**RM-V.0012.4.13.2022**

# Protokół nr 60/22

# z posiedzenia Komisji Transportu

# i Polityki Mieszkaniowej

# Rady Miasta Poznania

# w dniu 16 września 2022 roku

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

Posiedzenie miało charakter hybrydowy, w związku z czym 8 członków Komisji uczestniczyło w nim stacjonarnie, a 6 zdalnie za pośrednictwem platformy ZOOM.

## Załączniki do protokołu:

1. Zaproszenie - ***Załącznik nr 1***.
2. Lista obecności członków komisji wraz z wynikami głosowań - ***Załącznik nr 2.***
3. Lista obecności gości - ***Załącznik nr 3.***
4. Prezentacja dot. PU 1371/22 i PU 1372/22 - ***Załącznik nr 4.***
5. Prezentacja dot. PU 1375/22, BSL - ***Załącznik nr 5.***
6. Prezentacja dot. transportu publicznego, ZTM - ***Załącznik nr 6.***

## Porządek obrad:

1. Opiniowanie projektu uchwały (PU 1371/22) w sprawie zmian w wieloletniej prognozie finansowej Miasta Poznania.
2. Opiniowanie projektu uchwały (PU 1372/22) w sprawie zmian w budżecie Miasta Poznania na rok 2022.
3. Opiniowanie projektu uchwały (PU 1361/22) zmieniającej uchwałę Nr XXXIX/679/VIII/2020 z dnia 8 grudnia 2020 r. w sprawie udzielenia w latach 2021-2023, 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)".
4. Opiniowanie projektu uchwały (PU 1375/22) zmieniającej uchwałę Nr LXIX/1274/VII/2018 Rady Miasta Poznania z dnia 3 lipca 2018 r. w sprawie programu gospodarowania mieszkaniowym zasobem Miasta Poznania na lata 2019-2023.
5. Opiniowanie projektu uchwały (PU 1383/22) w sprawie ustanowienia zwolnień i ulg w opłatach za przejazdy lokalnym transportem zbiorowym.
6. Przegląd sytuacji w transporcie publicznym w związku z remontami.
7. Wolne głosy i wnioski.

Pan **Wojciech Kręglewski - Przewodniczący KTiPM** przywitał obecnych gości, sprawdził listę obecności, następnie przedstawił porządek obrad i w obecności kworum rozpoczął procedowanie. Wytłumaczył, że hybrydowy charakter posiedzenia wynika z nałożenia się na siebie dwóch komisji, w związku z czym członkowie Komisji Ochrony Środowiska i Gospodarki Komunalnej mogli mieć trudność z dotarciem do Urzędu na posiedzenie Komisji Transportu i Polityki Mieszkaniowej.

## Ad. 1. Opiniowanie projektu uchwały (PU 1371/22) w sprawie zmian w wieloletniej prognozie finansowej Miasta Poznania.

## Ad. 2. Opiniowanie projektu uchwały (PU 1372/22) w sprawie zmian w budżecie Miasta Poznania na rok 2022.

Projekty uchwał:(PU 1371/22) w sprawie zmian w wieloletniej prognozie finansowej Miasta Poznania oraz (PU 1372/22) w sprawie zmian w budżecie Miasta Poznania na rok 2022 omówił Pan **Piotr Husejko – Skarbnik Miasta** (Prezentacja – **Załącznik nr 4**).

Pan **Wojciech Kręglewski - Przewodniczący KTiPM** zapytał jaki występuje problem w związku z zadaszeniem dworca na Junikowie.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** odpowiedział, że po wykolejeniu tramwaju w tym miejscu naruszona została konstrukcja. Wprowadzone zostały działania doraźne zabezpieczające, aby obiekt nie zagrażał, jednak konieczne będą dodatkowe prace szacowane na 5 000 000 zł.

Radny **Krzysztof Rosenkiewicz** zauważył, że inwestycja dotycząca wyniesienia przejścia przez ul. Jawornicką wraz z dojściem do przystanku i wybiegu dla psów jest w trakcie, dlaczego więc kwota 94 000 zł z tego zadania przeniesiona zostaje na przyszły rok.

Pan **Krzysztof Olejniczak – Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich** odpowiedział, że jest to kwestia rozliczenia harmonogramu płatności, rozliczenia i przygotowania dokumentów.

Następnie radny **Krzysztof Rosenkiewicz** odniósł się do zadania dotyczącego przebudowy utwardzonych ulic gminnych na kwotę ponad 16 000 000 zł, podczas gdy w przedstawionej prezentacji ujęto kwotę 9 000 000 zł.

Pan **Piotr Husejko – Skarbnik Miasta** wyjaśnił, że dodatkowo są też wnioski rad osiedli i to one stanowią dodatkową część w wysokości 7 000 000 zł.

Radny **Krzysztof Rosenkiewicz** zapytał od czego zależą kwoty wydane na konwojowanie pieniędzy, czy są one uzależnione od ilości kursów czy od wartości tych pieniędzy.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** wyjaśnił, że wartość wynika z najkorzystniejszej oferty wybranej w postępowaniu przetargowym, która bierze pod uwagę parametry zamówienia, czyli ilość kursów, trasy kursów, godziny odbiorów i wykonywane w związku z tym kilometry, natomiast wartość przewożonej kwoty nie jest żadnym parametrem.

