

Protokół nr 61/13
z posiedzenia Komisji Budżetu, Nadzoru Właścicielskiego,
Rozwoju Gospodarczego i Promocji Miasta
Rady Miasta Poznania
z dnia 5 listopada 2013 roku

część II

Ad. 3. Omówienie przyszłych zadań inwestycyjnych realizowanych przez Miasto.
Ad. 5. Przedstawienie propozycji do Wieloletniej Prognozy Finansowej.

Propozycje do Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Poznania na lata 2014 – 2022 oraz przyszłe zadania inwestycyjne realizowane przez Miasto przedstawił **Ryszard Grobelny – Prezydent Miasta Poznania** (vide zał. nr 4).

Radny Szymon Szykowski vel Sęk nawiązując do kwestii inwestycji komunikacyjnych stwierdził, iż jeśli chodzi o Naramowice, przedstawione zostały dwa warianty, natomiast promowanym jest wariant trolejbusowo – autobusowy. W przypadku tego rozwiązania należało będzie wymalować bus-pasy i dostosować część dróg do transportu publicznego. Czy może być problem z uzyskaniem dofinansowania na tego typu zadanie? Czy to zostanie zakwalifikowane, jako inwestycja w transport publiczny? Dlaczego nie rozważano poprowadzenia linii tramwajowej aż do Wilczaka? Czy jest to kwestia techniczna, czy kwestia kosztów? Czy rozważano w ogóle wariant podłączenia tramwaju do PST? Co z modernizacją ciągów w ul. Św. Marcin i 27 Grudnia? Tutaj dopiero co niedawno zostały zainwestowane środki na remonty.

Ryszard Grobelny – Prezydent Miasta Poznania zwrócił uwagę, iż jeśli chodzi o układ komunikacyjny, to praktycznie na całej tej długości wymagane jest wybudowanie nowego układu autobusowego. Na ul. Naramowickiej nie ma w ogóle pasów dla autobusu. Inną organizację ruchu można osiągnąć tylko na ul. Szelągowskiej i Garbary. Tutaj nakłady będą dużo niższe. Zgodnie z posiadaną informacją takie elementy zostałyby ujęte w części ul. Naramowickiej. Należy do tego również dodać element związany z szeroko rozumianą efektywnością energetyczną, w związku z tym nie jest wykluczone, że mimo, iż autobus ma nieco niższe koszty eksploatacyjne, to trolejbus, bądź autobus elektryczny mogłyby być wyżej punktowane. Rozważane również były inne elementy układu tramwajowego. Wszystkie elementy są elementem kosztowym. Na ul. Garbary problem stwarza węzeł kolejowy. Alternatywą dla tego byłoby wybudowanie mostu nad Wartą. Wydaje się jednak, że nawet jeśli znalazłyby się środki europejskie, to miasto nie byłoby w stanie wygenerować wkładu własnego na tak duże przedsięwzięcie. A zatem jest to przedsięwzięcie nierealne. Pozostaje zatem wyłącznie możliwość dolnego Wilczaka. Dochodzenie do kampusu od północy, gdzie kampus jest w większości w odległości w granicach kilometra od stacji tramwajowej i pokonanie węzła kolejowego, byłoby również niezwykle trudne. Wydaje się zatem, że rozłożenie kampusu na dwa możliwe potoki pasażerskie tzn. jeden obsługiwany przez ul. Naramowicką, a drugi przez PST, ma swoje racjonalne wytłumaczenie. Podobne podejście stosuje się w przypadku Rataj. Tutaj głównym elementem skrzyżowania jest trasa tramwajowa (układ dwupoziomowy) i również należy oczywiście policzyć potoki pasażerskie. Dlatego starano się tak wykonać projekt, aby zwielfokrotnie możliwość wykorzystania środków. Szukano rozwiązań, które zwiększą

efektywność tych przedsięwzięć (kosztową i transportową). Stąd pojawienie się ul. Folwarcznej oraz stacji rowerowej. Wszystko to ma zwiększyć potoki pasażerskie, które mogłyby korzystać z komunikacji publicznej. Jeśli chodzi o program Centrum, czyli ul. 27 Grudnia, to należy pamiętać o tym, iż program będzie realizowany prawdopodobnie przez około 7 – 8 lat. Jeśli chodzi o ul. Naramowicką, to podstawowym elementem harmonogramu jest możliwość realizacji trasy komunikacyjnej. To ona warunkuje pozostałe układy. Oczywiście w przypadku autobusowym można ją dzielić na etapy, a potem rozszerzać, a w przypadku tramwajowym praktycznie już nie. Jeśli chodzi o program Rataje, to może być on dzielony na etapy. I już dzisiaj wiadomo, że nawet bez ostatecznej decyzji o środkach europejskich, należało będzie przystąpić do modernizacji Krzywoustego (wiadukty).

