takie rozwiązania mają Paryż, Praga, Sztokholm, kilka miast w Holandii i kilkanaście w Anglii. Zaznaczył, że w Poznaniu należy wziąć pod analizę zarówno tramwaj jak i system BRT, gdyż może się okazać, że będzie on bardziej efektywny niż tramwaj. Wskazał ponadto, że nie zakłada się, iż Poznań zrezygnuje z tramwajów, gdyż tą sieć również należy rozwijać, jednak w konkretnych przypadkach należy rozważać także system BRT.

**Radna Lidia Dudziak** zapytała, czy zapisy, które są w dokumencie umożliwiają uruchomienie linii tramwajowej z Łazarza przez Most Dworcowy w kierunku Rataj, o co mieszkańcy ubiegają się od dawna?

**Przedstawiciel Biura Inżynierii Transportu – Jacek Thiem** wyjaśnił, że Plan definiuje tylko sieć a nie definiuje konkretnej linii.

**Radny Michał Grześ** zgłosił poprawkę, zgodnie z którą inwestycja dot. połączenia tramwajowego z Dworcem Kolejowym Poznań Wschód zostanie przeniesiona z kierunków rozwoju transportu publicznego do planowanej sieci komunikacyjnej dla przewozów użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** poddał głosowaniu wniosek o przyjęcie poprawki zaproponowanej przez Radnego Grzesia, jednak z uwagi na brak quorum nie został on przegłosowany.

### **Ad. 3**

#### **Koncepcja układu transportowego dla obszaru Wolnych Torów oraz kwestia komunikacji pomiędzy dworcem a nową bazą PKS**

**Zastępca Prezydenta – Mirosław Kruszyński** na wstępie zaznaczył, że prezentowany na dzisiejszym posiedzeniu wynik studiów nad koncepcją układu transportowego dla obszaru Wolnych Torów nie jest rozstrzygnięciem ostatecznym i podkreślił, że są otwarci na dyskusję i rozwiązania, które będą prezentowane w ramach konkursu. Dodał, że prezentowane dziś rozwiązania to propozycje Miasta dla obszaru Wolnych Torów i wskazał, że z kilku wariantów Miasto rekomenduje jedno rozwiązanie, które możnaby przedstawić podmiotom, które będą zainteresowane uczestnictwem w konkursie na zagospodarowanie Wolnych Torów. Zaznaczył raz jeszcze, że rekomendowana propozycja jest wynikiem aktualnego stanu dyskusji i nie jest ona zamknięta i dodał, że chcą, aby wszyscy, którzy przystąpią do konkursu wiedzieli, jakie jest myślenie Miasta w tym zakresie natomiast absolutnie nie chcą wiązać nikogo jakimiś obwarowaniami w tej kwestii.

**Przedstawiciel Zarządu Dróg Miejskich – Radosław Ciesielski** przedstawił koncepcje obsługi transportowej obszaru Wolnych Torów, który dla potrzeb analizy uwarunkowań transportowych i przestrzennych został roboczo wyznaczony ulicami Hetmańska – Kolejowa – Gąsiorowskich – Głogowska – Most Dworcowy – Matyi – Przemysłowa – Robocza – Fabryczna w Poznaniu. Następnie wskazał na strukturę własności tego terenu oraz założenia projektowe oraz omówił analizy funkcjonalno – przestrzenną ruchu pieszego i rowerowego oraz transportu samochodowego (szczegółowa prezentacja stanowi **załącznik nr 5** do protokołu). Kontynuując przedstawił zaproponowane rozwiązania projektowe i przybliżył 3 modele obsługi transportowej zaznaczając, że projektanci, jako rozwiązanie najbardziej optymalne rekomendują model transportowy M1.

**Radny Adam Pawlik** wskazał, że również chciałby pokazać 3-5 minutową prezentację szerszego spojrzenia na tą kwestie.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** zauważył, że w przedstawionej prezentacji nie padła odpowiedź na pytanie dot. kwestii skomunikowania nowej bazy z dworcem PKS.