Zdaniem radnego **Krzysztofa Rosenkiewicza** wartość pieniędzy, które są w walucie jest coraz mniejsza, a być może wydatki na ich obsługę nie spadają.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** zgodził się z tym stwierdzeniem, jednak zaznaczył, że konwoje o których mowa dotyczą odbiorów z punktów obsługi klienta, a nie z biletomatów. Jeżeli chodzi o biletomaty, odbiór gotówki z nich jest w gestii operatorów. Dodał, że dalsze eksploatowanie biletomatów w pojazdach przestało być opłacalne i zostają one demontowane, na ich miejsce po drobnych opóźnieniach pojawią się terminale do płatności kartą, co wiąże się z brakiem wydatków związanych z konwojowaniem.

Następnie radny **Krzysztof Rosenkiewicz** zapytał czy w zasobach ZTM nie ma miejsca na archiwum i musi być ono wynajmowane od inne go podmiotu. Zapytał czy jest to podmiot w ramach jednostek miejskich czy zewnętrzny.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** powiedział, że taka informację musi sprawdzić.

W dalszej części wypowiedzi radny **Krzysztof Rosenkiewicz** poruszył kwestię przepływów. Zapytał jak ostatecznie zmieniają się kategorie przepływów, że wychodzi to w zwiększeniu podatku od nieruchomości.

Pan **Piotr Husejko – Skarbnik Miasta** wyjaśnił, że jest to majątek tworzony z myślą o tramwaju na Naramowice.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** dodał, że są to konkretne nakłady, które powstają na majątku miasta i są przypisane do ZTM jako własność infrastruktury drogowo-sieciowej, natomiast są oddawane do eksploatacji w użytkowanie przez MPK, w związku z tym musi pojawić się to po obu stronach budżetu. Podmiotem odpowiadającym za kwestie podatku od nieruchomości zgodnie z przepisami jest użytkownik, czyli MPK.

Radny **Filip Olszak** podziękował za dodatkowe środki przeznaczone na ul. Kolejową, dzięki którym remont będzie mógł być realizowany. Zapytał czy środki te pochodzą z środków na rozstrzyganie umów z rezerwy. Następnie zapytał czy wszystkie terminy na odwołania od decyzji o rozstrzygnięciu przetargu minęły, czy możliwe są jeszcze jakieś postępowania odwoławcze.

Pan **Piotr Husejko – Skarbnik Miasta** wyjaśnił, że źródła finansowania związane ze zwiększeniem środków na ul. Kolejową pochodzą z wewnętrznych przesunięć w ZDM pomiędzy zadaniami, natomiast 5 200 000 zł to środki nowe dla ZDM pochodzące z budżetu.

Radny **Filip Olszak** zapytał czy na to zadanie planuje się starania o dofinansowanie z budżetu centralnego.

Pan **Piotr Husejko – Skarbnik Miasta** odpowiedział, że inwestycja jest rozliczana w ramach finansowania ze środków, które otrzymano w czasie COVID-u w ramach wyrównania strat podatkowych (kwota 93 000 000 zł), w związku z tym nie można wnioskować o kolejne kwoty.

Pan **Krzysztof Olejniczak – Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich** wyjaśnił, że przetarg jest gotowy do rozstrzygnięcia i nie ma czasu na odwołania. Jeżeli znajdą się środki na sfinansowanie roboty zaczną być realizowane.

Radny **Łukasz Mikuła** poprosił o wyjaśnienia związane z przeniesieniem 2 000 000 zł na projektowanie elementów infrastruktury, które maja uzupełniać Kolejową Obwodnicę Towarową . Dodał, że z informacji wynika, że istnieje problem z podstawowym projektem kolejowym, w związku z tym pytanie na ile dalsze prace powiązane z tą podstawową inwestycją kolejową mają w tym momencie przesłanki.

**Przedstawicielka Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta** wyjaśniła, że kwota objęta jest porozumieniem komunalnym zawartym miedzy gminą Suchy Las a powiatem na wykonanie dokumentacji dotyczącej przejazdu ul. Sucholeską, połączeniem z ul. Nową Obornicką . Zadanie powierzone zostało gminie Suchy Las, a w związku z pracami wynikła potrzeba przesunięcia wydatkowania środków na następny rok. Zadanie to nie ma bezpośredniego związku z pracami na obwodnicy.

**Głosowanie:** ws. zaopiniowania projektu uchwały (PU 1371/22) w sprawie zmian w wieloletniej prognozie finansowej Miasta Poznania.