Radny Szymon Szynkowski vel Sęk stwierdził, że w poprzednich WPF rok 2014 był rokiem wyraźnych spadków inwestycyjnych. Obecnie wydaje się, że ten „dolek” przypadnie na rok 2017. To zmienia całkowicie układ prezentowany wcześniej w WPF.

Radny Tomasz Lipiński zapytał, czy nadwyżka operacyjna w WPF wiąże się z powołaniem spółki Poznańskie Inwestycje Miejskie? Czy została ona wliczona w ten projekt? Ponadto doskonale rozumie „przewagę” trolejbusu nad tramwajem, natomiast nie rozumie jego „przewagi” nad autobusem. Czy dot. to dofinansowania unijnego?

Ryszard Grobelny – Prezydent Miasta Poznania wyjaśnił, iż trolejbus ma wyższe od autobusu klasycznego koszty eksploatacji, natomiast na dzień dzisiejszy nie ma policzonych kosztów eksploatacji układu autobusu elektrycznego, ponieważ w Polsce nikt takowego systemu nie eksploatuje. Nie ma zatem bazy porównawczej. Dzisiaj można mówić o dwóch podstawowych elementach dających przewagę trolejbusu nad autobusem (policzalnych). Pierwszym z nich jest lepsze dostosowanie do strategii niskoemisyjnej. Tutaj wydaje się, że z biegiem czasu może się pojawić coraz więcej rozwiązań elektrycznych w transporcie autobusowym. Trolejbus zaczyna być powoli autobusem elektrycznym ładowanym pantografem podczas ruchu (nie na stacji ładowania). W przypadku autobusów elektrycznych stosuje się dwa rozwiązania: stacje ładowania (najpopularniejsze) lub wymianę baterii na stacji ładowania (szybsze i droższe). Trwają eksperymenty z ładowaniem indukcyjnym. Podstawową wadą autobusu elektrycznego jest to, że on wozi „paliwo”, na co traci znaczną część energii. Zmiana organizacyjna nie została uwzględniona w tym WPF-ie. Ewentualne podjęcie decyzji przez Radę wymagało będzie zmiany budżetu i projektu budżetu.

Radny Łukasz Mikuła nawiązując do kwestii przenoszenia ogródków działkowych (dochody), poprosił o udzielenie więcej informacji. Te propozycje powinny zostać uwzględnione w Studium. Jeżeli chodzi o kwestie wydatkowe, inwestycyjne to, czy rozważano taką wersję (dot. Naramowic), w której tramwaj nie skręca na Rubież, ale prowadzi prosto na północ np. w trasie ul. Naramowickiej? Wcześniej mówiono o BRT (szybki transport autobusowy) jako alternatywie do tramwaju. Póki co z programu wynika, że jest to po prostu autobus na bus-pasie. Tymczasem BRT to zdecydowanie więcej rozwiązań. Ciekawe jest to, że 90% planowanych wydatków komunikacyjnych ma być przeznaczonych na projekty drogowo – inżynieryjne. Inaczej wygląda jedynie projekt Centrum. Jeśli chodzi o projekt Ratajski, to czy oznacza on zwężenie na moście Królowej Jadwigi do jednego pasa dla ruchu samochodowego? Jak to ma wyglądać i w jaki sposób ma to ulepszyć transport drogowy na tym odcinku? Co się mieści pod hasłem: Kombinat Kultury Nowa Gazownia? Jakie projekty się w tym mieszczą? Czy jest tam element układu komunikacyjnego obsługującego Gazownię? Jaki program użytkowy i jakie kwoty kryją się za hasłami Gołęcin i park Kasprowicza?

Ryszard Grobelny – Prezydent Miasta Poznania wyjaśnił, iż jeśli chodzi o ogródki działkowe to jest już konkretna koncepcja, która dot. gruntów przy ul. Czarnucha. Nie będzie ona wymagała zmiany Studium. Jeśli chodzi o realizację zadań, to preferowane będą te projekty, które będą mogły być finansowane z różnych źródeł.

Radny Szymon Szynkowski vel Sęk poruszył kwestię środków własnych miasta na inwestycje w poszczególnych latach (bez uwzględnienia środków unijnych) oraz dochodów. Od września b.r. służby miejskie „wyczarowały” 270mln zł. To jest ryzykowne. W tym projekcie przykłada się dużą rolę prywatyzacji i zwiększa zadłużenie. Oby sprawdziły się szacunki dot. środków unijnych i przychody ze sprzedaży nieruchomości.

Ad. 4. Wolne głosy i wnioski.

Brak.

Przewodniczący Komisji – Przemysław Markowski podziękował zebranych za udział w obradach, a następnie zamknął posiedzenie Komisji Budżetu, Nadzoru Właścicielskiego, Rozwoju Gospodarczego i Promocji Miasta.

Przewodniczący
Komisji Budżetu, Nadzoru Właścicielskiego,
Rozwoju Gospodarczego i Promocji Miasta

Przemysław Markowski

Sporządziła:

██████████

w dniu 18 listopada 2013 roku.