**Radny Adam Pawlik** wskazał, że koncepcja zaprezentowana przez Prezydenta jest ciekawa i pożądana i oparcie jej na granicach od Mostu Dworcowego do ul. Hetmańskiej i zaproponowany w tym opracowaniu przebieg linii tramwajowej wydaje się uzasadniony i najlepszy. Zaznaczył jednak, że warto byłoby rozmawiać na ten temat trochę szerzej i aby zakres opracowania sięgał aż na południe do linii kolejowej biegnącej do zachodniej granicy

Polski. Argumentując swoją koncepcję wskazał, że poniżej ul. Hetmańskiej zlokalizowany jest ogromny teren (w okolicach hali góreckiej), który w projekcie studium przeznaczony jest pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną, co da ogromny potencjał pasażerski i jednocześnie w grudniu ubiegłego roku Zarząd PKP Polskich Linii Kolejowych przyjął wariant realizacyjny Kolei Dużych Prędkości w Polsce, z którego wynika, że na południu Poznania powstanie nowy przystanek kolejowy dla KDP. Reasumując wskazał, że biorąc pod uwagę te trzy fakty: konkurs na Wolne Torow, to, że poniżej ul. Hetmańskiej będzie bardzo duży potok pasażerów i to, że za 20-30 lat będzie Kolej Dużych Prędkości na Górczynie dobrze byłoby wydłużyć PST z Dworca Zachodniego, który biegnąc po zachodniej stronie torów kolejowych bezkolizyjnie przecinałby ul. Hetmańską i docierałby aż do Górczyna. Podkreślił ponadto, że rozważając tą kwestie szerzej wydaje się, że wydłużenie PST ma merytorycznie dużo większe uzasadnienie z punktu widzenia interesu Miasta. Zaakcentował także, że przedłużenie PST będzie szansą dla Miasta, aby przy okazji budowy KDP pozyskać środki rządowe na tą inwestycje. W związku z powyższym zwrócił się z prośbą, aby ten wariant został poddany analizie i aby w regulaminie konkursowym argumenty przedstawione przez niego zostały uwzględnione.

**Zastępca Prezydenta – Mirosław Kruszyński** odnosząc się do kwestii KDP wskazał, że nie ma ona określonego wymiaru czasowego i inwestycja ta jest daleko przed nami. Zaznaczył także, że ewentualny przystanek KDP na Górczynie ma bardzo silne zasilanie z istniejącej już tam bazy tramwajowej. Podkreślił jednak, że kierunek przedstawiony przez Radnego Pawlika, który jest także stanowiskiem Rady Miasta należy rozwijać. Odnosząc się do oddziaływania PST na układ Wolnych Torów wskazał, że wyraźnie widać, iż znaczna część tego terenu nie jest obsługiwana przez tą trasę tramwajową. Nie wykluczając wątku, o którym mówił Radny Pawlik należy przede wszystkim rozwiązać problem transportowy dla obszaru Wolnych Torów. Dodał, że gdyby sobie wyobrazić ten obszar obsługiwany przez trasę PST trzeba byłoby zamiennie wybudować odpowiedni układ drogowy, co w jego przekonaniu nie jest celem Miasta, gdyż zmniejszy on obszar pod zabudowę kubaturową i zdegraduje ten obszar. Zaznaczył, że na terenie Wolnych Torów przewiduje się 1,2 mln m<sup>2</sup> powierzchni użytkowych, więc celów podróży będzie tam dużo i dlatego chcą głównie wesprzeć ten teren na transporcie publicznym. Nie wykluczając tej dyskusji, o której mówił przedmówca wskazał, że proponują rozwiązanie tramwajowe dla obszarów Wolnych Torów, gdyż z analizy zasięgowej wynika, że PST nie rozwiąże problemu dla tego obszaru.

**Radny Adam Pawlik** wskazał, że liczył na to, że skoro przedstawiciel Rady Miasta coś prezentuje to przedstawiona koncepcja zostanie poddana rzeczowej analizie i dodał, że jeśli z góry szuka się argumentów przeciwnych to nie jest to dobra praktyka.

**Dyrektor Wydziału Urbanistyki i Architektury – Andrzej Nowak** zapewnił, że materiał, który został pokazany zostanie konkurującym przekazany na takich samych prawach jak to studium komunikacyjne i szereg innych elementów.

**Przewodniczący, KGKiPM – Tomasz Lewandowski** wskazał, że tak jak projekt Kolei Dużych Prędkości jest perspektywą kilku lat podobnie jest z zabudową Wolnych Torów i trudno powiedzieć, co się szybciej zrealizuje, dlatego też zgodził się z Radnym Pawlikiem, że należy o tej kwestii dyskutować.