„za” – 8 „przeciw” – 0 „wstrzymało się” – 6

**W wyniku głosowania projekt uchwały został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję.**

**Głosowanie:** ws. zaopiniowania projektu uchwały (PU 1372/22) w sprawie zmian w budżecie Miasta Poznania na rok 2022.

„za” – 8 „przeciw” – 0 „wstrzymało się” – 6

**W wyniku głosowania projekt uchwały został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję.**

## Ad. 3. Opiniowanie projektu uchwały (PU 1361/22) zmieniającej uchwałę Nr XXXIX/679/VIII/2020 z dnia 8 grudnia 2020 r. w sprawie udzielenia w latach 2021-2023, 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 1361/22) zmieniającej uchwałę Nr XXXIX/679/VIII/2020 z dnia 8 grudnia 2020 r. w sprawie udzielenia w latach 2021-2023, 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)" omówiła Pani **Karolina Kozak – Przedstawicielka Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta**.

Wytłumaczyła, że zmiana dotyczy dwóch aspektów: zwiększenie w 2023 r. dotacji na Pasażerskie Przewozy Kolejowe na liniach PKM oraz uruchomienie nowej dziewiątej linii w ramach PKM Poznań-Wronki. W związku z tym zawnioskowano o zwiększenie kwoty o 1 295 321,11 zł.

Radna **Klaudia Strzelecka** zapytała czy są to umowy 2-letnie oraz czy uruchomienie dziewiątej linii będzie współfinansowane przez województwo.

**Przedstawicielka Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta** odpowiedziała, że uchwała była z 2020 r. a zmiana dofinansowania następuje co roku. Następnie potwierdziła że linia ma być współfinansowana przez województwo. Dodała, że miasto pokrywa 3,7%; natomiast ponad 84% ponosi województwo.

Radna **Klaudia Strzelecka** zapytała czy jakieś inne gminy dokładają się do tego zadania.

**Przedstawicielka Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta** odpowiedziała twierdząco.

Radny **Michał Grześ** zapytał czy wiadomo ilu poznaniaków korzysta z tych linii.

**Przedstawicielka Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta** powiedziała, że takie dane z grudnia być może są w Zarządzie transportu Miejskiego, jednak PKM nie jest rozliczana w zależności od ilości pasażerów miasta Poznania, tylko wozokilometrów i pracy przewozowej.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** w uzupełnieniu dodał, że należy wspomnieć o dwóch kwestiach. Pierwsza to finansowanie pracy przewozowej, gdzie miasto Poznań uczestniczy w mniejszej skali niż województwo, natomiast jeżeli chodzi o kwestie biletowe to współpraca polega na honorowaniu biletów. W związku z tym kwestie związane z ilością osób z Poznania korzystających z PKM są przedmiotem corocznych badań ankietowych i istnieją takie dane. Dyrektor wspomniał, że parametrem powinna być nie tylko liczba poznaniaków korzystających z tego systemu, tylko ilość osób, które dzięki temu, że te linie funkcjonują, nie dociera do Poznania samochodem.

Radny **Michał Grześ** powiedział, że zakłada, że wraz z rozwinięciem nowych przystanków komunikacja ta będzie również dla poznaniaków, natomiast dziś ten dojazd jest ograniczony, ponieważ dojechać można z kilku części miasta. Radny zapytał ile łącznie Poznań dopłaca do PKM.

**Przedstawicielka Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta** powiedziała, że to właśnie te liczby, które zawarto w projekcie uchwały, czyli 5 184 617 zł w przyszłym roku.

Radny **Krzysztof Rosenkiewicz** dodał, że rozszerzenie PKM o linię do Wronek jest korzystne z punktu widzenia miasta, ponieważ najdalej położona stacja, którą jest Kiekrz zostanie objęta tą linią, co ułatwi komunikację.

Radna **Klaudia Strzelecka** zapytała ile osób co roku korzysta z PKM, czy obserwuje się wzrost.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** powiedział, że istnieją takie dane, ogólnie obserwuje się wzrost osób korzystających z przejazdów na trasach PKM.

**Głosowanie:** ws. zaopiniowania projektu uchwały (PU 1361/22) zmieniającej uchwałę Nr XXXIX/679/VIII/2020 z dnia 8 grudnia 2020 r. w sprawie udzielenia w latach 2021-2023, 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” – 13 „przeciw” – 0 „wstrzymało się” – 0

**W wyniku głosowania projekt uchwały został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję.**

## Ad. 4. Opiniowanie projektu uchwały (PU 1375/22) zmieniającej uchwałę Nr LXIX/1274/VII/2018 Rady Miasta Poznania z dnia 3 lipca 2018 r. w sprawie programu gospodarowania mieszkaniowym zasobem Miasta Poznania na lata 2019-2023.

Projekt uchwały (PU 1375/22) zmieniającej uchwałę Nr LXIX/1274/VII/2018 Rady Miasta Poznania z dnia 3 lipca 2018 r. w sprawie programu gospodarowania mieszkaniowym zasobem Miasta Poznania na lata 2019-2023 przedstawiła Pani **Katarzyna Kaszubowska – Dyrektor Biura Spraw Lokalowych**. Na wstępie zaznaczyła, że wzrost stawek czynszowych w zasobie komunalnym ma miejsce po raz pierwszy od 2008 r. W roku 2023 stawka bazowa ma wzrosnąć o 2 zł, jednak nie będzie to dotyczyć najbiedniejszych mieszkańców, czyli najmu socjalnego. Następnie omówiła szczegóły projektu (Prezentacja – **Załącznik nr 5**).