**Członek Zarządu PKS S.A. – Jacek Dalkowski** wskazał, że w obrębie Wilda na działkach o łącznej powierzchni 13 880 m<sup>2</sup> zaplanowano zaplecze administracyjno-serwisowe dla Przedsiębiorstwa PKS. Następnie przedstawił układ budynków i budowli na tym terenie.

Odnosząc się do kwestii skomunikowania bazy podał, że w obecnym układzie drogowym dojazd do niej jest zaplanowany przez ul. Przemysłową i ul. Roboczą. Dodał, że w przypadku gdyby został zrealizowany układ komunikacyjny, który został opracowany jako wytyczne do koncepcji zagospodarowania Wolnych Torów dojazd odbywałby się z tyłu lokalizacji przez teren Wolnych Torów.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** zapytał, o jakim czasie realizacji tej inwestycji mowa?

**Członek Zarządu PKS S.A. – Jacek Dalkowski** wyjaśnił, że realizacja tej inwestycji ściśle jest związana z obecnie prowadzonymi procedurami sprzedaży nieruchomości przy ul. Matyi 1. Dodał, że jeśli rokowania będą przebiegać zgodnie z przewidywaniami to w miesiącu maju lub czerwcu dojdzie do sprzedaży nieruchomości, jednak zaznaczył, że może wtedy dojść do sytuacji, że nabywca zażąda natychmiastowego opuszczenia siedziby. Zaznaczył, że najdalszym terminem zakończenia budowy nowej bazy jest koniec roku 2015.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** zauważył, że teren Wolnych Torów będzie zagospodarowywany przez lata i do momentu zrealizowania koncepcji autobusy będą kierowane do bazy ulicami Przemysłową i Roboczą. W związku z tym zapytał, jak Państwo wyobrażają sobie wpuszczenie w te ulice, które są bardzo wąskie, autobusów PKS?

**Członek Zarządu PKS S.A. – Jacek Dalkowski** wskazał, że koncepcja zakłada zmodernizowanie i poszerzenie tych ulic.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** podkreślił, że pomysł ten jest w jego opinii szaleństwem. Zaznaczył także, że Miasto powinno przy sprzedaży nieruchomości przy ul. Matyi 1 zastrzec sobie w umowie możliwość pozostania w siedzibie do czasu wybudowania nowej bazy.

**Zastępca Prezydenta – Mirosław Kruszyński** wskazał, że zastrzeżenia takie mogą umniejszać wartość nieruchomości. Dodał także, że ciągle poszukują nowych rozwiązań lokalizacyjnych dla bazy i podał, że na bazie przedstawionej dziś lokalizacji próbują uzyskać decyzje administracyjne.

**Przedstawiciel Stowarzyszenia Prawo do Miasta – ██████████** zapytał, czy toczy się tam postępowanie o warunki zabudowy dla tej bazy?

**Zastępca Prezydenta – Mirosław Kruszyński** odpowiedział, że jeszcze nie i na razie wystąpiono z wnioskiem o określenie uwarunkowań środowiskowych.

**Przedstawiciel Stowarzyszenia Prawo do Miasta – ██████████** jako reprezentantka mieszkańców ul. Przemysłowej i Roboczej wskazała, że lokalizacja nowej bazy PKS jest do zaakceptowania wyłącznie wtedy, gdy autobusy będą dojeżdżały Wolnymi Torami i rozwiązanie typu poszerzenie ul. Roboczej nie zostanie przez mieszkańców zaakceptowane. Podkreśliła, że takie rozwiązanie wywoła protesty społeczne.

**Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji ZDM – Kazimierz Skalecki** zaznaczył, że Pan Prezydent chwilę wcześniej wskazał, iż rozpatrywana jest ewentualna inna wersja dojazdu przez Wolne Tory, jednak będzie to możliwe do wykonania dopiero po opracowaniu zagospodarowania.

**Radny Adam Pawlik** zapytał o koszt budowy tej bazy oraz poprosił o informację, do czego ma ona służyć, ile autobusów dziennie będzie tam kierowane i z jaką częstotliwością?