Radny **Łukasz Mikuła** zapytał czy obniżka czynszu dla osób o najniższych dochodach jest niezależna od innych przysługujących im świadczeń socjalnych.

Pani **Katarzyna Kaszubowska – Dyrektor Biura Spraw Lokalowych** odpowiedziała twierdząco. Dodała, że ponadto można się jeszcze starać o dodatek mieszkaniowy.

Radny **Łukasz Mikuła** zapytał czym jest lustro czynszowe.

Pani **Katarzyna Kaszubowska – Dyrektor Biura Spraw Lokalowych** odpowiedziała, że każdy właściciel nieruchomości zobowiązany jest wysyłać do gminy informacji o stosowanych w swoich zasobach czynszach, jednak niewiele osób wywiązuje się z tego obowiązku, ponieważ nie ma żadnych sankcji.

Radna **Lidia Dudziak** zapytała jaki jest czynsz w nowo wybudowanych mieszkaniach i jaki będzie po tej zmianie.

Pani **Katarzyna Kaszubowska – Dyrektor Biura Spraw Lokalowych** odpowiedziała, że w nowym budownictwie stawka wynosi ok. 11,59 zł za m² i dotyczy to budynku przy ul. Opolskiej, natomiast po podwyżce stawka wyniesie 14,35 zł za m².

Radny **Michał Grześ** zwrócił uwagę, że nie ma informacji o średnich czynszach spółdzielni mieszkaniowych.

Radny **Łukasz Mikuła** sprostował, że spółdzielnia nie wynajmuje, właściciel płaci za nieruchomość wspólną i media, stąd trudno o porównania.

Zdaniem radnego **Michała Grzesia** w spółdzielni bilans wychodzi na zero, wystarcza na funkcjonowanie i nie trzeba do tego dopłacać. Dodał, że zasób w spółdzielni jest w lepszym stanie, w związku z czym czynsz jest ciut większy od tego proponowanego w mieszkaniach komunalnych, ale zawiera również energię, wodę i śmieci. Zapytał czy istnieją dane dotyczące tego ile osób zalega z czynszem oraz prognozy ile osób może przestać płacić po podwyżkach.

Pan **Tomasz Lewandowski – Prezes Zarządu Komunalnych Zasobów Lokalowych** zaznaczył, że trzeba mieć świadomość, że te obciążenia czynszowe są jednymi z obciążeń, które ponosi lokator, ponieważ należy do tego doliczyć zaliczki za ogrzewanie. Podkreślił, że osoby, które wynajmują mieszkania w nowych lokalach o większym czynszu mają niższe koszty związane z ogrzewaniem, dlatego całkowity koszt wynajmu tych mieszkań często jest niższy niż w starym zasobie. Prezes powiedział, że jeżeli spółka nie będzie miała środków na kontynuowanie w tym korzystnym czasie (80% bezzwrotnego dofinansowania rządowego) na remonty i zmiany sposobu ogrzewania to ludziom będzie gorzej.

Jeżeli chodzi o poziom ściągalności, Pan Tomasz Lewandowski wyjaśnił, że funkcjonuje ona bardzo dobrze i wynosi w tej chwili ok. 90%

**Przedstawiciel Zarządu Komunalnych Zasobów Lokalowych** dodał, że porównywanie spółdzielni mieszkaniowej do lokalu komunalnego nie jest najlepsze i raczej należy porównywać mieszkanie w spółdzielni mieszkaniowej do lokalu we wspólnocie mieszkaniowej

Radny **Michał Grześ** zgodził się z tym zdaniem, jednak dodał, że mieszkańcy, którym podnosi się czynsz w lokalach komunalnych porównują się do spółdzielni, w której czynsz pokrywa wszystko.

Pani **Katarzyna Kaszubowska – Dyrektor Biura Spraw Lokalowych** zadeklarowała, że sprawdzi czy na podstawie lustra czynszowego nie ma czynszów spółdzielni i uzupełni dane do najbliższej sesji RM.

Radny **Krzysztof Rosenkiewicz** zapewnił się czy w najmie socjalnym nie obowiązuje umowa bezterminowa.

Pani **Katarzyna Kaszubowska – Dyrektor Biura Spraw Lokalowych** wyjaśniła, że w najmie socjalnym jest umowa na czas określony.

Radny **Łukasz Mikuła** powiedział, żezmiany w dużej mierze są proporcjonalne do wzrostu wartości odtworzeniowej. Następnie zapytał jaki jest szacowany skutek finansowy dla spółki.

Pan **Tomasz Lewandowski – Prezes Zarządu Komunalnych Zasobów Lokalowych** powiedział, że podwyżkami będzie objętych ok. 10 000 lokali (z wyłączeniem lokali socjalnych). Szacuje się, że w skali roku może być to ok 8 000 000 zł. Dodał, że poza wzrostem wszystkich kosztów w tym roku zaskoczyły 2 dodatkowe parametry: wzrost kosztów obsługi zadłużenia z 2 000 000 zł na 5 400 000 zł oraz wzrost kosztów energii elektrycznej na ok 2 500 000-3 000 000 zł dla przestrzeni wspólnych (w lokalach są umowy indywidualne).