**Członek Zarządu PKS S.A. – Jacek Dalkowski** odpowiedział, że koszt budowy bazy szacowany jest na kwotę 15,5 mln zł a grunt został nabyty za kwotę 15,050 mln. Odnosząc się do pytań dot. technologii korzystania z zaplecza administracyjno-serwisowego wskazał, że w PKS są pewne momenty szczytu, które występują między godz. 5:00 a 9:00 oraz między 14:00 a 16:00. Dodał, że najwięcej wjazdów na teren dworca występuje w okresie wakacyjnym i szacuje się, że w bazie obsługiwanych będzie 50 autobusów dziennie. Podał także, że oprócz tego będą do bazy dojeżdżały również autobusy, które z powodu dłuższych przerw w komunikacji będą musiały „odstać” przerwę.

**Przedstawiciel Stowarzyszenia Prawo do Miasta – ██████████** odnosząc się do koncepcji zagospodarowania Wolnych Torów wskazała, że należy pamiętać, iż obok znajduje się ciasna zabudowa dzielnicy Wilda i na projekcie preferowanym widać, że ul. Robocza ma zostać dodatkowo obciążona, gdyż ma wyprowadzać ruch z Wolnych Torów, co jest przez mieszkańców absolutnie nie do przyjęcia. Dodała, że w planowaniu tego obszaru powinna zostać wzięta pod uwagę cała Wilda.

**Członek Zarządu PKS S.A. – Jacek Dalkowski** wskazał, że sytuacja na pewno się nie pogorszy, gdyż zapotrzebowanie na transport autobusowy z roku na rok jest coraz niższe.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** zapytał, co stoi na przeszkodzie, aby baza PKS znajdowała się w tym miejscu, w którym jest?

**Członek Zarządu PKS S.A. – Jacek Dalkowski** wyjaśnił, że gruntu w tym miejscu w stosunku do potrzeb jest w nadmiarze. Dodał także, że PKS musi w najbliższym czasie wykupić Dworzec Autobusowy, na co potrzebne są środki, którymi Spółka nie dysponuje.

**Radny Adam Pawlik** wskazał, że na nową bazę Spółka musi w sumie wydać ponad 30 mln zł.

**Członek Zarządu PKS S.A. – Jacek Dalkowski** wyjaśnił, że właścicielem tego gruntu jest już Miasto Poznań i wszystko zależy od tego, w jaki sposób PKS go nabędzie.

**Radny Adam Pawlik** zapytał, ile kosztować ma wykup Dworca znajdującego się przy Zintegrowanym Centrum Komunikacyjnym?

**Zastępca Dyrektora Biura Nadzoru Właścicielskiego – Justyna Litka** wyjaśniła, że zapisy umowy zobowiązują do zachowania tajemnicy handlowej.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** wskazał, że PKS w 100% jest Spółką podmiotu publicznego, więc wyraził opinię, iż w trybie dostępu do informacji publicznej taka informacja mogłaby zostać udostępniona.

**Zastępca Dyrektora Biura Nadzoru Właścicielskiego – Justyna Litka** wyjaśniła, że nie oznacza to, że wszystkie informacje Spółki są informacjami publicznymi jeśli są chronione ze względu na dobro Spółki lub zapisy którejs z umów, a ta umowa ma restrykcyjne zapisy w tym zakresie.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** zapytał, jaki jest ważny interes handlowy Spółki w tym, aby nie ujawniać wartości zakupu tej części autobusowej?

**Zastępca Dyrektora Biura Nadzoru Właścicielskiego – Justyna Litka** wskazała, że zapis ten wynika z negocjacji, do którego druga strona podeszła bardzo restrykcyjnie. Zaznaczyła, że zbadane zostanie, czy można tą informację udzielić.

**Radny Adam Pawlik** wyraził obawę, że okaże się, iż kwota pozyskana ze sprzedaży nieruchomości przy ul. Matyi 1 będzie równa sumie kwoty wykupu miejsca przy ZCK oraz kwoty wykupu gruntu i budowy bazy.

**Zastępca Dyrektora Biura Nadzoru Właścicielskiego – Justyna Litka** zapewniła, że kwota, która jest wymieniona, jako kwota transakcji rokowań, które się rozpoczynają jest istotnie wyższa.

**Przewodniczący KGKiPM – Tomasz Lewandowski** zwrócił się o przygotowanie informacji na temat potoków pasażerskich, następnie podziękował wszystkim za udział w spotkaniu i zamknął posiedzenie Komisji.

Przewodniczący Komisji  
Gospodarki Komunalnej i Polityki Mieszkaniowej

/-/Tomasz Lewandowski

Protokół sporządziła:  
K.Koczorowska  
Biuro Rady Miasta  
21.03.2014 r.