**Głosowanie:** ws. zaopiniowania projektu uchwały (PU 1375/22) zmieniającej uchwałę Nr LXIX/1274/VII/2018 Rady Miasta Poznania z dnia 3 lipca 2018 r. w sprawie programu gospodarowania mieszkaniowym zasobem Miasta Poznania na lata 2019-2023

„za” – 8 „przeciw” – 0 „wstrzymało się” – 5

**W wyniku głosowania projekt uchwały został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję.**

Radna **Lidia Dudziak** zapytała co jeżeli po śmierci osoby zasobnej, która zajmowała mieszkanie komunalne, jego dzieci też muszą przedstawiać PITy i jeżeli będą przekraczały jakiś dochód nie będą miał przedłużonej umowy.

Pani **Katarzyna Kaszubowska – Dyrektor Biura Spraw Lokalowych** odpowiedziała, że zmiana ustawy, która umożliwiła weryfikację dochodów nie działa wstecz, dlatego można tylko weryfikować dochody dla nowych umów, dochody dzieci nie będą więc weryfikowane.

Radny **Łukasz Mikuła** przypomniał, że kiedyś rozmawiano jak to obejść, w związku z czym padła propozycja, by wszystkim mocno podwyższyć czynsz, a następnie równie mocno obniżać tym osobom, które znajdują się w trudniejszej sytuacji.

## Ad. 5. Opiniowanie projektu uchwały (PU 1383/22) w sprawie ustanowienia zwolnień i ulg w opłatach za przejazdy lokalnym transportem zbiorowym.

W tym miejscu Przewodniczący Komisji oddał prowadzenie Panu **Michałowi Grzesiowi – Wiceprzewodniczącemu KTiPM.**

Głos zabrałPan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego.** Poinformował, że projekt uchwały został wycofany z porządku obrad sesji przez Prezydenta, ponieważ w toku dyskusji pojawił się postulat dotyczący uprawnień do biletu rocznego szkolnego dla dzieci, które uczą się w systemie nauki domowej. Wymaga to sprawdzenia kwestii formalno-prawnych, w związku z czym poprawiony projekt powróci na kolejną sesję.

**Ad. 6. Przegląd sytuacji w transporcie publicznym w związku z remontami.**

Prowadzenie posiedzenia przejął ponownie Pan **Wojciech Kręglewski – Przewodniczący KTiPM.**

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** przedstawił prezentację dotyczącą sytuacji w transporcie publicznym w związku z toczącymi się remontami (Prezentacja – **Załącznik nr 6**). Wyjaśnił, że w styczniu 2021 r. na posiedzeniu Komisji Transportu i Polityki Mieszkaniowej zaprezentowano informację dotyczącą planowanych do realizacji na lata 2021-2022 działań. Wszystkie zaprezentowane tematy mają miejsce teraz poza jednym wyjątkiem. Częściowe zmiany terminów realizacji były niezależne i wynikały m. in. z sytuacji w Ukrainie. Dyrektor podkreślił, że plan nie zakładał na lata 2021-2022 remontu trasy PST, tylko na 2023 rok. W związku z tym, że pojawiła się możliwość dofinansowania rządowego z programu Polski Ład, wymusiło to konieczność zrealizowania remontu w 2022 roku.

Radna **Sara Szynkowska vel Sęk** zapytała czy dodatkowe informacje o zmianach rozkładu, które pojawiły się na przystankach tramwajowych powstały tylko w języku polskim.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** odpowiedział, że w podstawowym zakresie powstały w języku polskim, jednak szykowane były również w języku angielskim jako forma uzupełniająca.

Radny **Łukasz Mikuła** zaproponował, by w związku ze znacznym przesunięciem pracy przewozowej z tramwajów na autobusy przeszkolić motorniczych na kierowców autobusów.

Zdaniem Pana **Jana Gosiewskiego – Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego** z informacji przekazywanych przez MPK od wielu lat prowadzony jest program umożliwiający uzyskanie dodatkowych umiejętności, natomiast skala niedoborów kierowców powoduje, że ktoś kto będąc motorniczym uzyskiwał uprawnienia na kierowcę autobusowego powodowała, że nie był już dwuzawodowcem, tylko stawał się wyłącznie kierowcą autobusowym. Ponadto zauważył, że takie szkolenie nie jest tylko doszkoleniem, wymaga pełnego kursu z egzaminem państwowym. Taki kurs trwa kilka miesięcy, nie zmienia on faktu ryzyka odejść kierowców. Dyrektor podkreślił, że taka sytuacja dotyczy nie tylko Poznania, ale jest podobna w całym kraju.

Następnie Pan Jan Gosiewski poruszył kwestię schematu rozkładu jazdy na październik. Poinformował, że został on opublikowany na stronie ZTM, jednak za wcześnie nie może pojawić się na przystankach, ponieważ pasażerowie chcą aktualnego rozkładu. Informacja będzie rozsyłana wszelkimi możliwymi środkami: poprzez media, stronę internetową, poprzez rady osiedli oraz do osiedli spółdzielczych.

Radna **Sara Szynkowska vel Sęk** zapytała o szczegóły związane z zamknięciem Trasy Kórnickiej, alternatywę dla tej trasy oraz o to na ile miesięcy i ile procent linii będzie wyłączonych z użytkowania w mieście. Następnie poprosiła o informacje dotyczące stanu torowiska na ul. Hetmańskiej w związku z pojawiającymi się doniesieniami. Radna zapytała czy w związku z przekierowaniem linii nr 15 na pętlę Junikowo jakikolwiek tramwaj podjeżdża na pętlę przy ul. Budziszyńskiej.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** powiedział, że zmiana przebiegu linii nr 15 obowiązuje od 1 września, w związku z czym na pętlę Budziszyńska podjeżdża tramwaj linii nr 12, natomiast od 1 października po zmianie przebiegu linii 12 będzie tam dojeżdżał tramwaj linii nr 6. Zaznaczył, że nawet gdyby żaden tramwaj nie wjeżdżał w pętlę, przystanek przy ul. Budziszyńskiej pozwala na korzystanie z komunikacji publicznej.

Następnie odniósł się do stanu torowiska przy ul. Hetmańskiej. Potwierdził, że na Moście Przemysła zaobserwowano sytuację związaną z podłożem torowiska, a nie samego torowiska, zatem jest to kwestia związana z jakąś sprawą inżynieryjną. Dla zachowania bezpieczeństwa zostało wprowadzone punktowe ograniczenie prędkości i aktualnie służby ZDM we współpracy z MPK weryfikują co konkretnie ma tam miejsce i jakich działań wymaga. Podkreślił, że Most Przemysła eksploatowany jest 15 lat, ponieważ jego remont miał miejsce w latach 2005-2006.

Pan Jan Gosiewski powiedział, że kwestie obliczenia procentów wyłączonych linii wymaga przyjęcia odpowiednich kryteriów, najprawdopodobniej kilometrów sieci, a nie linii, ponieważ te są prowadzone objazdami, bo taki wskaźnik mógłby być mylący. Dodał, że informacje o skali wyłączeń mają miejsce od 2 lat i mimo, że za przebieg nie wszystkich toczących się prac inwestycyjnych w 100% odpowiada ZTM, wspólnie z MPK stara się, by w tych warunkach jak najlepiej zorganizować transport publiczny. Zaznaczył, że skala przedsięwzięcia jest niespotykana i nigdy dotąd wcześniej nie była ona tak duża, stąd też wprowadzane co jakiś czas modyfikacje.

W odniesieniu do Trasy Kórnickiej Dyrektor powiedział, że alternatywą jest przekierowanie linii tramwajowych objazdem poprzez tzw. Górny Taras Rataj, czyli Rondo Żegrze i Rondo Starołęka, dodatkowo pomiędzy os. Czecha a dworcem autobusowym i rondem Rataje będzie zapewniona komunikacja autobusowa. Jeżeli chodzi o samą Łacinę i Polankę nie istnieje tam układ drogowy umożliwiający poprowadzenie jakiejkolwiek linii autobusowej, nawet przez ul. Katowicką. Do komunikacji autobusowej nadają się natomiast w części ulice wokół centrum handlowego Posnania, m. in. istniejący przystanek Brneńska i w tym ciągu komunikacja będzie wzmocniona.

W odpowiedzi na pytanie radnej Szynkowskiej vel Sęk o etapowanie Trasy Kórnickiej, Pan Jan Gosiewski wyjaśnił, że spółka PIM finalizuje formalności związane z podpisaniem umowy z wykonawcą, który złożył najkorzystniejszą ofertę. Zgodnie z procedurą wykonawca po podpisaniu umowy będzie zobowiązany do przedstawienia projektów czasowej organizacji ruchu, uzyskania zatwierdzenia tych projektów przez Miejskiego Inżyniera Ruchu. ZTM będzie zgłaszał swoje opinie do tych projektów ukierunkowane na zachowanie ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż trasy tramwajowej.

Radny **Michał Grześ** zwrócił uwagę na dwie rzeczy: stan teraźniejszy, gdzie sytuacja w 30-40% została opanowana oraz stan przyszły związany z powrotem 1 października studentów, czyli grupy kilkudziesięciu tysięcy osób. Zdaniem radnego dopiero wtedy wystąpi jeszcze większy problem. Należy też zacząć rozmawiać o komunikacji miejskiej z jak najmniejszą ilością autobusów, zastosować alternatywne formy transportu. Jego zdaniem autobusy powinny kursować tylko do najbliższych przystanków tramwajowych i nie powinny wjeżdżać do centrum. Radny Michał Grześ wyraził opinię, jakoby błędem było inwestowanie w środek miasta jak np. ul. Ratajczaka, zamiast np. w odcinek na ul. Solnej.

Zdaniem radnego **Łukasza Mikuły** właśnie to, że istnieje jedno połączenie północ-południe jest prawdziwym problemem, ponieważ cały ruch skupia się na Rondzie Kaponiera i Moście Teatralnym. Budowa tramwaju na ul. Ratajczaka pozwoliłaby na połączenie z drugą częścią Naramowic, czyli Wilczakiem, Placem Wielkopolskim, Wierzbięcicami itd.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** powiedział, że przedstawiony układ od października uwzględnia potrzeby związane z powrotem studentów do miasta. Jeżeli frekwencja na czterech liniach tramwajowych będzie na tyle wysoka, że wskazane będzie wzmocnienie szczytowe, będzie możliwość uruchomienia dodatkowej linii pomiędzy ul. Połabską a centrum miasta (bez uwzględnienia części wyłączonej z powodu remontów). Jeśli zaistnieje taka potrzeba bardzo istotną rzeczą dla obsługi ciągu centrum-Morasko będzie wzmocnienie częstotliwości linii T12. Należy być jednak świadomym, że odbędzie się to kosztem cięć w pozostałych częściach miasta.

Zdaniem radej **Małgorzaty Dudzic-Biskupskiej** błędem jest czekanie na ewentualne wprowadzanie zmian dopiero po tym jak sytuacja związana z obłożeniem linii przewożącej studentów na Morasko czy Politechnikę będzie zła. Jej zdaniem w oparciu o transport z poprzednich lat da się przewidzieć ilu studentów będzie jeździło na konkretnych trasach. Zapytała czy ZTM prowadzi analizy przed dużymi remontami, dotyczące tego ile osób może korzystać z komunikacji zastępczej. Radna zastanowiła się czy dodatkowego wzmocnienia i zatrudniania kierowców nie należałoby doliczać do kosztów inwestycji.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** wyjaśnił, że kwestia wzmocnienia komunikacji ma czysty związek z częstotliwością linii autobusowej T12. Istnieją 4 linie tramwajowe kursujące w szycie co 2,5 min. oraz autobus jadący co 4 min. Uruchamianie już dziś dodatkowej linii tramwajowej w godzinach szczytu, kiedy nie obserwuje się przepełnienia na tych liniach, byłoby nieuzasadnione ekonomicznie. Poza tym nawet jeśli rozwiąże się hipotetyczny problem nadmiernego napełnienia tramwajów dowożących pasażerów do Żniwnej to i tak jest tam punkt stykowy z linią autobusową, która jeździ rzadziej i której nie będzie za bardzo jak wzmocnić.

Jeżeli chodzi o kwestie przewidywania ilości pasażerów, Dyrektor ZTM przyznał, że istnieją dane dotyczące ilości pasażerów, jednak sytuacja ta jest nieporównywalna z niczym, szczególnie po 2 latach COVIDu, podczas których zmieniły się nawyki komunikacyjne, część rzeczy do dzisiaj odbywa się zdalnie. Dodał, że przy wprowadzaniu takich zmian nie da się przewidzieć jaka część pasażerów PST skorzysta z linii za tramwaj, jaka część pojedzie którym autobusem, ponieważ jest to indywidualna decyzja komunikacyjna każdego podejmowana doraźnie, czasem zmieniana po kilku dniach.

Podstawowy problemem w kwestii zatrudnienia dodatkowych kierowców jest dostępność tych osób. Pan Jan Gosiewski powiedział, że MPK posiada środki na wypłacenie pensji 100 kierowcom i to czy koszty te będą doliczone do inwestycji czy nie, nie zmieni faktu, że istnieje problem systemowy branży transportu publicznego związany z brakiem kierowców w całej Polsce, a nawet w Europie.

Zdaniem radnej **Małgorzaty Dudzic-Biskupskiej** należy znaleźć inne rozwiązanie. Zauważyła, że w związku z tymi utrudnieniami wiele osób zrezygnowało z komunikacji publicznej i przesiadło się do prywatnych samochodów.

Pan **Wojciech Kręglewski – Przewodniczący KTiPM** stwierdził, że zawsze największy problem powstaje przy jakichkolwiek zmianach i ograniczeniach w pierwszych dniach funkcjonowania nowego układu, później następuje optymalizacja decyzji transportowych.

Radna **Sara Szynkowska vel Sęk** zauważyła, że problem istnieje również np. na Jeżycach, gdzie rano mieszkańcy nie mogą wyjechać samochodami z Sołacza, bo stoi cała ul. Pułaskiego, ponieważ ludzie zrezygnowali z komunikacji publicznej i przesiedli się do aut.

Radna **Małgorzata Dudzic-Biskupska** wyraziła zdanie, że nie można czekać kolejnych 12 dni aż będzie wylany cały hejt na Miasto, że nie ma zapewnionego transportu.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** odniósł się do uwagi radnej **Lidii Dudziak** dotyczącej likwidacji roweru miejskiego. Wyjaśnił, że rower miejski funkcjonuje do 30 listopada, a w miesiącach zimowych i tak jego działalność była zawieszona. Z tym dniem kończy się projekt, który funkcjonował ok. 11 lat i był finansowany przez Miasto, natomiast już dziś wiadomo, że operator komercyjny jednej z funkcjonujących na rynku hulajnóg ogłosił, że wchodzi do Poznania z rowerami elektrycznymi. Taka forma będzie więc dostępna bez ponoszenia wydatków ze strony Miasta.

Pan **Wojciech Kręglewski – Przewodniczący KTiPM** poprosił, by Dyrektor ZTM przygotował listę z informacją dotyczącą dat końca danej inwestycji oraz dat uruchomienia.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** powiedział, że przygotuje zapytanie do spółki PIM o przygotowanie aktualnego harmonogramu po ostatnich zmianach.

Radna **Małgorzata Dudzic-Biskupska** zapytała czy jest jakiś plan, aby wyciągnąć biletomaty, które stoją nieużywane wzdłuż całej trasy PST.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** odpowiedział, że przełożenie biletomatów to trudna sprawa, ponieważ trzeba najpierw wykonać przyłącze energetyczne, a to wiąże się z przetargiem na projektowanie, uzyskanie niezbędnych pozwoleń administracyjnych, przetarg na roboty budowlane i podłączenie do sieci zasilającej, co trwa co najmniej rok. W związku z tym podjęto działania, by w miarę możliwości biletomaty na niektórych przystankach były w miarę dostępne. Zaznaczył, że nie jest to jedyna możliwość nabycia biletów, ponieważ funkcjonuje bilet mobilny w telefonie, możliwość zakupu biletów okresowych przez Internet oraz mające się pojawić w pojazdach terminale płatnicze do zakupu biletu.

 Zdaniem Pana **Wojciecha Kręglewskiego – Przewodniczącego KTiPM** problem z zakupem biletów w innej formie może pojawić się u osób wykluczonych internetowo, którzy nie nauczą już się obsługi.

Zdaniem Pana **Jana Gosiewskiego – Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego** w grupie seniorów jest bardzo wysoki odsetek osób korzystający z płatności dotykowych i kwestia wieku nie stanowi tu bariery. Większą grupę osób stanowią ci, którzy świadomie wyłączają się z możliwości płatności z wykorzystaniem konta bankowego i karty pozostając świadomie w obiegu gotówkowym.

Radna **Sara Szynkowska vel Sęk** zapytała czy w kwestii zamknięcia trasy dla samochodów na Trasie Kórnickiej wyrażona była opinia rady osiedla.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** wyjaśnił, że to działanie zapisane jest w planie miejscowym uchwalonym przez Radę Miasta Poznania. Jeżeli chodzi o szczegółowe terminy to zostaną one zakomunikowane przez spółkę PIM jak tylko zostanie podpisana umowa z wykonawcą, który przedstawi harmonogram i tymczasowy projekt organizacji ruchu.

Radna **Sara Szynkowska vel Sęk** zapytała czy w związku z tym remontem jeszcze przed zakończeniem działalności roweru miejskiego można wzmocnić ten rejon w rowery albo poprosić prywatny podmiot, by tam podstawił więcej rowerów.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** powiedział, że w zakresie wzmocnienia o rowery w ostatnich 2 miesiącach przed zakończeniem umowy, firma Nextbike może nie być skłonna do takich działań, natomiast jeżeli chodzi o nowego operatora są to póki co tylko doniesienia medialne mówiące o tym, że deklaracja wejścia na rynek poznański powstała. Jeżeli osoby dojeżdżające Trasą Kórnicką w listopadzie będą faktycznie korzystały jeszcze z rowerów dotychczasowego operatora, będą się one przemieszczały w naturalny sposób w okolice i niepotrzebna będzie dodatkowa relokacja.

Radna **Sara Szynkowska vel Sęk** zapytała czy popisano umowę gdzie będą znajdować się rowery oferowane przez nowego operatora.

Pan **Jan Gosiewski – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego** odpowiedział, że jest to temat, którego nie prowadzi ZTM, ponieważ jest to kwestia przestrzeni, którą prowadzi ZDM i Smart City we współpracy z zespołem rowerowym ZTM, dlatego o szczegółowe pytania należy pytać ZDM.

Radna **Sara Szynkowska vel Sęk** poprosiła, by Przewodniczący KTiPM zadał takie pytanie do ZDM, aby dopilnować, by nowe rowery, które pojawią się w mieście były uporządkowane i nie stały na każdym chodniku.

Pan **Wojciech Kręglewski – Przewodniczący KTiPM** zakończył dyskusję. Powiedział, że Komisja wróci do tematu w pierwszej połowie października, kiedy będzie już wiadomo jak funkcjonuje komunikacja.

**Ad. 7. Wolne głosy i wnioski.**

Wobec braku wolnych głosów i wniosków Pan **Wojciech Kręglewski - Przewodniczący KTiPM** podziękował wszystkim za uczestnictwo i zamknął posiedzenie Komisji.

Przewodniczący Komisji Transportu

i Polityki Mieszkaniowej

/-/

Wojciech Kręglewski

Wiceprzewodniczący Komisji Transportu

i Polityki Mieszkaniowej

/-/

Michał Grześ

Sporządziła:

Małgorzata Obada, BRM

w dn. 23.09.2022 r.